

**1º PRÊMIO
FRIPERJ-FAPERJ-IPP**

Gabriel Soares da Costa

Entre o concreto e o abstrato

**uma análise sobre as imagens representativas
de Niterói no período de 1964 a 1996**



FRIPERJ

Fórum de Reitores das Instituições Públicas
de Ensino do Estado do Rio de Janeiro



**Instituto
Pereira Passos**

LETR*CAPITAL*



Copyright © Gabriel Soares da Costa, 2025

*Todos os direitos reservados e protegidos pela Lei nº 9.610, de 19/02/1998.
Nenhuma parte deste livro pode ser reproduzida ou transmitida, sejam quais
forem os meios empregados, sem a autorização prévia e expressa do autor.*

EDITOR João Baptista Pinto
REVISÃO Do autor
CAPA Jenyfer Bonfim
PROJETO GRÁFICO Luiz Guimarães

doi.org/10.56257/lcbk.978-65-5252-245-0

CIP-BRASIL. CATALOGAÇÃO NA PUBLICAÇÃO. SINDICATO NACIONAL DOS EDITORES DE LIVROS, RJ

C872e

Costa, Gabriel Soares da

Entre o concreto e o abstrato: uma análise sobre as imagens representativas de Niterói no período de 1964 a 1996 [recurso eletrônico] / Gabriel Soares da Costa. - 1. ed. - Rio de Janeiro [RJ] : Letra Capital, 2025.

Recurso digital ; 18 MB (1º Prêmio FRIPERJ-FAPERJ-IPP)

Formato: pdf; Requisitos do sistema: adobe acrobat reader; Modo de acesso: world wide web

Inclui bibliografia

ISBN 978-65-5252-245-0 (recurso eletrônico)

1. Niterói (RJ) - Urbanização - História. 2. Planejamento urbano - Niterói (RJ).

3. Livros eletrônicos. I. Título. II. Série.

25-102004.1

CDD: 711.4098153

CDU: 711.4(815.3)



Gabriela Faray Ferreira Lopes - Bibliotecária - CRB-7/6643

CONSELHO EDITORIAL (SÉRIE LETRA CAPITAL ACADÊMICA)

Ana Elizabeth Lole dos Santos (PUC-Rio)

Beatriz Anselmo Olinto (Unicentro-PR)

Carlos Roberto dos Anjos Candeiro (UFTM)

Claudio Cezar Henriques (UERJ)

Ezilda Maciel da Silva (UNIFESSPA)

João Luiz Pereira Domingues (UFF)

Leonardo Agostini Fernandes (PUC-Rio)

Leonardo Santana da Silva (UFRJ)

Lina Boff (PUC-Rio)

Luciana Marino do Nascimento (UFRJ)

Maria Luiza Bustamante Pereira de Sá (UERJ)

Michela Rosa di Candia (UFRJ)

Olavo Luppi Silva (UFABC)

Orlando Alves dos Santos Junior (UFRJ)

Pierre Alves Costa (Unicentro-PR)

Rafael Soares Gonçalves (PUC-RIO)

Robert Segal (UFRJ)

Roberto Acízelo Quelhas de Souza (UERJ)

Sandro Ornellas (UFBA)

Sérgio Tadeu Gonçalves Muniz (UTFPR)

Waldecir Gonzaga (PUC-Rio)

LETRA CAPITAL EDITORA

Tels.: (21) 3553-2236 / 2215-3781 / 99380-1465

www.letracapital.com.br

Apresentação¹

O Fórum de Reitores das Instituições Públicas de Ensino do Estado do Rio de Janeiro - FRIPERJ foi criado em 2022. Fazem parte do FRIPERJ as seguintes instituições: Centro Federal de Educação Tecnológica Celso Suckow da Fonseca; Colégio Pedro II; Instituto Federal do Rio de Janeiro; Instituto Federal Fluminense; Universidade do Estado do Rio de Janeiro; Universidade Estadual do Norte Fluminense Darcy Ribeiro; Universidade Federal do Estado do Rio de Janeiro; Universidade Federal do Rio de Janeiro; Universidade Federal Fluminense e Universidade Federal Rural do Rio de Janeiro.

Até o final dos anos 1970, só existiam instituições públicas de ensino superior no estado do Rio de Janeiro nos municípios do Rio de Janeiro, Niterói e Seropédica. A partir de 1980, as instituições hoje pertencentes ao FRIPERJ passaram por uma enorme interiorização, principalmente a partir do século XXI, e estão presentes em 62 dos 92 municípios fluminenses.

Uma das motivações para a criação do FRIPERJ é ampliar a integração entre as instituições acadêmicas públicas e a sociedade fluminense. Outro objetivo é estimular a reflexão regional sobre o estado do Rio de Janeiro.

Nessa direção, o FRIPERJ tem realizado encontros itinerantes nas oito regiões de governo do estado do Rio de Janeiro, além de um seminário anual de estudos sobre o estado, com apresentação de trabalhos acadêmicos e a realização de mesas redondas.

1 Agradecemos ao Programa de Apoio à Pesquisa, Inovação e Cultura (PAPIC/UENF) pelo financiamento desta publicação, por meio do Edital PROPPG nº 09/2025 – PAPIC/FRIPERJ (Processo SEI nº 260002/008042/2025).

Realiza também um prêmio para dissertações de mestrado e teses de doutorado sobre o estado do Rio de Janeiro, a cada dois anos, em parceria com a FAPERJ e o Instituto Pereira Passos.

São critérios para a premiação: a originalidade do trabalho; sua relevância para a ampliação do conhecimento sobre o desenvolvimento social, urbano, econômico, político, cultural, ambiental e histórico do estado do Rio de Janeiro; e a possibilidade do aproveitamento dos conteúdos na formulação de políticas públicas.

Em 2023, foi realizada a primeira edição do Prêmio. Participaram trabalhos defendidos entre 1º de janeiro de 2019 e 31 de julho de 2023. Foram habilitados no concurso 242 trabalhos, sendo 141 dissertações de Mestrado e 101 teses de Doutorado. Reconhecer e divulgar os trabalhos acadêmicos que abordam a temática sobre o estado do Rio de Janeiro é uma maneira de valorizar o esforço, a dedicação e a competência desses pesquisadores em prol da produção científica e da construção de conhecimentos úteis para a sociedade fluminense. A divulgação desses trabalhos acadêmicos cria um ambiente de compartilhamento de saberes e de experiências, estimulando o diálogo e a troca de informações entre os pesquisadores, as instituições e a sociedade fluminense.

O FRIPERJ tem a alegria de publicar agora, em formato de livro, os trabalhos premiados em 2023.

Boa leitura!

Roberto de Souza Rodrigues

Presidente do FRIPERJ

Gabriel Soares da Costa

ENTRE O CONCRETO E O ABSTRATO:
Uma análise sobre as imagens representativas
de Niterói no período de 1964 a 1996



Instituto
Pereira Passos

LETRACAPITAL



Agradecimentos

Gostaria de agradecer a todos que me apoiaram nessa trajetória de mais de 10 anos de UFF, ao qual me sinto orgulhoso e grato de contribuir singelamente com tão rica história.

De modo especial, cito minha orientadora, a professora Marlice Nazareth Soares de Azevedo, a qual fomos apresentados em 2013, e desde então me sinto honrado em aprender e pesquisar com a mais famosa “niteróloga” conhecida.

Agradeço também ao meu coorientador, o professor Guilherme Meirelles Mesquita de Mattos, pela paciência e dedicação ímpar, sempre apoiando-me na construção desta dissertação.

Aos professores José Simões de Belmont Pessôa e Fernanda Furtado de Oliveira e Silva, aos quais tenho imensa admiração pessoal e profissional, por me acompanharem e me auxiliarem desde a graduação.

Aos ilustres convidados, Luis Fernando Valverde Salandía e Maria Lúcia Borges de Faria, pela disponibilidade em compartilhar seus conhecimentos ao participarem da banca.

E por fim, à Secretaria de Planejamento, Orçamento e Modernização da Gestão de Niterói (SEPLAG-NITERÓI) por me permitir realizar o sonho de concluir este Mestrado.

*Dedico este trabalho aos meus pais
por me apoiarem incondicionalmente e
por me ensinarem sobre o valor da Educação.*

*Atravesso as aparências, chego à cor ou
à forma real quando minha experiência está em seu mais
alto grau de nitidez.*

Maurice Merleau-Ponty

Sumário

Introdução	22
Os recortes temporais e espaciais	25
Dualidade “concreto” x “abstrato”	29
Procedimentos metodológicos e eixos temáticos.....	36
Estrutura da dissertação	40
Capítulo 1 - A formulação de imagens	42
1.1 O conceito de imagem.....	42
1.2 A imagem, a cultura e a identidade	47
1.3 A imagem e o espaço urbano	50
1.4 A imagem como produto	56
1.5 A imagem e os agentes	60
1.6 A imagem como ferramenta de análise.....	65
Capítulo 2 - As imagens e a cidade: uma abordagem morfológico-dialética	66
2.1 A Imagem e a paisagem	66
2.2 A Imagem e a Forma.....	69
2.3 A Imagem sob uma perspectiva morfológica	80
2.4 A Imagem e a dualidade “concreto x abstrato” como método	85
2.5 A Imagem e o projeto como interface entre o material e o imaterial	91
2.6 A Imagem e o Estudo de Caso	95
Capítulo 3 - A historicidade como elemento constituente da Imagem: Niterói (1573-1964)	98
3.1 A Imagem no início da ocupação – a “terra de Arariboia”	98
3.2 A Imagem vinculada ao poder: da Vila Real da Praia Grande à cidade imperial de Nictheroy	104

3.3 A capitalidade contestada no início da República – uma imagem real ou criada?	118
3.4 Niterói e a Renascença Fluminense: a capital com imagem de capital.....	124
Capítulo 4 - Niterói concreta x Niterói abstrata – um estudo de caso	139
4.1. Niterói e a década de 1960	142
4.2. Niterói, a capital do progresso (1964-1975).....	156
4.3. Niterói, a ex-capital (1975-1989).....	184
4.4. Niterói, cidade da qualidade de vida (1989-1996)	217
Considerações finais	241
Referências	250

LISTA DE FIGURAS, TABELAS, GRÁFICOS E MAPAS

Figura 1 - Ponte Rio-Niterói em construção	23
Figura 2 - Referência a Niterói como “cidade-sorriso”	24
Figura 3 - Ilustração esquemática sobre a linha do tempo criada para verificação das imagens mais relevantes de Niterói no século XX	26
Figura 4 - Compilação ilustrativa acerca dos períodos analisados	27
Figura 5 – Localização do objeto de estudo e mapa do recorte espacial	28
Figura 6 - Ilustração sobre dicotomia “cidade concreta” e “cidade abstrata”, criada com base na adaptação da teoria de Marx sobre “concreto” e “abstração”	33
Figura 7 - Ilustração sobre o entendimento do autor sobre os conceitos de “cidade concreta”, “cidade pensada” e a relação com a ideia de “projeto” e de “contexto”	34
Figura 8 - Rua 25 de Março x Rua da Alfândega	53
Figura 9 - Exemplo de Mapa mental de Boston derivado das entrevistas	55
Figura 10 - A imagem da cidade vinculada à ideia de futuro	63
Figura 11 - Exemplo da técnica de Visão Serial	69
Figura 12 - Ícones de Paris, Rio de Janeiro e Nova Iorque	70
Figura 13 - Exemplo de análise realizada por Conzen sobre a cidade de Alnwick, 1960	75
Figura 14 - Aplicação do conceito de “cintura periférica” (fringe belt) em Alnwick	76
Figura 15 – Estudo sobre o desenvolvimento tipológico das edificações de base em Roma	79
Figura 16 - “The dual-phase cyclic model” – o modelo cíclico bifásico	83
Figura 17 - “The four-phase cyclical model (standard model)” – o modelo cíclico quadrifásico (modelo padrão)	84
Figura 18 - Proposta de diálogo entre o modelo de Cataldi e a dicotomia “concreto x abstrato” teorizada	88

Figura 19 - Modelo proposto por Germer com base na teoria de Marx	89
Figura 20 - Diálogos entre Cataldi x Germer x Marx e a interpretação do autor	90
Figura 21 - O projeto como elemento dual.....	94
Figura 22 - Igreja de São Lourenço dos Índios	100
Figura 23 - Plano da cidade do Rio de Janeiro: situado na latitude de 22°54', e de longitude de 334°53' contados do meridiano da ilha do Ferro, 1770 [adaptado].....	101
Figura 24 - Plano da cidade do Rio de Janeiro: situado na latitude de 22°54', e de longitude de 334°53' contados do meridiano da ilha do Ferro, 1770 [adaptado].....	102
Figura 25 - Plano da cidade do Rio de Janeiro: situado na latitude de 22°54', e de longitude de 334°53' contados do meridiano da ilha do Ferro, 1770 [adaptado].....	102
Figura 26 - Estátua de Arariboia no Centro de Niterói.....	103
Figura 27 - Exemplos de uso da “marca” Arariboia	104
Figura 28 - Vista do litoral de Niterói da ponta da Armação até a ilha da Boa Viagem, 1795.....	105
Figura 29 - Plano da cidade do Rio de Janeiro: situado na latitude de 22°54', e de longitude de 334°53' contados do meridiano da ilha do Ferro, 1770 [adaptado].....	106
Figura 30 - Embarque das tropas da Praia Grande (Embarquement des troupes a Praia Grande : pour l'expédition contre Monte-Video), 1816.....	107
Figura 31 - Palacete Real de São Domingos.....	108
Figura 32 - Projeto de Edificação da nova Vila Real da Praia Grande, 1820 (adaptado)	109
Figura 33 - Trecho de paisagem com fonte em São Domingos, 1839.....	111
Figura 34 - Planta Topográfica da província do Rio de Janeiro. 1833. 1ª Carta compreendida a cidade de Nictheroy [adaptado]	112
Figura 35 - Mapa atual da região central de Niterói.....	113
Figura 36 - Planta da Cidade de Nictheroy, capital da Província do Rio de Janeiro – 1844.....	115

Figura 37 - Praia Grande (Niterói); tomada do Morro da Penha	117
Figura 38 - Projeto de Túnel ferroviário subterrâneo e submarino conectando Rio de Janeiro e Niterói.....	119
Figura 39 - Forte do Gragoatá destruído após a Revolta da Armada	122
Figura 40 – Vista da cidade de Niterói tomada pela encosta do morro de São Lourenço [“Panorama de Niterói”], 1892.....	125
Figura 41 - Planta da cidade de Niterói, cópia revista e aumentada, 1892	125
Figura 42 - Avenida Central, 1906	126
Figura 43 - Vista aérea da cidade, 1918	129
Figura 44 - Obras do Porto de São Lourenço, 1930.....	129
Figura 45 - Vista parcial da abertura da avenida Amaral Peixoto, 1942.....	130
Figura 46 - Abertura da Avenida Presidente Vargas, 1944	131
Figura 47 - Avenida Presidente Vargas x Avenida Amaral Peixoto.....	131
Figura 48 - Avenidas Presidente Vargas e Amaral Peixoto parcialmente edificadas	132
Figura 49 - Esquina da rua da Conceição e Av. Rio Branco, Centro de Niterói (1957)	134
Figura 50 - Praia de Icaraí, década de 1950.....	134
Figura 51 - o dia seguinte à “Revolta das Barcas”	137
Figura 52 - Ilustração esquemática sobre a linha do tempo criada para verificação das imagens mais relevantes de Niterói no século XX.....	140
Figura 53 - o método a ser utilizado na análise das imagens.....	142
Figura 54 - Manchete do Jornal do Brasil repercutindo a tragédia do incêndio do Gran Circus Norte-Americano em 1961	144
Figura 55 - Venda de lotes no bairro de São Francisco em Niterói, 1953.....	146
Figura 56 - Anúncio publicitário de edifício residencial em Icaraí, 1961	148

Figura 57 - Vista da Pedra de Itapuca, Icaraí, 1917	149
Figura 58 - O trampolim da praia de Icaraí no ano de sua inauguração, 1937.....	149
Figura 59 - Explosão do Trampolim da praia de Icaraí, 1964.....	150
Figura 60 - Primeiro túnel da cidade ligava Icaraí a São Francisco.....	151
Figura 61 - Mapa apresentando as ligações viárias entre os bairros de Icaraí e São Francisco.....	152
Figura 62 - Favela niteroiense, 1960	152
Figura 63 - Sobre “o problema das favelas de Niterói”.....	153
Figura 64 - São Francisco com “problemas de favela”	154
Figura 65 - Panorama do Centro de Niterói, década de 1960	155
Figura 66 - O caminho da percepção: Niterói, 1964.....	156
Figura 67 - diagrama presente no relatório da Comissão de estudo, 1966.....	158
Figura 68 - Reportagem especial para o aniversário de 392 anos da cidade	159
Figura 69 - Vetores de expansão segundo CPDU, 1965.....	161
Figura 70 - projeto para o Aterrado Praia Grande, 1966.....	162
Figura 71 - projetos da CPGRAN para Niterói, 1970.....	164
Figura 72 - Maquete de parte do Plano Piloto da Grande Niterói, 1970.....	165
Figura 73 - Vista do Centro da Cidade com o aterro parcialmente executado, 1971	165
Figura 74 - Anúncio ressaltando a Ponte Rio-Niterói como argumento de venda	167
Figura 75 - Mapa municipal censitário 1970	168
Figura 76 - Manchete destaca que fusão não era uma unanimidade	169
Figura 77 - Praça da República antes de sua destruição	171
Figura 78 - Início das obras do edifício do Palácio da Justiça.....	172

Figura 79 - Publicação comemorativa do aniversário de 400 anos de Niterói	174
Figura 80 - Traçado do “interceptor oceânico” de Niterói.....	176
Figura 81 - Inauguração da Ponte Rio-Niterói.....	179
Figura 82 - A construção da imagem da “Niterói do Progresso” (1964-1975).....	182
Figura 83 - Ilustração do processo de construção da “Niterói, cidade do progresso”	182
Figura 84 - Postagem de internautas a respeito de Niterói ser um bairro do Rio	185
Figura 85 - O caminho da percepção: Niterói, 1975.....	186
Figura 86 - Crise imobiliária em Niterói pós-fusão	188
Figura 87 - Área Urbana de Niterói, 1975.....	190
Figura 88 - Obra do Aterro - vista em direção a Ponta da Areia	190
Figura 89 - Obra do Aterro - vista em direção a São Domingos/Gragoatá.....	191
Figura 90 - Projeto do GEUNN para o Aterrado Praia Grande	191
Figura 91 - Campus do Gragoatá na região Sul do Aterrado Praia Grande, 2017	192
Figura 92 - Frentes de obras iniciadas, 1975.....	194
Tabela 1 - Indicadores de Urbanização na RMRJ entre 1960 e 1970.....	196
Tabela 2 - Porcentagem de prédios ligados à rede de água em 1973.....	196
Tabela 3 - Porcentagem de prédios ligados à rede de esgotos em 1973.....	197
Figura 93 - Representação das alternativas propostas pelo Plano Wit-Olaf Prochnik em 1976	199
Figura 94 - Área coberta pelo Plano Estrutural de Itaipu, 1976	201
Figura 95 - Planta de apresentação do projeto urbanístico para Camboinhas, 1976.....	202

Figura 96 - Vista da Praia de Cambinhas, 2021	202
Figura 97 - Inauguração do túnel Raul Veiga, 1980.....	203
Figura 98 - Áreas CURA, 1978	205
Figura 99 - Croqui e implementação dos terminais idealizados no projeto CURA	205
Figura 100 - Niterói, a ex-capital que perdeu o status e a esperança do progresso	208
Figura 101 - Foto aérea da Vila Olímpica e do Parque Central da Cidade, 1986	211
Figura 102 - Populares opinam sobre os dez anos após a fusão.....	212
Figura 103 - Plaza Shopping Niterói, década de 1980	213
Figura 104 - A reconstrução da imagem a partir da fusão.....	216
Figura 105 - Ilustração iconográfica do processo de construção da imagem “Niterói, ex-capital”.....	216
Figura 106 - Bens tombados pelo IPHAN em Niterói	219
Figura 107 - Implosão do Palácio da Justiça, 1989	221
Figura 108 - Praça da República, 2022	221
Figura 109 - Diagnóstico do Plano Diretor, 1991: Vetores de Expansão	223
Figura 110 - Diagnóstico do Plano Diretor, 1991: Habitação.....	223
Figura 111 - Folheto institucional sobre os PUR's.....	225
Figura 112 - APAUs.....	227
Tabela 4 - Ranking IDHM, 1991	228
Figura 113 - O caminho da percepção: Niterói, 1989.....	230
Figura 114 - Mirante da Boa Viagem, década de 1970.....	232
Figura 115 - Croqui do MAC (1991) x construção do MAC (1993).....	232
Figura 116 - Terminal Rodoviário João Goulart.....	234
Figura 117 - Manchete destacando o bom desempenho da cidade, 1996.....	234
Figura 118 - Fachada de hotel com referência à qualidade de vida municipal.....	234

Figura 119 - Fama da cidade já refletia no preço dos aluguéis, 1995	235
Figura 120 - Migração de cariocas em direção à Região Oceânica, 1997	236
Figura 121 - Museu de Arte Contemporânea de Niterói com a cidade do Rio de Janeiro ao fundo	237
Figura 122 - Propaganda Institucional, 1996	238
Figura 123 - A construção de uma nova imagem a partir de 1989	240
Figura 124 - Ilustração iconográfica do processo de construção da imagem “Niterói, cidade da qualidade de vida”	240
Figura 125 - Niterói, capital do progresso.....	244
Figura 126 - Niterói, ex-capital.....	246
Figura 127 - Niterói, cidade da qualidade de vida.....	247

LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

abr. – Abril

ACEIRJ – Associação Comercial e Industrial do Estado do Rio de Janeiro

ago. – Agosto

AI-5 – Ato Institucional número 05

APAU – Área de Preservação do Ambiente Urbano

Apud – Citação de citação

Art. – Artigo

Av. – Avenida

BNH – Banco Nacional da Habitação

BRT – Bus Rapid Transport

CENSO – Censo Demográfico realizado pelo IBGE

CNPq – Conselho Nacional de Desenvolvimento Científico e Tecnológico

CODERJ – Companhia de Desenvolvimento do Rio de Janeiro.

CODESAN – Companhia de Desenvolvimento de Niterói

CPDOC/FGV – Centro de Pesquisa e Documentação de História Contemporânea do Brasil/FGV

CPDU – Comissão do Plano Diretor e Urbanismo / Comissão do Plano de Desenvolvimento Urbano / Coordenadoria de Planejamento e Desenvolvimento Urbano

CPGRAN – Comissão de Planejamento da Grande Niterói

CURA – Comunidade Urbana de Recuperação Acelerada

D. – Dom

DESURJ – Companhia de Desenvolvimento do Estado do Rio de Janeiro

dez. – Dezembro

DPHA – Divisão do Patrimônio Histórico e Artístico do Estado da Guanabara

Ed. – Edição

EDURB – Empresa de Desenvolvimento Urbano (Niterói)

ENANPARQ – Encontro da Associação Nacional de Pesquisa e Pós-graduação em Arquitetura e Urbanismo

ES – Estado do Espírito Santo

Est. – Estação

FAC – Fundação de Atividades Culturais de Niterói

fev. – Fevereiro

FGV – Fundação Getúlio Vargas

FIEGA – Fundação das Indústrias do Estado da Guanabara

Fig. – Figura

FJP – Fundação João Pinheiro

FUNDREM – Fundação para o Desenvolvimento da Região Metropolitana do Rio de Janeiro

FUNIARTE – Fundação Niteroiense de Atividades Culturais

GEUNN – Grupo Executivo de Urbanização da Nova Niterói

IAB – Instituto de Arquitetos do Brasil

IBAM – Instituto Brasileiro de Administração Municipal

IBGE – Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística

Ibid. – Ibidem

Id. – Idem

IDH – Índice de Desenvolvimento Humano

IDHM – Índice de Desenvolvimento Humano Municipal

INEPAC – Instituto Estadual do Patrimônio Cultural (Rio de Janeiro)

IPEA – Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada

IPHAN – Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional

IPTU – Imposto Predial e Territorial Urbano

IQV – Índice de Qualidade de Vida

jan. – Janeiro

jul. – Julho

jun. – Junho

LDUB/UFF – Laboratório Documental Urbanismo no Brasil/ UFF

MAC – Museu de Arte Contemporânea de Niterói

mai. – Maio
mar. – Março
MG – Estado de Minas Gerais
N. – Nossa
nov. – Novembro
nº – Número
ONU – Organização das Nações Unidas
Op. cit. – Opus citatum
Org. – Organização
out. – Outubro
p. – Página
PD – Plano Diretor
PMN – Prefeitura Municipal de Niterói
PNUD – Programa das Nações Unidas para o Desenvolvimento
PPGAU/UFF – Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo da Universidade Federal Fluminense
PRODEN – Companhia de Progresso e Desenvolvimento de Niterói
PROURB/UFRJ Programa de Pós-graduação em Urbanismo da Universidade Federal do Rio de Janeiro
PUC – Plano de Urbanização Comunitário
PUR – Plano Urbanístico Regional
Rio – Cidade do Rio de Janeiro
RJ – Estado do Rio de Janeiro
RMRJ – Região Metropolitana do Estado do Rio de Janeiro
S. – São/Santo/Santa
Séc. – Século
set. – Setembro
SHCU – Seminário de História da Cidade e do Urbanismo
SMU – Secretaria Municipal de Urbanismo (Niterói)
SNI – Serviço Nacional de Informações
SP – Estado de São Paulo

SPHAN – Serviço do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional

Tab. – Tabela

TJ – Tribunal de Justiça

Trad. – Traduzido por

UFF – Universidade Federal Fluminense

UFRJ – Universidade Federal do Rio de Janeiro

UNESP – Universidade Estadual Paulista

Vol. – Volume

Introdução

Cidades estão em constante mudança. Suas formas, seus habitantes, seus fluxos, suas paisagens, suas memórias, enfim, todos os seus elementos, embora em ritmos e proporções distintas, fazem parte deste ciclo de alterações que são intimamente ligadas ao passar do tempo e do movimento dos agentes que a vivenciam. Estas mudanças possuem um caráter tanto físico, que se materializam no espaço por meio de alterações no relevo, na hidrografia, na vegetação, nos seres vivos e nos elementos edificados e fabricados, quanto um caráter etéreo, que se traduz em modificações nas percepções, nas intenções, nas memórias e nas imagens que os seres humanos constroem dentro de sua interação com este espaço, refletindo a própria dualidade corpo/mente da existência humana.

O entendimento das relações entre o campo material e imaterial foi objeto de estudo de filósofos desde a Antiguidade, e até hoje se coloca como uma questão a ser debatida em diversas ciências, incluindo o Urbanismo¹, que possui como campo disciplinar, as cidades. E com a evolução da tecnologia, as relações entre os seres que habitam estas cidades cada vez mais flutuam entre as redes físicas e digitais, desafiando as limitações impostas pela corporeidade na continuidade de fenômenos e processos que mudam as cidades cotidianamente.

Diante deste desafio, e por meio de recortes temporais e locais que permitam um estudo acadêmico mais pormenorizado, esta dissertação apresenta como problema de pesquisa, o entendimento de como as transformações físicas na cidade de Niterói se relacionam com a construção de imagens simbólicas a seu respeito dentro do período histórico proposto (1964-1996), alicerçada nessa dualidade “concreto x abstrato”

1 “O exercício de um saber específico em relação à cidade passa a tomar a forma de um campo disciplinar e de uma prática profissional nova a partir do final do século XVIII constituindo, na cultura moderna, o que passou a chamar-se, assim, em diferentes países: *Urbanización*, *Der Städtebau*, *Stadtplanung*, *Town Planning*, *City Planning*, *Urbanística*, *Urbanisme*, *Urbanismo*”. (PEREIRA, 2003, p. 55).

que permeia a existência dos seres humanos, e por consequência, das cidades.

O interesse por decifrar Niterói - ex-capital da província e depois do estado do Rio de Janeiro (entre 1834-1894 e 1903-1975), margeada pela Baía de Guanabara, e conectada com a atual capital fluminense por uma ponte cuja extensão de 13 quilômetros a coloca entre as maiores do mundo² (Figura 1) – ocorre por motivos pessoais e por lacunas em sua história urbana, descobertas nos estudos realizados em projetos de pesquisa durante a graduação no LDUB/UFF³.

Figura 1 - Ponte Rio-Niterói em construção



Fonte: Acervo O Globo, 1973. Fotógrafo: Eurico Dantas.

- 2 Fonte: Instituto Baía de Guanabara. Disponível em: <http://baiadeguanabara.org.br/site/?page_id=4791> Acesso em 09/08/2021.
- 3 Pesquisas PIBIC CNPq/UFF realizadas pelo autor no Laboratório Documental Urbanismo no Brasil (LDUB-UFF) coordenado localmente pela professora Marlice Azevedo no período entre 2013 e 2017.
 1. “A CIDADE BRASILEIRA NA DÉCADA DE 1960: NITERÓI, TRANSFORMAÇÕES URBANAS, PLANOS, PROJETOS E OBRAS” Niterói, (2012/13).
 2. “NITERÓI E SUAS TRANSFORMAÇÕES URBANAS NOS ANOS 1970: PLANOS E PROJETOS URBANOS PÓS-FUSÃO”. Niterói, (2013/14).
 3. “NITERÓI NOS ANOS 1970: AÇÕES PÚBLICAS E AÇÕES PRIVADAS NA CONFIGURAÇÃO DO ESPAÇO URBANO”. Niterói, (2014/15).
 4. “NITERÓI E A FUSÃO COMO FATOR DE TRANSFORMAÇÃO URBANA”. Niterói, (2015/16).
 5. “NITERÓI URBANO NA DÉCADA DE 1970: AS TRANSFORMAÇÕES DA CIDADE SOB DIFERENTES PERSPECTIVAS”. Niterói, (2016/17).
 6. “NITERÓI PÓS FUSÃO: A PERSPECTIVA URBANA DE UMA CIDADE AUTÔNOMA”. Niterói, (2017/18).

Apesar de seu relevante, ainda que limitado, acervo cartográfico e iconográfico, fruto, em parte, de sua posição de capital por mais de um século, e da presença da Universidade Federal Fluminense desde 1960 em seu território, a cidade se ressentia da falta de mais estudos que contextualizem sua transformação urbana de maneira sistemática, colocando-a como objeto prioritário de estudo, e não apenas como uma zona de influência da cidade do Rio de Janeiro.

Quanto à proposta de estudo de suas imagens, esse tema surge a partir da curiosidade em relação à cristalização de certos estereótipos e frases ouvidas de maneira corriqueira durante a vivência do autor na cidade, como “o melhor de Niterói é a vista para o Rio”, “Niterói, cidade-sorriso” (Figura 2), “Niterói, cidade da qualidade de vida”, ou algumas mais antigas como, “Niterói, cidade onde até urubu voa de costas” e tantas outras. Estas frases conjugadas a peculiaridades ressaltadas por habitantes e não-habitantes de Niterói, como o não-uso do artigo ao se referir ao alguém próximo (“vou na casa *de* fulano” e não “*do* fulano”) ou na “picuinha” com os cariocas sobre o nome correto de uma certa iguaria comum às duas cidades (“joelho x italiano”) são detalhes que despertaram a curiosidade e impulsionaram a realização desta dissertação sobre as imagens da cidade que se reproduzem e se perpetuam.

Figura 2 - Referência a Niterói como “cidade-sorriso”



Fonte: Acervo pessoal, 2022.

Portanto, a partir da escolha do tema de pesquisa, esta dissertação coloca como objetivo principal investigar empiricamente a relação entre as transformações urbanas de Niterói e o mosaico de suas imagens mais preponderantes no recorte temporal entre 1964 e 1996, com base na dualidade proposta entre “concreto x abstrato”.

Desta forma, como resultado principal espera-se contribuir com a proposta de um método não usual de leitura transversal da cidade, por meio do uso de ferramentas e conceitos morfológicos, históricos e filosóficos, dando ênfase à subjetividade como um elemento primordial na discussão e análise urbana, que pode ser aplicada em diferentes contextos temporais e geográficos.

Além disso, no que tange à Niterói, busca-se ampliar o leque de estudos morfológicos e imagéticos sobre a cidade, tecendo paralelos com a cidade do Rio de Janeiro por sua influência política, econômica e cultural, que influenciou notadamente as transformações urbanas em Niterói. Foca-se, portanto, na discussão entre essas duas cidades, e não em um contexto metropolitano, que pode ser aprofundado oportunamente em estudos posteriores.

Enfim, a abordagem proposta na dissertação é de um estudo que dialogue com os campos do material e imaterial, trazendo para isso conceitos da Morfologia Urbana, História e Filosofia, por meio da reflexão sobre o conjunto de imagens mais arraigadas das cidades no inconsciente dos diversos grupos de pessoas que as vivem, habitam, disfrutam ou simplesmente passam por elas, contribuindo de maneira singular para os estudos urbanos, em especial os de Niterói, tanto do ponto de vista socioeconômico, como pelo viés histórico e urbanístico.

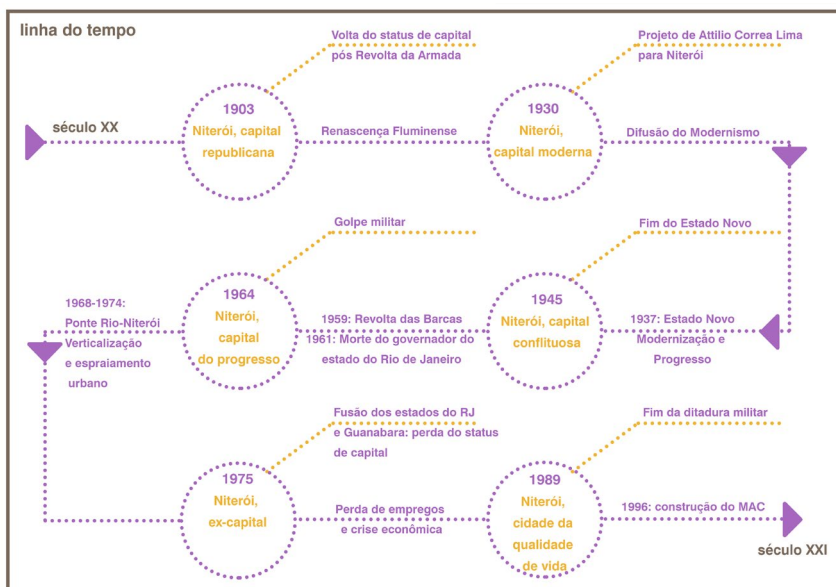
Os recortes temporais e espaciais

Com a definição do campo de estudo da dissertação, fez-se necessário estabelecer recortes temporais e espaciais que permitissem delimitar o escopo de trabalho, baseados no objetivo principal da pesquisa de entender as relações entre as principais imagens urbanas de Niterói e as transformações da cidade dentro de um recorte definido. Para concatená-las, foi criada inicialmente uma linha cronológica do imaginário urbano de Niterói, pensada

a partir dos estudos, pesquisas e leituras prévias elaboradas pelo autor, incluindo os projetos de pesquisa citados anteriormente, que resultou na escolha pelo período entre 1964 e 1996.

Esta decisão foi tomada devido ao interesse inicial em aprofundar-se na construção da imagem de Niterói vinculada a uma “alta qualidade de vida”, instituída nos anos 1990 e até hoje veiculada nas mídias e documentos institucionais, além da notória importância de se incluir o estudo da Ponte Rio-Niterói (1974) como elemento relevante para a conformação urbana da cidade, com amplos efeitos objetivos e subjetivos, e a perda da capitalidade sofrida em 1975 com a fusão dos estados do Rio de Janeiro e da Guanabara⁴. A definição exata dos limites temporais ocorreu por um exercício realizado pelo pesquisador de propor quais seriam as imagens que provavelmente seriam predominantes no século XX, conforme a Figura 3.

Figura 3 - Ilustração esquemática sobre a linha do tempo criada para verificação das imagens mais relevantes de Niterói no século XX



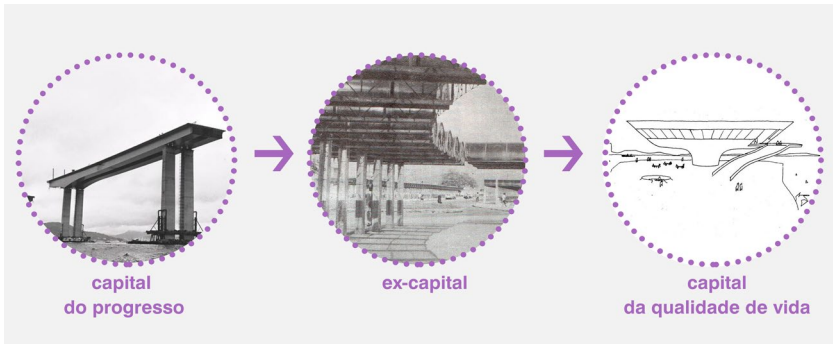
Fonte: Elaboração própria, 2021.

4 Com a mudança da Capital Federal, em 1960, para Brasília, a solução adotada para o município do Rio de Janeiro (então Distrito Federal) foi torná-lo um estado da federação: o “Estado da Guanabara”.

Nesta linha do tempo, foram sinalizados fatos históricos relevantes que poderiam ser caracterizados como “*turning points*”, ou “pontos de virada”, para a criação de “novas imagens” de Niterói, especificando “novas eras” para a cidade, observáveis pela divulgação via imprensa, governo ou pela própria população.

Importante ressaltar que apesar do foco em “três imagens”, isto não se configurou como um elemento restritivo, mas sim direcionador da pesquisa, visto que a proposta foi analisar a história de Niterói como um mosaico de imagens que se relacionam. Além disso, embora haja um recorte temporal enfocando na segunda metade do século XX (1964-1996), são retratados na pesquisa séculos anteriores, para que se compreenda as questões apresentadas neste período escolhido, visto que, entende-se a cidade como produto histórico, em que sua forma possui significado dentro de um contexto estabelecido a partir de inúmeros processos urbanos desde sua constituição (KOSTOF, 1991).

Figura 4 - Compilação ilustrativa acerca dos períodos analisados



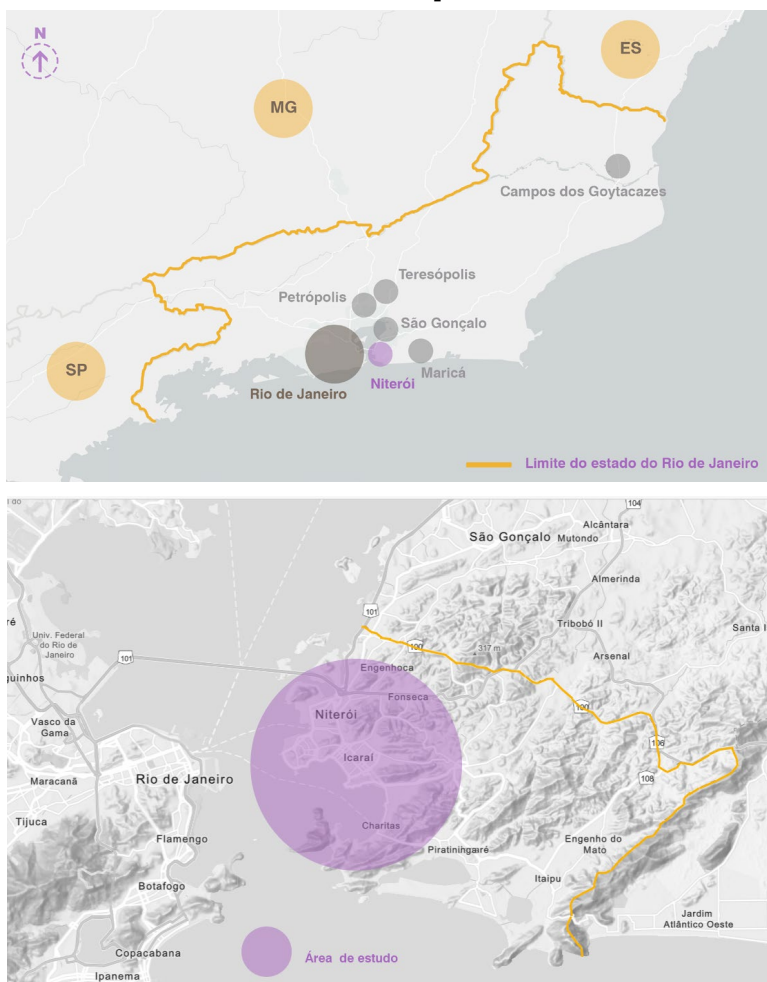
Fonte: Elaboração própria, 2021.

Imagens: Ponte Rio-Niterói -Acervo O Globo – fotógrafo Eurico Dantas, 1973 / Projeto CURA - Prefeitura Municipal de Niterói, 1979 / Croqui MAC - MAC Niterói – arquiteto Oscar Niemeyer, 1991.

No que tange ao recorte espacial, se faz necessário localizar Niterói dentro do estado do Rio de Janeiro, pontuando sua relação com a capital fluminense, conforme Figura 5. Quanto ao território municipal, a dissertação privilegia a região banhada pela Baía de Guanabara por sua ocupação mais antiga, o que resulta em maiores transformações urbanísticas, traduzindo-se em mais elemen-

tos para a pesquisa. No entanto, projetos urbanos relevantes ocorridos em outras regiões de Niterói também são pontuados, a fim de fornecer ao leitor um panorama mais amplo. Estas análises são enriquecidas com o estabelecimento de comparações pontuais com as transformações urbanas da cidade do Rio de Janeiro, estabelecendo semelhanças e diferenças, ainda que por um viés complementar ao escopo principal da pesquisa.

Figura 5 – Localização do objeto de estudo e mapa do recorte espacial



Fonte: Elaboração própria, com base em mapa do ARCGIS (ESRI), 2021.

Neste ponto é importante ressaltar que a comparação com o Rio de Janeiro ocorre pela proximidade geográfica e, principalmente, pela grande influência exercida pela ex-capital do Brasil em Niterói. De acordo com Azevedo, Rezende e Costa (2010),

“Com aspectos geográficos e topográficos similares, os respectivos processos de ocupação do solo apresentam grande semelhança, embora não sejam simultâneos. Com relevos rebatidos dos dois lados da Baía, os seus centros originais são próximos e em face um do outro, distando 3,5 quilômetros em linha reta. Além da defasagem no tempo, a escala do território é uma determinante na diferenciação dos dois processos” (p. 165).

Desta maneira, aspectos em comum, como as dificuldades de ocupação impostas pelo relevo, e o peso de terem sido capitais (apesar das escalas diferentes) são similaridades com impactos expressivos na formação dos imaginários coletivos de cada uma.

Dualidade “concreto” x “abstrato”

O objetivo principal desta dissertação seria entender como as transformações físicas de Niterói se relacionam com a construção de imagens simbólicas a seu respeito dentro do período histórico proposto, contribuindo com o aprofundamento do estudo da história da cidade à luz de conceitos imagéticos e morfológicos. A partir disto, o trabalho propõe uma estrutura teórica balizadora alicerçada numa dicotomia entre os termos “concreto” e “abstrato” que permitindo a discussão dos campos “material” e “imaterial”, visa entender as relações entre “transformações urbanas” e “imagens” dentro do processo de formação da cidade de Niterói, estruturando o percurso teórico e as análises a serem discutidas neste trabalho.

Tais termos citados na dicotomia acima possuem significação ampla, sendo utilizados corriqueiramente em diversas situações. Essa variedade de usos surge em decorrência da própria natureza da linguagem, que “por possuir as funções descritivas e argumentativas está impregnada de teorias científicas, reli-

gias, ideológicas, mitos, entre outras” (BETTIN, 2014 p. 14), o que faz com que o estudo da linguagem possibilite a discussão crítica do emprego destes termos para o aprofundamento dos estudos científicos. Recorrendo então à semiótica, que segundo Kate Nesbitt, “ocupa-se, (...) do processo de significação, ou da produção de sentido, que se realiza por intermédio da relação entre os dois componentes do signo: o significante (como uma palavra) e o significado (o objeto denotado)” (NESBITT, 2006, p. 129), pretende-se lançar mão do grande leque semântico possível entre estas palavras aparentemente contraditórias para construir uma argumentação que atinja o objetivo da pesquisa. Um exemplo de uso dessa apropriação semântica estudada pela semiótica, aplicada ao contexto urbano, ocorre no texto “A Cidade através de suas Palavras”, dos autores Jean-Charles Depaule e Christian Topalov, que afirmam ser possível “olhar os sistemas lexicais como traços e vetores de dinâmicas sociais que se inscrevem simultaneamente na cidade e na linguagem” (DEPAULE; TOPALOV, 2001, p. 17).

Embora a dissertação não se detenha nas discussões da semiótica focando nos signos em si, a pesquisa se apoia na analogia proposta entre os significados das palavras em questão, e seu uso no estudo da história urbana da cidade de Niterói. Esta decisão foi tomada, apesar da ciência do risco de incorrer em simplificações e, possivelmente, em contradições, inerentes ao processo taxonômico de tentar criar “categorias” que ajudem na explicação de fenômenos tão complexos como as cidades, tendo o objetivo de relacionar os conceitos de “concreto” e “abstrato” com as relações de causas e efeitos no que tange às transformações urbanas da cidade de Niterói (RJ) no recorte temporal proposto. Essa intenção de “divisão” *a priori*, seria uma forma de “teorizar”, no sentido que Veiga-Neto propõe como

“(...) uma ação de reflexão sistemática, sempre aberta/inconclusa e contingente, sobre determinadas práticas, experiências, acontecimentos ou sobre aquilo que se considera ser a ‘realidade do mundo’” (VEIGA-NETO, 2009, p. 86).

Tomando com ponto de partida a dualidade entre os conceitos, a dissertação utiliza como perspectiva teórico-metodológica, os conceitos do campo da morfologia urbana, em consonância com a afirmação da especialista Anne Moudon, quando diz que: “Os morfologistas analisam a evolução da cidade desde o seu assentamento até as subsequentes transformações, identificando e dissecando os seus vários componentes” (2015 [1997], p. 41). É importante frisar que para além do estudo limitado da forma arquitetônica e urbanística em si, para efeitos dessa dissertação, se considera a Morfologia Urbana como “o estudo da forma urbana, considerando-a um produto físico das ações da sociedade sobre o meio, que vão edificando-o, ao longo do tempo” (COSTA; NETTO, 2015). Portanto, discute-se a dicotomia concreto x abstrato na cidade de Niterói, por um viés morfológico, considerando que este amplo campo do conhecimento de investigação abarca as complexas discussões proporcionadas pela dualidade de abordagem proposta.

Porém, para destrinchar as sofisticadas ações antropológicas sobre o espaço, incluindo a produção das formas e, consequentemente, de imagens da cidade, lança-se mão dos estudos de diversos filósofos, de correntes como a materialista histórica e a fenomenológica, como Marx, Hegel, Merleau-Ponty, Platão, Karl Popper, entre outros, para que, em conjunto com a visão morfológica, ocorra a construção de conceitos e entendimentos que sejam usados no aprofundamento da linha de tempo imagética proposta para Niterói, e posterior verificação de sua pertinência.

Neste sentido, a pesquisa se vale da perspectiva materialista histórica para se aprofundar na relação do concreto x abstrato, em que segundo Mariana Bonadio,

“não abre mão do abstrato: a partir das relações postas no plano concreto, que o abstrato se utiliza dos conceitos e das ideias como processo de mediação para o exercício investigativo: parte-se do empírico (real aparente), procede-se à sua exegese analítica (mediações abstratas), retorna-se ao concreto, isto é, à complexidade do real que apenas pôde ser captada pelos processos de abstração do pensamento” (BONADIO, 2020, p. 3).

Marx, um dos grandes pensadores desta corrente, defendia que a análise de um fenômeno deveria partir do concreto real e que a abstração do pensamento seria uma forma de atingir sua “essência”, ou seja, entendê-lo em profundidade, para que a partir disso, se tornasse o “concreto pensado”, que pode ser traduzido como “o real com atribuições de significado, feito pelo nosso pensamento” (LIBANEO, 2006, p. 2). A partir de uma visão morfológica e reforçado pela dialética marxista⁵, em que se “pressupõe uma visão totalizante do real, ou seja, por meio dela tenta-se perceber os diferentes elementos sociais como interligados a uma mesma totalidade” (ZAGO, 2013, p. 112) nota-se que o ciclo de transformação da cidade deve ser avaliado como um “todo”, incluindo seus aspectos subjetivos e objetivos, e que a natureza do processo é cíclica, em que o “concreto” é o início e o fim.

Apropriando-se do conceito de abstração formulado por Marx, e transportando para o contexto urbano, pode-se pensar que o concreto real seria a “cidade concreta”, a cidade real formada pelo aspecto material dos edifícios, das ruas, da vegetação, das pessoas, dos seres vivos, enquanto a “cidade abstrata”, é a cidade construída no imaginário a partir do processo de abstração, que pode ser interpretada como uma análise a respeito deste espaço físico. O esquema da Figura 6 busca ilustrar essa analogia, em que se cabe tecer breves considerações a respeito dos elementos ali incluídos que servem de proposta teórica a ser esmiuçada durante a dissertação.

5 A dialética é um conceito que começa a ser discutido ainda na Antiguidade, sendo, para os filósofos gregos, a arte do diálogo. “Para Hegel, dialética é uma forma de pensar a realidade em constante mudança por meio de termos contrários que dão origem a um terceiro, que os concilia: a dialética compõe-se, assim, de três termos: tese; antítese e síntese.” (SALATIEL, José R.) Marx também era adepto da dialética, porém diferia de Hegel por ser materialista, ou seja, o mundo material condiciona a percepção que temos dele, ao contrário de Hegel que era idealista, propondo a relação oposta. Por meio da dialética, Marx explicava diversos fenômenos sociais e culturais, contribuindo para a difusão do método.

Figura 6 - Ilustração sobre dicotomia “cidade concreta” e “cidade abstrata”, criada com base na adaptação da teoria de Marx sobre “concreto” e “abstração”



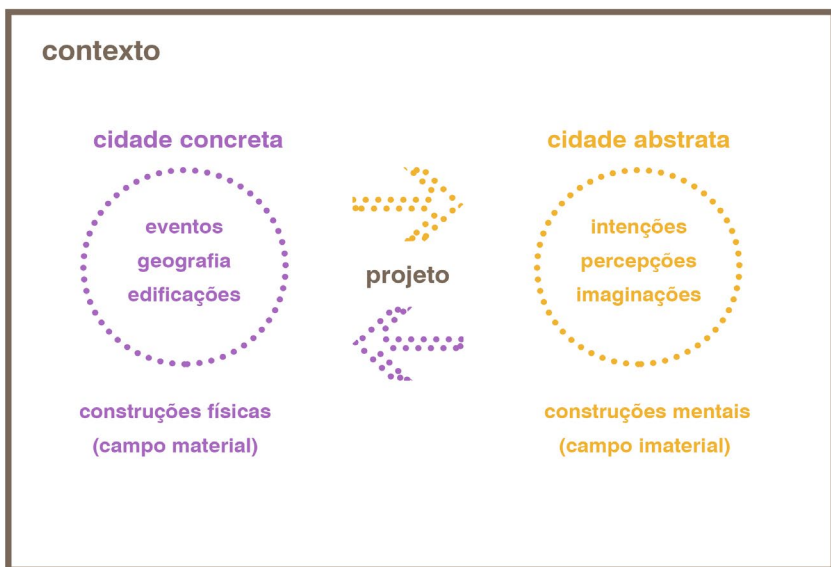
Fonte: elaboração própria, 2021.

Sobre “abstração”, tratada como uma “análise” a respeito da cidade concreta, esta advém de uma ação natural do ser humano, resultado de um processo de assimilação do espaço exterior, que é objeto de estudo de diversos filósofos, incluindo Merleau-Ponty, que dentro de uma corrente fenomenológica⁶ propõe um novo olhar sobre o conceito de percepção, que iria além de uma simples resposta a um estímulo.

No sentido oposto ao processo de abstração, sugere-se o fenômeno da “concretização” que seria o “caminho de volta” da cidade abstrata à concreta, visualizando o caráter cíclico e retroalimentativo dos fluxos que permeiam a construção dos espaços. Todavia, para se examinar esses movimentos, cabe complementar a Figura 6 com um novo esquema, apresentando o conceito de “projeto”, tal como a Figura 7:

6 “A fenomenologia é o estudo das essências, e todos os problemas, segundo ela, resumem-se em definir essências: a essência da percepção, a essência da consciência, por exemplo. Mas a fenomenologia é também uma filosofia que repõe as essências na existência, e não pensa que se possa compreender o homem e o mundo de outra maneira senão a partir de sua “facticidade”. (MERLEAU-PONTY, 1999 [1945], p. 1).

Figura 7 - Ilustração sobre o entendimento do autor sobre os conceitos de “cidade concreta”, “cidade pensada” e a relação com a ideia de “projeto” e de “contexto”



Fonte: elaboração própria, 2021.

“Projeto”, termo frequentemente associado à ideia de transformações urbanas no campo da Arquitetura e Urbanismo, foi pensado aqui como um termo genérico que conecta a “cidade concreta” - entendida como pertencente ao “campo material”, ou seja, seria representada pelas edificações, marcos geográficos, fatos, documentos, enfim, objetos de estudo palpáveis, observáveis e existentes - e a “cidade abstrata”, representada pelas “construções mentais” - frutos do processo de abstração, ou do pensamento, que resultam em intenções, percepções e imaginações - tanto em âmbito particular (uma pessoa), quanto em âmbito coletivo (sociedade). Mais do que um conector, o “projeto”, dentro da perspectiva teórico-metodológica adotada, define um âmbito intermediário que representaria as “intenções concretas”, que resumidamente, seriam intenções formalmente concebidas, como por exemplo, projetos arquitetônicos, urbanísticos, leis; enfim, intenções inscritas no mundo material por terem sido traduzidas em um objeto palpável, porém, que não foram executados, ou seja, ainda sem efeitos, *a priori*, no mundo mate-

rial - é dito “*a priori*”, pois “projetos” não executados, por vezes influenciam o campo material de outras formas. Deste modo, a “concretização” necessariamente passa pelo âmbito do “projeto”, mesmo que a intenção proveniente do resultado do processo de “abstração” seja pela manutenção do *status quo*, visto que a inércia, ou ausência de movimento, também é uma escolha com consequências para o mundo “material” no presente e no futuro.

O morfologista italiano Giancarlo Cataldi propôs um modelo semelhante de análise dos processos de transformação urbana operados pelos seres humanos, baseado nas teorias tipo-morfológicas de Saverio Muratori, um dos pilares da Escola Italiana de Morfologia. Em seu artigo “*Towards a General Theory of Urban Morphology: The Type-Morphological Theory*” (2018), presente no livro organizado por Vítor Oliveira, “*Teaching Urban Morphology*” (2018), Cataldi determina, inicialmente, quatro fases desse processo, se aprofundando ao longo do texto e aumentando o número de categorias por meio de esquemas que representam os processos de transformação urbana, também se balizando em uma dualidade entre “realidade x mente”, similar ao “concreto x abstrato” proposto nesta dissertação.

Como último elemento proposto nas figuras expostas anteriormente, é preciso ressaltar a importância do “contexto”, representando as condições socioeconômicas, ambientais, culturais, e temporais que influenciam todos os campos em questão, visto que as cidades surgem dentro de uma relação espaço-tempo que precisa ser levada em consideração nos processos de transformação urbana, tal como sinalizado por Kostof em sua obra “*The City Shaped: Urban Patterns and Meanings Through History*” (1991).

Enfim, essas relações de interação mútua entre a “cidade abstrata” e a “cidade concreta” são a base para discussões como a “cidade realizada x idealizada”, “aspectos tangíveis x intangíveis” permitindo-se discutir as relações, limitações, impactos e influências das ações físicas de diferentes agentes (públicos, privados, imprensa, movimentos sociais) sobre a cidade e as diferentes percepções sobre ela. Ao mesmo tempo, a pesquisa discute o sentido inverso, em que busca entender como tais ações de transformação são ensejadas por anseios enraizados no campo imaterial, fruto de desejos por seguir ou romper com determi-

nados movimentos urbanísticos e arquitetônicos e/ou imagens arraigadas da própria cidade.

Procedimentos metodológicos e eixos temáticos

A linha do tempo (Figura 3) foi a ferramenta metodológica utilizada para estruturar uma ideia de algumas “imagens-síntese” para a cidade de Niterói no século XX, com base nos estudos prévios de documentos institucionais, autores de referência, publicações jornalísticas, entre outros, de maneira a servirem como insumos para a discussão acerca das relações entre os campos material (transformações físicas) e imaterial (a imagética da cidade) em Niterói. Essa definição do escopo norteou quais os campos do conhecimento poderiam ajudar nesse estudo, podendo, a partir do aprofundamento do estudo da História Urbana, haver correções nestas definições preliminares.

Para estruturar a análise do fluxo temporal de maneira fidedigna, foram consultados Acervos como o da Biblioteca Nacional, o do Arquivo Nacional, o da Secretaria Municipal de Urbanismo de Niterói (SMU), e do CDPOC – Centro de Pesquisa e Documentação de História Contemporânea do Brasil ligado à Fundação Getúlio Vargas (FGV), como também em acervos de periódicos como O Globo, Correio da Manhã e O Fluminense.

Já para consolidar um acervo teórico que balizasse as análises, optou-se por uma abordagem sob o prisma da dicotomia descrita anteriormente, refletindo sobre os campos objetivo e subjetivo das transformações urbanas em Niterói, de forma a abranger os conceitos de “concreto” e “abstrato”. Os fluxos conceituais desenhados e os autores e ideias envolvidos dão subsídios para o entendimento mais próximo da história de Niterói, visualizando como as imagens foram se cristalizando e tornando-se referências para os moradores da cidade.

Desta forma, definiu-se três eixos temáticos que guiaram a composição da dissertação: Imagética da Cidade, Morfologia Urbana e História Urbana de Niterói, sendo escolhidas referências bibliográficas condizentes com a sugestão metodológica.

Com relação à Imagética da Cidade, faz-se um percurso conceitual que abrange filósofos clássicos como Platão e Aristóteles (cujos conceitos permeiam várias obras citadas na dissertação, principalmente “Convite à Filosofia” de Marilena Chauí, 1997) e outros autores como Carlos Augusto Serbena (“Imaginário, Ideologia e Representação Social”, 2003), Gilbert Durand (“As estruturas antropológicas do imaginário”, 2012 [1992]) e Merleau-Ponty (“Fenomenologia da Percepção”, 1999 [1945]), além de pensadores clássicos como Karl Marx (“O Capital”, 2011 [1867]), Eric Hobsbawm (“A Era do Capital”, 1977 e “A Era dos Extremos”, 1995) e Françoise Choay (“Alegoria do Patrimônio”, 2001 [1992]) para se entender o que são e como são criadas “imagens”, e a partir disto, entender como é a relação destas com as cidades. Neste ponto, a obra de Kevin Lynch, “Imagem da Cidade” (1960) é a primeira referência, servindo como estrutura para argumentação e abordagem de diversas questões relacionadas. Esta consolidação de diferentes visões permite traçar diretrizes de aproximação ao objeto, além da construção de conceitos utilizados na dissertação que embasam outras noções teóricas como “percepção”, “memória”, “patrimônio”, “identidade”, “cultura”, de maneira a estabelecer um entendimento próprio para esse eixo temático, contribuindo para as análises imagéticas da urbe niteroiense. Neste aspecto é interessante ressaltar as diferentes apropriações do conceito de “imagem da cidade”, estando hoje muito atrelado ao de “*city marketing*”, tópico discutido por autoras como Joana Sarmet Cunha Bruno em “O Museu de Arte Contemporânea de Niterói, RJ: uma Estratégia de Promoção da Imagem da Cidade” (2002) e Luiza Ferreira de Macedo em “City Marketing: Uma estratégia para a cidade de Porto Alegre” (2012).

Para a análise morfológica, utilizou-se como base conceitos de diversos autores das principais Escolas de Morfologia (italiana, inglesa e francesa) que estruturaram a construção dos modelos teóricos relacionados à dualidade “concreto x abstrato” e sua aplicação no estudo de caso de Niterói. Autores como Staël de Alvarenga Pereira Costa, Maria Manoela Gimmler Netto (“Fundamentos de Morfologia Urbana”, 2015), Vitor Oliveira (“Morfologia Urbana e diferentes abordagens”, 2016) e Anne Moudon (“Morfologia urbana como um campo interdisciplinar emergente”, 2015

[1997]) trazem contribuições sobre o campo da Morfologia e se debruçam sobre a revisão de clássicos como M. R. G. Conzen e Saverio Muratori. Referências como Kostof (*"The City Shaped: Urban Patterns and Meanings Through History"*, 1999) e Phillipe Panerai (*"Análise Urbana"*, 2006 [1999]) aportam conceitos importantes, unindo-se a referências mais contemporâneas como Giancarlo Cataldi (*"Towards a General Theory of Urban Morphology: The Type-Morphological Theory"*, 2018) com uma abordagem mais atual e mais próxima do modelo adotado na pesquisa. De maneira geral, buscou-se dialogar com conceitos e visões variadas que permitiram uma reflexão mais assertiva sobre as transformações urbanas de Niterói. Outros autores também foram importantes para ampliar as discussões e promover a interlocução entre os eixos temáticos visando o atingimento do objeto da dissertação, de maneira a criar verdadeiros diálogos e não uma simples aplicação de uma metodologia descrita por um especialista.

Conceitos-chave ao Urbanismo, como "tipo", "análise tipo-morfológica", "planejamento urbano", "tecido urbano", "densidade", "ocupação" conjuntamente com a aplicação de conceitos como "abstração", "percepção", "sensação", "identidade urbana", "city marketing", permitiram consolidar um método próprio de análise empírica das imagens apresentadas como preponderantes na linha do tempo, por meio do estudo de documentos históricos, projetos arquitetônicos e urbanísticos, leis e decretos municipais, materiais jornalísticos de periódicos de grande circulação, depoimentos de personagens importantes e pesquisas acadêmicas variadas.

Por fim, a respeito da História Urbana de Niterói, sob um ponto de vista prático, os documentos históricos pesquisados foram catalogados por período histórico, espaço retratado, fonte de origem e tipo (fotografia, mapa, croqui, projeto). Fatos históricos emblemáticos e detalhes da política e economia local foram escolhidos para análise do "contexto", em conjunto com outros documentos de caráter estadual e nacional, de maneira a traçar paralelos com a conjuntura municipal.

Recorreu-se também a autores variados, buscando trazer um leque de percepções e enfoques a respeito do período histórico definido, porém, dois autores foram tratados como pila-

res do eixo: a professora Marlice Azevedo (“Um espelho e duas imagens: semelhanças e particularidades entre o urbanismo e os processos de urbanização das cidades do Rio de Janeiro e Niterói”, 2010, entre outros) e o historiador Carlos Wehrs (“Niterói Cidade Sorriso: a história de um lugar”, 1984; “Niterói, ontem e anteontem”, 1986) pelo conjunto da obra de ambos. Enquanto a obra de Marlice Azevedo é mais analítica, pondo em evidência as transformações de Niterói no século XX, seus desdobramentos urbanísticos, políticos e econômicos e notadamente os efeitos de sua capitalidade no território, Carlos Wehrs é mais descritivo, contando detalhes da história de Niterói, principalmente sobre o século XIX, não se detendo em análises profundas. Porém, nenhum deles se debruça sobre Niterói em seu aspecto formal (no sentido da forma urbana) e não se aprofundam em questões imagéticas, permitindo que a dissertação contribua nestes tópicos. Outros autores contribuíram de forma mais pontual como FERREIRA (1997), SOARES (1992) e SALANDÍA (2001), mas ainda assim relevantes para a construção deste eixo.

Ressalta-se as limitações impostas pela COVID-19 por conta da impossibilidade de consulta presencial a alguns acervos que não foram totalmente digitalizados, como o da Secretaria Municipal de Urbanismo de Niterói, o do IBAM – Instituto Brasileiro de Administração Municipal e o da Biblioteca da Escola de Arquitetura e Urbanismo da Universidade Federal Fluminense, sendo, desta forma, priorizados acervos digitais como o da Biblioteca Digital e o do Arquivo Nacional que possibilitaram o acesso a cartografias, iconografias, diagnósticos, relatórios, cartas e outros documentos históricos.

Quanto à pesquisa aos periódicos - fontes importantes utilizadas na dissertação por conta da capacidade de expressar pontos de vista acerca das transformações da cidade, servindo como contrapontos entre o “concreto” e o “abstrato” - utilizou-se a Hemeroteca Digital da Biblioteca Nacional, para pesquisar reportagens nos periódicos *Correio da Manhã*, *Jornal do Brasil* e *O Fluminense*. Além destes, foi utilizado o Acervo do jornal *O Globo*, que não se encontra de forma gratuita na Hemeroteca Digital. Estes jornais foram escolhidos por sua importância ao retratarem fatos históricos da cidade de Niterói, em um ou mais

períodos estudados, relatando detalhes acerca dos projetos, planos, tragédias, eventos e outros marcos da história de Niterói. Através da busca por palavras-chave e um intenso trabalho de filtragem e leitura⁷, foi possível selecionar reportagens que pudessem trazer a visão do jornalista, colunista, entrevistado ou do próprio editorial do jornal sobre os pontos elencados na dissertação, que refletiriam nestas diversas imagens propostas pelos diversos agentes da cidade, compondo o imaginário de Niterói.

Estrutura da dissertação

Tão logo as questões metodológicas foram definidas, pensou-se em uma estruturação da dissertação que abarcasse os pontos a serem desenvolvidos. A partir de uma Introdução que tornasse clara a proposta da pesquisa, esclarecendo dúvidas sobre os objetivos, justificativas e a perspectiva metodológica morfológica baseada na dicotomia concreto x abstrato, e a relação da dissertação com os campos da História Urbana, Imagética da cidade e a Filosofia, o estudo foi aprofundado em quatro outros capítulos.

O primeiro capítulo aborda o objeto de estudo da dissertação, enfocando o conceito de “imagem”, desde as discussões filosóficas promovidas na Antiguidade por Platão e Aristóteles, até sua vinculação com a cidade e sua relação com conceitos como “percepção” e “sensação” abordados por pensadores como Merleau-Ponty, entendendo como o ser humano constrói essas “imagens” a partir de suas vivências, e as consequências destas imagens no espaço urbano. São abordados conceitos como “identidade”, “cultura” e “city marketing”, relacionando as imagens com a produção de “marcas”, em que as cidades se tornam produtos que competem no mercado internacional.

O segundo capítulo se aprofunda na relação entre a am-

7 Apenas o termo “Niterói” retorna 432.621 ocorrências em uma pesquisa dentro do Acervo do jornal O Fluminense (RJ) - periódico local - na Hemeroteca Digital. Disponível em: <<http://memoria.bn.br/DocReader/docmulti.aspx?bib=100439&pesq=niter%C3%B3i>> Acesso em 14/06/2022. No Acervo digital do jornal O Globo, o termo “Niterói” retorna 729.999 resultados. Acesso em: 17/06/2022.

plitude semântica da “Imagem” e a proposta de metodologia apresentada na Introdução, a partir da estruturação da Morfologia Urbana e seu uso como perspectiva teórico-metodológica na dissertação, trazendo diálogos entre morfologistas, filósofos e outros pensadores para a construção de um arcabouço teórico que fundamente as análises dos capítulos posteriores. São discutidas as noções de “concreto” e “abstrato” e sua influência no processo de transformação antropomórfica sofrido pelas cidades, por meio de conceitos como “cidade concreta”, “cidade abstrata”, “projeto”, “abstração” e “concretização”, em que se relacionam diferentes pontos de vista teóricos.

O terceiro capítulo abrange um relato da história de Niterói até o período foco da dissertação, pontuando acontecimentos relevantes para a consolidação do contexto histórico presente em 1964, de maneira a considerar sua historicidade como elemento fundamental para o entendimento das imagens preponderantes no recorte temporal e espacial definido.

O quarto, por fim, aborda o recorte temporal de 1964 a 1996, levando em consideração o arcabouço teórico e o ferramental prático de análise apresentados nos capítulos anteriores, a fim de testar empiricamente a proposta metodológica de análise imagética/morfológica criada, e se a linha do tempo apresentada na Introdução se configura como pertinente, considerando o estudo de documentos históricos, pesquisas acadêmicas, recortes de jornais e outras fontes de pesquisa.

Após o quarto capítulo, encerra-se o estudo com as reflexões finais acerca dos resultados encontrados e discutidos após a utilização do método, objetivando compreender as contribuições da dissertação para o avanço das pesquisas sobre a compreensão das transformações - materiais e imateriais - que as cidades perpassam, a partir de uma proposta de análise que possa ser replicada, além de ampliar os estudos sobre a cidade de Niterói.

Capítulo 1

A formulação de imagens

Este capítulo busca discutir as diferentes conotações do termo “imagem”, e sua relação com as interações humanas entre seus pares e o ambiente ao redor. Além disso, aborda a construção de percepções coletivas que, transbordando o âmbito individual, tornam-se símbolos de um mosaico imagético local, que criados dentro de um contexto capitalista, transformam-se em produtos valiosos na disputa por turistas e investimentos.

1.1 O conceito de imagem

Retomando o conceito de semiótica apresentado na Introdução, iniciam-se os estudos a respeito da ideia de imagem, tecendo relações entre seus significados e o contexto das cidades. A Teoria Semiótica, segundo o Dicionário da Semiótica,

“deve apresentar-se inicialmente como o que é, ou seja, uma teoria de significação. Sua primeira preocupação será, pois, explicitar, sob forma de construção conceptual, as condições da apreensão e da produção do sentido” (GREIMAS; COURTÉS, 1989 [1979] p. 415).

Apesar de estar atrelada à Linguística, Kate Nesbitt relaciona a semiótica a um paradigma da arquitetura pós-moderna, em que se busca entender cada vez mais a criação e apreensão de significados (2006 [1996], p.36). No caso deste estudo, a teoria semiótica estrutura o entendimento das diferentes conotações do signo “imagem”, e auxilia na construção de um diálogo com o ambiente das cidades, a partir de uma hipotética dicotomia “concreto x abstrato” que possa responder aos objetivos da dissertação.

Desta maneira, utilizando o ferramental mais básico para acesso ao significado de um signo - um dicionário de língua portuguesa - para uma rápida consulta ao termo “Imagem”, retornaram onze resultados envolvendo significados objetivos,

figurativos e outros relacionados com a literatura e psicologia. Dentre estes significados destacam-se:

“1. Representação do aspecto ou formato de pessoa ou objeto através de desenho, gravura, escultura. (...) 5. Representação exata ou bem semelhante de algo ou alguém; aquilo que simbólica ou realmente imita, personifica ou representa pessoa ou coisa. 6. Percepção mental sobre alguém ou algo. (...) 9. Opinião (positiva ou negativa) que o público tem de uma pessoa (político, artista etc.), de uma organização ou de um produto; conceito, reputação. (...) 11. Reprodução na mente de uma sensação ou percepção anteriormente vivida ou sentida.” (MICHAELIS, 2021).

Esse leque de possibilidades confirma as diversas interpretações que podem ser dadas a esta palavra, que desde a Antiguidade provoca discussões filosóficas. Para Platão, em seu livro *A República*, imagem seria “em primeiro lugar, sombras e, em segundo lugar, reflexos na água e em corpos sólidos, lisos e polidos”⁸ (PLATÃO, 1892 [427-347 a.C], p. 222, tradução nossa), enfocando uma acepção mais física do termo. Aristóteles, todavia, relaciona imagem à imaginação, tal como revela em *De Anima*:

“pensar é diferente de perceber e é considerado em parte imaginação, em parte julgamento: nós devemos, portanto, primeiro marcar a esfera da imaginação e, em seguida, falar de julgamento. Se então imaginação é aquela em virtude da qual uma imagem surge para nós, excluindo os usos metafóricos do termo, seria uma única faculdade ou uma disposição relativa às imagens (...)”⁹(ARISTÓTELES, 1931 [350 a.C], p. 28, tradução nossa).

8 Na versão consultada: “(...)And by images I mean, in the first place, shadows, and in the second place, reflections in water and in solid, smooth and polished bodies and the like: Do you understand?”

9 No original: “(...) Thinking is different from perceiving and is held to be in part imagination, in part judgement: we must therefore first mark off the sphere of imagination and then speak of [428a] judgement. If then imagination is that in virtue of which an image arises for us, excluding metaphorical uses of the term, is it a single faculty or disposition relative to images, in virtue of which we discriminate and are either in error or not? The faculties in virtue of which we do this are sense, opinion, science, intelligence.”

Esses trechos fazem parte de grandes obras destes filósofos, que muito além do que a discussão de um termo, trouxeram reflexões amplas relacionadas ao percurso de entendimento do ser humano como um ser pensante e descobridor do ambiente circundante, construindo novos conceitos e entendimentos a respeito de fatos e suposições decorrentes da vivência.

Nesse processo de construção do conhecimento, pode-se considerar que qualquer conclusão ou análise de um objeto (físico ou mental), parte da premissa de um ser pensante que o perceba, o interprete e se posicione a respeito diante do contexto presente. Consequentemente, a discussão de qualquer conceito passa pelo reconhecimento do “eu”, unidade que centraliza pensamentos, emoções e percepções, ou, como nas palavras de Marilena Chauí, “um fluxo temporal de estados corporais e mentais, que retém o passado na memória, percebe o presente pela atenção e espera o futuro pela imaginação e pelo pensamento.” (CHAUÍ, 2000, p. 147). Esse “eu”, ou consciência psicológica, “é formado por nossas vivências, isto é, pela maneira como sentimos e compreendemos o que se passa em nosso corpo e no mundo que nos rodeia, assim como o que se passa em nosso interior” (ibid., p. 147).

Essa breve reflexão acerca do “eu” serve para se entender que uma “imagem”, quando vinculada a um significado de percepção, representação ou simbolismo, não pode estar dissociada do entendimento dos seres que as produzem e reproduzem, nem do seu contexto socioespacial, como explorado por diversos pensadores. Além disso, a tradição filosófica também trata a imagem como produto da imaginação, que nada mais é do que a capacidade que o ser humano tem de criar projeções virtuais acerca de objetos externos. Segundo Chauí, dentro desta concepção, “a imagem seria um rastro ou um vestígio deixado pela percepção” (ibid., p. 166) reforçando o papel da imaginação como reprodutora da realidade.

A partir destas bases teóricas criadas por estes e outros pensadores, surgiram várias correntes sobre a teoria do conhecimento, sendo algumas preponderantemente dependentes do entendimento dado ao conceito de percepção, que está intimamente ligado ao de imagem. Uma dessas correntes, segundo

Chauí (2000) é a fenomenológica, na qual Merleau-Ponty foi um dos grandes expoentes. Em “Fenomenologia da Percepção”, ele afirma que “nossa percepção chega a objetos, e o objeto, uma vez constituído, aparece como a razão de todas as experiências que dele tivemos ou que dele poderíamos ter” (MERLEAU-PONTY, 1999 [1945], p. 103), relacionando desta forma, percepção e imagem. No decorrer de sua obra, sob um ponto de vista fenomenológico¹⁰ Merleau-Ponty propõe um novo olhar sob o conceito de percepção - sob o qual ocorre a “assimilação”, e posterior construção de um “conhecimento” a respeito do objeto que se percebe – que vai além de uma causalidade “estímulo-resposta” (NÓBREGA, 2008, p. 141) – ou seja, a percepção vai além de uma resposta física a um estímulo externo, mas envolve uma questão interpretativa derivada da característica pensante do ser humano.

As outras duas correntes apontadas por Chauí são a empirista, em que a “percepção seria a única fonte de conhecimento, estando na origem das ideias abstratas formuladas pelo pensamento” (CHAUÍ, 2000, p. 155) e a racionalista intelectualista, em que “percepção é considerada não muito confiável para o conhecimento porque depende das condições particulares de quem percebe e está propensa a ilusões, pois frequentemente a imagem percebida não corresponde à realidade do objeto” (ibid., p. 156). Neste ponto, cabe destacar a importância dos filósofos gregos, pois segundo a autora,

“Sócrates fez a Filosofia preocupar-se com nossa possibilidade de conhecer e indagar quais as causas das ilusões, dos erros e da mentira. No esforço para definir as formas de conhecer e as diferenças entre o conhecimento verdadeiro e a ilusão, Platão e Aristóteles introduziram na Filosofia a ideia de que existem diferentes maneiras de conhecer ou graus de conhecimento e que esses graus se distinguem

10 A fenomenologia (..) É uma filosofia transcendental que coloca em suspenso, para compreendê-las, as afirmações da atitude natural, mas é também uma filosofia para a qual o mundo já está sempre “ali”, antes da reflexão, como uma presença inalienável, e cujo esforço todo consiste em reencontrar este contato ingênuo com o mundo, para dar-lhe enfim um estatuto filosófico.” (MERLEAU-PONTY, 1999 [1945], p. 1).

pela ausência ou presença do verdadeiro, pela ausência ou presença do falso.” (ibid., p. 140).

Embora não seja o foco desta dissertação aprofundar o sentido filosófico do conceito de “imagem”, é nítida a importância de apresentá-lo, devido ao fato de ser intrínseco ao movimento de reflexão do ser humano ao contexto externo, se relacionando à percepção, tal como Merleau-Ponty descreve:

“Eu comecei a refletir, minha reflexão é reflexão sobre um irrefletido, ela não pode ignorar-se a si mesma como acontecimento, logo ela se manifesta como uma verdadeira criação, como uma mudança de estrutura da consciência, e cabe-lhe reconhecer, para aquém de suas próprias operações, o mundo que é dado ao sujeito, porque o sujeito é dado a si mesmo” (MERLEAU-PONTY, 1999 [1945], p. 5).

A construção infinita dessas imagens pelos indivíduos, fruto do constante funcionamento da mente, cria uma espécie de “conjunto de imagens” que se compartilha no cotidiano das interações humanas, formando um “imaginário”, concordando com a linha de pensamento de Gilbert Duran (2012 [1992]):

(...) “o Imaginário - ou seja, o conjunto das imagens e relações de imagens que constitui o capital pensado do *homo sapiens* - aparece-nos como o grande denominador fundamental onde se vêm encontrar todas as criações do pensamento humano. O Imaginário é esta encruzilhada antropológica que permite esclarecer um aspecto de uma determinada ciência humana por um outro aspecto de uma outra” (p. 18).

Esse imaginário, formado como um “acervo coletivo”, opera por meio de “símbolos” que seriam estruturas de simplificação e tipificação, “resumindo” fatos, lugares, construções, a “imagens” que os representem. O símbolo, segundo Serbena, “antecede aos conceitos, às ideias, às ideologias e a todas as representações e produções humanas semióticas, sendo o substrato do qual elas emergem” (2003, p. 8). Porém, como ressaltado por Chauí, apesar de oferecerem analogias, “raramente ou quase nunca a imagem corresponde materialmente à coisa imaginada” (CHAUÍ, 2000,

p. 167), devendo ser contextualizada, visto que seu conjunto – o imaginário – “possui uma função social e aspectos políticos, pois na luta política, ideológica e de legitimação de um regime político existe o trabalho de elaboração de um imaginário por meio do qual se mobiliza afetivamente as pessoas” (SERBENA, op. cit., p. 5).

Essa construção imagética coletiva é favorecida por ambientes que estimulem a interação humana, como são as cidades, permitindo a criação de grandes “imaginários”, que acabam por servir como símbolos destes locais e de seus habitantes.

1.2 A imagem, a cultura e a identidade

Ao fixar-se à terra, executando atividades como agricultura e pecuária, o ser humano estabeleceu as bases do que seriam futuramente as cidades, com a crescente divisão e especialização do trabalho acompanhados dos avanços tecnológicos. Nesse movimento de deixar o nomadismo, o homem também aprimorou suas relações sociais começando a se comunicar através de símbolos, diferenciando-se dos outros animais e começando a construir o que hoje se entende por “cultura” (LIMA, 2009, p. 1). Estes símbolos, presentes no cotidiano dos seres humanos que convivem em um determinado espaço, se apresentam nas linguagens, no vestuário, nos costumes, objetos, músicas, pensamentos e acabam por moldar as imagens que estes possuem de si mesmos e do espaço em que habitam.

O conceito de cultura é amplamente discutido na sociologia, antropologia, filosofia, artes e em diversos outros campos, devido às suas vastas possibilidades de interpretação e estudo. No caso desta dissertação, é válido o entendimento de Geertz, quando afirma em “A interpretação de culturas” que

“O conceito de cultura que eu defendo, e cuja utilidade os ensaios abaixo tentam demonstrar, é essencialmente semiótico. Acreditando, como Max Weber, que o homem é um animal amarrado a teias de significados que ele mesmo teceu, assumo a cultura como sendo essas teias e a sua análise; portanto, não como uma ciência experimental em busca de leis, mas como uma ciência interpretativa, à procura do significado” (GEERTZ, 2008 [1973], p. 4).

Portanto, ao tratar a cultura como “teia de significados” tecida pelo próprio homem, fruto das características socioeconômicas, espaciais e históricas do contexto, cabe dizer que as imagens construídas nada mais são que elementos desta teia, tendo cada local uma rede própria de significados – não herméticas, mas que dialogam entre si, constituindo um sentimento de pertencimento e identificação dos que habitam com o espaço que constroem.

Essa identidade se forma nos vínculos criados pelo ser humano no cotidiano de suas vivências, em suas atividades, relações pessoais e nas suas percepções sobre o espaço que o rodeia, visto que o próprio espaço urbano, local da práxis social, é construído justamente dia após dia por diferentes agentes. Sobre isto, vale salientar a interpretação de Lima quando afirma que, segundo Geertz, “deve-se atentar para o comportamento, ou melhor, para a ação social, pois é através dela que as formas culturais encontram articulação” (LIMA, 2009, p. 3). Desta forma, os “significados emergem do papel social que esses atores desempenham, bem como dos usos e atividades desenvolvidos no espaço da vida cotidiana” (ibid., p. 3).

Essas atividades, tais como os costumes e o próprio espaço físico podem ser consolidados, alterados ou extintos ao longo do tempo, de acordo com interesses dos agentes em questão. Essa dimensão temporal não pode ser negligenciada, pois a reprodução de comportamentos e pensamentos molda a cultura de uma sociedade, contribuindo na construção do sentimento de pertencimento ao local, e consequentemente no de identidade.

Levando em consideração um significado do verbete “identidade” no dicionário Michaelis on-line de Língua Portuguesa¹¹, como “série de características próprias de uma pessoa ou coisa por meio das quais podemos distingui-las” percebe-se que este conceito possui um caráter comparativo, pois só podemos considerar algo “próprio” de uma pessoa ou coisa, quando a comparamos com as demais. No caso de uma “identidade urbana”, pode-se pensar em conjuntos únicos de características, tanto do espaço habitado quanto da população que ali habita, não sendo

11 Disponível em: <<https://michaelis.uol.com.br/moderno-portugues/busca/portugues-brasileiro/identidade/>> Acesso em: 20/09/2021.

excludentes, pois ambos se transformam, alimentando os processos de construção de imagens.

Essas imagens transpassam o caráter individual das vivências, se relacionando com o espaço urbano e passando de geração em geração, constituindo a memória de um povo, sendo a garantia de sua própria identidade e continuidade, visto que possui uma “dimensão coletiva ou social, isto é, a memória objetiva gravada nos monumentos, documentos e relatos da História de uma sociedade” (CHAUI, 2000, p. 159).

Essa memória objetiva faz parte da cultura de um povo, compondo um acervo patrimonial que caracteriza este local e seus habitantes. Essa categorização de algo como “patrimônio cultural”, para além das classificações de Institutos de preservação, busca conservar expressões concretas e abstratas que os habitantes consideram representativas de seu modo de vida, seja pelo uso, seja pela valorização de seus atributos ou por outras formas, mas sempre com a atribuição de um “valor” positivo, de “algo a ser preservado”.

Essa visão ampla de patrimônio no âmbito cultural, para além de edifícios simbólicos, que garante a importância da subjetividade como formadora da identidade de um povo, é algo que se inicia no século XX, conforme pode ser visto pela transformação dos instrumentos de preservação de países ocidentais como o próprio Brasil, em cujo artigo 216 da Constituição Federal de 1988 afirma que

“constituem patrimônio cultural brasileiro os bens de natureza material e imaterial, tomados individualmente ou em conjunto, portadores de referência à identidade, à ação, à memória dos diferentes grupos formadores da sociedade brasileira” (BRASIL, 1988).

Essa ampliação no conceito de patrimônio cultural reforça a importância das imagens como elementos que possibilitam a continuidade e a força da cultura local, transmitindo os costumes de geração em geração e reforçando sua identidade. No entanto, é válido ressaltar que mesmo os aspectos subjetivos precisam de elementos concretos para se reproduzirem, sejam instrumentos, ferramentas e principalmente, locais de propagação, divulgação e visualização.

1.3 A imagem e o espaço urbano

Tomando como base os conceitos explorados no tópico anterior, mas destacando as relações entre imagem e espaço urbano, certamente a primeira referência é a obra de Kevin Lynch, “a Imagem da Cidade”. Em sua obra mais conhecida, Lynch discorre sobre a noção de imagem, sua constituição dentro das cidades, o modo com que os habitantes a utilizam e a partir disso, busca entender como as características físicas do espaço urbano influenciam as imagens e são influenciadas por elas. Segundo o autor,

“As imagens ambientais são o resultado de um processo bilateral entre o observador e seu ambiente. Este último sugere especificidades e relações, e o observador – com grande capacidade de adaptação e à luz dos seus próprios objetivos – seleciona, organiza e confere significado àquilo que vê.” (LYNCH, 1997 [1960], p. 07).

A partir do trecho destacado, é possível inferir que a criação de imagem é um processo, inicialmente, individual, tal como comentado no item 1.1, e que possui um caráter subjetivo:

“na maioria das vezes, nossa percepção da cidade não é abrangente, mas antes parcial, fragmentária, misturada com considerações de outra natureza. Quase todos os sentidos estão em operação e a imagem é a composição de todos eles” (ibid., p. 02).

Marilena Chauí corrobora com este entendimento, quando afirma que dentro do entendimento da tradição filosófica “a imagem seria um rastro ou um vestígio deixado pela percepção” (CHAUÍ, 2000, p. 166), que é um fenômeno, *a priori*, individual. Porém, como discutido anteriormente, a soma destas imagens individuais criaria imagens coletivas, chamadas por Lynch de “Imagens públicas”:

“as imagens mentais comuns a vastos contingentes de habitantes de uma cidade: áreas consensuais, que se pode esperar surjam da interação de uma única realidade física,

de uma cultura comum e de uma natureza fisiológica básica” (LYNCH, op. cit., p.08).

Estas “imagens públicas” dão suporte ao que o autor chama de “imaginabilidade, que seria “a característica, num objeto físico, que lhe confere uma alta probabilidade de evocar uma imagem forte em qualquer observador dado” (ibid., p. 11). Estas imagens que resultam da percepção – nem sempre física, principalmente em tempos de redes sociais e influenciadores digitais – dos observadores em relação ao espaço formam o acervo do “Imaginário”, como citado por Gilbert Durant (2012 [1992]). Esse acervo não é uniforme, possuindo uma hierarquia de importância entre as imagens, decorrente de sua permeabilidade entre os meios. Essa permeabilidade, ou em outros termos, “popularidade” será decorrente de inúmeros fatores, sendo influenciada pelos interesses dos agentes que as manipulam.

Sendo o espaço urbano “tanto produto social quanto físico – como forma e atividade, como significado e razão social” (RODRIGUES, 2005, p. 5), e por conseguinte, influenciável por diversas variáveis, é natural que as “imagens públicas” estejam em constante mudança, formando um mosaico coletivo que será mais ou menos abrangente à medida em que encontra (ou não) respaldo nas diferentes camadas sociais presentes. Estas percepções simbólicas são criadas ao longo do tempo, e sedimentadas pela cultura e pela memória dos habitantes em um espaço. Lynch em “*What time is this place?*” (1975 [1972]), afirma que:

“O tempo é um artifício mental para ordenar os acontecimentos, identificá-los como coexistentes ou sucessivos. (...) a estrutura do nosso cérebro nos permite aprender, lembrar, prever e criar uma hipótese social de tempo. Usando esta hipótese, nos modificamos e modificamos nosso ambiente para agir com eficácia no presente. (LYNCH, 1975 [1972], p. 142, tradução nossa). (...)”

A organização temporal da memória usa suportes externos: telas de espaço, relações de causa-efeito, memórias e recitais de outros, ou artefatos especializados, como registros e calendários. Lembrar depende do contexto, seja interno ou externo.

O entorno dentro do qual se aprende uma coisa se torna parte desta coisa aprendida” (ibid., p. 146, tradução nossa).¹²

Desta maneira, reforça-se a influência externa sobre o “individual” que acaba, em certos casos, tornando imagens em construções sociais arraigadas a tal ponto de se tornarem senso comum, sendo frutos das repetições em demasia, que podem ser positivas ou se tornarem estigmas para um determinado local.

Segundo Lynch, esta imagem, que por vezes é percebida como algo abstrato, pode ser analisada em três componentes: identidade, estrutura e significado (Id., 1997 [1960], p.09). A identidade seria o que torna o objeto particularizado, ou seja, características que o definem; a estrutura seria a relação do objeto com o observador e seu contexto, e o significado seria a dimensão semântica entre o observador e o objeto, que pode ser prática ou emocional (ibid., p.09).

Essa relação subjetiva entre aspectos físicos e suas evocações imagéticas, para Rodrigues se dá de forma obrigatória visto que “a todo espaço corresponderá um significado, por seu uso, ou uma inevitável semantização” (RODRIGUES, 2005, p.27). Desta forma, infere-se que aspectos utilitários também são importantes para a construção de símbolos. Entretanto, para autores como Marc Augé, o uso por si só não garante ao espaço o caráter de “Lugar”, e por isso ele cita o termo “não-lugares” para definir espaços que não sejam identitários, relacionais e históricos (AUGÉ, 1994 [1992], p. 73) e cita exemplos como aeroportos, rodovias e shoppings; locais de caráter majoritariamente transitório, utilitário e/ou de consumo.

Nesta dissertação, o entendimento adotado aproxima-se ao de Lynch e Rodrigues, pois acredita-se que os usos, mesmo que vinculados a atividades restritas e/ou de puro consumo, criam

12 Na edição espanhola:“(…) “El tiempo es un artificio mental para ordenar los acontecimientos, para identificarlos como coexistentes o sucesivos(...) la estructura de nuestro cerebro nos permite aprender, recordar, predecir y crear una hipótesis social del tiempo. Utilizando esta hipótesis, nos modificamos y modificamos nuestro entorno para actuar eficazmente en el presente. (p. 142) (...) La organización temporal de la memoria utiliza puntales exteriores: claves espaciales relaciones de causa-efecto, recuerdos y recitales de otros, o artificios especializados como los registros y calendarios. El recordar depende del contexto, sea este interno o externo. El entorno dentro del cual se aprende una cosa pasa a formar parte de la cosa aprendida.(p. 146)”

conexões com as pessoas, de tal modo a se tornarem referências espaciais e emotivas, visto que nada é estritamente “utilitário”; locais como aeroportos, por exemplo, podem ser pontos de encontro e trocas coletivas. Até mesmo a experiência repetida, segundo Lynch, afeta o modelo de percepção do usuário, criando uma “imagem que vai operar com sucesso no contexto da nova situação, parecendo natural e correta” (LYNCH, 1997 [1960], p. 14). Considerando as rotinas da vida moderna, as próprias atividades executadas por cada habitante podem atribuir significado aos lugares, podendo ser amplificadas por instrumentos urbanísticos ou economias de escala que concentrem certas atividades em um determinado local, consolidando uma “imagem coletiva”, ou “pública” como citado por Lynch. Locais como a Rua 25 de Março em São Paulo ou a Rua da Alfândega no Rio de Janeiro são exemplos de imagens vinculadas a atividades comerciais, se tornando referências dentro das cidades em questão (Figura 8).

Figura 8 - Rua 25 de Março x Rua da Alfândega



Fonte: G1 – fotógrafo: Bruno Rocha/FotoArena/Estadão Conteúdo, 2019¹³ / G1 – fotógrafo: Fernanda Rouvenat, 2018.¹⁴

De um ponto de vista mais concreto, Lynch aborda o conceito de “legibilidade¹⁵”, no qual o autor explicita a importância dos aspectos visuais para a identificação e o entendimento do ambiente.

13 Disponível em: <<https://g1.globo.com/sp/sao-paulo/noticia/2019/11/30/rua-25-de-marco-no-centro-de-sp-e-interditada-ate-o-natal-para-receber-multidao-para-compras.ghtml>> Acesso em: 26/10/2021.

14 Disponível em: <<https://g1.globo.com/rj/rio-de-janeiro/noticia/2018/12/23/comercio-popular-do-rio-tem-grande-movimentacao-as-vesperas-do-natal.ghtml>> Acesso em: 26/10/2021.

15 “Facilidade com que suas partes podem ser reconhecidas e organizadas num modelo coerente.” (LYNCH, 1997 [1960], p. 3).

te, visto que os fluxos nas cidades contemporâneas se tornaram complexos com tantos códigos a serem observados e tantas possibilidades de rotas. Tendo em conta a prioridade dada à caminhabilidade das cidades por arquitetos como Jan Gehl e Jaime Lerner, que incentivam a cidade como local de encontro e palco de trocas sociais, nota-se a relevância da legibilidade para a qualidade visual da urbe contemporânea, visto que à velocidade do caminhar, os detalhes se mostram mais perceptíveis. Desta maneira, a legibilidade favorece a imaginabilidade, pois torna os percursos mais agradáveis, permitindo que se criem percepções favoráveis sobre a cidade: “caminhar na cidade permite longo tempo para vivenciar aquilo que as áreas ao nível da rua têm a oferecer, e saborear a riqueza de detalhes e informações” (GEHL, 2013, p. 77).

Neste sentido, Lynch estrutura uma classificação de elementos físicos da cidade (vias, limites, bairros, pontos nodais e marcos)¹⁶ definindo o papel de cada um na trama urbana e os impactos de suas características no dia a dia de quem transita e mora nestes lugares. Como elementos concretos, estes são condicionados pelo relevo, clima, condição socioeconômica e patamar tecnológico da sociedade que ali reside, sendo reflexos daquele recorte socio-tem-

16 “Vias: canais de circulação ao longo dos quais o observador se move, usual, ocasional ou potencialmente. Podem ser ruas, alamedas, linhas de trânsito, canais, ferrovias. Para muitas pessoas, são estes os elementos predominantes em sua imagem. (...)

Limites: os limites são os elementos lineares não usados ou entendidos como vias pelo observador. São as fronteiras entre duas fases, quebras de continuidade lineares: praias, margens de rios, lagos etc., cortes de ferrovias, espaços em construção, muros e paredes. (...)

Bairros: os bairros são as regiões médias ou grandes de uma cidade, concebidos como dotados de extensão bidimensional. O observador ‘penetra’ mentalmente, e eles são reconhecíveis por possuírem características comuns que o identificam (...).

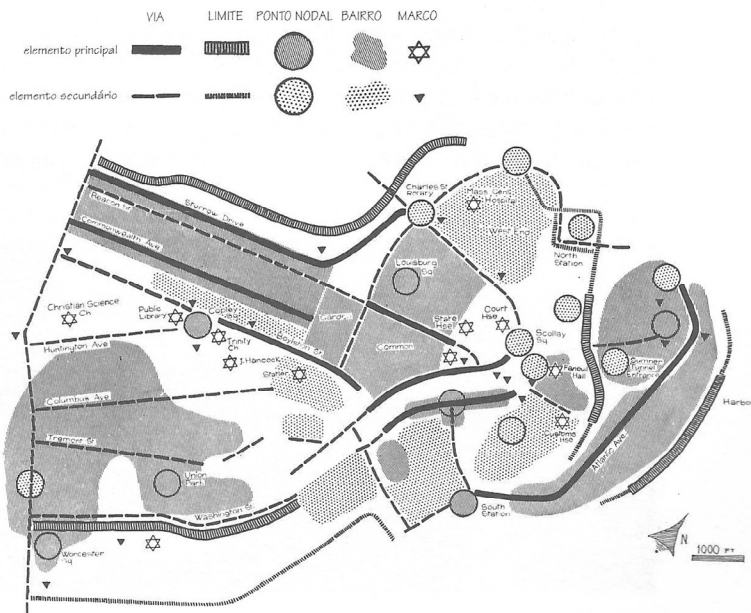
Pontos nodais: são pontos, lugares estratégicos de uma cidade através dos quais o observador pode entrar, são os focos intensivos para os quais ou a partir dos quais ele se locomove. Podem ser basicamente junções, locais de interrupção de transporte, um cruzamento ou uma convergência de vias, momentos de passagem de uma estrutura a outra. Ou podem ser meras concentrações que adquirem importância por serem a condensação de algum uso ou de uma característica física (...) podem ser chamados de núcleos.

Marcos: os marcos são outro tipo de referência, mas, nesse caso, o observador não entra neles: são externos. Em geral, são um objeto físico definido de maneira muito simples: edifício, sinal, loja ou montanha.” (LYNCH, 1997 [1960], p. 52-53).

poral, como comprovado nos estudos de caso das cidades de Boston, Los Angeles e Jersey City, apresentados em seu livro.

Cidadãos destas cidades foram convidados a responder sobre aspectos de seus trajetos cotidianos, desenhar mapas mentais e descrever suas percepções sobre a cidade em que habitavam, de maneira que, complementados por um “exame sistemático da imagem ambiental suscitada em campo em observadores experimentados” (LYNCH, 1997 [1960], p. 161), permitiram a construção de mapas como o da Figura 9, em que a partir das recorrências nas descrições, surgiu a proposta dos elementos classificatórios. Com base nestes relatos e nas observações, Lynch elencou uma série de “qualidades da forma” que estariam vinculadas a estes elementos: singularidade, simplicidade da forma, continuidade, predomínio, clareza de junção, diferenciação direcional, alcance visual, consciência de movimento, séries temporais e nomes e significados (ibid., p. 117-120).

Figura 9 - Exemplo de Mapa mental de Boston derivado das entrevistas



Fonte: LYNCH, 1997 [1960], p. 21.

1.4 A imagem como produto

Como abordado por Lynch, a cidade é produto do meio, e por consequência, seus aspectos físicos e simbólicos serão permeados pelas contradições presentes nas sociedades que ali vivem. No caso da maioria das sociedades ocidentais, o capitalismo é o sistema socioeconômico vigente trazendo consigo questões intrínsecas às suas dinâmicas. Em seu livro “A Era do Capital”, o historiador Eric Hobsbawm afirma que:

“O triunfo global do capitalismo é o tema mais importante da história nas décadas que sucederam 1848. Foi o triunfo de uma sociedade que acreditou que o crescimento econômico repousava na competição da livre iniciativa privada, no sucesso de comprar tudo no mercado mais barato (inclusive trabalho) e vender no mais caro. Uma economia assim baseada, e, portanto, repousando naturalmente nas sólidas fundações de uma burguesia composta daqueles cuja energia, mérito e inteligência elevou-os a tal posição, deveria – assim se acreditava – não somente criar um mundo de plena distribuição material, mas também de crescente felicidade, oportunidade humana e razão, de avanço das ciências e das artes, numa palavra, um mundo de contínuo e acelerado progresso material e moral” (HOBSBAWM, 1977, p. 17).

Essa nova sociedade burguesa foi responsável pelas mudanças vistas e sentidas no mundo ocidental a partir do século XIX, impactando na forma física das cidades que precisavam atender essa nova ideologia: “a cidade era sem dúvida o mais impressionante símbolo exterior do mundo industrial, exceção feita à estrada de ferro” (ibid. p. 218). Nesta cidade capitalista, os pobres eram marginalizados socialmente e espacialmente, ocupando os locais menos quistos pelas classes mais abastadas.

No século XX, com a ampliação da migração do campo para a cidade na periferia mundial (os chamados “países de terceiro mundo”), a urbanização se ampliou e as desigualdades se tornaram mais claras com o adensamento populacional:

“De fato, de longe as mais gigantescas aglomerações urbanas no fim da década de 1980 eram encontradas no Terceiro Mundo: Cairo, Cidade do México, São Paulo e Xangai, cujas populações se contavam na casa das dezenas de milhões. Pois, paradoxalmente, embora o mundo desenvolvido continuasse muito mais urbanizado que o mundo pobre (a não ser por partes da América Latina e da zona islâmica), suas cidades gigantescas se dissolviam. Haviām atingido o auge no início do século XX, antes que a fuga para os subúrbios e comunidades-satélite fora das cidades se acelerasse, e os velhos centros urbanos se tornassem cascas ocas à noite, quando os trabalhadores, compradores e os que buscavam diversão voltavam para casa” (HOBSEBAWM, 1995, p. 230).

No entanto, o acirramento das desigualdades não impediu que as cidades prosperassem no sentido econômico, e buscassem seu espaço no mercado internacional que se ampliou no fim do século XIX, com a diversificação dos meios de transporte e da valorização do modo de vida burguês. Neste contexto, a “Imaginabilidade” como definida por Lynch se tornou ativo importante, pois a imagem da cidade se transformou em um produto altamente rentável, seja pelo turismo ou pela atratividade de investimentos. Essa força imagética está profundamente relacionada a aspectos materiais da cidade (o espaço físico) mas também a aspectos subjetivos, vinculados à cultura e à propaganda. Com a massificação dos meios de comunicação e transporte, as distâncias se encurtaram e o interesse por conhecer outros lugares se tornou pulsante para as classes médias e altas.

Através do *marketing*¹⁷, necessidades são criadas, mudanças de comportamento iniciadas e a cadeia de consumo se amplia,

17 Segundo o dicionário Michaelis de Língua Portuguesa on-line, Marketing é o “conjunto de recursos estratégicos e conhecimento especializado, que contribuem para o planejamento, lançamento, e aspectos essenciais para a sustentação de um produto no mercado”. Já em um roteiro do SEBRAE - Serviço Brasileiro de Apoio às Micro e Pequenas Empresas – instituição com diversas ações de estímulo ao empreendedorismo, define Marketing como “o que se faz para entender o cliente. O primeiro passo é compreender suas necessidades e expectativas, motivações e comportamentos. O marketing deve consistir de estratégias que você pode alcançar e desenvolver para persuadir seus potenciais clientes de que você é a empresa que eles procuram.” (SEBRAE).

contribuindo para a transformação das pessoas e dos espaços que habitam, vivem e em que se relacionam. Quando atrelado à “imagem da cidade”, surge o conceito de *city-marketing*:

“Atualmente tem-se percebido a adaptação das cidades para o mercado internacional e, cada vez mais, a marca aparece como uma poderosa ferramenta que as ajudam a aumentar o turismo e os negócios, a atrair investimentos e a aumentar sua presença cultural e política. Conseguir associar uma marca a uma cidade é uma tarefa mais complicada do que fazer o mesmo com um produto ou serviço convencional” (...) assim, por influência do capitalismo, as políticas públicas concentraram-se de forma intensa para o desenvolvimento local surgindo uma política estratégica de valorização das características mais relevantes das cidades, o chamado *city-marketing*” (MACEDO, 2012, p. 2).

Ou seja, as cidades se tornam produtos vendáveis, em que para se estabelecerem, precisam concorrer umas com as outras, criando e publicizando atributos que as valorizem e a diferenciem das demais. Essa relação da cidade como produto é descrita pelo geógrafo britânico David Harvey (2005 [1989]) como decorrência de uma visão “empreendedora” que passou a vigorar nos países “capitalistas avançados” na década de 1970, em que diante de um cenário de competição em busca do desenvolvimento econômico, o Estado lança mão de estratégias similares e parcerias com o setor privado a fim de buscar investimentos:

“Com a diminuição dos custos de transporte e a consequente redução das barreiras espaciais para o movimento de bens, pessoas, moedas e informações, realçou-se a importância das qualidades do local, e se fortaleceu consideravelmente o vigor da concorrência interurbana para o desenvolvimento capitalista (investimentos, empregos, turismo, etc.)” (HARVEY, 2005 [1989], p.179).

No rol destas estratégias, cada cidade procura divulgar seus pontos fortes, que podem incluir aspectos econômicos, sociais, culturais e ambientais, de maneira a ressaltar aquilo que considera como “valioso”, ou seja, seu “patrimônio”.

Ao discutir-se o conceito de patrimônio no item 1.2, infere-se a lógica de que se busca preservar aquilo que apresenta relevância, ou seja, valor, para um determinado grupo. Este termo, ou seu correlato “valorização”, é descrito por Françoise Choay (2001, [1992]) como:

“essa expressão-chave [valorização], que deveria nos tranquilizar, é na realidade inquietante por sua ambiguidade. Ela remete a valores do patrimônio que é preciso fazer reconhecer. Contém igualmente, a noção de mais-valia. É verdade que se trata de mais-valia de interesse, de encanto, de beleza, mas também capacidade de atrair, cujas conotações econômicas nem é preciso salientar” (p. 212).

Por este trecho, Choay torna clara a relação entre patrimônio e a questão econômica, que por extensão, pode ser expandida à cidade como um todo. Considerando que as cidades são ambientes vivos em constante transformação, o que apresenta “valor” também se altera com o tempo, resultado de movimentos contínuos ou de ruptura.

Apesar dessas mudanças, no caso das cidades ocidentais que experimentam o capitalismo como sistema socioeconômico dominante há séculos, nota-se que a “mais-valia¹⁸” citada por Choay permeia toda a teia de relações sociais destas localidades, mercantilizando o que for possível para a alimentação do sistema. Destarte, considerando que “o ambiente físico é um espelho da cultura” (LYNCH, 1975 [1972], p. 250), é natural que imagens provenientes dos espaços urbanos ocidentais também se tornem produtos, por vezes sendo criadas com este único fim.

Neste caso, as imagens buscam ser como “marcas” da ci-

18 O termo “mais-valia” ou “mais-valor” como citado em novas abordagens, define, em outras palavras, o processo de exploração capitalista sobre o proletariado, sendo a forma pela qual o sistema se retroalimenta e permite manter as desigualdades estruturais. Segundo o prefácio de Louis Althusser (1969) em *O Capital* [livro I] (MARX, 2011 [1867], p. 71) “Marx explica que a tendência do capitalismo é reproduzir e alargar a própria base do capital, já que consiste em transformar em capital o mais-valor extorquido dos proletários e já que o capital vira uma “bola de neve” para extorquir cada vez mais “mais- trabalho” (mais-valor) dos proletários.” (ibid., p. 71).

dade, reforçando sua “imaginabilidade” através da associação de símbolos concretos e/ou abstratos representativos (ou que se vendem como representativos) da cultura local a características positivas como “moderna”, “saudável”, “prazerosa”, “bonita” entre outras.

Entretanto, para além dos benefícios econômicos que atividades como o turismo podem trazer, se considerarmos as cidades como patrimônio no sentido amplo descrito por Choay, em que o “valor” é pensado em um sentido holístico de agregar aspectos materiais e imateriais, a massificação e a simplificação trazidas por símbolos que retratem (ou valorizem) somente as partes “interessantes” pode ser fatal para a permanência do conjunto, afetando todas as relações que sustentam aquela sociedade. Embora as imagens da cidade, em âmbito individual, gozem de ampla variedade e liberdade de criação, como frutos das percepções humanas, tal como preconizado por Merleau-Ponty, quando divulgadas ao extremo, podem perder seu caráter plural, sendo “pasteurizadas”.

Neste sentido, cabe a valorização e a defesa da pluralidade e dinamicidade das cidades, para que o mosaico imagético criado e vivenciado por seus habitantes seja diverso e rico, alinhando-se com o entendimento da professora da FAU-USP Lucrécia Ferrara, quando afirma a potência e a representatividade dessas imagens na caracterização de nossos espaços urbanos:

“As imagens urbanas despertam a nossa percepção na medida em que marcam o cenário cultural da nossa rotina e a identificam como urbana: o movimento, os adensamentos urbanos, os transportes, o barulho, o tráfego, a verticalização, a vida fervilhante: uma atmosfera que assinala um modo de vida e certo tipo de relações sociais” (FERRARA, 1990, p. 3).

1.5 A imagem e os agentes

A construção e a perenidade destas imagens por vezes não se dão de maneira “orgânica”, mas sim, de certo modo impostas pelos interesses dos diversos agentes que moldam as cidades. A cidade, desde seu surgimento, é construída através dos interes-

ses de diversos atores que exercem suas influências para garantir seus objetivos, que podem ser financeiros, políticos e sociais:

“A cidade não é apenas um objeto percebido (e talvez desfrutado) por milhões de pessoas de classes sociais e características extremamente diversas, mas também o produto de muitos construtores que, por razões próprias, nunca deixam de modificar sua estrutura” (LYNCH, 1997[1960], p.02).

Levando em consideração o conceito de *mais-valia* que estrutura a cidade capitalista, que “se fundamenta na propriedade privada do solo urbano - qual - por isso e só por isso - proporciona renda e, em consequência, é assemelhada ao capital” (SINGER, 1978, p.1) revela-se a importância do substrato físico (“o concreto”) para a reprodução do modelo capitalista de ganhos, sendo a ocupação e o uso das cidades frutos das disputas de poder entre os grupos de interesse, o Estado e outros agentes.

Apesar de ser possível, para efeitos teóricos, agrupar os setores ditos “privados”, a heterogeneidade de tais grupos é notória, existindo uma infinidade de interesses que podem ser conflitantes ou convergentes. Além dos objetivos, a própria escala de atuação e as relações de poder são diferentes, resultando na grande complexidade vista nas urbes contemporâneas, moldadas e refletidas sob diferentes pontos de vista.

Para além da discussão da atuação de grupos privados, cujos interesses, em geral, giram em torno da “*mais-valia*”, cabe ressaltar o papel do Estado. Diferentemente do que uma leitura superficial poderia inferir, o Estado não é neutro, tal como um retrato da sociedade a qual faz parte. Segundo Abreu, o Estado “*alia-se, através do tempo, a diferentes unidades do capital, expressando os seus interesses e legitimando suas ações precursoras*” (ABREU, 2006 [1987], p.1). Ao contar a história da cidade do Rio de Janeiro, o autor frequentemente pontua o Estado como agente reprodutor das desigualdades, fomentando-a por meio de planos urbanos, legislações, atuação da polícia, concessão de benefícios a empresas, entre outros exemplos, ajudando a consolidar a dicotomia entre “*cidade formal*” e “*cidade informal*”, visível por todo o município. Frequentemente o Estado atua de maneira a ressaltar as imagens de interesse e minimizar as ne-

gativas, reforçando seu papel como “intermediador de interesses” para a sociedade, porém, seguindo outras diretrizes para atendimento a outros interesses que, em tese, fugiriam de seu compromisso com a redução das desigualdades sociais.

De atuação igualmente relevante tem-se a Imprensa e os meios de comunicação em geral, que devido a sua capacidade de atingimento da massa, os permite exercer um papel ímpar como veículo de propagação de ideias e da construção de imagens que se cristalizam no imaginário popular. Por razão de uma confluência, ou não, de interesses, a Imprensa pode alinhar-se com os interesses do Estado ou colocar-se contra, sendo de grande importância na propagação e consolidação de ideias formatadas a respeito de algumas temáticas, principalmente cedendo espaços de divulgação para propagandas, ajudando no fenômeno de massificação das imagens.

Essa propagação sofreu grande impulso com a popularização das redes sociais no século XXI, em que um retrato de qualquer lugar do mundo pode estar acessível “a um clique”. Embora o surgimento das redes sociais possa ser visto como um fenômeno democratizante, visto que permitem que as pessoas se posicionem e interajam, elas potencializaram as relações de consumo e incentivam um comportamento narcisista, de maneira em que os próprios usuários se colocam como agentes de propaganda gratuita.

Ainda que Ferrara descreva um momento anterior à popularização das redes sociais, sua descrição da sociedade no fim do século XX é compatível com os tempos atuais:

“a segunda metade do século XX sofre o impacto de uma cultura e consumo de massa possibilitados pelo acesso à informação, via televisão, e ao produto, via um processo crescente e diversificado do mundo industrial e da superprodução. Esta realidade traz consequências em todos os prismas da sociedade contemporânea e a imagem da cidade apresenta os sinais inelutáveis desse desafio social. A competitividade do capitalismo industrial, projetando-se sobre a imagem cultural urbana descaracteriza a cidade enquanto espaço público, na medida em que tira todo caráter próprio e declarado de expressão social através do espaço.” (1990, p.8).

Logo, neste universo de competitividade, as cidades lançam mão de diversos expedientes para se tornarem atrativas e vendáveis, criando imagens fortes que gerem interesse e se incorporem aos valores que determinados agentes queiram associar àquele espaço; agentes estes como o próprio Estado, entes privados, ou grupos da sociedade civil organizada. Estas imagens podem estar diretamente vinculadas a ideias como “futuro”, “progresso”, “luxo”, “riqueza”, “equilíbrio”. A Figura 10, por exemplo, apresenta uma manchete do jornal O Globo de 08/12/1969 sobre o bairro da Barra da Tijuca, em que noticiando a aprovação do projeto do “Centro da Barra” relaciona esse espaço a uma ideia de futuro ao dizer que “nasce hoje o Rio ano 2.000”.

Figura 10 - A imagem da cidade vinculada à ideia de futuro



Fonte: Acervo O Globo, 08/12/1969.

Por vezes a vinculação não é direta, ocorrendo por meio de associação a cidades e objetos que remetam ou sejam conhecidos por apresentarem essas qualidades, ou pelo uso de palavras estrangeiras, por fotografias e pela arquitetura. Referências como a “Dubai brasileira”, por exemplo, feita à cidade de Balneário Camboriú (SC)¹⁹, são propagadas e repetidas por associação

19 Exemplos: Dubai brasileira: conheça Balneário Camboriú. Disponível em: <<https://turismo.ig.com.br/destinos-nacionais/2021-06-08/dubai-brasileira--conheca-balneario-camboriu.html.ampstories>> Acesso em:

às características que estas cidades famosas possuem e principalmente às imagens as quais estão vinculadas – ou seja, tal como em objetos de consumo comuns, as cidades também possuem seu “*branding*”:

“o conceito de *branding* para marcas também pode ser aplicado para as cidades, através da utilização da gestão da imagem do lugar utilizando uma estratégia de inovação econômica, comercial, social, cultural e política” (MACEDO, 2012, p. 2).

Deste modo, através das estratégias de *city-marketing* são diversas as possibilidades de promoção das cidades, que podem se apoiar em características como belezas naturais, diversidade de comércio e serviços, patrimônio histórico e cultural, infraestrutura, equipamentos de lazer, entre outros, que as tornem desejáveis.

A amplitude de sua “imaginabilidade” e os focos postos nas estratégias de publicidade terão reflexos nos públicos-alvo e no sucesso conseguido; sucesso esse que pode ser temporário, pois os imaginários mudam conforme a passagem do tempo (Durand, 2012 [1992]), o que foi potencializado pelo excesso de informação e propaganda veiculados nas redes digitais. Essa instabilidade gera a necessidade de adaptação e busca por atenção e engajamento constantes, sendo produto das sociedades contemporâneas que as transformam. Deste modo, as cidades se tornam palco de intensas reformulações, cada vez mais periódicas, que por vezes, objetivam justamente uma atualização ou mudança de imagem, quando a anterior já não atende mais aos objetivos desenhados, ou seu apelo frente às suas “concorrentes” já não está no mesmo patamar.

28/10/2021. Dubai Brasileira: Balneário Camboriú possui os prédios mais altos do Brasil. Disponível em: <<https://imobilenegocios.com.br/blog/dubai-brasileira-balneario-camboriu-tem-predios-altos-brasil/>> Acesso em: 28/10/2021.

1.6 A imagem como ferramenta de análise

Enfim, com base nas reflexões realizadas, entende-se o conceito de imagem nesta dissertação como produto, *a priori*, mental, criado a partir da prática social e da capacidade criativa humana, de perceber, interpretar, organizar e significar os espaços, dotando-os de simbolismos que permitem caracterizá-los, diferenciá-los e transformá-los, por meio de ciclos de retroalimentação que envolvem os campos físico e imaterial inerentes às cidades.

Desta forma, a imagem atua como algo fluido, corroborando a sistemática proposta de discutir sua utilização à luz da dualidade “concreto x abstrato”, ancorando seu entendimento como algo imaterial, mas que se relaciona diretamente com os objetos materiais as quais elas refletem. Ademais, revela-se sua criação como um produto de uma percepção individual, mas que pelas trocas sociais, garante um impacto coletivo, e que possui características mutáveis, mas que podem ser duradouras de acordo com os interesses de quem as manipulam; as imagens se mostram contraditórias por sua natureza, refletindo os objetos os quais se espelham – no caso específico desta dissertação, a cidade.

No entanto, as contradições observadas devido à sua variedade semântica não invalidam seu uso como poderosa ferramenta de análise no campo do Urbanismo; pelo contrário, potencializam seu entendimento a partir do momento em que valorizam as interações interdisciplinares, validando a percepção como objeto a ser estudado dentro de uma perspectiva holística, conforme proposto no capítulo 02.

Capítulo 2

As imagens e a cidade: uma abordagem morfológico-dialética

O capítulo anterior objetivou ampliar a discussão acerca do conceito de imagem, de maneira a confrontar suas diferentes acepções conforme reflexão de diferentes pensadores em vários campos do conhecimento. Desta forma, ainda que brevemente, traçou-se um percurso teórico desde a Antiguidade, passando por pensadores modernos e contemporâneos, de maneira a relacionar a imagem como produto das relações humanas, sendo influenciada pelo contexto socioeconômico, geográfico e político.

Neste capítulo 02, o foco é adentrar no objetivo da dissertação, de buscar um entendimento de como as transformações físicas se relacionam com a construção de imagens simbólicas, para que nos capítulos seguintes, possa-se utilizar esta metodologia no estudo de caso da cidade de Niterói (RJ), dentro do período histórico proposto (1964-1996), alicerçando-se na dualidade proposta entre “concreto x abstrato”, representados pelo espaço físico da metrópole e seu Imaginário.

2.1 A Imagem e a paisagem

Apesar de ainda imperar um pensamento positivista²⁰ em certas áreas do conhecimento, em que a “fonte do conhecimento verdadeiro é a razão operando por si mesma, sem o au-

20 “O positivismo é uma das doutrinas filosóficas derivadas do iluminismo. Sua origem mais remota se encontra em Condorcet, filósofo vinculado à Enciclopédia, para quem era possível criar-se uma ciência da sociedade com base na matemática social, de acordo com Michael Löwy. Mas foi com Augusto Comte (1798-1857) que o positivismo se tornou uma escola filosófica. (...) Os fundamentos do positivismo consistem na busca de uma explicação geral diante de um fenômeno derivado da industrialização: a crescente especialização. Comte procurou fazer de sua filosofia um instrumento para manter plena a perspectiva do geral, da visão macro.” (PENNA, p. 1).

xílio da experiência sensível e controlando a própria experiência sensível” (CHAUÍ, 2000, p.146), a subjetividade ganha cada vez mais força epistemológica, pois se entende o ser humano como algo dual, possuindo caráter físico e psicológico, sendo impossível dissociá-los (e alguns ainda incluiriam um terceiro, o espiritual).

Essa subjetividade se relaciona com a percepção da vivência do espaço, atribuindo significados e sentimentos aos ambientes, de maneira que se criam imagens que afetam diretamente o cotidiano, seja pela escolha de trajetos, locais de moradia, trabalho e lazer. Desta maneira, as percepções afetam os fluxos dentro das cidades, por vezes se contrapondo a uma lógica racional do menor deslocamento, sendo causado por diversos motivos: condições microclimáticas, estéticos, de segurança, acessibilidade, que influenciam a maneira como o ser humano se desloca. Neste processo de orientação,

“o elo estratégico é a imagem ambiental, o quadro mental generalizado do mundo físico exterior de que cada indivíduo é portador. Essa imagem é produto tanto da sensação imediata quanto da lembrança de experiências passadas, e seu uso se presta a interpretar as informações e orientar a ação. A necessidade de reconhecer e padronizar nosso ambiente é tão crucial e tem raízes tão profundamente arraigadas no passado, que essa imagem é de enorme importância prática e emocional para o indivíduo.” (LYNCH, 1997 [1960], p. 4).

Logo, para além da legibilidade descrita por Kevin Lynch, em que a forma física da cidade deve ser facilmente apreendida pelos passantes, deve-se explorar o potencial imagético do espaço, ampliando as possibilidades de trocas sociais e criação de memórias; em outras palavras, seria a “arte do relacionamento” quando Cullen compara o fenômeno destas relações com a “arte arquitetônica” (CULLEN, 2008 [1971], p. 10). Essa “arte” é um dos elementos que compõem o “meio ambiente” de Lynch, se relacionando com um conceito-chave abordado por Cullen: “paisagem urbana”. Em seu livro sobre o tema, Gordon Cullen discorre de maneira bem direta que

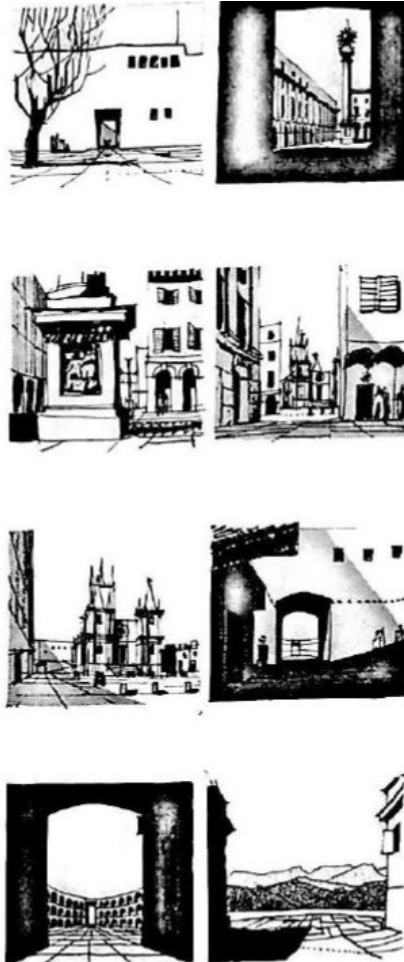
“se me fosse pedido para definir o conceito de paisagem urbana, diria que um edifício é arquitetura, mas dois seriam já paisagem urbana, porque a relação entre dois edifícios próximos é suficiente para libertar a arte da paisagem urbana. As relações entre os edifícios, o espaço entre eles, são questões que imediatamente se afiguram importantes. Multiplique-se isto à escala de uma cidade e obtém-se a arte do ambiente urbano; as possibilidades de relação aumentam, juntamente com as hipóteses a explorar, e os partidos a tomar” (CULLEN, 2008 [1971], p. 135).

Apesar da simplicidade da definição de Cullen, ela traz consigo alguns pontos que merecem ser destacados: o primeiro seria o entendimento de que a paisagem urbana se constitui pelo conjunto, não por objetos isolados; o segundo é que este conceito é uma interpretação, algo subjetivo, pois as “relações” citadas vão além da proximidade física – são relações de uso, proporção, escala e significação, onde se obtém a “arte do ambiente urbano”.

Cullen, em “Paisagem Urbana” (2008 [1971]), discorre sobre técnicas de observação da cidade, buscando “decompô-la” e entendê-la por métodos como a visão serial, identificando e categorizando características da cidade e seus impactos na paisagem – físicas e sensoriais, conforme exemplificado na Figura 11, em que Cullen afirma que “a progressão uniforme do caminhante vai sendo pontuada por uma série de contrastes súbitos que têm grande impacto visual e dão vida ao percurso” (CULLEN, 2008 [1971], p. 19).

Esses métodos de análise do ambiente urbano, tal como a proposta de Lynch descrita no capítulo anterior, são apenas algumas das inúmeras formas de se refletir sobre a forma da cidade, existindo um campo de investigação interdisciplinar dedicado a isso: a Morfologia Urbana. Apesar de sua consolidação recente, vários estudiosos dedicaram anos de pesquisa ao estudo de fragmentos desse amálgama complexo que são os elementos da cidade.

Figura 11 - Exemplo da técnica de Visão Serial



Fonte: CULLEN, 2008 [1971], p. 19.

2.2 A Imagem e a Forma

Frequentemente as imagens mais impactantes das cidades estão relacionadas com formas de objetos considerados símbolos destas: silhuetas como a da Torre Eiffel em Paris, a do Cristo Redentor do Rio de Janeiro e a da Estátua da Liberdade de Nova Iorque são facilmente identificadas mesmo de forma estilizada ou simplificada, evocando suas cidades de origem, conforme pictogramas abaixo.

Figura 12 - Ícones de Paris, Rio de Janeiro e Nova Iorque



Fonte: Freepik.²¹

Isto acontece, pois a visão é um dos sentidos mais aguçados do ser humano, e as formas impactantes (ou “imagináveis” de Lynch) conseguem evocar em seus traços outras características dessas cidades, acionando memórias e lembranças que formam a visão de mundo que um indivíduo – não diminuindo a influência do contexto – possui a respeito daquele local.

Porém, para além destas imagens largamente difundidas, nos percursos cotidianos as formas constituem as imagens que impregnam os subscientes acostumados com as rotinas, de maneira que a cada repetição a “estrutura” da cidade se torna mais legível. Esse senso de orientação, guiado pelas formas da cidade, conduzem os seres humanos desde tenra idade. Piaget (1971 [1950]) em seus estudos sobre Epistemologia Genética²², explica como o ser humano é capaz de se orientar pelo espaço (ação sensório-motora), antes de reconhecer e conseguir identificar e reproduzir os trajetos que faz, que seria o estágio de “ação interiorizada” ou “conceitualizada”:

“aquilo que é adquirido no nível da inteligência ou da ação sensório-motora não proporciona de modo algum à primeira vista uma representação adequada no plano do pensa-

21 Disponível em: <<https://www.freepik.com/>>. Acesso em: 01/11/2021.

22 “A Epistemologia Genética defende que o indivíduo passa por várias etapas de desenvolvimento ao longo da sua vida. O desenvolvimento é observado pela sobreposição do equilíbrio entre a assimilação e a acomodação, resultando em adaptação. Assim, nesta formulação, o ser humano assimila os dados que obtém do exterior, mas uma vez que já tem uma estrutura mental que não está “vazia”, precisa adaptar esses dados à estrutura mental já existente.” (ABREU et al., 2010, p.1).

mento: por exemplo, crianças de 4 a 5 anos examinadas por A. Szeminska sabiam perfeitamente seguir sozinhas o caminho que as conduzia de suas casas à escola e o inverso, mas sem ser capazes de representar esse caminho por meio de um material que figurasse os principais pontos de referência citados (edifícios, etc.). De modo geral nossos trabalhos sobre as imagens mentais com B. Inhelder (*A Imagem Mental na Criança*) mostraram o quanto elas permaneciam sujeitas ao nível dos conceitos correspondentes em lugar de figurar livremente o que pode ser percebido de maneira imediata em matéria de transformações ou mesmo de simples movimentos.” (PIAGET, 1971 [1950], p. 138).

Piaget, ao debater sobre o caráter transitório do conhecimento e sobre o caminho da aprendizagem, cita esse processo de apropriação do espaço como contínuo e dual, em que a partir da descoberta destas “formas”, o ser humano é capaz de processá-lo e “interiorizá-lo”, de maneira a codificá-lo, entendê-lo e, quem sabe, transformá-lo: “com mais capacidade de se deslocar de A para B, o sujeito adquire o poder de representar a si mesmo esse movimento AB e de evocar pelo pensamento outros deslocamentos” (ibid., p. 137).

Nas áreas da Arquitetura, Urbanismo e da Geografia, muitos estudiosos resolveram se debruçar sobre o estudo das formas das cidades, aprofundando-se neste processo natural de ambientação do ser humano que vive nas urbes, corroborando e contribuindo com o campo de investigação da Morfologia Urbana, a ser apresentada a seguir.

2.2.1 A Morfologia Urbana

Segundo Anne Moudon, “Morfologia urbana é o estudo da cidade como habitat humano” (MOUDON, 2015 [1997], p.41), e os morfologistas

“(...) centram-se nos resultados tangíveis das forças sociais e econômicas: estudam a concretização de ideias e intenções à medida que estas tomam forma sobre o solo moldando as nossas cidades. Edifícios, jardins, ruas, parques e monu-

mentos, estão entre os principais elementos da análise morfológica” (Ibid., p.1).

Costa & Netto complementam o entendimento de Moudon ao afirmarem que “(...) a Morfologia Urbana é o estudo da forma urbana, considerando-a um produto físico das ações da sociedade sobre o meio, que vão edificando-o ao longo do tempo” (COSTA; NETTO, 2015, p. 31). Ou seja, para além do foco na análise da forma – conforme os objetos componentes da paisagem descritos por Cullen (2008 [1971]), a Morfologia se preocupa com as relações sociais e com os agentes que as construíram, entendendo a cidade como um produto da sociedade, sendo, portanto, influenciada e influenciando sua identidade e cultura.

Por sua abrangência e pela complexidade do objeto de estudo, a Morfologia Urbana se coloca como um campo múltiplo, com diversos caminhos de estudo e possibilidades de enfoque. Há morfologistas, por exemplo, que se centram no estudo das tipologias edíficas, debruçando-se sobre as mudanças das formas arquiteturais e urbanísticas; outros se detêm na relação entre espaços livres e edificados, identificando a permeabilidade do espaço urbano e suas consequências; alguns preferem analisar a transformação urbana sob uma perspectiva histórica, identificando componentes políticos e socioeconômicos e seus impactos na forma, entre outras diversas possibilidades. Estes inúmeros caminhos de análise e o estado dinâmico de interação entre os elementos, resultou na criação do conceito de “morfogênese”, que seria o “estudo do processo morfológico da paisagem urbana existente, disposto em movimento e sustentado pelas exigências funcionais e ambientais das sociedades urbanas locais e por indivíduos ao longo do tempo” (COSTA; NETTO, 2015, p. 124).

Kostof aborda o conceito de morfogênese, ressaltando o papel do tempo, em que a cidade como um “artefato” vai sendo “moldado” a muitas mãos, na qual seus elementos são resultado direto desse trabalho (KOSTOF, 1991). Esse processo confere complexidade e dinamismo à cidade, de maneira que conhecê-la “não é simples, sobretudo quando ela é vasta e cada época veio depositar, sem maiores precauções, sua

marca sobre aquela das gerações precedentes” (PANERAI, 2006 [1999], p.11). Já Lynch, ao comentar sobre a ação do tempo nas cidades, usa o termo “pátina” - usado para se referir a substâncias que se depositam em certos materiais com o passar do tempo devido a sua oxidação – para expressar uma metáfora similar à de Panerai:

“(…) uma paisagem adquire profundidade emocional quando acumula estas cicatrizes. Certos materiais e certas formas envelhecem bem. Cobrem-se de uma pátina interessante, de uma textura rica, de um perfil atrativo” (LYNCH, 1975 [1972], p. 52).

Portanto, torna-se claro que o tempo se impõe como uma variável primordial no entendimento da cidade, por permitir que várias camadas se sobreponham, interajam, convivam ou se desgastem. De uma maneira sintética, é possível resumir esses processos de construção e reconstrução com a ideia de “palimpsesto” descrita por M. R. G. Conzen - geógrafo alemão que ajudou a constituir a chamada “Escola Inglesa”²³ de Morfologia Urbana, com conceitos e ferramentas desenvolvidos para análises da cidade:

“(…) Em termos espaciais, a historicidade se manifesta de maneira muito desigual nas cidades em termos de sua forma, principalmente nas áreas centrais, cuja ocupação é mais antiga. Nestas áreas estão comumente envolvidos o maior número de períodos morfológicos, ou seja, períodos sucessivos inscrevendo suas formas na paisagem urbana e apagando parcialmente o registro de períodos anteriores por meio de um grupo variado de processos morfológicos (...). Desta forma, a paisagem urbana torna-se uma espécie de palimpsesto, cujo registro não é de forma direta, sendo distribuído de forma desigual pela área construída, e neces-

23 Em uma entrevista ao portal Vitruvius, Anne Vernez Moudon afirma que a terminologia “escolas” foi inventada por ela para determinar determinadas correntes morfológicas pois buscava um termo que se adaptasse e fosse aceito em diferentes idiomas. Disponível em: <https://vitruvius.com.br/revistas/read/entrevista/10.040/3397/pt_BR?page=2> Acesso em 01/11/2021.

sitando de uma análise morfológica cuidadosa.”²⁴ (CONZEN, 2004 [1977], p. 51, tradução nossa).

David Harvey também utiliza esse conceito de forma similar ao retratar a visão pós-moderna do tecido urbano, como “algo necessariamente fragmentado, um ‘palimpsesto’ de formas passadas superpostas umas às outras e uma ‘colagem’ de usos correntes, muitos dos quais podem ser efêmeros” (HARVEY, 2007 [1989], p.69).

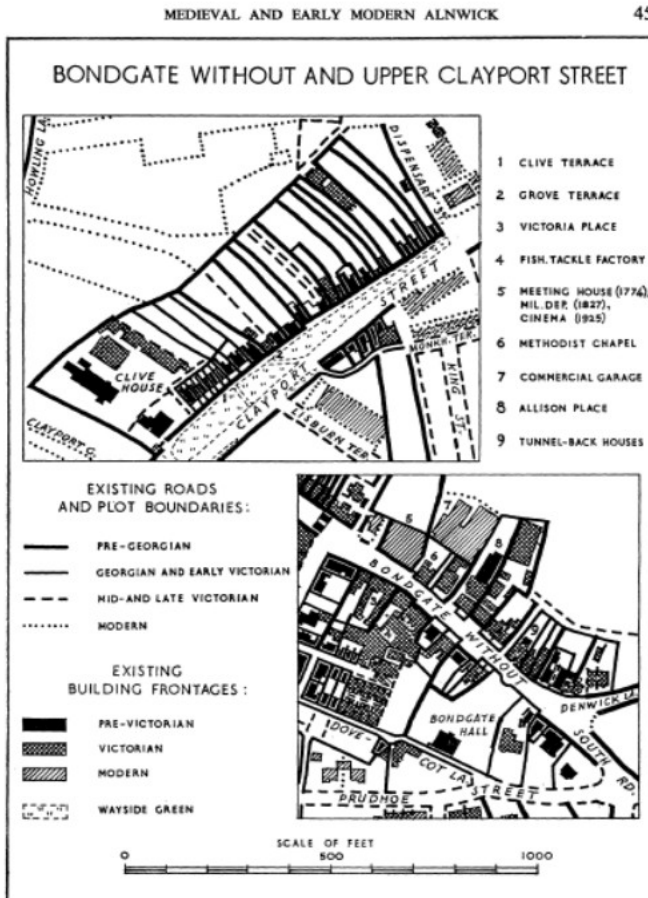
Essa ideia de camadas se relaciona com o conceito de Morfogênese, amplamente estudado por M. R. G. Conzen. Para o geógrafo, além da observação da paisagem urbana por meio da identificação de elementos que possibilitassem uma classificação, a reflexão sobre a questão temporal é igualmente importante, entendendo a participação de agentes específicos e da sociedade como um todo na configuração de um determinado local. Seu estudo detalhado sobre a cidade inglesa de Alnwick (1960), exemplificado pela Figura 13, influenciou uma geração de pesquisadores (MOUDON, 2015 [1997]).

Segundo Oliveira (2016),

“(...)O trabalho de Conzen, como um todo, oferece uma estrutura abrangente para o estudo e o desenho da forma física das cidades. Um dos aspetos-chave desta estrutura é a divisão tripartida da paisagem urbana, incluindo o plano de cidade, o tecido edificado e os usos do solo. O plano de cidade é definido como a organização topográfica (bidimensional) de uma área urbana em todas as suas características construídas pelo homem, contendo três elementos complexos do plano: as ruas e a sua organização num sistema de ruas; as parcelas e sua agregação em quarteirões; e as plantas de implantação dos edifícios.” (OLIVEIRA, 2016, p.65).

24 No original: “In spatial terms, historicity manifests itself very unevenly in the townscape in terms of form detail, particularly in the central part known as the Old Town, which has had the longest history. Here, commonly the largest number of morphological periods is involved, successive periods inscribing their forms on the townscape and partly erasing the record of previous periods by means of a varied group of morphological processes (...). In this way, the townscape becomes a kind of palimpsest, the record of which is by no means straightforward, is unevenly distributed over the built-up area, and needs careful morphological analysis.”

Figura 13 - Exemplo de análise realizada por Conzen sobre a cidade de Alnwick, 1960

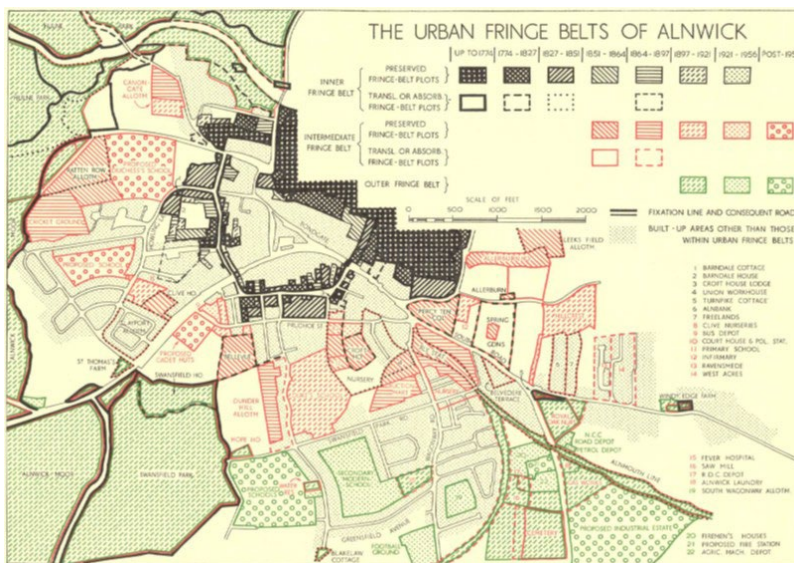


Fonte: CONZEN, M. R. G. 1960, p. 45.

Por meio da análise destes elementos, a Escola Inglesa coloca como seu objeto, “o estudo da evolução das formas urbanas utilizando como parâmetro as modificações e transformações, com o propósito de estabelecer uma teoria sobre construção das cidades” (COSTA; NETTO, 2015, p.35). Neste processo, verifica-se a existência de padrões na forma e sua relação com o período temporal, de maneira a determinar “períodos morfológicos” a serem relacionados com as características socioespaciais do local em questão, permitindo entender as transformações em uma linha temporal. Oliveira (2016) também chama atenção para conceitos utilizados por Con-

zen como “cintura periférica”²⁵ (Figura 14), “região morfológica”²⁶ e “ciclo da parcela burguesa”²⁷ que se referem ao desenvolvimento urbano das cidades, identificando vetores e formas de ocupação, de maneira que constituem uma “análise histórico-geográfica”.

Figura 14 - Aplicação do conceito de “cintura periférica” (fringe belt) em Alnwick



Fonte: CONZEN, M. R. G. 1960, p. 64.

- 25 “(...) O conceito baseia-se no reconhecimento de que o crescimento de uma área urbana é descontínuo. Na verdade, o crescimento de uma cidade é composto por um conjunto de expansões da área residencial separados por momentos de pausa onde este uso do solo está ausente. Uma cintura periférica tende a formar-se na franja urbana durante um período em que a área construída não está a crescer ou que está a crescer muito lentamente.” (OLIVEIRA, 2016, p. 65).
- 26 “(...)Uma região morfológica é uma área que tem uma unidade em relação à sua forma que a distingue das áreas envolventes. (Ibid., p. 66).
- 27 “(...)O ciclo do lote burguês: é o processo cíclico do desenvolvimento da edificação num burgo ou de uma série de lotes burgueses como respostas às demandas socioeconômicas da área central de uma cidade antiga. Este cobre períodos desde o seu início no período medieval até o seu término como uma favela moderna e respectivo projeto de renovação total. O processo consiste no adensamento intenso seguido de períodos de recessão quando são contínuos, isto é, seguem o desenvolvimento normal, constituem as fases de instituição, adensamento, clímax e períodos recessivos aferidas nos termos de taxa de ocupação e seguidos por uma fase de vazios urbanos no estágio final.” (COSTA; NETTO, 2015, p. 119).

Ademais da chamada “Escola Inglesa”, Anne Moudon aponta a existênciade mais duas escolas: a italiana e a francesa²⁸. Neste sentido é importante pontuar que “essas escolas” nada mais são que correntes morfológicas em que os pesquisadores compartilham, em geral, além de uma origem comum, alguns aspectos metodológicos e conceituais. Além disso, a Morfologia Urbana entendida como tal é recente, sendo o principal Seminário que congrega especialistas da área, o ISUF – Seminário Internacional de Forma Urbana – criado em 1994, de maneira que certas convenções ainda não gozam de aceitação universal.

A Escola Italiana, desenvolvida por Saverio Muratori e ampliada por Gianfranco Caniggia, possui um caráter mais projetual, em que características arquitetônicas vernaculares de cidades italianas eram utilizadas como referência no estudo da relação edifício-espço público. Nesta corrente, a relação entre a cultura e a Morfologia Urbana é ainda mais contundente de maneira que “(...) para Saverio Muratori, existe um modo de construir edificações, um modelo que se manifesta em cada momento e em cada cultura, intrínseco a determinado povo” (COSTA; NETTO, 2015, p. 154). Esse modelo seria produto de uma “consciência espontânea” dos habitantes locais, que reproduziriam os costumes de geração a geração, sendo a responsável pela “padronização” que caracterizaria o lugar em um determinado tempo. Segundo Caniggia, esta consciência espontânea seria a “aptidão de um sujeito atuante para adaptar-se, em sua atuação, à essência cultural herdada, sem necessidade nem obrigatoriedade de mediações ou de decisões²⁹” (CANIGGIA; MAFFEI, 1995 [1979], p. 24, tradução nossa). Essa inércia proporcionada pela consciência espontânea, segundo os morfologistas italianos, poderia ser confrontada em momentos de crise, em que o sujeito necessitaria repensar o modo de fazer por duvidar sobre qual seria o melhor modelo frente às necessidades, fazendo uso de sua “consciência crítica”.

28 Outros autores como Costa & Netto (2015), ao tratar das abordagens clássicas da Morfologia Urbana, desconsideram a escola francesa, reportando-se apenas à inglesa e à italiana.

29 Na edição espanhola: “Y por consciencia espontánea entendemos la aptitud de un sujeto actuante para adaptarse, en su actuación, a la esencia cultural heredada, sin necesidad ni obligatoriedad de mediaciones o de decisiones.”

Outro conceito importante para a Escola Italiana é o “tipo”, que se relaciona com a “consciência espontânea” a partir do momento que o sujeito, imbuído de sua cultura e no momento da construção de um objeto, se utiliza de

“(…) um sistema de conhecimentos integrados, assumidos globalmente, para satisfazer a necessidade especial a qual esse objeto deve responder. Estes conhecimentos já são como um organismo, na medida em que são uma correlação integrada autossuficiente de noções complementares orientadas a um fim unitário: são uma pré-projeção do que será o objeto realizado.”³⁰ (CANIGGIA, MAFFEI, 1995 [1979], p. 28, tradução nossa).

O tipo é a base para a criação do método de análise tipo-morfológico, visto que a partir do conjunto de objetos na cidade, é possível estabelecer relações de semelhança entre si, constituindo o conceito de “tipo edifício³¹”, sendo este a “raiz elementar da forma urbana” (MOUDON, 2015 [1997], p. 42). Deste modo, a tradição italiana preza pela análise em escalas, iniciando-se da menor para a maior, no que Costa & Netto identificam quatro etapas, resultando em estudos como o da Figura 15:

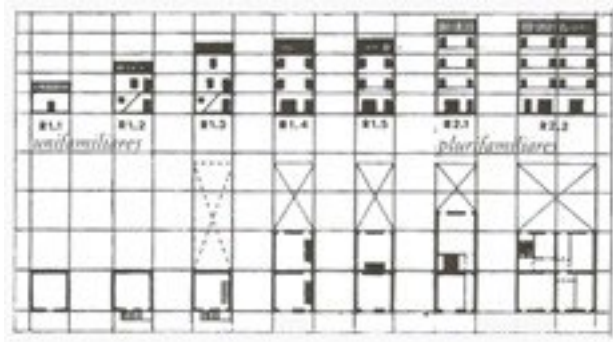
“(…)A primeira etapa consiste na investigação do tipo edifício e na estruturação das possíveis diversificações tipológicas e suas transformações sucessivas. A segunda etapa é referente à identificação de séries e dos graus de sua derivação que pode ocorrer sob a forma de combinações orgânicas e seriais. Na terceira etapa observam-se as séries que estão implantadas ao longo de rotas que unem polos opostos. Estas, por sua vez, vão se subdividindo para formar conjuntos com caracterís-

30 Na edição espanhola: “(…)un sistema de conocimientos integrados, asumidos globalmente, para satisfacer la necesidad especial a la que ese objeto debe responder. Esos conocimientos son ya un organismo en cuanto que son una correlación integrada autosuficiente de nociones complementarias orientadas a un fin unitario: son ya una pre-proyección de lo que será el objeto realizado. (...)”

31 “Tipo edilizio – tipo edifício: o tipo edifício expressa o conceito de habitação historicamente estabelecida. Isto significa a construção de um conjunto de regras pertencentes a um local e tempo específico que sintetiza a experiência prévia das mesmas características absorvidas pelo construtor da edificação como uma diretriz antes de agir. Nestes termos, o tipo edifício é identificado como um projeto compartilhado com todos” (COSTA, NETTO, 2015, p. 217).

ticas semelhantes que caracterizam os tecidos urbanos. Por outro lado, na última etapa, os tecidos urbanos que surgem da estruturação das rotas vão, progressivamente, sendo implantados no sentido do topo até os fundos dos vales, ocupando o território.” (COSTA; NETTO, 2015, p.155).

Figura 15 – Estudo sobre o desenvolvimento tipológico das edificações de base em Roma



Fonte: CANIGGIA; MAFFEI, 1995 [1979], p. 64.

Por fim, a “Escola Francesa”, representada por Philippe Panerai, Jean Castex e Jean-Charles Depaule, se iniciou mais tarde, na segunda metade do século XX, utilizando como referência a Escola Italiana e estudos de sociólogos e geógrafos franceses. Segundo Anne Moudon, os franceses estariam em um “meio termo” entre o desejo dos ingleses de elaborar teorias sobre urbanização e o foco dos italianos em propor teorias descritivas de como desenhar a cidade. (MOUDON, 2009, p. 2). A obra de Panerai, “Análise Urbana” exemplifica esse caráter intermediário, ao afirmar que:

“(…) “Conhecer a forma das cidades e reconstituir sua história é também orientar uma maneira de projetar. Ainda que este trabalho não pretenda estabelecer uma relação direta com o projeto urbano, ele expõe as interrogações que acompanharam nossa experiência profissional todos esses anos e engaja-se em uma polêmica: a denúncia veemente da ignorância do fenômeno urbano funcionalista da tábula rasa como naquele mimetismo simplório das tendências mais contemporâneas” (PANERAI, 2006 [1999], p. 2).

Ademais das abordagens descritas anteriormente, existem outras no campo da Morfologia Urbana que cada vez ganham mais destaque e adeptos na Academia. Um exemplo é a Sintaxe Espacial, que foca nas relações entre espaço e movimento, lançando mão de modelos matemáticos e tecnológicos que permitem análises complexas, e diferenciando-se das apresentadas, por entre outras questões, não compartilhar da leitura do processo histórico. Porém, algo em comum a todas é o caráter prático que permeia os estudos e pesquisas, de maneira que as ferramentas de análise objetivam se tornar reproduzíveis e que seus efeitos consigam reverberar efetivamente nas cidades.

2.3 A Imagem sob uma perspectiva morfológica

Por sua amplitude epistemológica, a Morfologia Urbana possibilita que diversas correntes de pensamento com o propósito de entender diferentes características das cidades sejam contempladas, incluindo seus aspectos físicos e imateriais que as compõem, definem e transformam, indo ao encontro dos objetivos da própria dissertação. Por isso, este campo interdisciplinar se coloca como a perspectiva teórico-metodológica que guia a análise do estudo de caso da cidade de Niterói, que será detalhada nos capítulos seguintes. Essa perspectiva é complementada por conceitos e definições de autores de outras áreas, tal como exemplificado no capítulo 01, a fim de possibilitar diálogos que permitam uma melhor compreensão do fenômeno da criação de imagens, entendendo-o como algo intrínseco à natureza humana.

No entanto, se por um lado a amplitude da Morfologia permite entender a complexidade envolvida na dinâmica das cidades, por outro, torna-se necessário escolher um caminho dentre os vários já iniciados para desenvolver e aprofundar alguns questionamentos; este caminho nada mais é que o método, que pode ser definido como “percurso” (NETTO, 2009, p.84), o que não necessariamente pressupõe que seja um “caminho seguro”, segundo a visão de Foucault (id, 2009, p. 88). Partindo para uma definição mais simples, é possível dizer que o método é um “conjunto de procedimentos intelectuais e técnicos adotados para se atingir o conhecimento” (GIL, 2006, p. 26).

O método desta dissertação apoia-se na criação de uma linha do tempo imagética de Niterói, apresentada na Introdução (Figura 3) e que será objeto de contextualização e análise em capítulo próprio, fundamentando-se numa dialética entre “concreto” x “abstrato”, que metaforiza os campos materiais e imateriais que envolvem a constituição da cidade. Esse caminho metodológico pode ser visto na obra de alguns morfologistas italianos, principalmente de Giancarlo Cataldi, que prosseguiram e aprofundaram o legado construído por Salvatori Muratori e Gianfranco Caniggia. No entanto, cabe destacar que não serão utilizados os métodos de análise tipológicos característicos desta Escola, mas sim, os conceitos e sua associação com a linha argumentativa desenvolvida na dissertação.

2.3.1 A teoria tipo-morfológica por Cataldi

Ao dedicar-se à teoria tipo-morfológica discutida por Muratori, Cataldi usa da dualidade de forma similar à proposta pela dissertação, explicando a construção dos espaços antropológicos pelas dicotomias “homem x natureza” e “mente x realidade”, levando em consideração como variáveis importantes o tempo e o espaço, e conceitos explorados por Muratori como “tipo edifício” e “graus de organicidade”³², que estruturam o estudo destes espaços. Para Cataldi (2018), o desenvolvimento da cidade – “a principal invenção humana” – se daria por meio de ciclos, os quais ele tentou ilustrar, definindo os processos que dão materialidade às urbes.

A simbologia dos ciclos não é exclusiva da Escola Italiana, sendo retratada por Conzen e por outros morfologistas, porém, Cataldi vai além da ideia de “consciência espontânea”, recorrendo à filosofia para justificar a existência entre a dualidade do homem com a natureza. Neste sentido, ele coloca o “homem”

32 “Organicità, livelli di – Os graus de organicidade: é a descrição do sistema de organizações entre diferentes elementos que constituem um todo. O resultado da organização pode produzir uma série completa nas quais os elementos são semelhantes entre si e possuem uma posição intercambiável, ou um todo orgânico, no qual os componentes possuem uma forma específica e uma posição. No entanto, uma investigação mais profunda pode reconhecer quatro graus de organicidade no reino edilício: (...) série ocasional (...), série sistemática (...), episódio orgânico (...) e totalidade orgânica (...)” (COSTA, NETTO, 2015, p. 217).

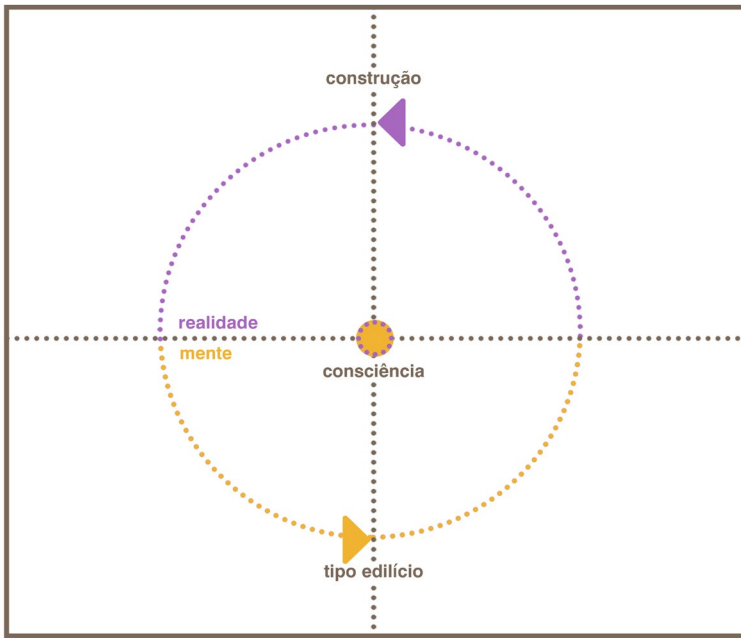
como sujeito consciente e a natureza como objeto de transformação, considerando as reciprocidades envolvidas no processo, e a dialética envolvendo o “mental” e o “real”, conforme exemplificado no trecho abaixo e na Figura 16:

“(...) O modelo cíclico bifásico representa, em uma primeira aproximação, a dialética entre os desafios ambientais e as respostas antrópicas. É convencionalmente organizado em um sistema de coordenadas cartesianas (com as duas diacrônicas e eixos síncronos), que no centro apresenta o motor do polo do sujeito, a consciência individual. Os dois fatores dialéticos fundamentais do Tipo do Edifício (“Building Type”) e do próprio Edifício (“Building”) evoluem ciclicamente no tempo, com um processo de retorno binário (primeiro do tipo de edifício para edifício e o segundo de edifício para tipo de edifício), que os une permanentemente como a frente e o verso de uma folha de papel. Uma relação desse tipo explica a dupla locução “tipo-morfológica” para o nome da teoria” (CATALDI, 2018, p. 66, tradução nossa).³³

Este modelo inicial serve para exemplificar de maneira primária como a dualidade “mente x realidade” se integra na teoria tipo-morfológica da Escola italiana, visto que a “consciência” seria o centro do ciclo, traduzindo a relação da capacidade de interpretação e ação do ser humano no espaço como motor das transformações “conscientes” sobre este. Além disso, demonstra-se o teor cíclico do processo de construção a partir do “tipo edilício”, formado pela cultura do lugar que o condiciona, ao mesmo tempo em que dado o processo de construção, esse objeto constituído se torna parte do tipo, condicionando-o também.

33 No original: “(...)The dual-phase cyclic model represents, in a first approximation, the dialectic between environmental challenges and anthropic responses (Fig. 5.3). It is conventionally organized on a Cartesian coordinate system (with the two diachronic and synchronous axes), which at the center presents the pole engine of the subject’s individual consciousness. The two fundamental dialectic factors of the Building Type and of the Building cyclically evolve in time, with a binary return process (first from Building Type to Building, second from Building to Building Type), which permanently binds them as the front and back of a sheet of paper. A relationship of this kind explains the ‘type-morphological’ double locution for the name of the theory.”

Figura 16 - “The dual-phase cyclic model” – o modelo cíclico bifásico

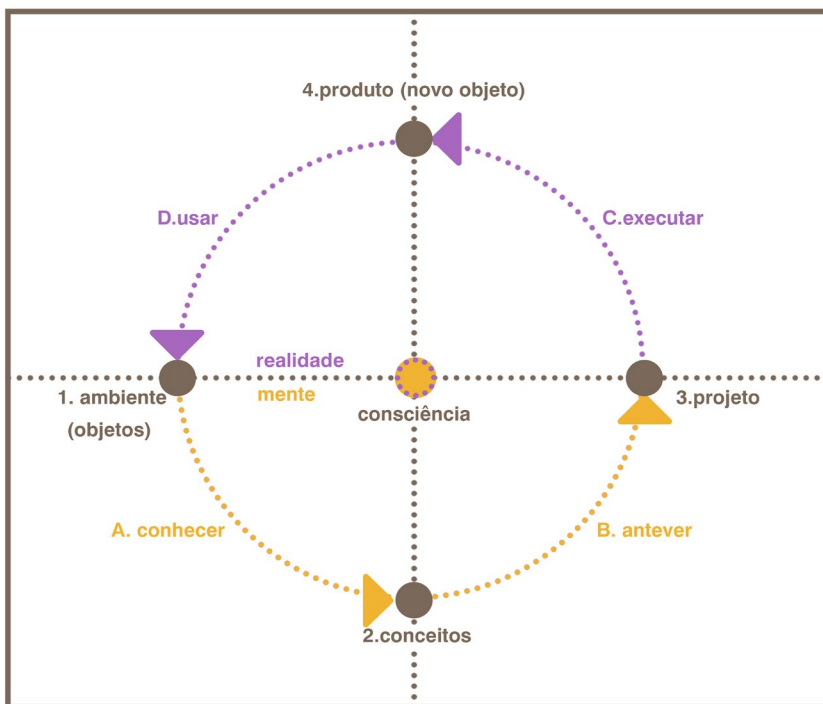


“The dual-phase cyclic model” – o modelo cíclico bifásico, representando a teoria que envolve as transformações antrópicas sobre o meio-ambiente. Adaptado de: CATALDI, 2018, p. 69.

Fonte: elaboração própria, 2021.

Desta maneira, o pensar e o agir do ser humano na construção de um edifício seguiria uma lógica periódica em que o meio o condiciona, mas também sua intervenção condiciona o espaço. Seguindo esta ideia, Cataldi propõe um ciclo em quatro fases (Figura 17), se aprofundando nas atividades e nos resultados parciais dos processos de transformação antropomórficas:

Figura 17 - “The four-phase cyclical model (standard model)” – o modelo cíclico quadrifásico (modelo padrão)



Adaptado de: CATALDI, 2018, p. 71. Fonte: elaboração própria, 2021.

De forma resumida, este modelo mantém a dualidade entre mente e realidade, assumindo quatro fases do processo de transformação, que começaria e terminaria no “ambiente” (“environment”). O primeiro passo seria o ser humano conhecer esse espaço (“knowing”) e a partir dele estabelecer conceitos que balizariam e anteveriam as transformações (“predicting”), resultando em um “projeto” (“project”). Estas fases ocorrem no campo da mente, passando para o campo “real” ao se executar o projeto (“executing”), gerando um “novo produto”, que ao se constituir e ser usado (“using”), modifica o meio-ambiente “original”, recomeçando o ciclo. Cataldi vai além deste esquema, adicionando outras variáveis em cada ponto do ciclo tornando-o mais complexo a partir da problematização da consciência do ser humano, que está envolta a uma séria de questões relacionadas à cultura,

ao território, à maturidade tecnológica, às relações com outras sociedades, entre outros fatores que influenciam este processo. Esta complexificação é interessante para a visualização dos inúmeros agentes que atravessam as ações que mudam a feição das cidades, porém, para esta dissertação, o ciclo apresentado na figura anterior é capaz de estruturar o diálogo com outros pensadores a fim de estabelecer um modelo para as análises do objeto de estudo, no caso a cidade de Niterói.

2.4 A Imagem e a dualidade “concreto x abstrato” como método

O conceito de imagem, em toda sua amplitude explorada no capítulo 01, serviu de base teórica para a criação de um modelo que levasse em consideração a história urbana de Niterói a partir das metamorfoses materiais e imateriais vividas pela cidade no período histórico considerado. Para isso, vislumbrou-se a Morfologia Urbana como o campo que atuando como cerne, permitisse estabelecer conexões com outras áreas como a Filosofia, a História e a Psicologia, trazendo diálogos e ferramentas que orientassem a discussão sobre a linha de tempo imagética proposta.

Considerando este fato, observou-se que dentro da Morfologia Urbana, os estudos de Cataldi eram os que mais se aproximavam da concepção idealizada, construindo pontes entre aspectos subjetivos da ação humana, guiados por sua “consciência” e os efeitos práticos de sua atuação nos espaços, por meio da dualidade “mente x realidade” explicitada em seus esquemas gráficos apresentados. No entanto, há certas diferenças com a proposta da dissertação que vão além da escolha dos signos envolvidos na dualidade proposta (concreto x abstrato) que decorrem justamente dos diálogos com outros pensadores, que ao lado de Cataldi, permitiram a construção de um entendimento próprio do autor.

Retomando algumas ideias iniciadas na Introdução, o método construído nesta pesquisa surge da dicotomia entre os conceitos de “concreto x abstrato”, como uma metonímia para a

cidade real, chamada de “cidade concreta” e a cidade idealizada pela mente humana, chamada de “cidade abstrata”, além das relações de troca envolvidas com os processos de vivência destes espaços pelos seres humanos, levando em consideração que a cidade é o início e o fim deste processo, conforme explicitado por Cataldi em seu ciclo. Neste sentido, justifica-se a escolha dos termos “concreto” e “abstrato” pelo diálogo buscado com a perspectiva materialista dialética de construção do conhecimento, que as utiliza, e que foram ressignificadas dentro dos processos de atuação antropomórficas nesta dissertação, na linha semiótica proposta por Nesbitt.

Esta “apropriação” destes conceitos ocorreu pela proximidade entre o significado atribuído a estes signos na obra de Karl Marx, um dos grandes pensadores da corrente dialética, que os utiliza para analisar a sociedade capitalista em obras como “O Capital” (1867) e “Uma Contribuição para a Crítica da Economia Política” (1859):

“(…)Por uma análise cada vez mais precisa chegaríamos a representações cada vez mais simples; do **concreto** inicialmente representado passaríamos a **abstrações** progressivamente mais sutis até alcançarmos as determinações mais simples. Aqui chegados, teríamos que empreender a viagem de regresso até encontrarmos de novo a população - desta vez não teríamos uma ideia caótica de todo, **mas uma rica totalidade com múltiplas determinações e relações**” (MARX, 1859, p. 14, grifo nosso).

Marx, neste trecho, exemplifica o uso do termo “concreto” como algo presente na realidade (um fenômeno, um objeto) e a abstração como um processo do pensamento humano de entendimento deste objeto, que não acaba em si mesmo, mas retorna ao objeto imbuído das reflexões geradas a partir desta análise (“concreto pensado”). Entende-se que o processo de “abstração” resulta da capacidade do ser humano de perceber e reagir conscientemente a estímulos, levando em consideração sua bagagem emocional, intelectual e física, conforme discutido no capítulo 01 por pensadores como Merleau-Ponty e Piaget, e pelo próprio Cataldi em seus estudos morfológicos.

Para Marx a abstração é um processo que se constitui como um “procedimento mental pelo qual o pensamento assimila o concreto I [o concreto real], o reproduz mentalmente, para que se torne “concreto pensado” (LIBÂNEO, 2006, p. 3) de maneira que o concreto seja o início e o fim do processo, mesmo que não seja o mesmo “concreto”:

“(...)O concreto é concreto porque é a síntese de múltiplas determinações e, por isso, é a unidade do diverso. Aparece no pensamento como processo de síntese, como resultado, e não como ponto de partida, embora seja o verdadeiro ponto de partida, e, portanto, também, o ponto de partida da intuição e da representação.” (MARX, 1859, p. 15)

“O sentido do conceito de concreto, na exposição de Marx, requer maior detalhamento, com base em duas distinções essenciais. A primeira consiste na distinção entre o que poderíamos denominar concreto real e concreto pensado, entendidos, respectivamente, como ponto de partida e como resultado do processo de conhecimento. Somente à segunda expressão é que se aplica apropriadamente o conceito de concreto, no sentido específico de que a realidade está compreendida ou interpretada pelo pensamento como totalidade orgânica. A segunda distinção decorre da concepção materialista de Marx e refere-se ao concreto como ponto de partida. Este deve ser entendido de dupla forma: por um lado, representando a realidade material, que existe independentemente do pensamento e é seu pressuposto. Este é o sentido adequado da expressão concreto real, porque designa o mundo material ou empírico realmente existente, que constitui o ponto de partida real de todo pensamento. No entanto, o ponto de partida do processo de elaboração do conhecimento, indicado por Marx, é o concreto como representação mental, isto é, como expressão da percepção imediata da realidade através dos sentidos, percepção esta que é uma representação caótica do todo. (Dicionário, 1984, p. 6; Inwood, p. 41).” (GERMER, 2014, p. 4).

Apropriando-se do entendimento de Marx, e aprofundando o esquema apresentado anteriormente na Introdução (Figura 6), o esquema a seguir (Figura 18) retoma a ideia da abstração como o processo de análise do “concreto real” (cidade concreta), em

que o ser humano percebe, reage e se posiciona a esta realidade (fases “conhecer” e “antever” do ciclo proposto por Cataldi), que gera como produto um “concreto idealizado”, ou seja, uma construção imagética no indivíduo representada pela “cidade abstrata”; posteriormente ocorre a “concretização”, definida como o processo de tomada de decisão a partir do “concreto pensado” em que se põe em prática ações de mudança ou permanência desta realidade (fases “executar” e “usar”), acarretando em mudanças no “concreto real”/ “cidade concreta”.

A abstração é um produto da consciência humana que só é possível graças a sua capacidade de percepção do ambiente, existindo, na interpretação de autores como Germer (2014) e Libâneo (2006) sobre a obra de Marx, um “concreto sensorial”, visto que “as percepções fornecem a chave para a abstração, que é a formação de conceitos simples sobre as coisas” (LIBÂNEO, 2006, p. 4), seguindo o modelo seguinte (Figura 19).

Figura 18 - Proposta de diálogo entre o modelo de Cataldi e a dicotomia “concreto x abstrato” teorizada

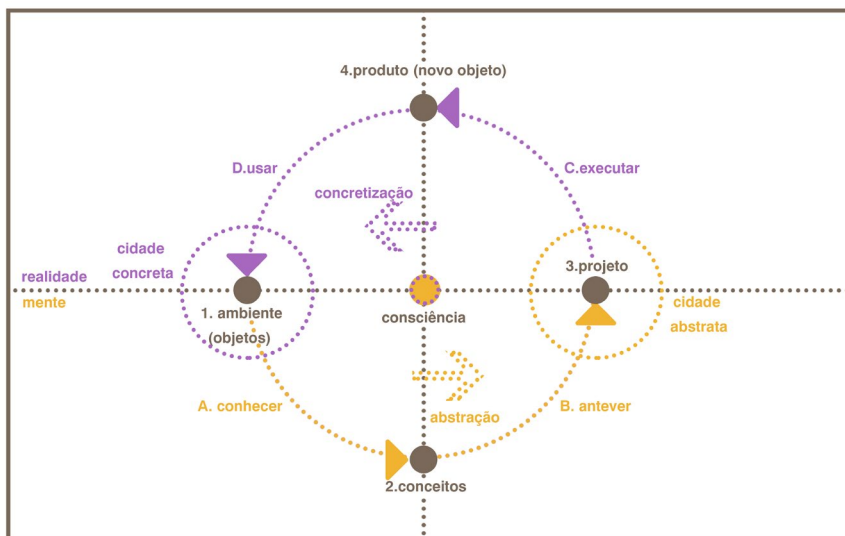
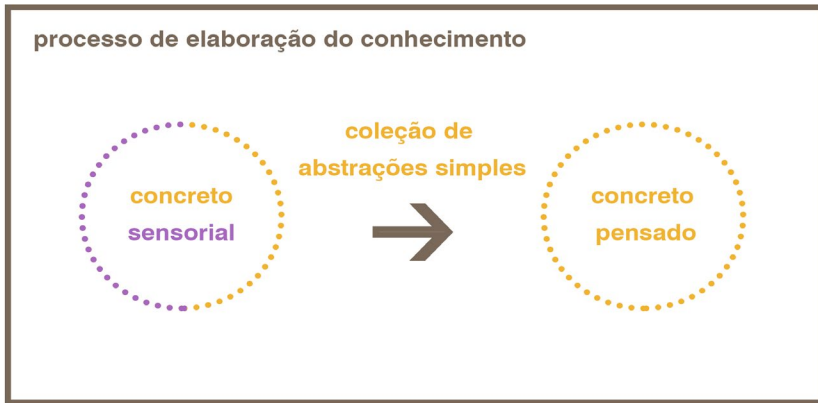


Ilustração sobre dicotomia “cidade concreta” e “cidade abstrata”, criada com base na adaptação da teoria de Marx sobre “concreto” e “abstração” e sua relação com a teoria desenvolvida por Cataldi. Adaptado de: CATALDI, 2018, p. 71. Fonte: elaboração própria, 2021.

Desta maneira, o “concreto sensorial” nada mais seria que o resultado parcial do processo de “conhecer” (fase A, Figura 18), em que o ser humano utiliza seus sentidos e sua inteligência organizando e criando modelos (conceitos) em uma primeira resposta ao ambiente dado, relacionando-se diretamente com a ideia de “tipo” da Escola Italiana.

Figura 19 - Modelo proposto por Germer com base na teoria de Marx



Modelo proposto por Germer com base na teoria de Marx. Adaptado de: GERMER, 2014, p. 5.

Fonte: elaboração própria, 2021.

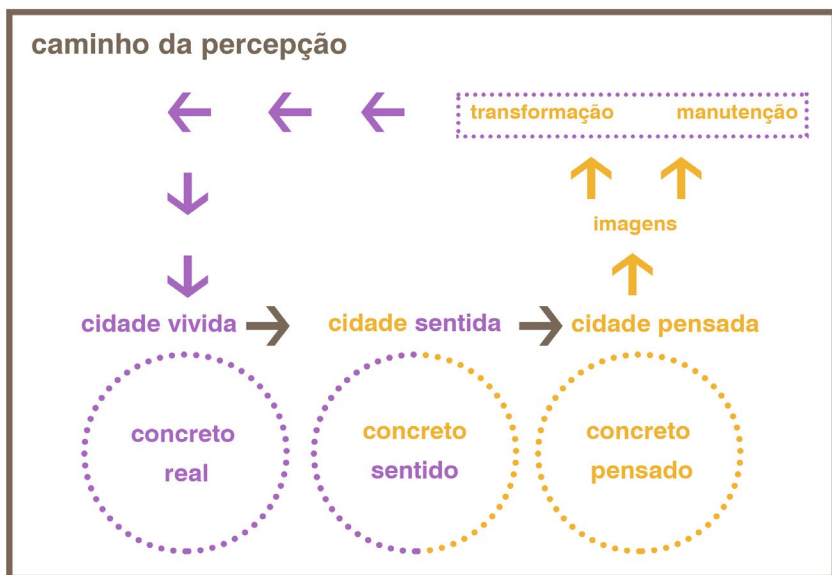
Logo, segundo Germer, um conjunto de abstrações atuaria lapidando esse primeiro concreto e o ressignificando, criando o “concreto pensado”:

“(...)Assim, o processo de elaboração do conhecimento pelo pensamento, consiste, em primeiro lugar, na elaboração das abstrações ou conceitos, a partir do concreto sensorial - que é a primeira fase -, e em segundo lugar na reconstrução do real, pelo pensamento, a partir das abstrações elementares - a segunda fase -, do abstrato para o concreto propriamente dito, o concreto pensado(...)” (GERMER, 2014, p. 5).

Essa ideia de “coleção de abstrações simples” se relaciona com a discussão sobre a criação de imagens individuais, visto o caráter fragmentado e influenciável da percepção, conforme corroborado por Lynch (1997 [1960], p.2).

Relacionando o esquema de Cataldi e de Germer à interpretação e ressignificação dos conceitos de Marx aplicados à cidade, entende-se que o “concreto real” se coloca como a cidade vivida: crua e real, como o “ambiente” (“*environment*”) de Cataldi e a “paisagem urbana” de Cullen. Esse ambiente é apreendido pela “consciência” e pelos sentidos corpóreos, gerando uma primeira resposta que se coloca como uma “cidade sentida”, conhecida, mas ainda não processada. O próximo passo é justamente o “antever” no sentido de idealizar, reconstruir a cidade de uma maneira particular, interpretada. Nesta dissertação, diferente de Germer, que pontua a abstração somente do concreto sensorial para o concreto pensado, considera-se aqui que a abstração permeia todo o caminho da cidade “vivida” para a cidade “pensada”, tendo a concretização como seu movimento paralelo de volta. A Figura 20 busca sintetizar estas noções em um diagrama, relacionando as ideias abordadas.

Figura 20 - Diálogos entre Cataldi x Germer x Marx e a interpretação do autor



Modelo relacionando conceitos dialéticos com o processo de transformação antropomórfica.

Fonte: elaboração própria, 2021.

2.5 A Imagem e o projeto como interface entre o material e o imaterial

Apesar do caráter dual ter sido uma premissa na construção do argumento da dissertação, e encontrar respaldo na pesquisa de filósofos e morfologistas, a separação entre a corporalidade e imaterialidade nem sempre é discutida do ponto de vista de uma divisão binária. O filósofo Karl Popper, por exemplo, em sua teoria dos “Três Mundos” descreve o conhecimento, e por consequência a própria realidade, como tripartite.

Ele define o ‘mundo 01’ como o “mundo físico” (POPPER, 1975 [1972], p. 78), em outras palavras, o mundo real, composto de materialidade; o ‘mundo 02’ é o “mundo de nossas experiências conscientes” (ibid., p.78), ou seja, o mundo dos estados mentais, da consciência humana, do conhecimento subjetivo; por fim, o ‘mundo 03’ é o “mundo dos conteúdos lógicos de livros, bibliotecas, memórias de computador e similares” (ibid., p.78), sendo este “composto exatamente pelos produtos da mente humana, (...) como uma grande caixa onde as produções do Espírito Humano ficassem armazenadas até o momento em que fossem postas em uso”. (MAIRINQUE; SILVA, 2003, p.1).

Em seu livro “Conhecimento Objetivo”, Popper argumenta que este terceiro mundo é autônomo, independente do sujeito que o conhece, e seria onde residiria o “conhecimento objetivo”, que “consiste no conteúdo lógico de nossas teorias, conjecturas, suposições (e, se preferirmos, do conteúdo lógico de nosso código genético)” (ibid., p.78).

“(...)Quase todo o nosso conhecimento subjetivo (conhecimento do mundo 2) depende do mundo 3, isto é, de teorias *formuladas linguisticamente* (pelo menos virtualmente). Exemplo: nossa ‘autoconsciência imediata’, ou o ‘conhecimento de si mesmo’, que é muito importante, depende muito amplamente de teorias do mundo 3 (...)” (POPPER, 1975 [1972], p. 78).

Esses mundos se relacionariam entre si, segundo uma lógica em que os Mundos 01 e 02 interagiriam entre si, 02 e 03 também, porém 01 e 03 não, necessitando do Mundo 02 como mediador.

“(...)Logo, o segundo mundo (o mundo de estados de consciência ou de estados mentais) passa a ser uma ligação para que o terceiro mundo possa interagir e não ser apenas uma mera ficção, mas ter validade e efeito no primeiro mundo, o mundo físico.” (BETTIN, 2014, p.17).

Além de Popper, outros autores também seguem uma visão tripartite da concepção do espaço, como Lefebvre, que propõe uma dialética tridimensional, quando defende a existência dos espaços “percebidos”, “concebidos” e “vividos”:

“(...) conhecimento cai numa armadilha tão logo parte das representações do espaço para estudar a “vida” reduzindo o vivido. A conexão entre as representações elaboradas do espaço e os espaços de representação (com seus suportes), conexão fragmentada e incerta, esse é o objeto do conhecimento, “objeto” que implica-explica um sujeito, no qual o vivido, o percebido, o concebido (o sabido) se reencontram numa prática espacial.” (LEFEBVRE, 2006 [2000], p. 315)

Segundo Lefebvre, o espaço *percebido* estaria relacionado com a prática social, em que esta “associa estreitamente, no espaço percebido, a realidade cotidiana (o emprego do tempo) e a realidade urbana (os percursos e redes ligando os lugares do trabalho, da vida “privada”, dos lazeres)” (ibid. p, 85), compreendendo “tudo que se apresenta aos sentidos; não somente a visão, mas a audição, o olfato, o tato e o paladar” (SCHMID, 2012, p. 102).

Já o espaço *concebido*, ou as representações do espaço, se refere(m)

“as representações do espaço, ou seja, o espaço concebido, aquele dos cientistas, dos planejadores, dos urbanistas, dos tecnocratas “retalhadores” e “agenciadores”, de certos artistas próximos da cientificidade (...) É o espaço dominante numa sociedade (um modo de produção). As concepções do espaço tenderiam (com algumas reservas sobre as quais será preciso retornar) para um sistema de signos verbais, portanto, elaborados intelectualmente” (LEFEBVRE, 2006 [2000], p. 88)

Por fim, o espaço vivido compõe-se das experimentações do espaço a partir da experiência prática dos seres humanos, sendo os espaços de representação,

“através das imagens e símbolos que o acompanham, portanto, espaço dos “habitantes”, dos “usuários”, mas também de certos artistas” (ibid., p. 88) (...) Trata-se do espaço dominado, portanto, suportado, que a imaginação tenta modificar e apropriar. De modo que esses espaços de representação tenderiam (feitas as mesmas reservas precedentes) para sistemas mais ou menos coerentes de símbolos e signos não verbais” (ibid., p.88)

Traçando paralelos entre a teoria de Popper e o esquema da Figura 20 a partir de uma primeira aproximação, poderíamos inferir que o mundo 01 seria a “cidade vivida”, o mundo 02 seria a “cidade sentida” e o mundo 03 seria a “cidade pensada” – pois como afirmado por Popper, apesar do terceiro mundo ser constituído de um “conhecimento objetivo” este também é um produto da mente humana. Ainda assim, essa comparação não invalidaria a ideia da dualidade, pois segue-se um entendimento de que a chamada “cidade vivida” comporia o concreto, e as “cidades sentidas e pensadas”, o abstrato.

No caso de Lefebvre, poderíamos fazer inferência parecida, em que o “espaço percebido” se configura como a cidade vivida, o “espaço concebido”, a “cidade pensada”, e o “espaço vivido”, a cidade sentida. No entanto, cabe destacar também um outro componente que se pretende chamar atenção neste estudo sobre as cidades: a figura do “projeto”, explicitado na Introdução (Figura 7). O “projeto” não se apresenta como um produto apenas, mas como um processo que permeia a “abstração” e a “concretização”, permitindo que, no âmbito da cidade, as transformações ocorram. Projeto aqui não se limita à definição restrita conforme comumente relacionada à Arquitetura e ao Urbanismo; projeto neste caso é utilizado como uma figura intermediária entre o “pensar” e o “fazer”, estando conectado à ideia de “idealizar”. Desta maneira, o projeto possui um caráter dual, transitando entre o campo material e imaterial, indo além da perspectiva de Cataldi, conforme ilustrado na Figura 21.

Figura 21 - O projeto como elemento dual

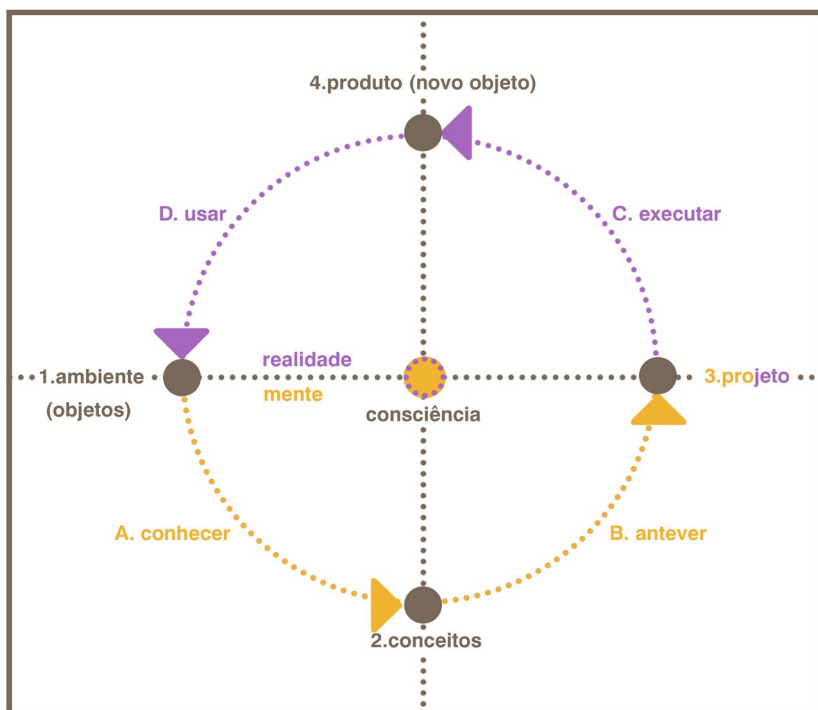


Ilustração que reforça o caráter dual do projeto, ampliando sua relevância e significado no processo de transformação urbana. Adaptado de: CATALDI, 2018, p. 71. Fonte: elaboração própria, 2021.

Dentro do ciclo proposto, no movimento de “abstração”, o *projeto* permite que a partir de ferramentas conceituais presentes na mente do observador, se faça a conexão entre a “cidade concreta” e a “cidade abstrata”, quando há, por parte deste observador, uma intenção criativa; quando há simples contemplação, a figura do projeto não cabe, pois, mesmo havendo a reflexão e a criação de imagens, sem a intenção de modificação, não se fecha o ciclo da transformação urbana. Esta intenção é algo que pode ou não se realizar, ganhando projeção em um formato material (seja por desenhos, palavras, traços), e se relacionando com o movimento de “concretização”, na qual o *projeto* adquire o sentido comum de uma ferramenta que permite a execução de algo que, novamente, pode ou não se tornar parte da “cidade concreta”.

Percorrendo o ciclo apresentado na Figura 21, nota-se que a intenção se torna concreta a partir do momento que deixa o campo imaterial e ganha uma linguagem acessível para que outras pessoas consigam entendê-lo, ainda que não haja uma construção efetiva deste projeto no espaço, que seria um passo posterior em direção à “cidade concreta”. Afinal, o próprio ato de transpor uma ideia para o papel pode gerar impactos na realidade, ainda que o objeto proposto não seja construído. Uma lei, por exemplo, se coloca como *projeto* à medida em que impacta diretamente a forma da cidade, mesmo que não seja nada construído a partir dela – o impacto pode ser justamente a ausência de mudanças.

Para tornar mais claro o entendimento dos conceitos descritos acima, pode-se exemplificar o entendimento de “cidade concreta” (real, vivida) como um termo genérico representado pelas edificações, marcos geográficos, fatos, documentos, enfim, objetos de estudo palatáveis, observáveis e existentes - e a “cidade abstrata” (sentida, pensada), representada pelas “construções mentais” - frutos do processo de abstração, ou do pensamento, que resultam em intenções, percepções e imaginações - tanto em âmbito particular (uma pessoa), quanto em âmbito coletivo (sociedade).

2.6 A Imagem e o Estudo de Caso

Seguindo uma visão morfológica urbana baseada em uma construção interdisciplinar, que leva em consideração a amplitude do conceito de imagem e toda a complexidade que envolve a sua utilização dentro de um estudo de caso, objetiva-se, a partir de documentos históricos, relatos, notícias e depoimentos de indivíduos que viveram o recorte histórico escolhido (1964-1996), construir um mosaico imagético de Niterói, de maneira a refletir como esses mecanismos de percepção se solidificam e atuam nas transformações urbanas da cidade. Neste processo de reflexão, dá-se importância à figura do “projeto”, a princípio de natureza individual como a imagem, entendendo a influência de todo o contexto do ambiente (cultura, realidade socioeconômica, política, desenvolvimento tecnológico) e como o projeto

se coloca como um instrumento de transformação, tomado por objetivos que se relacionam com um desejo de cidade, por vezes utópico, que transbordam seus impactos para além do território.

No entanto, ressalta-se que, apesar de apoiar-se em estruturas teóricas alicerçadas na Morfologia Urbana, a dissertação não visa a realização de análises morfológicas tradicionais, e nem a aplicação direta de ferramentas para o estudo de questões como tamanho de lotes, geometria de quadras, tipologias arquitetônicas ou modelos urbanísticos. O foco é utilizar-se dessa base teórica, alinhada com outros campos do conhecimento, para entendimento na formação das imagens em um território e em um contexto específico.

Desta maneira, entende-se a cidade como em um equilíbrio de forças, em que se mostra como um palco onde agentes se mobilizam, tanto no campo material como na esfera intelectual e imaginativa, para construir valores, significados, imagens: afinal as cidades vão além de sua própria materialidade, tornando-se símbolos, produtos, entes com personalidade própria, de maneira que a dualidade “concreto x abstrato” por vezes se torna difícil de visualizar devido ao grau de confluência entre seus aspectos, se retroalimentando e criando novas imagens que geram novas transformações, que geram novas percepções... Imagens que, dentro do contexto capitalista do século XXI, refletem modelos e se tornam produtos de uma competição internacional que ocorre na “nuvem”, na disputa por fluxos, mercadorias, transações, turistas e investimentos.

A construção deste arcabouço teórico sobre o tema não se esgota nestes capítulos, mas permite que a análise do estudo de caso se ancore em conceitos e diálogos – às vezes conflitantes – que deem conta de passar ao leitor a grandeza do poder imagético sobre o cotidiano das cidades e que novas formas de se entender a urbe possam aflorar destas conexões que não se limitem às predominantes do campo do “Urbanismo”.

Afinal, como afirma Merleau-Ponty:

“(...)O real é um tecido sólido, ele não espera nossos juízos para anexar a si os fenômenos mais aberrantes, nem para rejeitar nossas imaginações mais verossímeis. A percepção

não é uma ciência do mundo, não é nem mesmo um ato, uma tomada de posição deliberada; ela é o fundo sobre o qual todos os atos se destacam e ela é pressuposta por eles. O mundo não é um objeto do qual possuo comigo a lei de constituição; ele é o meio natural e o campo de todos os meus pensamentos e de todas as minhas percepções explícitas. (...)” (MERLEAU-PONTY, 1999 [1945], p. 6)

Capítulo 3

A historicidade como elemento constituente da Imagem: Niterói (1573-1964)

Considerando a importância da historicidade como elemento fundamental para o entendimento das questões relacionadas às transformações de um espaço, dedica-se o capítulo 03 a traçar um histórico de Niterói a partir de 1573, data de sua fundação, até o recorte temporal proposto de análise (1964-1996), a fim de pontuar fatos, documentos, lugares e construções cujo impacto imagético se perpetue na história da cidade.

O capítulo se propõe a ser breve, dado o grande período abordado, e não se utiliza da metodologia proposta na Figura 21, apesar de serem pontuados conceitos discutidos nos capítulos 01 e 02, relacionando-os com as transformações urbanas mais relevantes do período. Embora possua caráter mais descritivo e histórico, são apontadas conexões com o recorte de análise do capítulo seguinte, de maneira que as imagens discutidas a seguir façam referências e se alicercem em marcos temporais fundamentais de Niterói.

3.1 A Imagem no início da ocupação – a “terra de Arariboia”

O ano de 1573 é utilizado como marco para a fundação da atual cidade de Niterói, quando em 22 de novembro ocorreu a posse solene das terras da Band’Além³⁴ pelo índio Arariboia³⁵,

34 Nome pelo qual a região à leste da Baía de Guanabara era conhecida à época.

35 O índio Arariboia, conhecido como fundador da cidade de Niterói, nasceu na ilha de Paranapuã (atual Ilha do Governador na cidade do Rio de Janeiro), era da tribo Temiminó - que habitava porções do litoral brasileiro - e depois de catequisado passou a ser chamado de Martim Afonso de Sousa. Apesar de ter nascido em terras fluminenses, Arariboia havia se mudado para a

tendo seu início ainda como a aldeia de São Lourenço dos Índios. A doação destas terras se deu pela ajuda decisiva de Arariboia e de sua tribo na retomada, junto ao capitão-mor Estácio de Sá, das terras ao redor da Baía de Guanabara pela Coroa portuguesa, então conquistadas pelos franceses com auxílio dos índios tamoios. A retomada das terras se deu de forma gradual durante os últimos anos da década de 1560, resultando na fundação da cidade de São Sebastião do Rio de Janeiro em 1565, na porção oeste da Baía.

A transferência das terras em favor de Arariboia ocorreu via escritura, pela desistência de Antônio de Mariz (fidalgo português) e sua esposa em 1568, de uma porção de terra situada à leste da Baía de Guanabara, (O FLUMINENSE, 1972, p. 2), conforme descrição abaixo:

“(...) desde as Barreiras Vermelhas (terrenos de argila vermelha, que se estendiam da Praia da Boa Viagem até a Ponta do Gragoatá) ‘ ao longo da água salgada, pelo rio acima, caminho do norte e do nordeste uma légua, para que na dita terra fizesse seus lares e fazendas’ (apud Joaquim Noberto de Sousa Silva)” (WEHRS, 1984 p. 32).

Ao ocupar o território designado, Arariboia deparou-se com uma ocupação jesuíta no alto do Morro de São Lourenço, em que “sob orientação espiritual do padre Baltazar Tavares e do próprio [José de] Anchieta (...) ensinava os índios não apenas arte cênica, como trabalhos manuais de cerâmica e confecção de sapatos” (WEHRS, op. cit., p.2) além da própria catequese e ensino da língua portuguesa.

O morro foi ocupado “por casebres, cercado por roças de milho e mandioca, mantendo os indígenas suas tradições de caça e pesca” (AZEVEDO, 1997, p.22). No alto deste morro havia uma pequena capela, gênese da atual Igreja de São Lourenço dos

capitania do Espírito Santo antes da batalha junto aos portugueses, e após as vitórias iniciais sobre os franceses, o Governador do Rio de Janeiro, Salvador Corrêa de Sá, pediu ao índio que ficasse (O FLUMINENSE, 1972, p. 2). Como a ilha de Paranapuã já havia sido concedida como sesmaria ao Governador (razão de seu nome atual), foram doadas em favor de Arariboia, terras na Banda d'Além.

Índios (Figura 22), tombada pelo IPHAN³⁶ ainda na primeira metade do século XX, sendo a Igreja³⁷ considerada um dos marcos da ocupação inicial lusitana na Banda d'Além.

Embora houvesse outros núcleos habitacionais no lado oriental da Baía em torno de fazendas, cultivos e outras atividades econômicas coloniais, povoando regiões como São Domingos, Praia Grande, São João de Carahy, São Sebastião de Itaipu e São Gonçalo (WEHRS, 1984 p. 36), se cristalizou no imaginário da cidade seu início mítico relacionado à história de Arariboia e ao Morro de São Lourenço.

Figura 22 - Igreja de São Lourenço dos Índios



Fonte: SECRETARIA DE ESTADO DE CULTURA – fotógrafo: Cris Isidoro/
Diadorim Ideias.³⁸

Apesar da falta de disponibilidade de cartografias significativas sobre Niterói nos séculos XVI e XVII nas fontes buscadas,

36 O IPHAN – Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional - é uma autarquia federal atualmente vinculada ao Ministério do Turismo, que responde pela preservação do Patrimônio Cultural Brasileiro. Foi criado em 1937 por meio da Lei nº 378, ainda como SPHAN.

37 A Igreja de São Lourenço dos Índios possui duas inscrições de tombamento: uma no Livro de Belas Artes (Inscrição 213, 1938) e no Livro Histórico (Inscrição 247, 1948). Disponível em <http://portal.iphan.gov.br/ans.net/tema_consulta.asp?Linha=tc_hist.gif&Cod=1644> Acesso em 27/12/2021.

38 Disponível em: <<http://mapadecultura.com.br/manchete/igreja-de-sao-lourenco>> Acesso em: 13/03/2022.

em um Plano da Cidade do Rio de Janeiro de 1770 (Figura 23) é possível compreender a proximidade entre as extremidades da Baía de Guanabara e o nível de ocupação de ambas, em que se destaca em lilás a região central da Cidade de São Sebastião do Rio de Janeiro e o litoral da futura cidade de Niterói em branco. Nas figuras 24 A e B, põe-se foco nos trechos descritos, demonstrando-se a diferença de densidade entre o lado oeste (Rio de Janeiro – 24a) e a Banda d’Além (24b), cuja ocupação se restringia a uma pequena faixa do litoral, principalmente na região da Praia Grande (atual Centro da cidade) e em Jurujuba (de posição militar estratégica para a defesa), conforme quadriculado.

Com relação aos outros núcleos habitacionais na Banda d’Além, a Figura 25 busca dar destaque aos citados por WEHRS, por meio de quadrados brancos numerados de 2 a 6 e ao núcleo de São Lourenço (em lilás – número 1) considerado o núcleo originário.

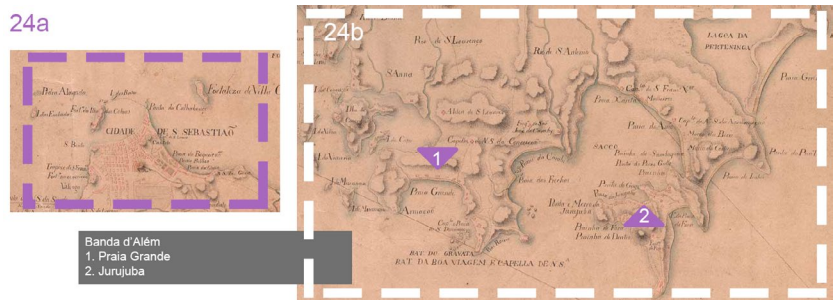
Figura 23 - Plano da cidade do Rio de Janeiro: situado na latitude de 22°54', e de longitude de 334°53' contados do meridiano da ilha do Ferro, 1770 [adaptado]



Fonte: Biblioteca Nacional Digital, [cart309970].³⁹. Adaptado pelo autor, 2022.

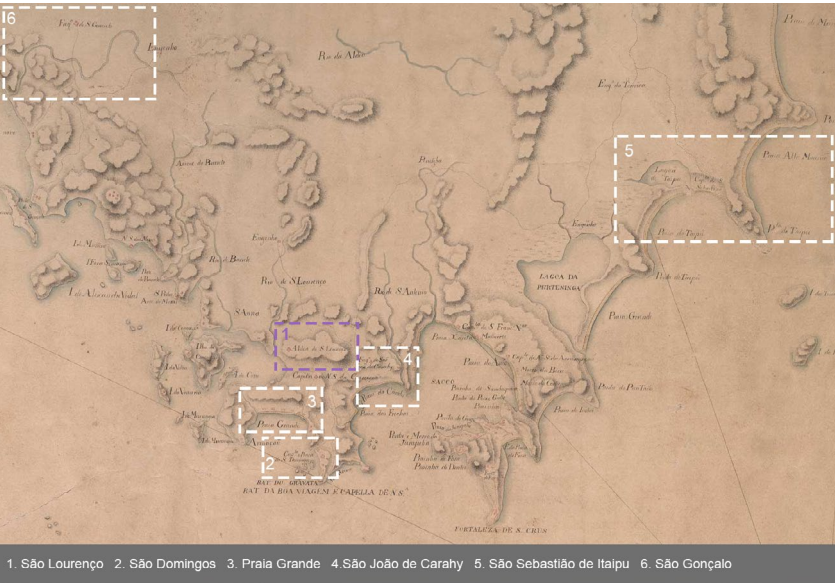
39 Disponível em: <http://objdigital.bn.br/acervo_digital/div_cartografia/cart309970/cart309970.jpg> Acesso em: 13/03/2022.

Figura 24 - Plano da cidade do Rio de Janeiro: situado na latitude de 22°54', e de longitude de 334°53' contados do meridiano da ilha do Ferro, 1770 [adaptado]



Fonte: Biblioteca Nacional Digital, [cart309970]. Adaptado pelo autor, 2022.

Figura 25 - Plano da cidade do Rio de Janeiro: situado na latitude de 22°54', e de longitude de 334°53' contados do meridiano da ilha do Ferro, 1770 [adaptado]



Fonte: Biblioteca Nacional Digital, [cart309970]. Adaptado pelo autor, 2022.

Mesmo com a decadência da aldeia após a morte de seu líder (por volta de 1578), Arariboia seguiu reverenciado pelos munícipes, possuindo uma estátua em sua memória de frente à principal estação hidroviária do município, na praça homônima no Centro da cidade (Figura 26).

Figura 26 - Estátua de Arariboia no Centro de Niterói



Fonte: Perfil no Facebook da Prefeitura Municipal de Niterói, 2017.⁴⁰

Conforme propagado pela própria Prefeitura, Niterói seria a “única cidade brasileira fundada por um índio”⁴¹, o que, sem entrar nas discussões a respeito da veracidade da afirmação, serve como prova da força da “*persona*” Arariboia como um símbolo de Niterói e um de seus principais alicerces imagéticos ainda hoje, considerando o conceito proposto pela dissertação, mesmo com o surgimento de outras referências importantes durante a história da cidade.

A utilização do busto (depois substituído pela atual estátua a partir de 1965) do índio como ponto de partida das comemorações dos aniversários da cidade durante a maior parte do século XX, tal como a antonomásia “terra de Arariboia” ou sua utilização mais recente em rótulos de produtos feitos na cidade, são exemplos de uma marca importante construída ao longo do tempo, que a Municipalidade utilizou para firmar sua identidade regionalmente, ainda que tenha sido substituída como foco principal em outros momentos.

40 Disponível em: <<https://www.facebook.com/PrefeituraMunicipaldeNiteroi/photos/a.474563605991661/3858594730921848/>> Acesso em: 29/12/2021.

41 Fonte: Prefeitura Municipal de Niterói, 12/04/2017. Disponível em: <https://m.facebook.com/PrefeituraMunicipaldeNiteroi/photos/a.474563605991661/1261194743995206/?type=3&locale2=de_DE> Acesso em: 29/12/2021.

Figura 27 - Exemplos de uso da “marca” Arariboia



De cima para baixo, sentido horário: Fonte: Hemeroteca Digital – Acervo O Fluminense, 06/11/1962, edição: 21483; Cervejaria Arariboia, 2021; - Hemeroteca Digital – Acervo O Fluminense, 22/11/1970.⁴²

3.2 A Imagem vinculada ao poder: da Vila Real da Praia Grande à cidade imperial de Nictheroy

Após a cessão de terras aos índios, “a aldeia de S. Lourenço progrediu e estendeu-se aos poucos, com as choças dos índios e as fazendas de cana de açúcar, mandioca, fumo e outras culturas dos jesuítas (WEHRS, 1984, p.35)”. Porém, com sua morte, a aldeia decaiu, sendo assinalados somente 92 índios em 1849, ocorrendo a extinção oficial do aldeamento em 1866 (AZEVEDO, 1997, p. 23).

42 Disponível em: <http://memoria.bn.br/DocReader/docreader.aspx?bib=100439_10&> <<http://cervejariaarariboia.com.br/site/assets/images/Oipa-283x259.png>><http://memoria.bn.br/DocReader/docreader.aspx?bib=100439_11&pasta=ano%20197&pesq=&pagfis=78032>. Acesso em: 13/03/2022.

No entanto, em outras áreas da “Banda D’além” o progresso das propriedades agrícolas era notório, principalmente em áreas mais planas e que possuíam facilidade de acesso ao escoamento de sua produção pelo mar. Destarte surgiram os núcleos de “S. Domingos, Praia Grande, S. João de Icarai, S. Sebastião de Itaipu e S. Gonçalo, todos eles acessíveis por via marítima, e que lentamente foram-se desenvolvendo” (WEHRS, op. cit, p. 36). Nestas localidades eram comuns a construção de pequenas capelas e até igrejas erguidas em louvor do santo de devoção, podendo surgir povoados ao seu redor, como aconteceu com São Domingos, que “começou a apresentar os primeiros rudimentos de uma urbanização incipiente, com o aparecimento de propriedades, residências e chácaras” (SILVA, 2008, p. 71). Ainda assim, essa ocupação se deu de forma lenta, tal como ilustrado pela Figura 28, que traz um panorama do litoral da Praia Grande até a Ilha de Boa Viagem no final do século XVIII.

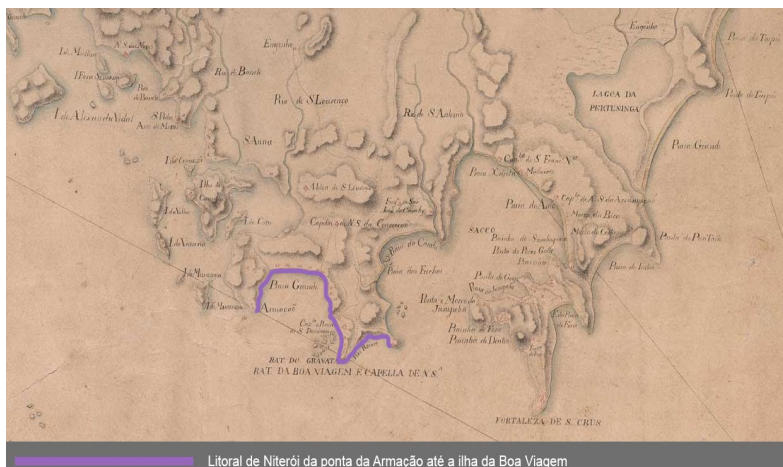
Figura 28 - Vista do litoral de Niterói da ponta da Armação até a ilha da Boa Viagem, 1795



Fonte: SILVEIRA, 2002. Desenho atribuído à B. Sydenham, 1795.

A Figura 29, ainda utilizando como base o mapa de 1770, torna mais clara a visada adotada pelo autor da figura anterior por meio da linha lilás que cobre o litoral da Ponta da Armação à Ilha da Boa Viagem, complementando o entendimento espacial da região.

Figura 29 - Plano da cidade do Rio de Janeiro: situado na latitude de 22°54', e de longitude de 334°53' contados do meridiano da ilha do Ferro, 1770 [adaptado]



Fonte: Biblioteca Nacional Digital, [cart309970]. Adaptado pelo autor, 2022.

Mas foi no século XIX, com a chegada da Família Real Portuguesa em 1808 ao Rio de Janeiro, fugindo das tropas de Napoleão Bonaparte, que as mudanças começaram a acontecer no lado leste da Baía de Guanabara, até então relegada a segundo plano na Colônia:

(...) O Rio com cerca de 60.000 habitantes não estava preparado para receber condignamente, de uma hora para outra, milhares de pessoas, sem causar um imenso transtorno. Requisitaram-se, além dos edifícios públicos, as melhores casas residenciais. Nas da Praia Grande, ninguém pensou. Mesmo porque, quem haveria de se lembrar daquela fileira de casinhas brancas na orla marítima, onde à noite reinava a mais completa escuridão. Naquele tempo lá ainda não havia iluminação pública, os caminhos eram tortuosos, de terra, a água potável era um problema, e não havia condução regular até o Rio” (WEHRS, 1984, p. 53).

O relato do viajante John Luccock à época corrobora com essa descrição ao afirmar que:

“São Domingos e Praia-Grande, no lado oposto [à cidade do Rio de Janeiro] eram lindas aldeias pequeninas, constituídas

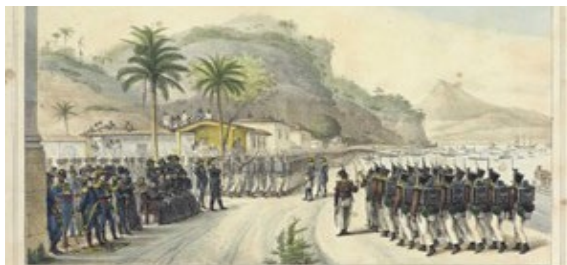
de um punhado de casitas dispersas e mergulhadas no seio da floresta” (LUCCOCK, 1942 [1820], p. 28).

A chegada da Família Real ao Brasil e a instalação da Corte no Rio de Janeiro tiveram efeitos importantes do outro lado da Baía de Guanabara, servindo como grande impulso comercial e populacional. Em 1813, o mesmo viajante fez novos relatos, descrevendo o crescimento obtido nas regiões próximas à Corte:

“A enseada da Praia-Grande é um dos recessos menos profundos que por ali se topa; mas nem por isso é menos belo. A praia é larga e orlada de pequeninas casas; o interior rico, embora arenoso; a região populosa; e, talvez, nenhum dos pontos vizinhos da capital passou por tão vantajosas transformações. O porto ali afundado comunica com todas as partes orientais da Província, bem como as estradas que vão ter ao Espírito Santo e Porto Seguro. E ali que se embarcam todos os vários gêneros que a região produz com abundância (...)” (LUCCOCK, 1942 [1820], p. 174).

Contudo, é em 1816, com a visita de D. João VI e a real família à Praia Grande em busca de um período de descanso após a morte da rainha Maria I, que a região ganha destaque. Esta estadia foi retratada por Debret em 1816, mais especificamente retratando o embarque na Praia Grande das tropas que se destinavam ao sítio de Montevidéu no dia de 21 de maio de 1816, ocasião em que a corte estava de luto pela morte da rainha (Figura 30).

Figura 30 - Embarque das tropas da Praia Grande (*Embarquement des troupes a Praia Grande : pour l'expédition contre Monte-Video*), 1816



Fonte: Biblioteca Nacional Digital, [icon393054_157].⁴³

43 Disponível em: <http://acervo.bndigital.bn.br/sophia/index.asp?codigo_sophia=9108>. Acesso em: 13/03/2022.

A utilização de um palacete (Figura 31) na freguesia de S. Domingos por D. João VI como local de lazer e recolhimento repercutiu, e como “simples medida administrativa ou gratidão demonstrada àquela gente hospitaleira da Praia Grande” (WEHRS, 1984, p.56) em 10 de maio de 1819 através do alvará “em que são enumeradas razões de ordem administrativa, crescimento populacional (13.000 habitantes) e proximidade com a Capital” (AZEVEDO, 1997, p. 30) foi criada a Vila Real da Praia Grande, constituída das povoações de São Domingos, Praia Grande e quatro freguesias próximas: São João de Icaraí, São Sebastião de Itaipu, São Lourenço dos Índios e São Gonçalo.

Figura 31 - Palacete Real de São Domingos



Fonte: Coleção Museu da Imagem e do Som do Rio de Janeiro. Foto de Augusto Malta, 1904.

A elevação à categoria de Vila significava certa autonomia política e administrativa, conferindo status e elevando a importância da localidade dentro da região, o que requereria a construção de equipamentos urbanos como a Casa da Câmara e Cadeia e o Pelourinho. No caso da Vila recém-criada, por não haver espaço disponível próximo ao Largo de São Domingos, local de maior concentração urbana, optou-se por ocupar-se o campo de Dona Helena pelos motivos descritos abaixo, ainda que sem anuência de sua dona:

“(…) “por ser amplo e plano, menos distante da igreja matriz e perto da fonte pública, acrescido do fato de ter-se realizado lá a bem-sucedida parada militar em homenagem a D. João, e, por achar-se ali próximo o porto com que se comunicavam com a Corte, e ser o lugar [de] cruzamento de caminhos, partindo dele o caminho para S. Lourenço e outros mais diversos pontos de toda aquela zona” (WEHRS, 1984, p.59).

Naquele momento, o esforço local era para que a Praia Grande emulasse uma imagem de realeza, tal como seu nome, de maneira que o espaço físico desse a dimensão a essa grandeza desejada. Sendo assim, em 1820, o primeiro juiz de fora da Vila, José Clemente Pereira, envia a D. João o Plano de Edificação da Vila Real da Praia Grande (Figura 32), cujo desenho é atribuído a Arnaud Julien Pallière⁴⁴.

Figura 32 - Projeto de Edificação da nova Vila Real da Praia Grande, 1820 (adaptado)



Fonte: Projeto de Edificação da nova Vila Real da Praia Grande, 1820. Fonte do original: Biblioteca da Sociedade de Geografia da Lisboa. Reprodução cedida pelo Grupo de Pesquisa CiDHurb (Cidade como Documento da História Urbana). PPGAU/UFF. Adaptado pelo autor, 2022.

44 A autoria do Plano de Edificação da Vila Real da Praia Grande realizado em 1819 a Pallière não é um assunto pacificado, tendo autores como CAMPOS

Além do embelezamento da região de São Domingos, o plano previa a substituição dos caminhos tortuosos por ruas retilíneas em traçado quadricular, em que o “tipo” do urbanismo português, conforme definição da Escola Italiana, mostra-se nítido:

“(..)Projetando seus espaços públicos, simbólicos ou não, ordenando e normatizando a construção desses mesmos espaços e disciplinando a conduta social, este primeiro plano de urbanização idealizou uma cidade moderna, reproduzindo o modelo renascentista que os portugueses aplicaram em suas colônias ultramarinas: a cidade de Niterói desenvolveu-se a partir deste modelo” (TEIXEIRA, 2006, p. 22).

Mantendo apenas a rua da Praia e a rua da Conceição, o projeto previa a construção de vários equipamentos e espaços públicos, além de definir regras rígidas de ocupação, como a largura mínima de 60 palmos das vias (aproximadamente 13m), alturas das fachadas permitidas (35 e 17 palmos, para sobrados e casas térreas respectivamente), obrigatoriedade de construir em três anos e o alinhamento das edificações. (WEHRS, 1984, p. 62). Segundo Azevedo (1997),

“(..) provavelmente outras cidades brasileiras foram objetos de planos, nessa época, mas o *Plano da Vila Real da Praia Grande*, pela sua abrangência e pela sua implementação, merece ser visto como um dos documentos mais significativos do urbanismo brasileiro no Período Colonial.” (p. 33)

Desta maneira, a localidade começou a ganhar notoriedade e isso transformava paulatinamente a imagem das pessoas que a habitavam ou transitavam ali – o espaço físico deveria transmitir os “valores” que se esperam de uma “Vila Real”. À época, os princípios característicos da Renascença e do Barroco influen-

(1998) que discutem a hipótese de ter sido o Engenheiro Antônio Rodrigues Gabriel de Castro o verdadeiro projetista, sendo Pallière apenas o autor do desenho, e outros que atribuem ao português José Clemente Pereira, juiz de fora da Vila Real da Praia Grande, a autoria do Plano. Para saber mais, ver PESSÔA, CAMARA, LYRIO, 2019.

ciavam os projetos de ocupação no “novo mundo”, sendo a ortogonalidade, o poder religioso em posição central junto a outros espaços de poder (como a Casa de Câmara e Cadeia) e o controle das fachadas, características presentes que evocavam as qualidades desejadas de beleza, simetria e ordem:

“A partir do século XVII, o Barroco, dominado principalmente pelas influências francesas, levou ao exacerbamento da convicção racional da cidade como base da modernidade. Uma vez que a principal preocupação era a circulação, mais do que nunca as ruas deveriam ser largas e retas. O alinhamento das ruas tornou-se um requisito para a beleza das cidades e o traçado urbano, para ser belo, por sua vez, devia optar por uma figura regular” (CAMPOS, 1998, p. 80 e p. 81).

Estas transformações físicas projetadas ocorreram de forma gradual nos anos e décadas seguintes, ainda que o aspecto bucólico da cidade se mantivesse, mesmo nas áreas mais ocupadas como a região de São Domingos (Figura 33).

Figura 33 - Trecho de paisagem com fonte em São Domingos, 1839



Fonte: SILVEIRA, 2002, p.86. Autor: Stanislas-Henri-Benoit-Darondeau

Em 1833 é desenhada a “Planta Topographica da Província do Rio de Janeiro” (Figura 34), em que se notam visíveis diferenças das ruas da Praia Grande em relação ao rígido traçado projetado em 1819, “provavelmente para atender aos proprietários das terras e evitar desapropriações custosas” (PESSÔA; CAMARA; LYRIO, 2019, p.663), pois considerando o terreno majoritariamente plano, não seria a topografia um elemento de oposição ao reticulado almejado.

Figura 34 - Planta Topográfica da província do Rio de Janeiro. 1833. 1ª Carta compreendida a cidade de Nictheroy [adaptado]



Fonte: Biblioteca Nacional Digital, [cart173947]. Adaptado pelo autor, 2021.

A legenda alfabética permite comparar a localização dos elementos dos mapas de 1819 e 1833, além de incluir novos pontos para além da região da Praia Grande (atual Centro), como os pontos H, I, J no atual bairro de Icaraí, além do ponto K, a já citada Igreja de São Lourenço, e o ponto L, o bairro do Fonseca. Comparando com o mapa atual (Figura 35), é notória a semelhança, apesar das intensas transformações que ocorreram no século XX, principalmente os aterros realizados. Ressalta-se também que

para efeitos de comparação, deve-se observar as rosas dos ventos de cada mapa, visto que apresentam distintas orientações.

Figura 35 - Mapa atual da região central de Niterói



Fonte: Elaboração própria, com base em mapa do ARCGIS (ESRI), 2022.

Em 1834, durante o período regencial e doze anos após a Proclamação da Independência do Brasil, promulgou-se o Ato Adicional à Constituição de 1824, transformando a cidade do Rio de Janeiro em Município Neutro para a sede da Monarquia. Assim, o posto de capital da Província do Rio de Janeiro ficou vago, o que se resolveu em 1835, por meio da lei provincial nº 2, determinando que a Vila da Praia Grande (sem o “real”) seria a capital da província; já a lei provincial de nº 6 determinou a elevação da Vila da Praia Grande à categoria de cidade com o nome de Nictheroy (WEHRS, 1984 p.66).

Como efeito destas mudanças, as receitas aumentaram em conjunto com a elevação de sua importância regional, porém a demanda por serviços e infraestrutura também, influenciando, assim, na inauguração do transporte regular marítimo entre Niterói e o Rio de Janeiro, com a implantação de barcas a vapor efetuada pela Sociedade Navegação de Nictheroy (BEZERRA, 2015,

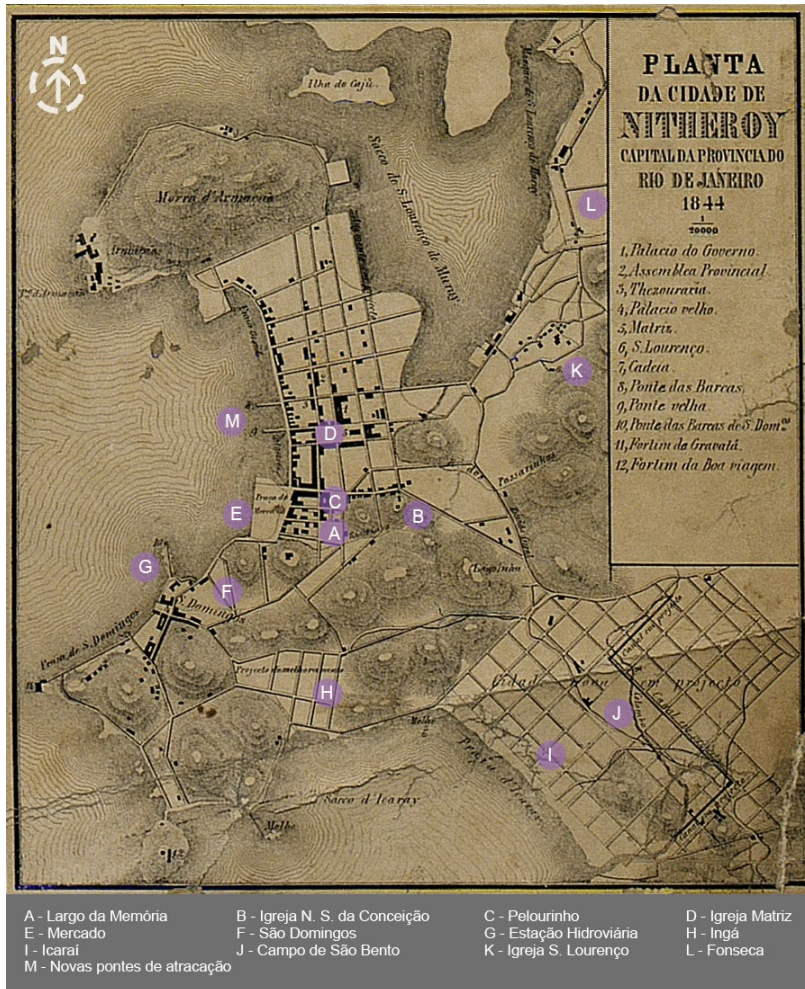
p.40) e a implantação da iluminação pública em 1840. Apesar dos aspectos positivos, CAMPOS (2004) enfatiza a questão da diminuição da autonomia como um ponto negativo dessa elevação:

“O Ato Adicional à Constituição (1834) e a instalação da capital da província do Rio de Janeiro, em Niterói (1835), se, de forma geral, restringiu ainda mais a autonomia administrativa dos municípios, para Niterói trouxe como consequência um aumento substancial de receitas. Por outro lado, a cidade de Niterói beneficiou-se ao tornar-se capital da província, implementando em parceria com a Assembleia Provincial melhorias urbanísticas imprescindíveis para a sede da capital (...)” (CAMPOS, 2004, p. 92).

Dentre estas melhorias urbanísticas, cabe destacar o plano desenhado pelo engenheiro militar francês Pedro Taulois a pedido do presidente da Província em 1841, abrangendo os atuais bairros ao sul (Ingá, Boa Viagem e Icaraí), região conhecida como “Cidade Nova”. Conforme apresentado no mapa da cidade de 1844 (Figura 36), a urbanização em trama quadrangular avançava sobre o vale entre os morros de Itapuca e do Cavalão, repetindo a linguagem e os objetivos observados na Praia Grande. Contrapondo com o traçado atual (Figura 35), nota-se que a execução foi mais fidedigna ao projeto, apesar de serem perceptíveis mudanças, que podem ter sido ocasionadas por adaptação ao relevo, falta de precisão técnica, desmembramento de terrenos, além de alterações no próprio relevo terem sido conduzidas e/ou permitidas pela Municipalidade, como desmonte de parte dos morros, e canalização de rios. As larguras das ruas se assemelham às do Centro da cidade, sendo mantidas em diversas ruas do bairro até os dias atuais.

A maior parte do arruamento da “Cidade Nova” só começou a ser efetivada a partir de 1854 (WEHRS, 1984, p. 188), após resolução de imbróglis com os donos dos terrenos, e “mostra a situação da cidade nessa primeira metade do século XIX, cujas características de capital provincial só foram alteradas com o advento da República” (AZEVEDO, 1997, p. 35).

Figura 36 - Planta da Cidade de Nictheroy, capital da Província do Rio de Janeiro – 1844



Fonte: Biblioteca Nacional Digital, [cart170429]. Adaptado pelo autor, 2021. Numeração segue a lógica das Figuras 34 e 35, com a inclusão do item “M” indicando as novas pontes de atracação do serviço de transporte hidroviário.

Azevedo também pontua que:

“Niterói, possivelmente, não representa o único exemplo brasileiro de projeto intencional de uma nova ocupação urbana nessa primeira metade do século XIX, mas é certamente o exemplo mais acabado de intervenção planejada, originada de uma decisão governamental. A ocupação de

duas grandes glebas, que vieram a se consolidar como os dois mais importantes bairros da cidade: Centro e Icaraí, constitui uma ação de vontade administrativa pouco habitual nessa época. Tal escala de ocupação territorial só se repete na cidade cem anos depois com os grandes loteamentos da iniciativa privada” (ibid., p. 35).

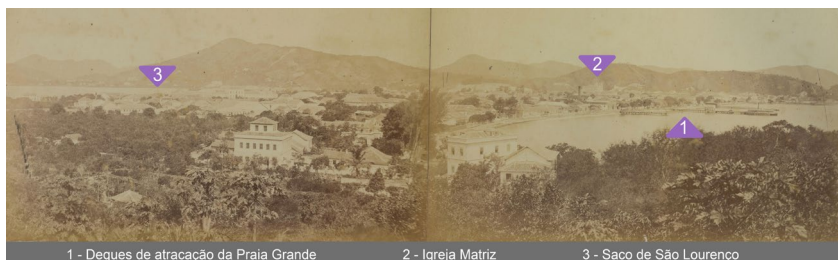
Soma-se a isso o fato de a cidade ganhar, em 1841, o título de “Cidade Imperial” por decreto n.º 93 de 22 de agosto, subindo mais um degrau na escalada de importância, o que se pode interpretar como um esforço para dotar a cidade de condições que fizessem jus à imagem que se esperava de uma capital, ainda mais tão próxima do Rio de Janeiro, cuja comparação era inevitável. Essa construção da capitalidade, uma das características mais marcantes na trajetória da cidade de Niterói, foi questionada em muitos momentos, e foi duramente afetada em dois: no final do século XIX, e posteriormente em 1975, com a fusão dos estados do Rio de Janeiro e Guanabara.

Ao longo da segunda metade do século XIX, intensificou-se a ocupação da região da Praia Grande, conforme visto na Figura 37, em que as edificações já ocupam grande parte da fotografia na área plana, incluindo a presença dos píeres de atracação do transporte marítimo, de uma chaminé em segundo plano, e da fachada da Igreja Matriz em uma posição mais ao fundo. A presença destes deques na Praia Grande, concomitante aos existentes em São Domingos, é resultado do crescimento da cidade, que fez com que o setor de transportes se desenvolvesse para conectar a região às áreas vizinhas, inclusive atraindo capital internacional, como citado por Abreu (2006 [1987]), visto que Niterói se tornava um refúgio para o “congestionado centro urbano” da Capital e não era mais só uma “aprazível estância balneária”:

“O crescente fluxo de passageiros e mercadorias entre os dois lados da baía logo atraiu, entretanto, a atenção do capital internacional que, abundante nessa época, buscava novas e seguras fontes de reprodução. Em 1862, foi inaugurado então o serviço de barcas a vapor do sistema ferry, financiado por capitais americanos, e que, devido à maior rapidez e melhor adequação ao transporte de veículos, levou

à falência a companhia nacional até então responsável pelo serviço” (p.43).

Figura 37 - Praia Grande (Niterói); tomada do Morro da Penha



Fonte: Instituto Moreira Salles. Autor: G Leuzinger, 1866⁴⁵

Em 1864, a região da “Cidade Nova” começou a ser servida por diligências, e em 1871 chegou o bonde à tração animal; ainda assim, em 1880, “continuava fracamente povoada, e por isso mesmo, muito procurada por excursionistas” (WEHRS, 1984, p. 187). Em 1872 é construída uma estrada de ferro ligando Niterói a localidades do interior do estado, e em 1883 ocorreu a primeira experiência com bondes elétricos, sendo a primeira linha implantada em 1906.

Traçando um paralelo com a cidade do Rio de Janeiro, observa-se um atraso na implantação destes melhoramentos, porém, há similaridade nas áreas contempladas: em geral, as zonas à beira-mar e ao sul dos respectivos núcleos urbanos centrais, que ainda que parcamente ocupadas, possuíam grande potencial de retorno econômico, em um contexto de valorização dos arredores bucólicos, e posteriormente, da orla. Esses vetores de crescimento têm grande reflexo na dinâmica de ocupação de ambas as cidades, principalmente no século XX:

“Com aspectos geográficos e topográficos similares, os respectivos processos de ocupação do solo apresentam grandes semelhanças, embora não sejam simultâneos. (...) Ao longo da orla marítima, em direção à Zona Sul, nos dois casos, distribuem-se os bairros em que os terrenos apre-

45 Disponível em: <<https://acervos.ims.com.br/portals/#/detailpage/87142>>
Acesso em: 15/03/2022 .

sentam mais alto valor da terra” (AZEVEDO; REZENDE; COSTA, 2010 p.165).

Essa escalada no desenvolvimento da cidade, com reflexos em seu empoderamento e na constituição de uma imagem ligada a ser capital da Província do Rio de Janeiro sofre abalos com a Proclamação da República em 1889, gerando novas facetas para a história urbana da cidade.

3.3 A capitalidade contestada no início da República – uma imagem real ou criada?

A questão da capitalidade de Niterói, construída durante o século XIX, e a relação com a cidade do Rio de Janeiro são elementos importantes para a constituição de sua identidade, ou seja, esse conjunto de características que a tornam única, e por conseguinte, de seu mosaico imagético. A proximidade geográfica, ao mesmo tempo que separadas por uma baía, permite que ambas se localizem uma de frente à outra, gerando comparações inevitáveis, principalmente pelo fato do Rio de Janeiro ter sido capital do Brasil durante séculos, sendo a principal porta de entrada para estrangeiros, além de vitrine cultural e social para o resto do País. Desta forma, o crescimento de Niterói sempre esteve ligado ao outro lado da Baía de Guanabara, influenciando, portanto, aspectos culturais, urbanísticos, econômicos e políticos ao leste. Não à toa que, antes da Ponte Rio-Niterói, a principal entrada de Niterói era a estação hidroviária que a conectava com a cidade do Rio de Janeiro (apresentando um intenso fluxo pendular até os dias atuais), e que desde o século XIX se pensa em uma ligação física para as cidades. Ainda que a Ponte só tenha sido construída no século XX, uma ligação física era prevista desde 1875, quando D. Pedro II “entregou ao engenheiro inglês H. Lindsay Bucknall a concessão para a construção de um túnel ferroviário submarino transpondo a Baía de Guanabara” (ibid., p. 181).

Figura 38 - Projeto de Túnel ferroviário subterrâneo e submarino conectando Rio de Janeiro e Niterói



Fonte: Biblioteca Nacional Digital, [mss1359326]. Autor: Hamilton Lindsay-Bucknall, 1875.

Apesar da ligação física não existir no século XIX, a conexão entre as cidades sempre esteve presente, principalmente em um viés de dependência da cidade de Niterói perante o Rio de Janeiro, mesmo com as sucessivas elevações de seu status até o patamar de capital fluminense. Ferreira (1997) afirma que:

“A verdade é que a autonomia concedida à província fluminense mostrava-se extremamente limitada e não foi suficiente para libertá-la do peso da cidade do Rio de Janeiro na sua vida política e econômica” (p. 76).

Miguel de Carvalho, político fluminense, em um discurso de 1894, acentuava o caráter negativo da influência carioca sobre a cidade fluminense:

“A grande máquina administrativa movia-se pesadamente, nem sempre impulsionada por fluminenses, como fora de desejar, com a capital Niterói a meia hora de viagem da Corte, a província sofria dessa proximidade em vez de auferir vantagens, mais imediatamente centralizada sua direção por esse fato que a de qualquer outra, tornavam-se seus presidentes os mais dependentes do governo central e assim atrofiavam-se seus meios de desenvolvimento. Não lhe restavam nem aparências de autonomia. Enteada, e não filha, sem nunca ter gozado os delicados extremos dispensados pelos pais carinhosos, nem mesmo se aproveitado dos mais vulgares deveres destes para com a prole, temia a possibilidade de ruína trazida pela desorganização do trabalho agrícola, pelo definhamento do comércio e de suas nascentes indústrias. A situação econômica tinha feição igual à política, estavam todos fatigados de haver tanto tempo percorrido incessante e

infrutiferamente o mesmo caminho áspero, tortuoso e interminável” (apud FERREIRA, 1997, p. 76).

Deste modo, os interesses da capital imperial, e depois capital da República, por vezes atravessavam os interesses regionais, minando a independência de Niterói e a construção de uma capitalidade real dentro da Província, e depois estado do Rio de Janeiro.

A própria Proclamação da República em 1889 não alterou este cenário; pelo contrário, o final do século XIX representou um duro golpe à cidade de Niterói que viu sua frágil liderança estadual se esvaír quando Francisco Portela foi nomeado pelo presidente Deodoro da Fonseca como governador do Rio de Janeiro, e tratou de enfraquecer as lideranças locais. Para atingir este objetivo, realizou desmembramentos de municípios visando o desmantelamento das bases de apoio locais e criando uma política clientelista com as novas cidades (CAMPOS, 2004, p.48). Assim, pelo Decreto Estadual n.º 124, de 22-09-1890, foram desmembradas as freguesias de São Gonçalo, Nossa Senhora da Conceição de Cordeiros e São Sebastião de Itaipu do município de Niterói, para constituírem o novo município de São Gonçalo, causando um “golpe de misericórdia, sob o aspecto político e econômico” a Niterói, que perdeu 2/3 de seu território e boa parte de sua área rural (ibid., p.48).

A perda de territórios foi apenas o início de uma sistemática derrocada da cidade, cuja capitalidade era disputada por outros municípios fluminenses que utilizavam o argumento da proximidade com o Rio de Janeiro como uma fragilidade:

“Dos argumentos apresentados até aqui ficava evidenciada que a constante interferência do governo federal e da cidade do Rio de Janeiro nos negócios fluminenses em geral, e em Niterói em particular, eram motivos para questionar o estatuto da capital fluminense. Além desse argumento levantava-se ainda razões específicas que desqualificavam Niterói como portadora de condições para forjar a identidade fluminense e articular seus interesses regionais dentro do jogo federalista implantado com a República. (...) O Rio de Janeiro, em virtude da agitação de suas massas urbanas e da instabilidade que

esses fatos traziam para a consolidação do novo regime, não reunia as condições para ser sede de nacionalidade. (...)As elites fluminenses transportavam este tipo de raciocínio para a realidade de Niterói. A capital fluminense era um foco de agitação e deveria ser neutralizada. A alternativa era promover a interiorização da capital” (FERREIRA, 1997, p. 83).

O Decreto nº 127-C, de 06 de outubro de 1890, publicado pelo Governador Francisco Portela transferia a capital para Teresópolis, apesar de não ter sido executado pela deposição do governador em 1892 (WEHRS, 1984, p.82). A decisão pela cidade de Teresópolis, “que na época estava muito distante do que se poderia considerar uma cidade, certamente refletia o desejo do governador de constituir um núcleo de sustentação política livre de quaisquer influências” (LEMOS, 1989, p.53), de maneira que também não convergia com os interesses dos representantes do município de Campos dos Goytacazes, “a cidade de maior densidade política e cultural do estado” (ibid., p. 53).

Outros intentos de mudar a capital fluminense foram realizados, porém sem efeitos, até a Revolta da Armada⁴⁶, movimento comandado pela Marinha contra o governo republicano de Floriano Peixoto no período entre 1893 e 1894, no qual Niterói sofreu bombardeios e instaurou-se o clima político ideal para a transição. Todas as fortificações de Niterói foram bombardeadas, como no exemplo da Figura 39, e em 1894, pela lei nº50 de 30 de janeiro (WEHRS, 1984, p.90), a capital do Rio de Janeiro foi transferida provisoriamente para Petrópolis, longe do alcance dos canhões da Marinha e base eleitoral do governador do estado à época, José Tomás da Porciúncula (LEMOS, 1989, p. 81). Em 1894, a Revolta é controlada e é alcunhada à Niterói, o título de “Cidade Invicta”⁴⁷, apesar do grande rastro de destruição deixado, sendo uma das primeiras imagens cristalizadas a respeito da cidade.

46 A Revolta da Armada foi um conflito que ocorreu em unidades da Marinha entre setembro de 1893 e março de 1894, começando no Rio de Janeiro - então Distrito Federal - e chegando ao sul do Brasil, onde a Revolução Federalista acontecia simultaneamente. Apesar da destruição de áreas significativas da cidade de Niterói, a revolução não contou com apoio popular nem do Exército, e não conseguiu retirar o presidente Floriano Peixoto do poder.

47 “Diversas vezes topa-se em textos antigos, e cada vez mais nos recentes, com este adjetivo, que se afirma ter sido dado a Cidade aquinhoada oficialmente

Um editorial do Jornal O Fluminense do dia 18/04/1894 resume os intentos de retirada da capital e descreve os impactos na cidade com esta iniciativa:

“A decadência de Nictheroy é visível; o movimento da mudança de habitantes é notado diariamente e o desanimo dos proprietários se verifica na falta de reparos dos prédios destruídos pelas balsas dos revoltosos. Nictheroy será em breve um novo Porto das Caixas⁴⁸” (MUDANÇA, 18/04/1894, p.1).

E conclui que “(...) a invicta cidade de Nictheroy, que tanta resistência opôs à invasão dos inimigos, não merecia de certo o castigo que sofreu, tirando-lhe a sua capital, de cuja posse se achava há mais de 59 anos!” (ibid., p.1).

Figura 39 - Forte do Gragoatá destruído após a Revolta da Armada



Fonte: Biblioteca Nacional Digital, [icon958565]. Autor: Marc Ferrez, 1894.

por sua atuação intemorata por ocasião da revolta de parte de nossa Armada, iniciada em 6 de setembro de 1893, e durante a qual os seus habitantes se portaram de maneira gloriosa em defesa do Marechal de Ferro. De fato, Niterói não foi subjugada, quando facilmente poderia tê-lo sido, e o título de INVICTA, caso outorgado, seria merecido.” (WEHRS, 1986, p. 80)

- 48 Porto das Caixas foi um importante porto fluvial, situado na atual cidade de Itaboraí, que entrou em decadência com a implantação de ferrovias na região durante o século XIX.

A imprensa local foi constante defensora dos interesses da cidade, como escrito no jornal *O Fluminense* de 04/05/1894, afirmando que “nessa propaganda que é para nós uma cruzada santa, pode o digno deputado⁴⁹ contar com a imprensa local” (*PROGRESSO*, 04/05/1894, p.1) pois,

“Acreditamos que a invicta cidade de Nictheroy, duas vezes sacrificada em seus interesses – uma pelo bombardeio e outra pela mudança da Capital – o Congresso Nacional não regateará a concessão de medidas tendentes a engrandecê-la, tanto mais que não custarão sacrifícios aos cofres públicos.” (ibid., p.1)

Segundo Ferreira, a mudança de capital atingiu os objetos requeridos, pois “representou efetivamente, um passo importante no processo de neutralização de focos oposicionistas e da consolidação da tão almejada conciliação política preconizada pela elite do estado do Rio” (FERREIRA, 1997, p.88). Contudo, disputas políticas trouxeram a pauta à Assembleia Legislativa, e em 1899 um projeto de retorno da capital à Niterói foi apresentado, porém só em 1903, após fortes disputas, é aprovado. Ferreira (1997) pontua também que os oposicionistas utilizaram os mesmos argumentos anteriores para tentar convencer seus pares, como a questão da falta de autonomia do estado devido à proximidade da capital federal, citando que Niterói seria “um prolongamento da rua do Ouvidor” além de deficiências sanitárias.

Apesar do retorno de sua capitalidade, algumas questões postas pelos oposicionistas não foram esquecidas, e retornaram em meados do século XX com os debates sobre a fusão dos estados do Rio de Janeiro e da Guanabara. Contudo, essa retomada simbolizou o início de uma nova era para a cidade, que diante da frequente contestação de seu papel como capital, motivou seus dirigentes a impor mudanças físicas que consolidassem esta imagem perante os habitantes do estado.

49 Deputado Belisário Augusto, que pretendia apresentar na Câmara dos Deputados alguns projetos mitigatórios dos impactos econômicos da perda da capital.

3.4 Niterói e a Renascença Fluminense: a capital com imagem de capital

No final do século XIX, a região da Praia Grande (Figura 40) já se mostrava densamente ocupada, e seus arredores nas direções norte e sul começavam a povoar-se seguindo alguns eixos de crescimento, conforme a “lógica dos caminhos” exemplificada por Panerai em “Análise Urbana” para a cidade vizinha:

“o mesmo processo ocorre em cidades importantes que, apesar de seu tamanho, parecem regidas mais pela lógica do caminho que pela lógica do loteamento ou pelo controle do conjunto. Esse é o caso daquelas cidades brasileiras que se estiram ao longo de estradas alinhavadas pelo cimo dos montes ou serpenteando pelos vales e as colinas. Muitas delas fundaram por constituir aglomerações de vários milhões de habitantes, cuja forma global escapa à descrição e não pode ser inserta em algum esquema conhecido e de fácil memorização. É assim o Rio de Janeiro, cujas sucessivas extensões feitas ao capricho da sequência de praias e dos bairros elegantes foram uma cidade linear com núcleos bem identificáveis(...)” (2006 [1999], p.58).

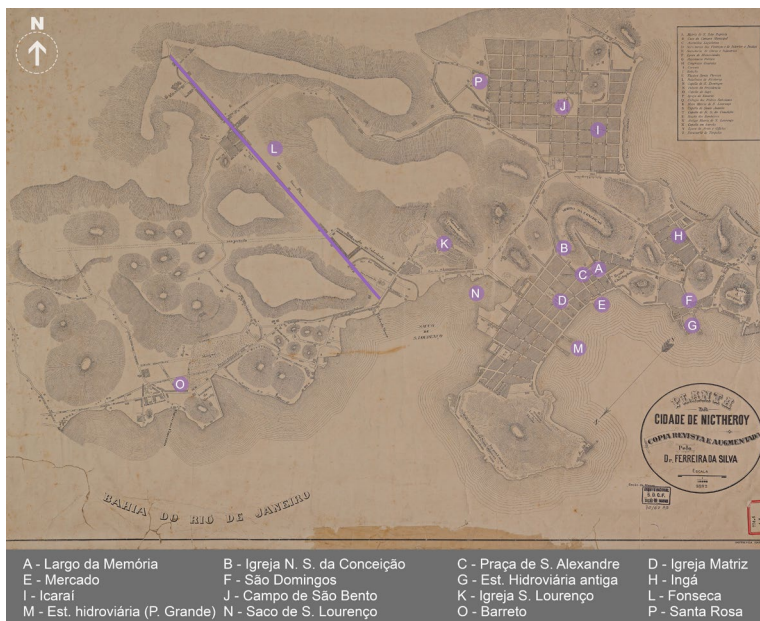
A Figura 41 apresenta cartograficamente a Niterói do final do século XIX, e apesar da orientação geográfica diferente da usual atualmente, por meio da legenda alfabética é possível comparar os pontos entre os mapas anteriores o que facilita a compreensão da expansão da cidade neste período. Foram incluídos os pontos N (Saco de São Lourenço), O (bairro do Barreto) e P (bairro de Santa Rosa) nas extremidades do mapa, a fim de identificar os novos bairros que viriam a se consolidar no século XX.

Figura 40 – Vista da cidade de Niterói tomada pela encosta do morro de São Lourenço [“Panorama de Niterói”], 1892



Vista da região da Praia Grande. Fonte: SILVEIRA, 2002, p. 79. Autor: Antônio Parreiras, 1892.

Figura 41 - Planta da cidade de Niterói, cópia revista e aumentada, 1892



Fonte: Arquivo Nacional,[BR_RJANRIO_F2_0_MAP_011], 1892.

Em 1904 é criada a Prefeitura de Niterói, por decreto nº 833 de 04 de janeiro, tendo sido nomeado seu primeiro prefeito, Paulo Ferreira Alves (WEHRS, 1984, p. 93). Apesar de sua breve gestão, Paulo Alves criou alguns planos e executou alguns melhoramentos urbanos, tais como: revisão da planta de esgotos (executada em 1912), restauração da Praça do Rinque (antigo Largo da Memória), a elaboração do estudo de urbanização da Alameda São Boaventura (identificada na Fig. 41 por meio da linha lilás), pavimentada e retificada em 1909 (SOARES, 1992, p. 91).

Nesta época, no Rio de Janeiro, o prefeito Pereira Passos com o apoio do governo federal espelhando-se nas grandes reformas operadas em Paris por Georges-Eugène Haussmann entre 1853 e 1870, empreendeu uma verdadeira transformação urbana na área central da cidade, cujo símbolo máximo foi a construção da Avenida Central (atual Avenida Rio Branco), apresentada na Figura 42.

Figura 42 - Avenida Central, 1906



Fonte: Acervo IMS, [código 007A5P3F04-023]. Autor: Marc Ferrez, 1906.

Sobre este período, Abreu (2006 [1987]) destaca que:

“a primeira década do século XX representa, para a cidade do Rio de Janeiro, uma época de grandes transformações, motivadas, sobretudo, pela necessidade de adequar a forma

urbana às necessidades reais de criação, concentração e acumulação do capital (...) Era preciso, também, criar uma nova capital, um espaço que simbolizasse concretamente a importância do país como principal produtor de café do mundo, que expressasse os valores e os *modi vivendi* cosmopolitas e modernos das elites econômicas e políticas nacionais” (p. 59-60).

Resguardadas as proporções territoriais, financeiras e simbólicas, após ter sua condição de capital retirada e frequentemente questionada, Niterói também passou por um período de intensas transformações, em que “a execução de tão vasto programa significava, em última análise, a transformação de uma grande aldeia em cidade” (WEHRS, 1984, p.93). O processo de urbanização era de tal vulto que as viagens marítimas na Baía cresciam e atraíam investidores, resultando na compra da *Empresa de Obras Públicas no Brasil* (criada para executar ações de abastecimento de água e carris na capital fluminense) pela Companhia de Barcas Ferry formando-se, a partir da junção, a Companhia Cantareira e Viação Fluminense, que monopolizaria o tráfego das balsas na Baía de Guanabara durante décadas (op. cit., p. 59).

Assim, a cidade se distanciava da imagem ligada à aldeia de Arariboia, ou o local bucólico de lazer de D. João VI, e buscava sintonizar a cidade *real* com a cidade *idealizada*: uma capital republicana e cosmopolita; e para isso o espaço deveria refletir tal diversidade. Desta maneira, inserindo-se no contexto capitalista explicitado por Abreu (2006 [1987]), as contradições e desigualdades se tornam cada vez mais visíveis em Niterói nestas primeiras décadas do século XX, a partir das diferenças de usos na ocupação do território. A Zona Norte começa a ganhar contornos industriais, principalmente na região do Barreto (ponto “O” - Fig. 41), ainda que o bairro do Fonseca (ponto “L” - Fig. 41) atraísse a atenção das classes médias e altas por conta da urbanização da Alameda São Boaventura na segunda década do século XX. A Praia Grande concentrava grande parte das atividades e da riqueza local, e a Zona Sul, mesmo que ocupada de forma sazonal, era objeto de melhoramentos, com sua função de lazer sendo potencializada por

meio de obras como a abertura da avenida da Praia de Icaraí e a urbanização do Campo de São Bento no mesmo bairro (AZEVEDO, 1997, p. 45). A fotografia aérea de 1918 (Figura 43) retrata alguns dos pontos da região central destacados no mapa e permite localizar outras construções, principalmente na rua de frente para o mar (antiga “Rua da Praia” e atual Avenida Visconde do Rio Branco), como o novo prédio dos Correios e a nova estação das barcas na área do Mercado (ponto “E”), que denotam esse investimento em dotar a cidade com melhores serviços e infraestrutura.

No final da década de 1920, o então governador do estado do Rio de Janeiro, Feliciano Sodré, idealista e um dos propulsores do movimento da “Renascença Fluminense” - nome pelo qual o período de pujança local ficou conhecido - levou a cabo a primeira grande intervenção urbana de Niterói. Por meio do aterro de uma área de 548.500 m² na enseada do bairro de São Lourenço (ponto “N” da Figura 41 e da Figura 43), foi construído o Porto de Niterói, inaugurado em 1929 (COSTA, 2010, p. 4), tornando-se uma opção ao Porto da cidade do Rio de Janeiro, reestruturado anteriormente. Além de propor um estilo de arruamento radial (Figura 44), que contrastava com o reticulado colonial do centro da cidade, o aterro da enseada de São Lourenço e a posterior construção do Porto de Niterói eram a materialização do discurso higienista e positivista em voga à época, possibilitando que a cidade se modernizasse e conseguisse elevar sua imagem “à altura do status que lhe cabe como capital do estado do Rio de Janeiro” (ibid., p. 4).

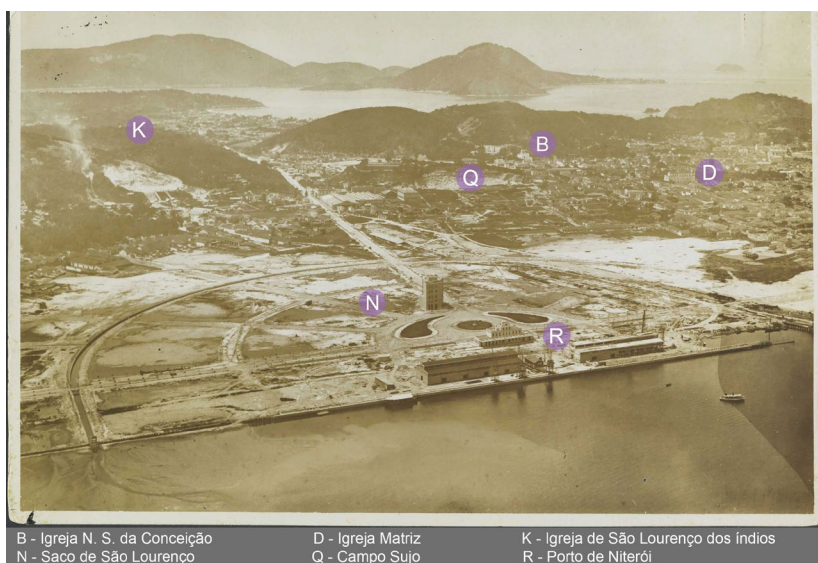
Outra obra realizada por Feliciano Sodré foi a urbanização do “Campo Sujo” (ponto “Q” da Figura 43) que viria ser a Praça da República, marco cívico que abrigaria o governo estadual fluminense no final da década de 1920 (SOARES, 1992, p.97), sendo posteriormente motivo de disputas nas décadas de 1970 e 1980.

Figura 43 - Vista aérea da cidade, 1918



Fonte: Biblioteca Nacional Digital, [icon628269]. Autor: Jorge Kifuri, 1918.
Adaptação do autor, 2021.

Figura 44 - Obras do Porto de São Lourenço, 1930



Fonte: Biblioteca Nacional Digital, [icon1388799]. Autor: S. H. Holland, 1930.

A década posterior seria marcada pelo governo de Getúlio Vargas, que em 1937 instaura a ditadura do Estado Novo e nomeia Ernani Amaral Peixoto, seu futuro genro, como interventor do estado do Rio de Janeiro. Inspirando-se no exemplo do Rio de Janeiro e seus sucessivos aterramentos e remodelações na área central, foi referendada pelo Decreto Federal nº 2.441 de 23/07/1940, a autorização para a Prefeitura realizar um Plano de Urbanização e Remodelação da Cidade de Niterói, prevendo o aterramento da área central, compreendida entre a Ponta da Armação e a praia das Flechas (COSTA, 2020, p.1785). Esse aterramento era cogitado desde o fim da década de 1910, com o objetivo de estender as áreas passíveis de ocupação na região central, porém somente na década de 1970 foi considerado “concluído”. Por outro lado, houve a execução da primeira parte da Avenida Amaral Peixoto em 1942, “rasgando” o tecido reticulado da Praia Grande para a construção de uma ampla avenida (Figuras 45 e 48), espelhando a Avenida Presidente Vargas⁵⁰, inaugurada em 1944, do outro lado da Baía, (Figuras 46, 47 e 49).

Figura 45 - Vista parcial da abertura da avenida Amaral Peixoto, 1942



Fonte: Acervo FGV CPDOC. Arquivo Alzira Vargas do Amaral Peixoto, 1942.

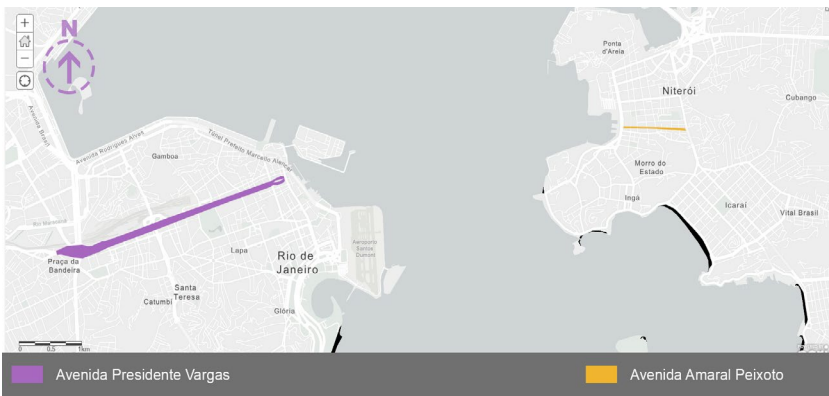
50 Apesar de inaugurada em 1944, a abertura da Avenida Presidente Vargas já constava no Plano Agache (1927-1930) para o Centro da cidade do Rio de Janeiro, e os seus primeiros projetos de alinhamento aprovados datam de 1938, corroborando com a ideia de espelhamento em relação à então capital federal.

Figura 46 - Abertura da Avenida Presidente Vargas, 1944



Fonte: Coleção Aguinaldo Silva. Reprodução no livro “Rio de Janeiro 1930-1960 - Uma Crônica Fotográfica” de George Ermakoff. Rio de Janeiro: G. Ermakoff Casa Editorial, 2008.

Figura 47 - Avenida Presidente Vargas x Avenida Amaral Peixoto



Mapa atual das Avenidas Presidente Vargas (Rio de Janeiro) e Amaral Peixoto (Niterói).

Fonte: Elaboração própria, com base em mapa do ARCGIS (ESRI), 2022.

Figura 48 - Avenidas Presidente Vargas e Amaral Peixoto parcialmente edificadas



À esquerda: Avenida Presidente Vargas. Fonte: Acervo do Fotógrafo Milan. Reprodução no livro “Rio de Janeiro 1930-1960 - Uma Crônica Fotográfica” de George Ermakoff. Rio de Janeiro: G. Ermakoff Casa Editorial, 2008.

À direita: Avenida Amaral Peixoto. Fonte: O Cruzeiro, 1967.

Cobrindo os discursos de inauguração dos dois primeiros trechos da Avenida Amaral Peixoto, realizados dentro das comemorações do aniversário da cidade em 20/11/1942, o jornal *Correio da Manhã* destacou de forma positiva o caráter higienista da ação, indo ao encontro da imagem que Niterói buscava transparecer:

“(...) Depois de várias demarches, surgiu a ideia de localizar a nova avenida entre as ruas da Conceição e Coronel Gomes Machado, o que afinal foi decidido e que, sobre ser mais econômico, veio higienizar o centro urbano, fazendo desaparecer fundos infectos de terreno e velhos pardieiros, alguns dos quais ainda à vista” (INAUGURADA, 1942, p.1).

Embora se operassem transformações significativas em seu território, incluindo a retomada do Distrito de Itaipu (decreto-lei estadual nº 1056 - 31/12/43), a capitalidade continuava em disputa, se acirrando na gestão do interventor:

“(...) é bem verdade que, na primeira fase do governo Amaral Peixoto, o norte fluminense - e, em especial, o município de Campos - desempenhou funções importantes como eixo político do estado. No final do Estado Novo, especialmente na fase de organização partidária, o norte fluminense ocupava posição privilegiada no jogo político estadual, constituindo-se os políticos campistas a base de apoio principal do Partido Social Democrático (PSD), agremiação desenvolvida pelo interventor, o que criava limites para a afirmação de Niterói e acirrava a competição intra-regional” (FERREIRA, 1997, p.94).

Em 1945, o Estado Novo se encerra e um novo regime democrático se instaura, ainda que os prefeitos das capitais persistissem sendo nomeados pelos governadores.

Neste momento, tanto o Rio de Janeiro quanto Niterói viam um acelerado crescimento habitacional. A capital fluminense chegou à marca de 186.309 moradores em 1950, número que foi ampliado em 100.000 desde 1920, (AZEVEDO; REZENDE; COSTA, 2010, p.177). Espacialmente, a cidade se expandia para as periferias, principalmente para a Região Oceânica, por meio de grandes loteamentos incentivados pela transformação da natureza rural para urbana das glebas (ibid., p. 177). Paralelamente, a zona central (Figura 49) e alguns bairros da zona sul como Icaraí (Figura 50) começaram a ser adensados com a construção de edifícios multifamiliares e comerciais, criando as bases para a consolidação do caráter multifuncional dessas áreas nas décadas seguintes.

Figura 49 - Esquina da rua da Conceição e Av. Rio Branco, Centro de Niterói (1957)



Aspecto parcial do centro de Niterói (RJ). Fonte: Biblioteca IBGE. Fotografia: Geiger, Pedro Pinchas, 1923-; Jablonsky, Tibor, 1957⁵¹

Figura 50 - Praia de Icaraí, década de 1950



Icaraí, década de 1950. Fonte: O Globo, Acervo Fundação de Arte de Niterói. Fotografia: Manoel Fonseca.

51 Disponível em: <<https://biblioteca.ibge.gov.br/index.php/biblioteca-catalogo?view=detalhes&id=417988>> Acesso em: 27/05/2022.

A década de 1950 também foi caracterizada como uma época de modernização e melhorias de infraestrutura, com a chegada dos ônibus elétricos (“trolley-bus”) em 1953, a retomada da construção do aterro da área central e obras de saneamento básico. Todavia, a ação do Estado não era igualitária, e somada à questão da valorização do solo, principalmente nas regiões litorâneas, as desigualdades socioespaciais se tornavam cada vez mais evidentes com o crescimento das favelas, tal como Abreu (2006 [1987]) descreve o Rio de Janeiro à época:

“(...) a nível da metrópole carioca, esse processo de concentração de renda adquiriu também uma dimensão nitidamente espacial, pois a separação das classes sociais no espaço já era um fato concreto. Tal separação, entretanto, havia sido ofuscada pelo aparecimento das favelas na área nobre da cidade” (p. 118).

Do ponto de vista da capitalidade, “a plena consolidação de Niterói como centro político fluminense só se concretizou nos anos 50, a partir do segundo governo Amaral Peixoto” (FERREIRA, 1997, p. 95), com a centralização política na cidade organizada pelo governador eleito. A eleição de Roberto Silveira, que possuía suas bases eleitorais na capital fluminense, para governador do estado do Rio de Janeiro em 1958, serviu como um reforço para essa manutenção do *status* de capital, e compôs um fator importante para o desenvolvimento da cidade, ainda que sua trajetória tenha sido interrompida de forma trágica em 1961⁵². No ano seguinte à sua eleição, Niterói viveu um momento de intenso levante popular, conhecido como a “Revolta das Barcas”, resultado de décadas de descontentamento com o serviço de transbordo marítimo na Baía de Guanabara, frequentemente noticiado nos jornais, e que envolvia uma teia complexa de agentes privados e públicos, com diferentes interesses políticos e econômicos. Pés-simas condições de serviço, frequentes aumentos nas tarifas e a existência de um monopólio eram queixas corriqueiras dos usuários, e o momento político de grande influência do traba-

52 Roberto Silveira morreu no dia 28/02/1961, vítima dos ferimentos causados por um acidente de helicóptero ao sobrevoar a cidade de Petrópolis (RJ).

lhismo na figura do governador (filiado ao Partido Trabalhista Brasileiro) que corroborava com as críticas feitas ao Grupo Carreteiro (prestador dos serviços aquaviários) em conjunto com o fortalecimento das associações sindicais foram condições que explicam o acontecimento. O considerado estopim para a revolta do dia 22/05/1959 foi a greve dos marítimos, que conforme Silveira (2015), foi “deflagrada nos primeiros minutos daquele dia, pois o Grupo Carreteiro, que reunia as duas concessionárias do serviço na época, se recusara a pagar integralmente a quinzena devida a seus empregados”. Os atrasos em escala maior do que o de costume aumentaram a aglomeração na estação do Centro de Niterói, e o trato rude dos fuzileiros navais convocados para auxiliar na operação do transporte elevaram a insatisfação que culminou no “quebra-quebra” generalizado:

“(...) bastou um dos usuários atirar uma pedra contra a estação para a confusão começar. Os fuzileiros navais chegaram a atirar para o alto, mas a multidão não se intimidou e avançou sobre eles, que bateram em retirada. A estação das barcas foi completamente depredada e incendiada, como também diversas embarcações e vários estabelecimentos comerciais, e os revoltosos, não satisfeitos, avançaram em direção às residências da família Carreteiro [*responsável pelo gerenciamento do transporte aquaviário*], que conseguiu fugir a tempo. As duas casas, na Alameda São Boaventura, no Fonseca, foram saqueadas e incendiadas, e a confusão só terminou com o envio de tropas do Exército à então capital do Estado do Rio, governado por Roberto Silveira” (SILVEIRA, 2015).

O levante popular “se manteve por todo o dia, espalhando-se para outros pontos da cidade e ocasionando muito mais incêndios, saques ferimentos e destruição” (NUNES, 2000, p.21). As forças militares locais revidaram, porém não conseguiram conter a agitação de maneira rápida, resultando na ocupação da cidade pelo Exército, conforme manchete do Jornal do Brasil de 23/05/1959 (Figura 51).

Niterói se tornou destaque nacional por conta do nível de violência observado no levante, sobrando críticas ao governador,

ao governo federal e à Marinha pela condução da situação. O Editorial do jornal do Brasil do dia 23/05/1959 é claro ao culpar os responsáveis:

“O aspecto mais grave dos acontecimentos em Niterói é o de que a responsabilidade, indireta e direta, pela desordem cabe, principalmente, às autoridades federais e estaduais encarregadas de manter a ordem. O Governo Federal com sua política econômica feita de artifícios, não consegue enfrentar e resolver, eficazmente, os problemas que surgem, fazendo com que se avolumem e se tornem, cada dia, de mais difícil trato. (...) Mas aos governantes atuais não atraem os ônus do exercício do poder. Falta-lhes, como a esse pobre Sr. Roberto Silveira, o senso da ordem, cuja manutenção é a primeira obrigação de todo governante. O Governador do Estado do Rio comportou-se, de fato, como um aprendiz de demagogo, despido de atributos para o cargo que exerce” (DESORDEM, 1959, p.2).

Figura 51 - o dia seguinte à “Revolta das Barcas”



Fonte: Hemeroteca Digital da Biblioteca Nacional.
Acervo Jornal do Brasil, 23 mai. 1959.

Desta maneira, Niterói começa a década de 1960 sob forte pressão política, considerando as consequências de uma revolta popular com vieses trabalhistas em plena Guerra Fria, além dos efeitos práticos decorrentes do levante popular local, como a encampação do serviço aquaviário na Baía de Guanabara e a intervenção militar para evitar novos distúrbios. Adiciona-se isto aos problemas já existentes na cidade, como a falta de uma infraestrutura urbana robusta que suportasse a acelerada urbanização e a pressão por certos setores que queriam minar sua capitalidade.

Ressalta-se também o contexto político e econômico nacional, com a alta da inflação, o impulso industrial e rodoviário incentivado e a construção de Brasília como um símbolo de um novo país, com reflexos diretos na discussão sobre a relação entre as cidades do Rio de Janeiro e Niterói. Assim, de forma resumida, estes e outros fatores foram determinantes para as imagens que se tornaram mais preponderantes na(s) Niterói(s) das décadas seguintes, que foram propostas na linha do tempo imagética apresentada na Introdução (Figura 3) e são debatidas e aprofundadas no capítulo a seguir.

Essa discussão, realizada à luz dos conceitos e metodologias propostas nos capítulos 01 e 02, em especial os esquemas das Figuras 20 e 21 - criados a partir do estudo de autores como Cataldi, Marx e Popper – buscam compreender as imagens que se destacaram no recorte histórico abordado (1964-1996) em Niterói, constituindo-se como um estudo de caso do método criado nesta dissertação, e passível de ser reproduzido para outras cidades.

Niterói concreta x Niterói abstrata – um estudo de caso

A análise urbana de uma cidade pode ser embasada em inúmeros referenciais teóricos, que se apoiam em variados campos de pesquisa; a complexidade de sua composição decorre de séculos de acúmulos de camadas, tecidas no cotidiano pelos diversos agentes que a constroem, alinhando-se com o conceito de “palimpsesto” definido por Conzen (2004 [1977], p.51) e corroborado por Panerai quando cita as marcas que cada época deposita na cidade, conforme discutido no capítulo 02.

Ao se falar de “camadas”, mescla-se, naturalmente, aspectos tangíveis e intangíveis, cuja indissociabilidade é característica dos produtos de construção humana. Portanto, as “marcas” descritas por Panerai podem ser interpretadas como edifícios, objetos, transformações físicas, mas também como os aspectos culturais e identitários conforme entendimento de Geertz, traduzidos por meio de costumes e ideologias, de maneira que ambos os tipos de camadas se retroalimentem.

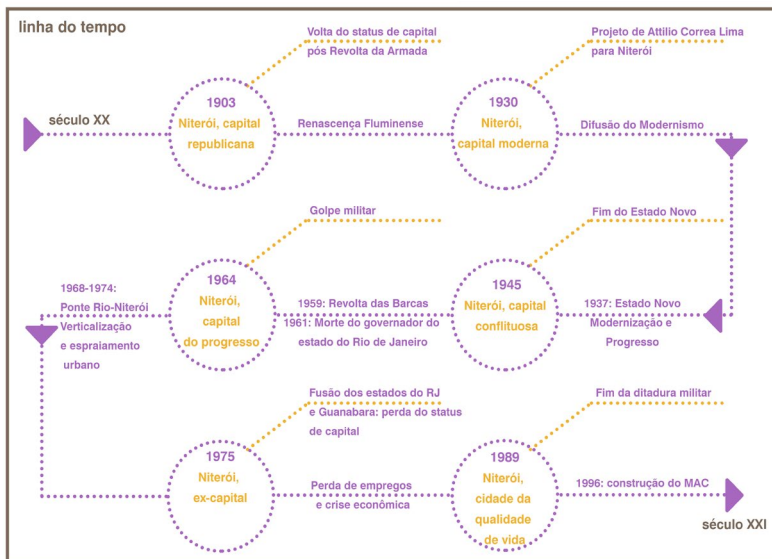
No campo da morfologia urbana, os italianos, como Mura-tori e Caniggia, são exemplos de especialistas que trazem essa reflexão para o estudo da cidade, entendendo-a como fruto da relação homem-espço em suas amplas dinâmicas. Cataldi, contudo, vai além, incluindo a dualidade entre “mente x realidade” na discussão do ambiente antrópico. Complementando esse ponto de vista, a dissertação congrega o trabalho de outras referências nos campos da Filosofia, da Arquitetura e da História Urbana para organizar um método próprio de análise para Niterói, a fim de se aprofundar nos processos de transformação urbana que dão suporte à criação das imagens da cidade na segunda metade do século XX.

A partir de estudos preliminares, em conjunto com o aprofundamento possibilitado pela dissertação, criou-se uma linha do tempo imagética do século XX (Figura 52), já abordada na In-

rodução, mas recolocada neste capítulo a fim de complementar as discussões acerca da cidade de Niterói, em especial as três imagens consideradas de maior destaque:

- “Niterói, capital do progresso” – a instalação do regime militar impulsiona a criação de grandes obras como a Ponte Rio-Niterói (lei nº 5.512 de 17 de outubro de 1968), gerando grandes consequências demográficas e espaciais.
- “Niterói, ex-capital” - a cidade em busca de uma nova identidade devido a perda da capitalidade com a fusão dos estados do Rio de Janeiro e da Guanabara.
- “Niterói, cidade da qualidade de vida”: a cidade que constrói um discurso de qualidade de vida, culminando na construção de um símbolo arquitetônico criado pelo arquiteto Oscar Niemeyer, que moldará a imagem da cidade a partir de então.

Figura 52 - Ilustração esquemática sobre a linha do tempo criada para verificação das imagens mais relevantes de Niterói no século XX



Fonte: Elaboração própria, 2021.

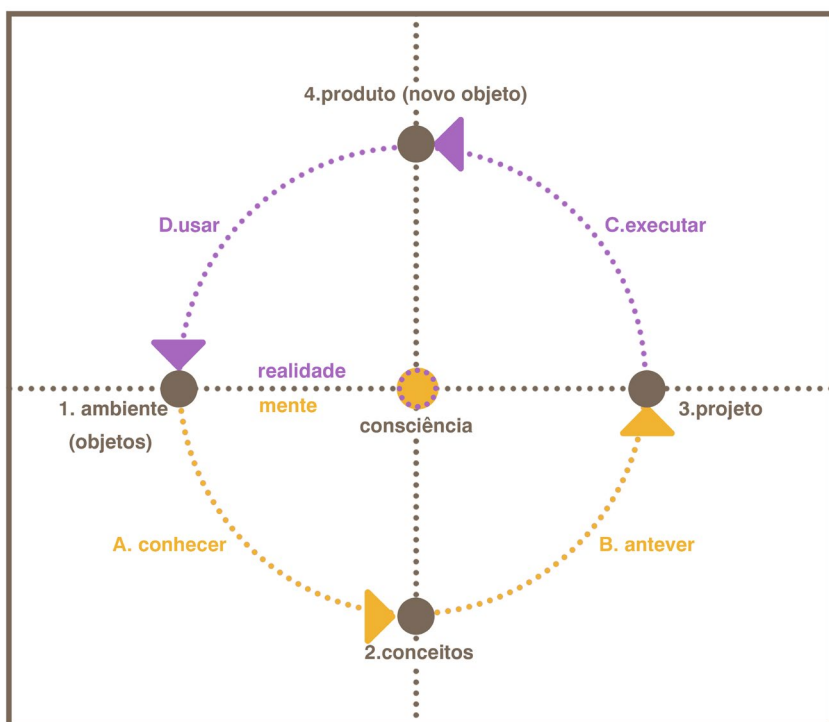
O objetivo de iniciar a análise do recorte temporal escolhido a partir de uma linha do tempo mais ampla, baliza-se na visão de Kostof (1991) da cidade como um produto histórico, em que se coloca como necessário o entendimento de sua historicidade para análise de um período específico.

A metodologia proposta para o capítulo é a tentativa de relacionar o ciclo proposto pela Figura 53 (discutida no capítulo 02) com a pesquisa empírica para cada umas imagens elencadas acima, a partir dos seguintes passos:

- caracterização da “cidade real” no início do período, por meio da pesquisa em periódicos, documentos institucionais e breves análises morfológicas do espaço;
- entendimento do “conceito” com base na pesquisa das principais correntes urbanísticas, arquitetônicas e sociais à época que mais influenciavam a região, por meio de livros e trabalhos acadêmicos;
- descrição dos “projetos” que seriam o cerne do período proposto; analisa-se como foram idealizados, a influência dos agentes em sua proposição, a imagem que buscavam consolidar, a percepção das pessoas a seu respeito e os impactos urbanísticos previstos, combinando diversas fontes, mas principalmente através dos periódicos, que, em geral, mesclam posições políticas, técnicas e pessoais, de maneira a responder qual “cidade pensada” estaria envolvida neste projeto;
- verificação de sua implantação: se foi realizado, o quanto foi feito, diferenças para a ideia inicial, opiniões durante sua execução, projetos paralelos que estavam sendo executados, atuação dos agentes para sua aceleração ou paralisação;
- análise de seu impacto morfológico e imagético na “cidade real”, sua compatibilização com a “cidade pensada” e apuração se a imagem considerada “preponderante” realmente era a mais relevante e, caso não, qual seria;

No estudo destes ciclos se analisam de maneira prática os fenômenos da abstração e da concretização envolvidos nos processos, considerando a dinamicidade da cidade e a pluralidade de pensamentos, correntes, opiniões, a fim de discutir as relações entre transformações urbanas e as imagens da cidade. Espera-se que a linha do tempo se mostre como uma forma de sistematizar as transformações urbanas de Niterói, servindo como uma proposta de uma nova maneira de leitura da cidade, possuindo potencial para ser replicada em outros contextos de análise.

Figura 53 - o método a ser utilizado na análise das imagens



Adaptado de: CATALDI, 2018, p. 71. Fonte: elaboração própria, 2021.

4.1. Niterói e a década de 1960

Considerando o estudo do “ambiente” da “cidade real” a fim de se entender as imagens construídas no imaginário local, cabe tecer considerações em relação a década de 1960 em Niterói, que

começou de maneira agitada com a Revolta das Barcas de 1959, e com a transferência da capital federal do Rio de Janeiro para Brasília em 1960 (lei nº 3.752, de 14 de abril de 1960⁵³). Esta mudança fez com que o governo de Juscelino Kubitschek (1956-1961) criasse mais um estado, o da Guanabara, no território do antigo Distrito Federal, com o objetivo de diminuir as perdas econômicas e políticas para a cidade do Rio de Janeiro, afastando (temporariamente) a ideia de uma “fusão” aventada por alguns políticos cariocas, “que permitia à cidade-estado o recebimento das transferências e a arrecadação de impostos estaduais” (AZEVEDO, REZENDE, COSTA, 2010, p. 178). Esta solução, porém, não era unanimidade, principalmente entre os políticos do partido UDN (União Democrática Nacional) de viés direitista, que propunham a fusão entre o Distrito Federal e o estado do Rio, retirando de Niterói a sede do novo estado (FERREIRA, 1997, p.96).

Em 1959, ocorre a posse do governador do estado, Roberto Silveira do PTB (Partido Trabalhista Brasileiro), de esquerda, fortalecendo “politicamente Niterói como centro de um projeto estadual de repercussões nacionais” (AZEVEDO, REZENDE, COSTA, 2010 p.178). Segundo FERREIRA,

“a efetivação da transferência da capital para Brasília, a criação do estado da Guanabara em 1960 e a ascensão do PTB no estado do Rio com a eleição de Roberto Silveira para o governo do estado em 1958, que detinha suas bases políticas em Niterói e na Baixada Fluminense, pareciam garantir, de forma duradoura, o estatuto de Niterói como centro político do estado” (1997, p.96).

Outro movimento que demonstrava o impulso de Niterói regionalmente se deu com a criação da UFERJ – Universidade Federal do Estado do Rio de Janeiro (atual UFF – Universidade Federal Fluminense) por meio da lei nº 3.848 de 18 de dezembro de 1960 (COSTA, 2020, p.1783), possibilitando sua entrada no rol das capitais que eram sede das prestigiadas universidades federais. Contudo, a morte trágica do governador e o *impeachment* do pre-

53 Disponível em: <https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/LEIS/1950-1969/L3752.htm>. Acesso em: 24/04/2022.

feito Wilson Oliveira em 1961, por conta de “crises políticas e econômicas incontornáveis” (SOARES, 1992, p.150), fomentaram uma percepção de estado caótico na cidade, que foi ainda mais elevada com o incêndio do Gran Circus Norte Americano em 17 de dezembro do mesmo ano. Esta tragédia é considerada a pior da cidade de Niterói, em que mais de 500 pessoas vieram a óbito, dentre elas várias crianças, repercutindo internacionalmente (Figura 54).

Figura 54 - Manchete do Jornal do Brasil repercutindo a tragédia do incêndio do Gran Circus Norte-Americano em 1961



Fonte: Hemeroteca Digital da Biblioteca Nacional. Acervo Jornal do Brasil, 19 dez. 1961.⁵⁴

Se localmente a cidade passava por eventos traumáticos, do ponto de vista nacional a situação política e econômica também era turbulenta, com a renúncia do presidente Jânio Quadros em 1961 e a tentativa de golpe para impedir a posse de João Goulart, servindo como prenúncio da intervenção militar de 1964. A inflação passou de 30,5% em 1960 para 92,5% em 1964 (MUNHOZ, 1997, p. 61 apud IBGE, 1990, p. 118 e 177), enquanto o crescimento do PIB foi de 9,4% (1960) a 3,6% (1964), chegando a 0,6% em 1963 (GAZETA DO POVO, 2021 apud BANCO CENTRAL). Essa conjuntura afetava os municípios de maneira ainda mais penosa, pois eram frequentemente dependentes de recursos estaduais e federais, dada a sua restrita autonomia.

54 Disponível em: <http://memoria.bn.br/DocReader/030015_08/24616>
Acesso em: 24/04/2022.

Complementando a análise da “cidade real”, neste período de 1961 a 1964 Niterói teve dois prefeitos, Dalmo Oberlander e Silvio Picanço, sendo o último obrigado a renunciar com a instalação do regime militar. Ambos tiveram dificuldades financeiras em seus mandatos, porém destaca-se o apoio a obras executadas pelo Governo do estado, como ampliação de ruas e das infraestruturas de saneamento e iluminação pública, ainda que aquém do necessário para suportar o crescimento urbano observado.

Entre as décadas de 1920 e 1960, Niterói tem sua população triplicada, indo de 82.000 habitantes para quase 246.000 habitantes e quadruplicando na década de 1970 (WEHRS, 1984, p.116). Com este crescimento, outras atividades se desenvolveram, como comércio, serviço e indústrias. Segundo WEHRS,

“(...) em poucos anos ruas antes exclusivamente residenciais tiveram derrubados seus prédios, destruídos seus jardins e pomares, e substituídos por edifícios de apartamentos, com instalações comerciais no andar térreo. Isso ocorreu em toda a cidade, tanto no Centro como nos bairros e, em Icaraí, a Rua Coronel Moreira César⁵⁵ é o melhor exemplo do que afirmamos” (ibid., p. 118).

Este crescimento observado em Niterói nas décadas de 1950 e 1960, segundo Salandía (2001), ocorreu de maneira similar ao observado na cidade do Rio de Janeiro, e foi permitido pelas normas de uso e ocupação do solo que atendiam “às mudanças do perfil da demanda do mercado imobiliário, que optara pela verticalização, seguindo o modelo que se implantava em Copacabana, e que se tornara um paradigma urbanístico” (p. 50). Essa verticalização ocorreu na região central e arredores, em especial em direção ao litoral sul, nos bairros de Icaraí, Ingá e Boa Viagem, semelhante à então capital federal. Este paralelo também era propagado pelo mercado imobiliário (Figura 55), ainda que em áreas recentemente loteadas como o bairro de São Francisco⁵⁶ (também à direção sul).

55 O nome da rua foi alterado em 2021 para rua Ator Paulo Gustavo.

56 O atual bairro de São Francisco era chamado de “Saco de São Francisco”, conforme pode ser visto na Figura 55.

Figura 55 - Venda de lotes no bairro de São Francisco em Niterói, 1953



Fonte: Hemeroteca Digital da Biblioteca Nacional. Acervo Correio da Manhã, 25 out. 1953⁵⁷

Estes novos edifícios refletiam os avanços tecnológicos na construção, principalmente a difusão do concreto armado, ao mesmo tempo em que sua associação ao “progresso” aumentava sua aceitação entre as classes médias e altas:

“O fato de os primeiros edifícios de apartamentos terem surgido nas áreas nobres e modernas da cidade [do Rio de Janeiro] (...) e o fato de estarem associados a certas práticas sociais próprias das classes médias e altas explicam, pelo menos em parte, a sua aceitação” (VAZ, 2002, p.85).

A respeito da linguagem arquitetônica adotada, percebe-se um atendimento aos cânones formais regidos pelos cinco pontos descritos pelo arquiteto Le Corbusier⁵⁸, guiando

57 Disponível em: < http://memoria.bn.br/DocReader/089842_06/31096 >
Acesso em: 24/04/2022.

58 “Em 1926, Le Corbusier formula os cinco pontos que se tornariam os fundamentos para a arquitetura moderna. Concretizados em 1929 no

conceitualmente os projetos criados. Na análise, por exemplo, de um informe publicitário (Figura 56) de 1961, é clara a linguagem arquitetônica modernista do edifício, inclusive sendo ressaltados o uso de pilotis, a presença de jardins e a valorização da amplitude dos espaços. Destaca-se também a proximidade do bairro de Icaraí com o mar, onde uma criança poderia “crescer saudável” – um “lugar privilegiado”.

Quanto a Icaraí, cabe destacar seu papel simbólico para a cidade, para além do bairro que capitaneava os anseios da classe média das décadas de 1960 e 1970, de maneira semelhante à Copacabana em décadas anteriores. Além de reunir uma “belíssima paisagem”, uma “praia famosa e convidativa” e “facilidade de transporte” conforme anúncio a seguir, Icaraí havia se tornado a referência social da cidade, com atividades de consumo e lazer, e por sediar monumentos e edificações de referência, como a Pedra de Itapuca⁵⁹ (Figura 57) e um icônico trampolim em suas águas. Construído em 1937 (Figura 58) e demolido em 1964 (Figura 59) por insegurança estrutural, ele representou o auge da própria praia, vitimada posteriormente pela má fama de poluição que toda a Baía de Guanabara adquiriu, e contribuindo com a perda de mais um símbolo da própria cidade, visto que sua existência marcou gerações de frequentadores.

emblemático projeto da Villa Savoye, os atributos apresentados por Corbusier — pilotis, planta livre, fachada livre, janelas em fita e terraço jardim.” Disponível em: <<https://www.archdaily.com.br/br/947780/os-5-pontos-da-arquitetura-moderna-e-suas-aplicacoes-em-projetos-contemporaneos>>. Acesso em: 26/04/2022.

59 A Pedra de Itapuca é uma formação rochosa que se localiza entre a Praia de Icaraí, no bairro de Icaraí e Praia das Flechas, no bairro do Ingá, na cidade de Niterói. A Pedra é um dos símbolos da cidade, fazendo parte do brasão do município. Foi tombada em 1985 pelo Instituto Estadual do Patrimônio Cultural (INEPAC).

Figura 56 - Anúncio publicitário de edifício residencial em Icaraí, 1961

porque ICARAI?

...porque eu sou criança feliz,
junto ao mar...

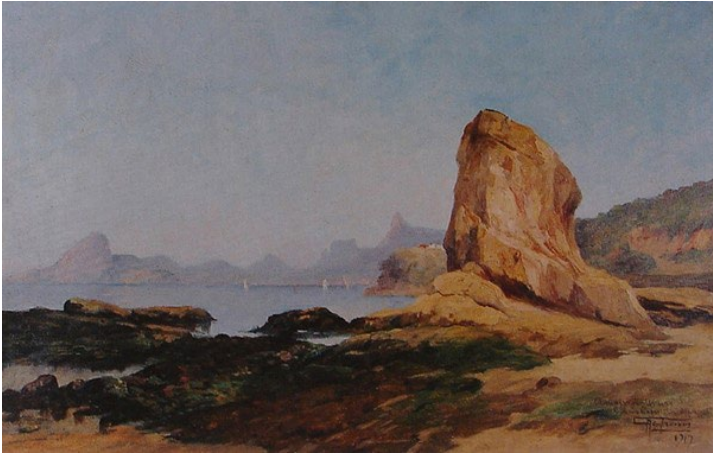
Sim, todos concordam que Icaraí é um lugar privilegiado. Ideal para viver. Completo. Reunindo a belíssima paisagem a praia famosa e convidativa, facilidade de transporte, não esquecendo como é perto do centro de Niterói, onde tudo está a mão. Ora, imagine desfrutar de tudo isto morando no melhor, num edifício onde o conforto e a estética se identificam perfeitamente com o local. Um edifício assim como o ANDARA, onde os apartamentos, por exemplo, do bloco A, luxuosíssimos, dão frente para a praia, sendo apenas 2 por andar. Apartamentos amplos, arejados, com 1 quarto, sendo um duplo, com armários embutidos, sala, living, copa e cozinha, área, banheiro completo e toilette social, dependências para empregados. Material de primeira qualidade em 160 m² de área construída. Ou então no bloco B, com apartamentos menores mas também de muita categoria, com sala, 2 quartos com armário embutido, banheiro completo, cozinha, dependência para empregados e área de serviço. Uma beleza de edifício, sobre pilotis, com playground, parque de estacionamento, 2 elevadores em cada bloco e jardins. Se você vir as plantas e as perspectivas vai ficar impressionado e mais ainda quando conhecer as condições de venda, que não são para serem rejeitadas. Ai, então, você mesmo responderá Porque ICARAI...

parcelados
financiados.

Fonte: Hemeroteca Digital da Biblioteca Nacional. Acervo Correio da Manhã, 02 jul. 1961.⁶⁰

60 Disponível em: <http://memoria.bn.br/DocReader/089842_07/20037>
Acesso em: 24/04/2022.

Figura 57 - Vista da Pedra de Itapuca, Icaraí, 1917



Pintura de Antônio Parreiras. Fonte: Coleção Jorge Roberto Silveira. SILVEIRA, 2002.

Figura 58 - O trampolim da praia de Icaraí no ano de sua inauguração, 1937



Fonte: Acervo O Globo.⁶¹

⁶¹ Disponível em: <<https://acervo.oglobo.globo.com/incoming/praia-de-icarai-niteroi-21682388>> Acesso em 31/05/2022

Figura 59 - Explosão do Trampolim da praia de Icaraí, 1964



Fonte: Arquivo Nacional. Fotografia: Manuel da Paixão Coutinho da Fonseca, 1964 [BR RJANRIO 02.0.FOT.519]⁶²

Segundo Salandía, “a partir dos anos sessenta, a normatização absorveu a influência do urbanismo modernista, pelo menos no referente à introdução de um zoneamento das funções da cidade” (2001, p. 50). Essa influência, cujo símbolo máximo era Brasília, se tornou um paradigma para os espaços urbanos brasileiros. Tal como a setorização dos espaços, a cidade funcional priorizava a rapidez dos deslocamentos por meio do automóvel individual, privilegiado à época no Brasil por questões econômicas que visavam estimular a industrialização nacional.

O rodoviarismo fomentou a abertura de grandes vias intraurbanas, como por exemplo, as vias expressas do Aterro do Flamengo no Rio de Janeiro, de modo semelhante ao realizado no Plano Piloto em Brasília. Em Niterói, essa proposta moldaria a ocupação das áreas de expansão, principalmente as áreas mais afastadas do litoral da Baía de Guanabara, como as regiões de Pendotiba e a Região Oceânica. Segundo Salandía, isto atendia aos

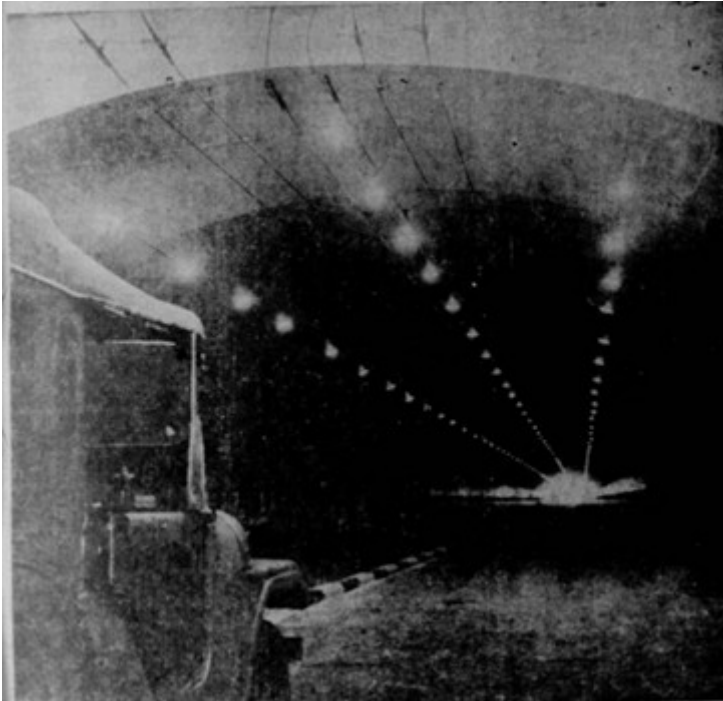
“(...) interesses do mercado imobiliário, que buscava novas áreas de atuação, ou das elites, que queriam ver seus locais de moradia preservados nas suas características de baixa

62 Disponível em: <https://sian.an.gov.br/sianex/consulta/Pesquisa_Livre_Painel_Resultado.asp?v_CodReferencia_id=100141&v_aba=1> Acesso em: 27/05/2022.

densidade e de uso exclusivamente residencial unifamiliar” (2001, p. 50).

Para tornar estes conceitos em realidade, fazia-se necessário, tal como na cidade do Rio de Janeiro, vencer as dificuldades impostas pela geografia acidentada, por meio de túneis, viadutos e aterros. Em 1961, foi inaugurado o primeiro túnel de Niterói (Figuras 60 e 61), muito depois da ex-capital federal⁶³, permitindo uma nova ligação entre os bairros de Icaraí e São Francisco, na Zona Sul, para somar-se ao caminho existente na orla.

Figura 60 - Primeiro túnel da cidade ligava Icaraí a São Francisco



Fonte: Hemeroteca Digital da Biblioteca Nacional. Acervo O Fluminense, 03 ago. 1961.⁶⁴

63 O primeiro túnel da cidade do Rio de Janeiro foi inaugurado em 1887, ligando a Rua Barão de Petrópolis (Rio Comprido) à Rua Alice (bairro de Laranjeiras). Fonte: <<http://www.rio.rj.gov.br/dlstatic/10112/148014/DLFE-4266.pdf/tuneis.pdf>> Acesso em: 31/05/2022.

64 Disponível em: <http://memoria.bn.br/DocReader/DocReader.aspx?bib=100439_10&&pagfis=3383> Acesso em 27/04/2022.

Figura 61 - Mapa apresentando as ligações viárias entre os bairros de Icarai e São Francisco



Mapa atual dos bairros de Icarai e São Francisco. Fonte: Elaboração própria, com base em mapa do ARCGIS (ESRI), 2022.

Esse modelo de urbanização, contudo, se mostrava excludente e incapaz de fazer frente às imagens de progresso e inclusão as quais se buscava atrelar. Grande parte da população se encontrava marginalizada da dita “modernidade”, principalmente os moradores dos bairros e loteamentos periféricos e das favelas (Figura 62).

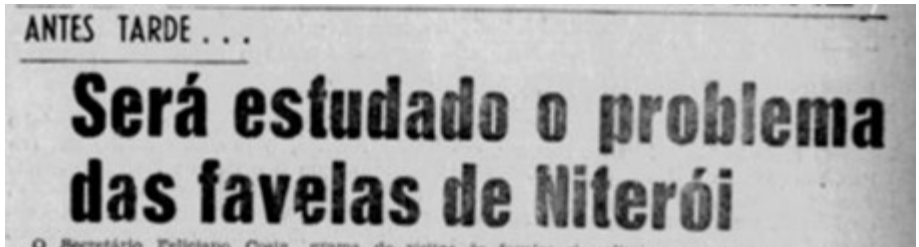
Figura 62 - Favela niteroiense, 1960



Favela localizada na Avenida Feliciano Sodré, Centro de Niterói. Fonte: Arquivo Nacional. Acervo Correio da Manhã, 19 mai. De 1960. [BR_RJANRIO_PH_0_FOT_01830_d0151de0193].

A capa, por exemplo, do Jornal O Fluminense de 09/11/1963 (Figura 63), deixava explícita a questão da falta de moradia e da ocupação dos morros pelas favelas na capital fluminense, sendo algo que deveria ser “eliminado” (NITERÓI, 1963, p.1).

Figura 63 - Sobre “o problema das favelas de Niterói”



Fonte: Hemeroteca Digital da Biblioteca Nacional.
Acervo O Fluminense, 09 nov. 1963.

E mesmo a parcela da população que possuía acesso às modernidades propiciadas pelo novo modelo de morar dos edifícios de apartamento ou pelas residências unifamiliares afastadas, sofriam os efeitos do crescimento sem amparo na infraestrutura, ou “problemas de favela” conforme reportagem do Correio da Manhã de 1960 (Figura 64). Ao retratar o “bairro elegante” de São Francisco que se adensava e via o preço do solo aumentar consideravelmente, questionava-se a falta do suporte de uma rede de água e esgoto e de uma rede viária condizente com o fluxo de veículos (dado que o túnel em obras “há mais de dez anos” ainda não havia sido inaugurado).

Figura 64 - São Francisco com “problemas de favela”



Fonte: Hemeroteca Digital da Biblioteca Nacional.
Acervo Correio da Manhã, 03 abr. 1960⁶⁵

Desta forma, pode se inferir pelo breve contexto discutido que se Niterói, por um lado, possuía um apelo imobiliário pela orla e por sua importância regional devido ao status de capital, por outro, enfrentava crises de ordem econômica, política e social pelo Estado não conseguir gerir as questões urbanas de forma efetiva, corroborando com a imagem de “cidade conflituosa” atribuída na linha do tempo (Figura 52). Em um documento institucional de 1979, se resumiu uma imagem que acompanhou Niterói na maior parte da década de 1960:

“Visite Niterói antes que acabe. Ou em Niterói, urubu voa de costas. Eram frases soltas entre os humoristas mais

65 Disponível em: <http://memoria.bn.br/DocReader/089842_07/3432> Acesso em: 27/04/2022.

famosos da década de 1960. Mesmo vivendo o esplendor de uma Capital do Estado, a cidade acumulou uma grande sequência de problemas urbanos e sociais. Sua infraestrutura sanitária foi projetada para atender a uma população de no máximo, 40 mil pessoas, segundo um boletim da antiga Companhia de Águas e Esgotos. A inexistência de um plano diretor para orientar seu crescimento fez disparar os loteamentos pelas periferias” (CODESAN, 1979, p.4).

Soma-se a isso a ocorrência do golpe militar em 31 de março de 1964, que determinou a renúncia dos chefes do poder Executivo municipal e estadual, além de mudanças de orientação política, que localmente estavam guinadas à esquerda, sendo contidas com o avanço militar. Este ponto crucial para a história do Brasil também repercutiu localmente de diferentes formas, de maneira a gerar um novo ciclo imagético na cidade de Niterói, que se via em pleno crescimento vertical, conforme notado pelo eixo da avenida Amaral Peixoto (indicado na Figura 65), correspondendo ao ideal de progresso de quando foi executada, ainda que a maior parte da região central ainda fosse horizontalizada.

Figura 65 - Panorama do Centro de Niterói, década de 1960

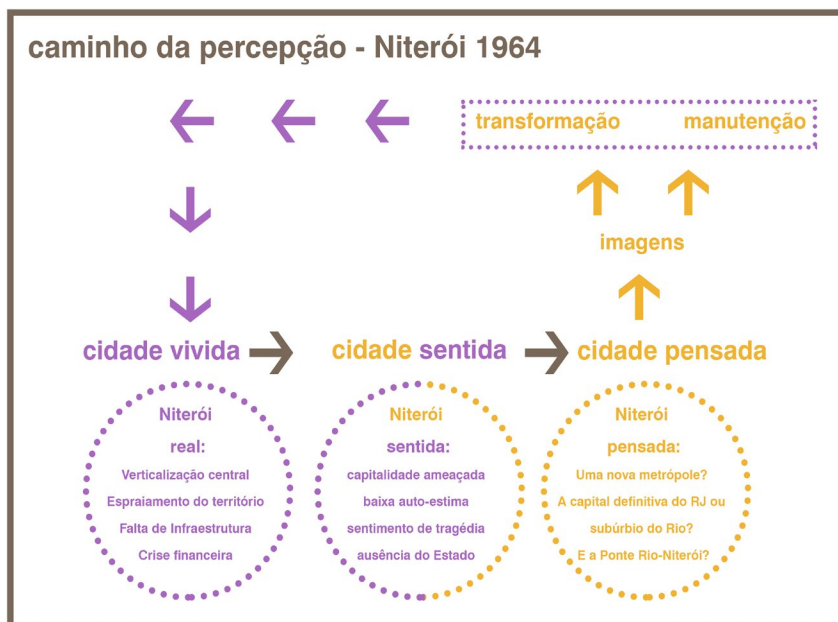


Vista aérea do centro da cidade de Niterói. Niterói, [196?]. 1 foto, P&B, 9 x 14 cm. CCM/F200. Fonte: Centro de Memória Fluminense – CMU/UFF

4.2. Niterói, a capital do progresso (1964-1975)

A partir das reflexões do tópico anterior, é possível analisar por meio do caminho da percepção (Figura 20), aspectos do “concreto real” da cidade, com seus movimentos de crescimento vertical e expansão, apoiados em um modelo urbanístico semelhante ao verificado no Rio de Janeiro, ao mesmo tempo, que se faz notar a “cidade sentida”, a Niterói onde “urubu voa de costas”, a cidade palco de tragédias e em estado de instabilidade política e social. A partir disso, projeta-se o “concreto pensado”, em que se buscam caminhos para se mitigar os problemas e fortalecer os pontos positivos da cidade, como ilustrado na Figura 66.

Figura 66 - O caminho da percepção: Niterói, 1964



Modelo relacionando conceitos dialéticos com o processo de transformação antropomórfica na cidade de Niterói. Fonte: elaboração própria, 2022

A cidade pensada vai ser influenciada por esse novo contexto brasileiro, que dentre várias características, impulsionou o movimento ufanista “Brasil Ame-o ou Deixe-o”, que além da propaganda institucional, deveria ter fundamentação concreta

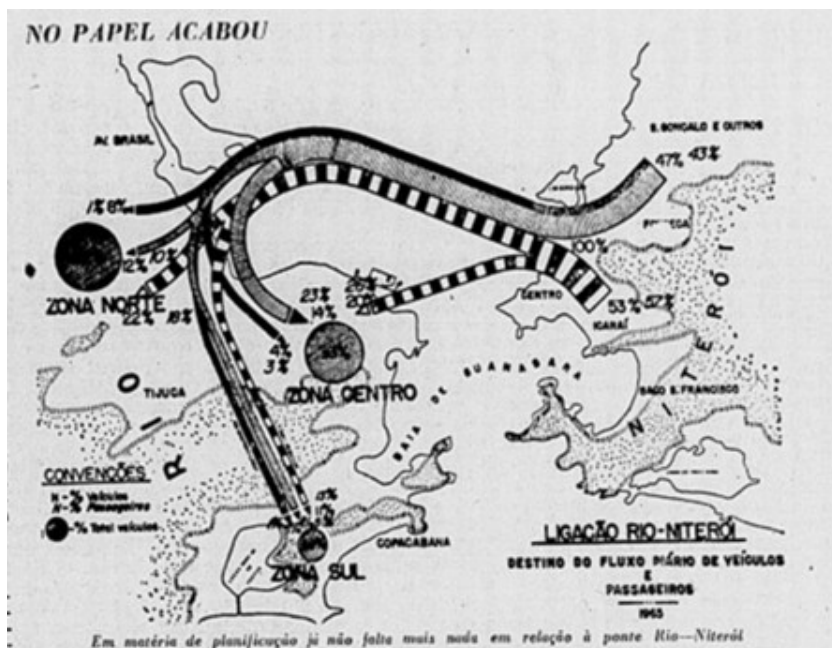
em grandes obras que representassem a pujança do País. Esse movimento foi decisivo para a aceleração da implantação de uma ligação física entre as cidades do Rio de Janeiro e Niterói, que já se vislumbrava desde o século XIX. Prova desta aceleração está contida em reportagem do Jornal do Brasil de 14/09/1965, em que se dizia que:

“O problema da ligação Rio-Niterói, que levou 13 anos de teorias e mais oito meses de estudos lentos, embora objetivos, poderá entrar agora em sua fase executiva, se o Ministro Juárez Távora [Ministro de Viação e Obras Públicas] aprovar hoje o relatório final do grupo de trabalho que estudou o assunto, durante o encontro que manterá com seus membros a partir das 15 horas. A reunião (...) se destina não somente a historiar todo o trabalho realizado desde fevereiro último, mas ainda – e sobretudo – justificar os motivos da escolha de uma ponte no traçado considerado mais longo da Baía de Guanabara” (JUAREZ, 1965, p. 15).

Em 1966, o mesmo jornal (Figura 67) afirmava que “em matéria de planificação já não falta mais nada em relação à Ponte Rio-Niterói” (PONTE, 1966, p.17) e que as obras durariam quatro anos, sendo esperada uma “explosão” no tráfego entre as duas cidades.

No entanto, sua execução ainda se tratava no campo da projeção, visto que a lei de aprovação de sua construção (nº 5.512) saiu apenas em 17/10/1968, prevendo sua finalização em 1971. Neste tempo de espera, a gestão de Emílio Abunahman (1964-1967) buscava construir uma “Nova Niterói” – mote que se repetiria em diversos momentos da história da cidade.

Figura 67 - diagrama presente no relatório da Comissão de estudo, 1966



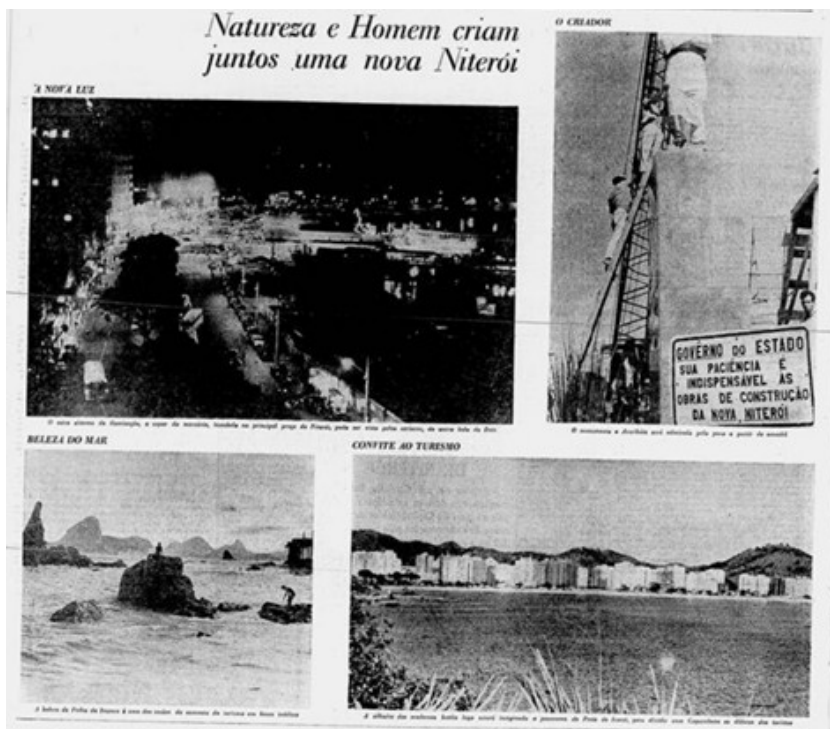
Fonte: Hemeroteca Digital da Biblioteca Nacional. Acervo Jornal do Brasil, 05 jun. 1966⁶⁶

Buscando prepará-la minimamente, ainda que a expectativa da Ponte fosse um sonho sem efetiva previsão, Abunhaman foi o primeiro prefeito da cidade a “elaborar um plano plurianual de objetivos e metas” (SOARES, 1992, p.155), além de promover junto ao governo do Estado obras viárias importantes como a conclusão da Avenida do Contorno⁶⁷ e a pavimentação de diversas ruas, incluindo acessos às praias. A Figura 68 é um exemplo do esforço municipal em dissipar a imagem negativa da cidade, por meio de uma “nova Niterói”, criada pela ação da Natureza e aprimorada pelo Homem.

66 Disponível em: <http://memoria.bn.br/DocReader/030015_08/85128> Acesso em: 28/04/2022.

67 Importante via na Zona Norte criada para fazer a ligação das áreas portuárias e ferroviárias de Niterói e São Gonçalo.

Figura 68 - Reportagem especial para o aniversário de 392 anos da cidade



Fonte: Hemeroteca Digital da Biblioteca Nacional.
Acervo Jornal do Brasil, 21 nov. 1965⁶⁸

As fotografias retratam o “esforço humano” de dotar esse “ambiente” de objetos que façam correspondência com essa imagem proposta da “Nova Niterói”, como a nova iluminação a vapor de mercúrio, o novo monumento a Arariboia e o incentivo à instalação de hotéis que dessem suporte ao turismo local.

O foco no planejamento urbano também pode ser exemplificado pela criação da CPDU – Comissão do Plano Diretor e Urbanismo – instalada em dezembro de 1964⁶⁹ e formada por

68 Disponível em: <http://memoria.bn.br/DocReader/030015_08/76931>
Acesso em: 28/04/2022.

69 Durante a entrevista o general afirma que a CPDU foi instalada em 12/12/1964, no entanto, outra edição do mesmo jornal afirma que ela foi instalada em 03/12/1964. Contudo, o decreto de criação só foi assinado em 14/01/1965, segundo edição do mesmo dia do jornal O Fluminense. Durante sua existência de pouco mais de uma década, a CPDU teve seu

técnicos do município e especialistas da área. A CPDU tinha como objetivo, segundo seu presidente, o general Edmond Cury, “elaborar o Código de Obras e equacionar a ocupação racional no Município, pela determinação do aproveitamento adequado das áreas urbanas e rurais.” (VIVES, 1965, p.4). Nesta mesma entrevista, o presidente frisa que “a despeito de esforços isolados de alguns elementos realmente úteis no setor, a cidade pouco tem de orientação urbanística. Está tudo por fazer” (ibid., p.4) e que o principal problema urbano da cidade não era o urbanístico:

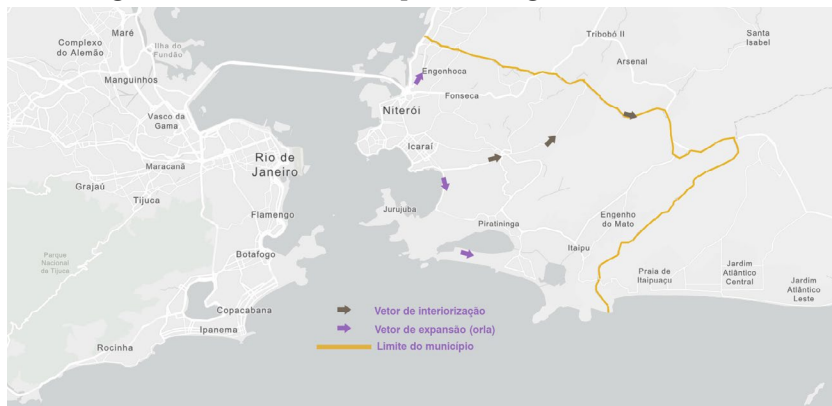
“Pode parecer um contrassenso, mas o problema urbano mais angustioso não é urbanístico. É de pessoal. São dirigentes, empresários, funcionários, técnicos e outros que, descrentes de um trabalho sadio de respeito à lei e a coletividade executam verdadeiras aberrações no ramo da construção, ensejando um atraso no processo de urbanização. São pessoas que, com prestígio pessoal ou outros meios de que dispõem, cometem verdadeiros crimes contra o futuro da nossa cidade, travando-a, imprensando-a e enfeiando-a” (ibid., p.4).

A reportagem retratada pela Figura 68 é clara ao demonstrar a rápida verticalização da orla de Icaraí, corroborando com a visão do presidente da CPDU, e justificando as reclamações de tráfego e de falta de saneamento, chamada de “calamidade” por Edmond Cury. Também foram comentados os vetores de expansão na visão da CPDU (Figura 69), que seriam ampliados com a acessibilidade possibilitada pela Ponte, ainda que ela fosse somente uma previsão. Ele afirmava que o crescimento ocorreria verticalmente, mas que horizontalmente, a orla (setas roxas), e as Estradas Amaral Peixoto, Caetano Monteiro e Cachoeiras (setas marrons) seriam os vetores de expansão. No que tange à frente marítima, inclusive foi citada uma “Avenida do Contorno” que percorreria todas as praias fluminenses (atual RJ-102) prevista para se iniciar em Niterói, mas que se iniciou concre-

nome alterado para Comissão do Plano de Desenvolvimento Urbano e posteriormente para Coordenadoria de Planejamento e Desenvolvimento Urbano, apesar da sigla, de sua natureza mista e de sua proposta normativa terem sido mantidas.

tamente no município vizinho (Maricá) não abrangendo a orla oceânica niteroiense, preservando estes bairros de uma ocupação mais massiva.

Figura 69 - Vetores de expansão segundo CPDU, 1965

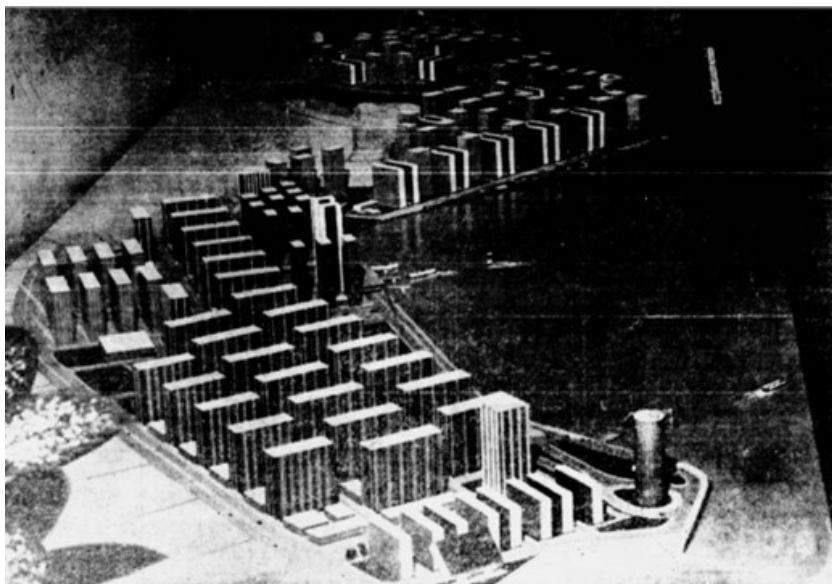


Vetores de expansão descritos pelo presidente da CPDU, 1965 (VIVES, 1965, p.4).

Fonte: Elaboração própria, com base em mapa do ARCGIS (ESRI), 2022.

A expansão também estava sendo planejada para área central, prevista para ser aterrada desde a década de 1940, e cujo andamento das obras se arrastava há décadas. Não obstante, projetos constantemente eram divulgados, reforçando a “Nova Niterói” que se buscava constituir concretamente, principalmente em sua linha de frente, o litoral. Como ilustração exemplar, mostra-se na Figura 70, o projeto para a área do Aterrado Praia Grande, no Centro de Niterói, do arquiteto João Henrique Rocha encomendado pela Yamagata Engenharia S.A., em 1966. Neste projeto pode ser observada nitidamente a linguagem modernista das torres replicadas, em um tecido urbano sem cruzamentos, sem obstruções à passagem do ar e da luz, conforme anúncio (FERNANDES, 1966, p. 14). Outro ponto a ser notado é a “total descontextualização” do projeto com a cidade por detrás, como citado por Hall (2002[1997]) ao discorrer sobre o Urbanismo Modernista. O projeto, apesar de aprovado pela CPDU, não foi à frente.

Figura 70 - projeto para o Aterrado Praia Grande, 1966



Fonte: Hemeroteca Digital da Biblioteca Nacional. Acervo O Fluminense, 22 nov. 1966.⁷⁰

Em 1967, o prefeito Emilio Abunahman lança um Plano Bie-nal de Objetivos Municipais a fim de contemplar projetos em todas as áreas, incluindo a questão urbanística, porém sem co-locar a Ponte Rio-Niterói como questão central. No entanto, com a publicação da Lei nº 5.512 de 17 de outubro de 1968, aprovando a construção da Ponte Rio-Niterói, as expectativas se tornaram mais palpáveis, impulsionando os movimentos já observados, sendo o fator que caracterizaria a “Niterói do progresso”. A partir da confirmação da construção da Ponte e do início de seus pre-parativos, esta ligação viária se tornou um elemento prioritário no planejamento da cidade e impulsionou o intuito de concre-tização de uma nova imagem que vinha sendo gestada desde o início do período militar, que se enrijeceu e ampliou a repressão em 1968 com a publicação do Ato Institucional nº5 (AI-5)⁷¹

70 Disponível em: <http://memoria.bn.br/DocReader/100439_10/19389>. Acesso em: 28/04/2022.

71 O Ato Institucional nº05, publicado em 1968, marcou o início da época mais dura do regime militar concedendo ao presidente amplos poderes como fechar o Congresso Nacional e demais casas legislativas por tempo indeterminado, além de cassar mandatos.

A formalização da construção da Ponte gerou um sentimento de urgência, ao mesmo tempo que colocou em evidência as deficiências desta capital. Logo, a cidade pensada conforme a Figura 66, ainda se mostrava indefinida, pelas expectativas da construção da Ponte e seus impactos materiais e imateriais na relação entre os lados leste e oeste da Baía. Em uma reportagem do periódico *Correio da Manhã* de meses antes da publicação da lei, se descrevia um cenário pessimista para Niterói - a “cidade sem sorte” - a partir dos estudos que previam um fluxo de 30.000 mil veículos por dia na rodovia. Foram abordadas questões como trânsito (“Niterói é uma cidade habitada por 400 mil pessoas e quase 40 mil veículos circulam por suas ruas quase sempre congestionadas”), passando por saneamento (“em matéria de esgoto, Niterói ainda está na era do dinossauro”), poluição ambiental (“por causa desse esgoto, há anos que as praias de Niterói estão poluídas, passando interditadas a maior parte do ano”), habitação (“nos últimos quatro anos, duplicou o número de favelas em Niterói”) e falta de energia elétrica (MEDEIROS, 1968, p. 8).

Contemplando essa necessidade de planejamento, em 1969 é criada a CPGRAN - Comissão de Planejamento da Grande Niterói - pela Lei estadual nº 41 de 16 de junho de 1969. À CPGRAN competiria confeccionar o Plano Estadual da Grande-Niterói, criando projetos e estabelecendo grupos de trabalho, acordos de cooperação, convênios e contratações, de maneira a dotar Niterói e cidades vizinhas de infraestrutura. Dentre as obras prioritárias, são citadas pela edição de 01/05/1970 do *Correio da Manhã* (Figura 71), o alargamento das praias de Jurujuba e Saco de São Francisco, o viaduto e o Túnel Jurujuba-Piratininga, o interceptor oceânico, e o aterro na enseada de Jurujuba (CPGRAN, 1970, p.30). A maquete da Figura 72 apresenta algumas destas propostas.

Concomitantemente a CPGRAN, também foram criadas Companhias Estaduais objetivando a criação de planos específicos voltados a temas como habitação, saneamento, transporte; no Rio de Janeiro foi criada a CODERJ - Companhia de Desenvolvimento do Rio de Janeiro. A criação destas companhias era condição para que o BNH pudesse financiar programas de infraestrutura nos estados (COSTA, 2018, p.336). Em âmbito municipal foi criada a PRODEN - Companhia de Progresso e Desenvolvi-

mento de Niterói – empresa de economia mista (Deliberação nº 2.678 de 19 de agosto de 1969).

Quanto aos planos e legislações, cabe destacar a realização do Plano de Desenvolvimento Local Integrado (1969) elaborado pelo escritório MMM Roberto Arquitetos, o Código de Planejamento Urbano (deliberação nº 2705/70) e o Plano Piloto da Grande Niterói em 1971. Este último, dentre várias ações, incluiu a conclusão do Aterrado Praia Grande como prioritário (ibid., 2010, p.179), já sob direção do governo estadual e não mais pela iniciativa privada, que não havia sido capaz de concluir o projeto até a data, conforme vista do Centro, com a execução de aterro nos locais indicados da fotografia (Figura 73).

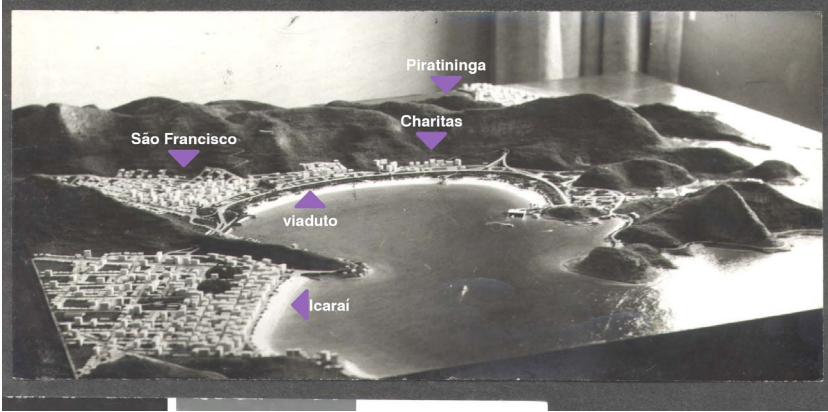
Figura 71 - projetos da CPGRAN para Niterói, 1970



Fonte: Hemeroteca Digital da Biblioteca Nacional. Acervo Correio da Manhã, 01 mai. 1970⁷²

72 Disponível em: <http://memoria.bn.br/DocReader/089842_08/5745>
Acesso em: 04/05/2022.

Figura 72 - Maquete de parte do Plano Piloto da Grande Niterói, 1970



Fonte: Acervo Correio da Manhã, Arquivo Nacional, 1970. [BR_RJANRIO_PH_0_FOT_01830_d0126de0193]

Figura 73 - Vista do Centro da Cidade com o aterro parcialmente executado, 1971



Fonte: Acervo Correio da Manhã, Arquivo Nacional, 1971. [BR_RJANRIO_PH_0_FOT_01830_d0081de0193]

Contudo, esse movimento em direção a uma expansão planejada não foi suficiente para dar suporte ao crescimento expressivo pelo qual a cidade passava, sobretudo no bairro de Icaraí e adjacências. Na realidade, a própria legislação, cujo principal elemento passou a ser Código de Planejamento Urbano de 1970, estimulava o crescimento vertical, principalmente nas zonas comerciais, como afirmava o artigo 93, ainda que modificado posteriormente: “O gabarito vertical é livre e a utilização horizontal poderá ser total, respeitadas as condições mínimas de ventilação e iluminação.” (PREFEITURA MUNICIPAL DE NITERÓI, 1970, p. 16) Além disso, o gabarito em zonas residenciais era livre, exceto nas zonas “gabaritadas”, devendo ser respeitado o limite da Área Total de Construção (ATC), calculado a partir do IAA (Índice de Aproveitamento da Área) e da AL (Área Liberada do terreno ao nível do solo).⁷³Essa permissividade vai resultar em um boom imobiliário segundo a revista A CONSTRUÇÃO:

“O boom imobiliário atingiu o clímax em 1971/72, graças às campanhas publicitárias promovidas pelas empresas construtoras. ‘Use a ponte e more em Niterói’ era um dos slogans para fomentar o mercado” (NITERÓI, 1975, p.14).

O argumento descrito na revista pode ser exemplificado no anúncio da Associação das Empresas do Mercado Imobiliário de Niterói (Figura 74).

73 “Entende-se por Área Liberada (AL) o terreno não ocupado por compartimento ou estacionamento de veículos ao nível do solo, e que pode ser usado para recreação dos habitantes, constituindo-se em área praticável do lote.” (PREFEITURA MUNICIPAL DE NITERÓI, 1970, p. 16). Índice de Aproveitamento da Área é um índice estipulado pela Prefeitura Municipal para cada área, delimitando a relação entre a área construída e a área do terreno.

Figura 74 - Anúncio ressaltando a Ponte Rio-Niterói como argumento de venda

O Rio está mais próximo de Niterói!



— A ponte abre perspectivas
para você morar no que é seu
sem perder o Rio de vista.



Associação de Empresas do
Mercado Imobiliário de Niterói

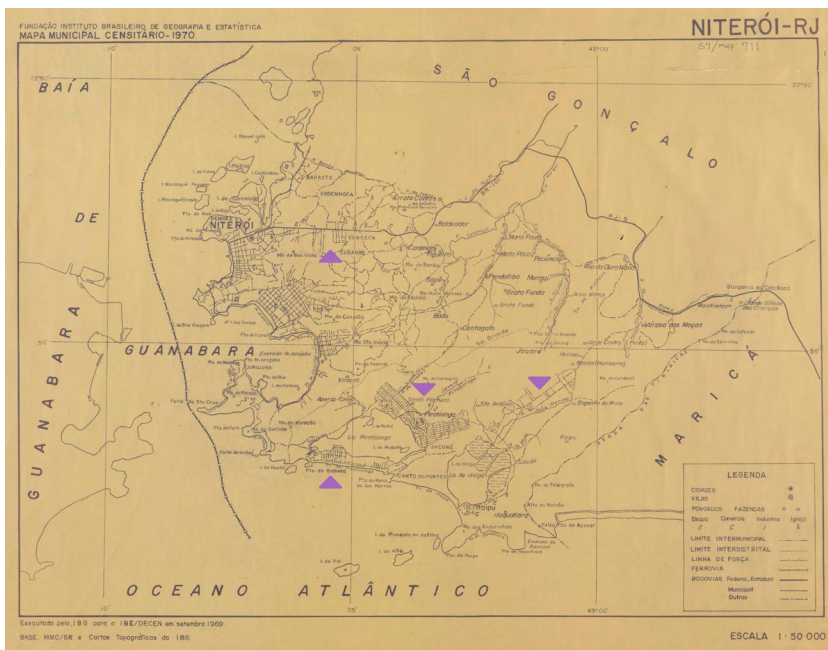
Av. Costa Gomes, 207 - Sala 200 - Niterói - RJ. Telefone 722-8882 - Niterói - RJ

Fonte: Acervo O Globo, 21 nov. 1973.⁷⁴

74 Disponível em: <<https://acervo.oglobo.globo.com/consulta-ao-acervo/?navigacaoPorData=197019731121>> Acesso em: 09/05/2022.

Já o espraiamento pode ser confirmado por um mapa de 1969 (Figura 75), elaborado para a realização do Censo de 1970, em que apesar da simplificação na representação das vias, é possível notar por meio das setas, pontos de loteamentos distantes da região central e da Zona Sul, ainda que o mapa não represente de fato todas as ocupações formais existentes.

Figura 75 - Mapa municipal censitário 1970



Mapa elaborado pelo IBG para IBE/DECEN, 1969 (adaptado pelo autor, 2022).

Fonte: Arquivo Nacional. [BR_RJANRIO_S7_0_MAP_0711_d0001de0001]

Outro impacto da publicação da efetivação da lei que daria início a construção da Ponte foi o retorno à pauta nacional da fusão entre os estados do Rio de Janeiro e Guanabara, que possuía o apoio de grande parte do empresariado carioca. Em publicação de 02 de fevereiro de 1969, o *Jornal do Brasil* (periódico situado à cidade do Rio de Janeiro) é claro em defender a fusão e sua quase unanimidade:

“Adiada indefinidamente, embora quase todos estejam ao seu lado, a fusão da Guanabara com o Estado do Rio é

apontada há 10 anos, como a solução dos grandes problemas dos dois Estados, na medida em que um conjunto cada vez maior de ator práticos puder ser implantado em toda região, a partir da visão global dos fatores de produção e peculiaridades sociais.

O esgotamento da expansão econômica da Guanabara e a necessidade de investimentos no Estado do Rio é o mais novo argumento dos adeptos da fusão, já cansados de lembrar que 50% dos favelados cariocas são oriundos de cidades fluminenses e de que a maioria dos alimentos consumidos no Rio vem de áreas do Estado do Rio, o que aumenta os preços e altera a economia dos dois Estados” (INDECISÃO, 1969, p.12).

O conteúdo da reportagem acima seria repetido sob diversas formas ao longo do início da década de 1970 por vários veículos jornalísticos, em uma época em que não se havia certeza que a mesma ocorreria. Esse apoio era corroborado pela opinião de políticos e especialistas de diversas instituições, principalmente do Estado da Guanabara, como a FIEGA (Fundação das Indústrias do Estado da Guanabara). O próprio Jornal do Brasil, por exemplo, destacou no início da década em suas manchetes diversas vantagens da fusão como: “Integração com GB resolve problemas da Baixada [fluminense]” (02/02/1970), ou “áreas metropolitanas vão resolver expansão urbana” (30/03/1970), inclusive citando respaldo popular - “fusão completa entusiasma os cariocas e fluminenses” (26/01/1970).

No entanto, também pela análise de periódicos, percebe-se que havia vozes dissonantes, em especial setores do empresariado fluminense (Figura 76).

Figura 76 - Manchete destaca que fusão não era uma unanimidade

A manchete do jornal é apresentada em uma caixa preta com o texto em letras brancas, maiúsculas e em uma fonte sans-serif. O texto é: "EMPRESARIOS FLUMINENSES CONDENAM A FUSÃO COM A GB".

Fonte: Hemeroteca Digital da Biblioteca Nacional.
Acervo O Fluminense, 22 jul. 1969⁷⁵

75 Disponível em: <http://memoria.bn.br/DocReader/100439_10/29685>
Acesso em: 08/05/2022.

Esses setores, porém, não encontravam respaldo com o governador fluminense à época, Geremias Fontes, que buscava estabelecer diálogos com o governador da Guanabara, Negrão de Lima, e com o governo federal a respeito, além de defender publicamente pontos positivos da fusão. Esse descontentamento também não se refletia em uma união em torno da capitalidade de Niterói; na verdade, essas discussões aparentavam somente fomentar antigas disputas políticas, principalmente por setores do Norte fluminense que desejavam ser o centro do poder desde o século anterior. Niterói como cidade-capital, ficava à margem da discussão dos efeitos da fusão, sendo este tema visto de modo colateral, e não central para a mesma. Neste sentido, a Ponte Rio-Niterói possuía uma importância maior na ordem do dia local, visto que sua construção gerava efeitos antes mesmo de sua conclusão, orientando as expectativas e, consequentemente, as imagens que se buscava construir:

“Nessa década, duas ideias centrais parecem expressar o que se esperava da cidade de Niterói: sua expansão em direção ao sul e sua consolidação como metrópole. Arelada à ideia de expansão estava a promoção do turismo como alcance regional, tendo Niterói como ponto de partida, a partir de intervenções na estrutura viária existente e na melhoria dos acessos às praias oceânicas” (AZEVEDO, REZENDE, COSTA, 2010, p.179).

Além do crescimento imobiliário, das obras do Aterrado e da própria Ponte, outra edificação que simbolizaria a pujança desta cidade era o prédio do novo “Palácio da Justiça”, sede do Tribunal de Justiça (TJ), a ser edificado em plena Praça da República. Esta praça era símbolo da Primeira República e Centro cívico de Niterói, (Figuras 77 e 78) tendo sido projetada por Pedro Campofiorito. A escolha pelo local se dava por sua centralidade e simbolismo:

“(...) é possível compreender o desmonte da Praça da República como decorrência do processo de modernização da cidade, que se acelerou a partir da década de 1950, impulso renovado com advento do plano de urbanização proposto

por Paulo Torres [governador do Rio de Janeiro], em 1966. A decisão do TJ de construir o novo fórum atestava tanto o aumento das demandas judiciais no estado, o que é uma prova do crescimento do estado do Rio no período, como o desenvolvimento da capital, e a resignificação do Centro após a construção da Avenida Amaral Peixoto. Não havia temor naquele momento de a fusão ocorrer de fato” (CÔRTE, 2011, p.48).

Figura 77 - Praça da República antes de sua destruição



Fonte: Arquivo Nacional. Acervo Correio da Manhã, s/d. ⁷⁶[(BR_RJANRIO_PH_0_FOT_01830_d0058de0193)]

⁷⁶ Disponível em: <http://imagem.sian.an.gov.br/acervo/derivadas/BR_RJANRIO_PH_0_FOT_01830/BR_RJANRIO_PH_0_FOT_01830_d0058de0193.pdf>
Acesso em: 27/05/2022.

Figura 78 - Início das obras do edifício do Palácio da Justiça



Fonte: Arquivo Nacional. Acervo Correio da Manhã, s/d. ⁷⁷[(BR_RJANRIO_PH_0_FOT_01830_d0069de0193)]

Essa fase de euforia e expectativa (1968-1974), em que a cidade buscava se estruturar para receber a Ponte Rio-Niterói, ao mesmo tempo que tentava se consolidar política e imageticamente como a capital do estado do Rio de Janeiro, teve seu ápice no 4º centenário de Niterói, ocorrido em 1973. No livro idealizado para divulgar tal evento, “Niterói 400 anos”, é clara a importância atribuída à Ponte como símbolo deste novo tempo para a cidade, e os esforços do estado do Rio de Janeiro para concluir o Aterrado Praia Grande, que a partir de 1972 se tornou atribuição da DESURJ – Companhia de Desenvolvimento do estado do Rio de Janeiro, visto que as obras se arrastavam desde a década de 1940 (AZEVEDO; REZENDE; COSTA, 2010, p. 179):

“(…), mas o facies social e urbanístico de Niterói estava destinado a passar por sua transformação mais profunda com

⁷⁷ Disponível em: <http://imagem.sian.an.gov.br/acervo/derivadas/BR_RJANRIO_PH_0/FOT/01830/BR_RJANRIO_PH_0_FOT_01830_d0069de0193.pdf>
Acesso em: 27/05/2022.

o advento da Revolução de Março de 1964, da qual avulta como obra maior, em termos físicos, a Ponte Pres. Costa e Silva. É um sonho realmente centenário que já começa a tomar corpo diante dos olhos. E para receber a enorme carga de expansão material que a ligação rodoviária Rio-Niterói fatalmente ocasionará, o Projeto Praia Grande do Governo Estadual vem atender na hora exata aos reclamos do Município. É uma obra de remodelação urbanística fundamental, que traz Niterói para seu quinto século de existência não apenas de roupa nova, mas também de alma nova, que se espelha na proficuidade de seus atuais administradores e na confiança de seus habitantes num belíssimo futuro já bem à vista” (COMISSÃO DIRETORA DO IV CENTENÁRIO DE NITERÓI, 1973, p.17).

A publicação feita para o 4º centenário (Figura 79) é uma ode à imagem que Niterói gostaria de construir, baseada no progresso, na metrópole que se moderniza, mas que valoriza seu patrimônio cultural e natural, investindo em áreas como educação, saúde e turismo: uma “metrópole em ascensão” como afirmava um dos títulos. Ao mesmo tempo que construía uma imagem de futuro, a publicação voltava-se ao símbolo da cidade, Arariboia, como algo que a distinguia entre as demais, conferindo-a “brasilidade”, valorizada em tempos de ufanismo:

“(...) A Cidade de Niterói distingue-se entre suas irmãs brasileiras como a única que tem oficialmente um índio como fundador. Não o colonizar lusitano, não o missionário. O autóctone. Leal à Coroa reinante e à fé cristã, mas autóctone. Esse traço singular de brasilidade nas raízes só a capital fluminense ostenta. E envaidecida” (COMISSÃO DIRETORA DO IV CENTENÁRIO DE NITERÓI, 1973, p.11).

Interessante notar que em nenhum momento é citada uma possível fusão com o estado da Guanabara, ainda que houvesse defensores dentro do estado do Rio de Janeiro, de maneira que se pode inferir que havia um entendimento de que este movimento não seria benéfico para a cidade, ou que não era propício discutir o tema nesta publicação institucional.

Figura 79 - Publicação comemorativa do aniversário de 400 anos de Niterói



Fonte: Acervo LDUB, Governo do Estado do Rio de Janeiro, 1973.

Na construção desta imagem, vale destacar alguns pontos de um discurso que interpretava de maneiras mais “agradáveis”, temas que traziam, em geral, conotações negativas quando se tratava de Niterói, como o crescimento urbano expressivo durante as décadas de 1950, 1960 e 1970, sem a correspondente infraestrutura:

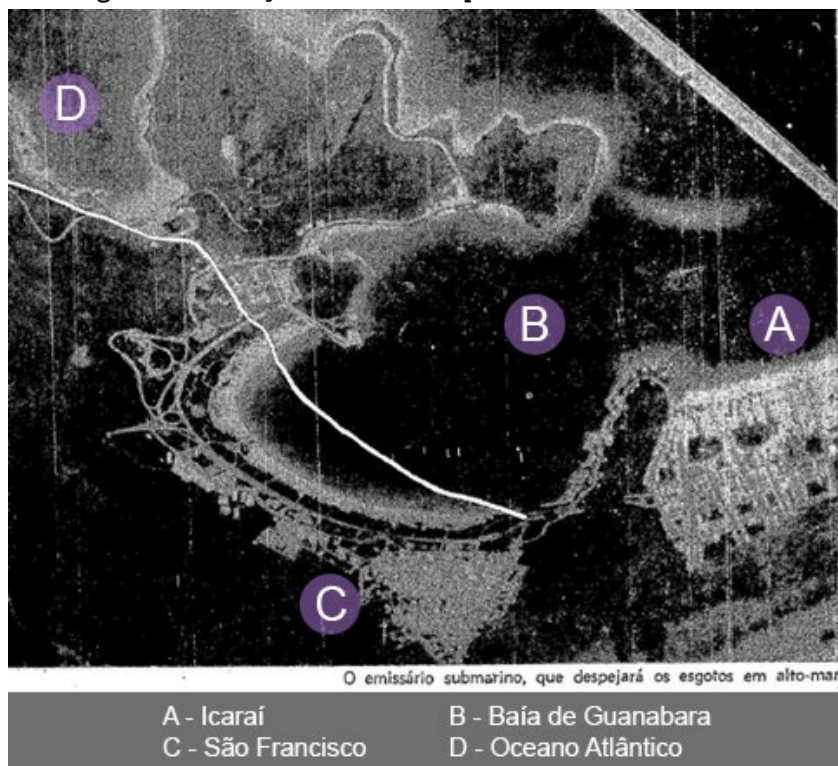
“A diferença de outras cidades brasileiras (...), Niterói não foi sacudida por nenhum “boom”. Cresceu sem grandes saltos, em ritmo moderado embora metódico. O seu devido tempo, nem antes nem muito depois de outras capitais do País, foi incorporando benefícios e melhorias da vida moderna. A rigor, seu desenvolvimento socioeconômico tem-se condicionado à eficiência e regularização do tráfego na Baía de Guanabara” (COMISSÃO DIRETORA DO IV CENTENÁRIO DE NITERÓI, 1973, p.20).

Além de minimizar a dependência econômica e política, e a constante comparação com a cidade do Rio de Janeiro, que pela proximidade e grandeza, por vezes minava a constituição de uma identidade própria:

“Assim como ocorreu no passado e tem ocorrido nos dias de hoje com um sistema cada vez mais produtivo de lanchas e barcas, como ocorrerá em volume incomparavelmente maior quando as faixas de rolamento da Ponte permitirem um imprevisível escoamento de riquezas em ambos os sentidos. A contingência topográfica de ser uma cidade lado a lado com outra bem maior, que foi durante longos anos a capital do país e que é hoje um dos centros demográficos mais densos do mundo, deu a Niterói características peculiares. Não características de cidade-satélite ou de subúrbio, mas de cidade geminada, algo assim como uma planta tenra crescendo à sombra de árvore frondosa. E registre-se que a Niterói não tem faltado individualidade para reduzir ao mínimo os efeitos menos positivos dessa simbiose e aproveitar ao máximo o que nela há de saudável” (COMISSÃO DIRETORA DO IV CENTENÁRIO DE NITERÓI, 1973, p.20).

São destacadas neste livro diversas obras viárias, reforçando o empenho da cidade em se preparar para finalização da Ponte, como também de investir na conexão com as regiões litorâneas, às quais são dedicadas uma parte específica do livro, incluindo a rodovia que ligaria Niterói à região dos Lagos fluminense. Ao novo Palácio da Justiça, também são dedicados alguns parágrafos, tal como para o sistema de abastecimento de água, que proveria recursos hídricos para Niterói “até o ano 2000” (ibid., p.31) e um “interceptor oceânico” que “livrará a capital fluminense do problema de esgotos e que acabará com a poluição de suas praias dentro de dois anos” (ibid., p.31). Esse interceptor, que levaria os esgotos de Niterói ao oceano, se assemelhava ao projeto do emissário submarino de Ipanema, concluído em 1975. Uma reportagem do Globo de 21/11/1973 – data do 4º centenário de Niterói - (Figura 80) mostrava por meio de uma linha branca o traçado do projeto, cuja execução – ainda que de forma alterada – só foi realizada durante a década de 1990.

Figura 80 - Traçado do “interceptor oceânico” de Niterói



Emissário seria conectado à rede de esgotos em Icaraí, cruzaria a Baía de Guanabara e uma cadeia de montanhas até chegar ao oceano. Fonte: Acervo O Globo, 21 nov. 1973⁷⁸

Nesta mesma edição do jornal O Globo, em um caderno especial por conta do aniversário da capital fluminense, destacou-se o novo projeto do Aterro da Praia Grande, desta vez com um escopo próximo ao do Aterro do Flamengo, congregando vias expressas e parques, seguindo a linguagem modernista adotada no Rio de Janeiro. Sublinhou-se também a Ponte Rio-Niterói, que naquele momento se encontrava com cronograma atrasado de acordo com a previsão inicial de entrega em 1971; porém, por conta do regime militar, isto não se era questionado, tal como problemas como a contratação, mortes de trabalhadores e revisões de orçamento:

⁷⁸ Disponível em: <<https://acervo.oglobo.globo.com/consulta-ao-acervo/?navegacaoPorData=197019731121>>. Acesso em: 09/05/2022.

“Entre a assinatura do primeiro contrato para a construção da Ponte Rio-Niterói, em 4 de dezembro de 1968 (governo Costa e Silva), e a inauguração, em 4 de março de 1974, se passaram 1.890 dias. Porém, 80% das obras foram executadas nos 720 dias finais, depois que o primeiro consórcio foi destituído e o novo assumiu, encerrando seis meses de batalha judicial. A pressa ditou o ritmo neste esforço final e deixou pelo caminho um número até hoje impreciso de operários mortos em acidentes de trabalho” (OTÁVIO, GÓIS, 2013).

O tom da publicação era otimista, destacando os desafios enfrentados pela cidade, mas ressaltando os avanços nas normativas urbanísticas e no investimento em saneamento básico, visto que Niterói até então era uma “cidade só suportável pelos que sobrepõem a tudo isso o amor à terra e à sua história” (NITERÓI, 1973, p.15). O jornal O Fluminense também se mostrava otimista ao apontar que a “economia está em plena expansão” na edição de 22/11/1973. A reportagem apresentava dados interessantes da economia niteroiense:

“Hoje o niteroiense possui uma renda ‘per capita’ em torno de 900 dólares, a segunda do País, onde na média da população é de 700 dólares (...) A expansão da cidade ocorreu tanto para a Zona Norte (...) absorvendo grande parte das atividades industriais e comerciais. (...) No setor comercial, a posição de Niterói também durante o ano passado [1972] foi excelente em relação ao resto do Estado: (...) foram arrecadados Cr\$ 50.707.613,94, representando cerca de 23 por cento de toda a arrecadação comercial do Estado do Rio” (ECONOMIA, 1973, p.7).

Por outro lado, publicações do periódico Jornal do Brasil no mesmo ano expunham a fusão entre os estados da Guanabara e do Rio de Janeiro como um fato, ressaltando sua necessidade e importância:

“Um conjunto de projetos no plano federal e o caráter complementar das duas economias são os elementos naturais que podem concorrer para a integração dos Estados

do Rio e da Guanabara, na opinião dos técnicos. (...) Mas o que um bom projeto faz nem sempre encontra continuidade e andamento rápido no plano institucional. Dessa forma, a média de opiniões é no sentido de que gradativamente a Guanabara e o Estado do Rio irão somando projetos de infraestrutura, como nos setores de abastecimento, energia, comunicações e serviços em geral, até que sobrevenha a fusão em caráter político. (...) Uma análise mais acentuada do que representaria a fusão da Guanabara com o Estado do Rio mostra não haver pontos conflitantes, mas sim que se somam. Neste caso, surge de imediato a possibilidade de uma melhor distribuição do peso econômico e do peso político (...)” (PROJETOS, 1973, p. 42).

Outro ponto interessante desta mesma edição do Jornal do Brasil é o viés adotado para referir-se à cidade Niterói como um local que “passa por um continuado processo de modificação em face da Guanabara” adotando “costumes importados do Rio” (ESTADO, 1973, p. 43). Em outro trecho, a manchete afirma que o “turismo fluminense existe para o consumo dos moradores no Rio” estabelecendo uma relação de dependência, subordinação e minorando a identidade do Estado do Rio de Janeiro perante a Guanabara, de maneira a corroborar o discurso da fusão.

A participação ativa do governo federal nas discussões sobre a fusão, apresentada como relevante para o fortalecimento do sudeste, além do apoio do governador fluminense Raimundo Padilha – que fora líder da bancada governista no início do governo Médici – (CÔRTE, 2011, p.48) mudaram os rumos que até se mostravam positivos para a cidade de Niterói, que colhia os frutos da expectativa da Ponte Rio-Niterói.

A Ponte, por fim foi inaugurada em 4 de março de 1974, 11 dias do fim do mandato do presidente Emílio Garrastazu Médici (Figura 81). Previsto o fluxo de quase 16.000 veículos no primeiro ano, no primeiro ano já havia sido alcançada a marca de 20.000 veículos por dia, atingindo atualmente o expressivo número de 150.000 veículos ao dia (OTÁVIO; GÓES, 2013).

Figura 81 - Inauguração da Ponte Rio-Niterói



Fonte: Agência O Globo. 04/03/1973.⁷⁹

Paralelamente à construção da Ponte Rio-Niterói, a fusão entre os estados do Rio de Janeiro e Guanabara também caminhava dentro do governo federal:

“O fluminense – incluindo o político – passou a respirar, desde a última semana, uma expectativa diferente, com o anúncio de que o Governo federal determinara o estudo da fusão entre os Estados do Rio e Guanabara (...). Evitada como assunto de discussão pelos políticos desde que a Capital foi transferida para Brasília, a fusão nunca deixou de figurar nas discussões sobre o futuro fluminense (...)” (A EXPECTATIVA, 1974, p.56).

Além do apoio explícito de certos representantes da mídia, que evitavam contrariar os interesses do regime militar, parte do empresariado e da classe política também eram a favor da fusão, enquanto para certos setores, principalmente as classes mais pobres, isto não era prioridade frente aos problemas do cotidiano como os altos índices de inflação.

⁷⁹ Disponível em: <<http://memoria.oglobo.globo.com/incoming/a-inaugura-ccedilatildeo-da-ponte-rio-niteroacuttei-9245415?msclkid=2a3b4a8fd0d711ec9334d1a995a35e6e>> Acesso em: 11/05/2022.

“É bem possível que um morador de Coelho da Rocha, um distrito de São João de Meriti [Município da Baixada Fluminense] não sinta qualquer diferença se a fusão ocorrer. Ele já vive a realidade de ser um cidadão de dois Estados, morando numa divisa que se faz em área urbana, trabalhando na Guanabara e, pelo menos oficialmente, tendo o domicílio no Estado do Rio” (A EXPECTATIVA, 1974, p.56).

Apesar de certa complacência da Imprensa, outros jornalistas se colocavam contra a este movimento por diversos motivos. A coluna de Eugênio Gudin, de 21/04/1974 no Jornal do Brasil (p.46) é exemplar ao demonstrar a visão que se tinha desde a Guanabara sobre o Estado do Rio de Janeiro: atrasado, pobre e sem identidade:

“(…) Como pensar então em exigir desse Estado a tarefa imensa do reerguimento do Estado do Rio de Janeiro, que é um dos estados de mais precária economia do Centro-Sul do País? Isto não é tarefa para o Estado da Guanabara, nem para qualquer outro Estado. Só a União, como no caso do Nordeste. O caso do **subdesenvolvimento** [grifo nosso] do Estado do Rio de Janeiro não é da mesma da do Nordeste. É o caso especial de um Estado que, tendo atingido nos últimos decênios do Império, com a lavoura do café, um alto grau de prosperidade no conjunto nacional, foi vítima, a um tempo, do esgotamento de suas terras e da Abolição da Escravatura, a cuja sombra prosperara.(…) A antiga Capital da República tem sua personalidade forjada em dois séculos de serviços ao País: tem tradições de bravura e cultura que não se apagam com um passe de politicagem. (...) O Governo da União, depois de arrancar da Guanabara, em detrimento dos interesses nacionais, suas insígnias de Capital da República, não pode agora praticar **o atentado de riscá-la do mapa do Brasil**. 'Transcrito de 'O Globo' de 19/04/1974' ” (GUDIN, 1974, p.46).

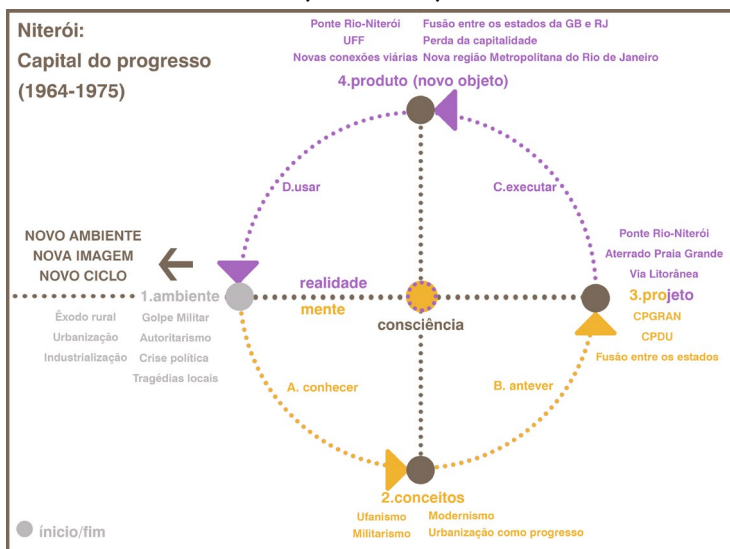
Interessante notar, para além da visão elitista, e de certa forma, distorcida, do colunista em relação ao Estado do Rio de Janeiro, que a cidade de Niterói, em geral, não é citada em nenhum momento, de maneira que os impactos a ela sequer eram

discutidos. Enquanto se pensavam compensações à cidade do Rio, que ainda conservaria o título de capital, Niterói era considerada dentro de um contexto generalista do “estado do Rio de Janeiro”, alinhando-se a um dos objetivos da fusão que consistia na anulação das singularidades em prol de uma integração (MOTTA, 2001, p.19). Assim, em 12 de julho de 1974 foi sancionada a fusão dos Estados do Rio de Janeiro e da Guanabara pela Lei Complementar nº 20, cuja implantação ocorreria a partir de 1º de março de 1975. A mesma lei criou a Região Metropolitana do estado do Rio de Janeiro, a princípio sendo formada pelos seguintes municípios: Rio de Janeiro, Niterói, Itaboraí, Duque de Caxias, Itaguaí, Magé, Maricá, Nilópolis, Nova Iguaçu, Paracambi, Petrópolis, São Gonçalo, São João de Meriti e Mangaratiba.

A perda definitiva da capitalidade de Niterói foi um marco para uma nova imagem da cidade, que desde o início do século construía seu alicerce identitário utilizando-se desta posição como referência regional. Desta maneira, resume-se esse primeiro ciclo imagético nas figuras a seguir (82 e 83) utilizando-se do método construído até aqui, a fim de validar o entendimento das relações entre o “concreto e o abstrato” neste período.

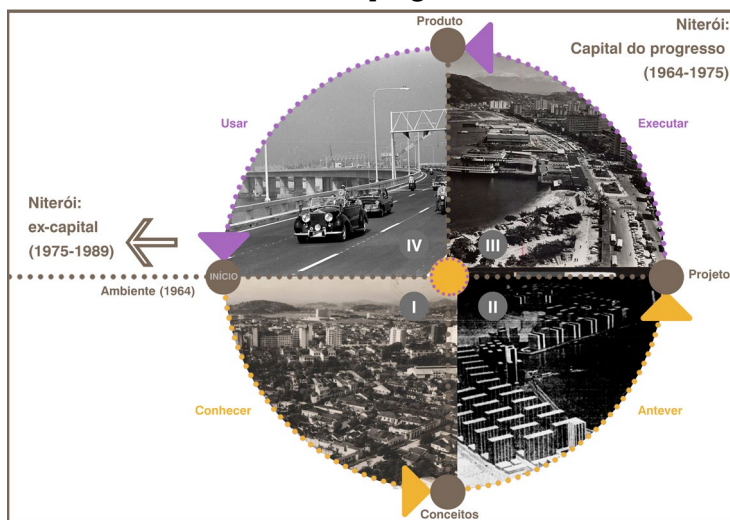
As figuras 82 e 83 buscam resumir conceitualmente uma proposta de entendimento a respeito da construção do imaginário de Niterói no período entre 1964 e 1975, destacando fatores e ações que a influenciaram de forma significativa tanto materialmente quanto imageticamente. Cabe ressaltar que as imagens escolhidas buscam ser representativas dos quatro estágios da construção do espaço urbano, seguindo a metodologia definida (ambiente, conceitos, projeto e produto) tal como de suas quatro fases de transição (conhecer, antever, executar e usar).

Figura 82 - A construção da imagem da “Niterói do Progresso” (1964-1975)



Fonte: elaboração própria, 2022.

Figura 83 - Ilustração do processo de construção da “Niterói, cidade do progresso”



Fonte: elaboração própria, 2022.⁸⁰

80 Fig. I: VISTA aérea do centro da cidade de Niterói. Niterói, [1960?]. 1 foto, P&B, 9 x 14 cm. CCM/F200, Fonte: Centro de Memória Fluminense – CMU/UFF. Fig. II: Projeto para o Aterrado Praia Grande, 1966 – O Globo. Fig. III.

Analizando o primeiro estágio, o “ambiente”, percebe-se uma cidade fragilizada por crises políticas, tragédias e uma latente falta de infraestrutura que não acompanhava seu crescimento, ao mesmo tempo que o contexto nacional impunha um regime militar autoritário. Apesar disso, bairros como o Centro, representado na imagem pelo eixo da Amaral Peixoto (setor circular I – Fig. 83) e alguns da Zona Sul (Fig. 68) apresentavam grande ritmo de verticalização. Esse ambiente era influenciado, do ponto de vista político, por um ufanismo exacerbado, que deveria ser alimentado por grandes obras que se alinhavam com o momento em que o Brasil passava a ser um País predominantemente urbano. Esse contexto foi fundamental para a execução de uma obra do porte da construção da Ponte Rio-Niterói, e por isso seu início é considerado o marco dessa “imagem”.

Do ponto de vista urbanístico, o Modernismo após a construção de Brasília se apresentava em seu auge, fomentando o rodoviarismo e uma linguagem arquitetônica própria nas cidades brasileiras. Essa linguagem condicionou boa parte dos projetos e legislações que começaram a ser discutidos, tendo influenciado as instâncias de planejamento criadas no Município no período, e sendo a base para o projeto do Aterrado Praia Grande na década de 1970 (setor circular II – Fig. 83) cuja execução aterraria a orla central da cidade (setor circular III – Fig. 83).

Esses projetos urbanos, em grande parte, foram influenciados principalmente pela expectativa de criação da Ponte Rio-Niterói, que acelerou o crescimento urbano da cidade e ensejou obras de grande porte que pudessem conectá-la ao tecido urbano, ainda que para muitos, fossem insuficientes frente às deficiências da cidade. Por fim, em 1974, a Ponte é inaugurada (setor circular IV – Fig. 83), simbolizando a realização de uma união física entre as cidades do Rio de Janeiro e Niterói, e que foi seguida de uma união política, com a fusão dos estados da Guanabara e do Rio de Janeiro, ocorrida em 1975. A perda da capitalidade foi um duro golpe à cidade, que se viu obrigada a se reimaginar, gerando um novo ciclo imagético.

Centro de Niterói, 1971. Arquivo Nacional. Fig. IV: Inauguração da Ponte Rio-Niterói, 1974. Fonte: Acervo O Globo.

4.3. Niterói, a ex-capital (1975-1989)

Com relação à posição de capital, Ferreira, interpretando a obra do historiador italiano Giulio Carlo Argan, afirma que:

“Uma cidade capital é o *locus* privilegiado de construção da identidade de uma nação, de um estado, de uma região e tem como função socializar as elites estaduais e ou municipais de modo a produzir um padrão de comportamento que deverá ser imitado” (1997, p. 79).

Neste sentido, a capitalidade de Niterói sempre foi questionada pela dificuldade de conseguir agregar as elites dos diferentes municípios do estado do Rio de Janeiro em prol da construção de uma ideia de capital; as disputas internas pelo poder, que ocorriam pela falta de unidade entre os objetivos e interesses econômicos e políticos, eram fatores de desagregação que fragilizavam a capital fluminense, sendo o episódio da Revolta da Armada em 1893 um caso exemplar.

Outro ponto criticado era a influência da antiga capital federal - a cidade do Rio de Janeiro - em Niterói, que por vezes era vista como incapaz de construir sua própria identidade sem atrelar-se à “metrópole”, que naturalmente exercia sua influência em diferentes níveis, sendo a principal referência brasileira inclusive fora do País. Quanto a isso, Ferreira discute que:

“Se é mais fácil detectar e captar as formas de intervenção do governo federal nos negócios internos fluminenses, há um outro tipo de influência, fruto da proximidade da capital e do fascínio que a metrópole exercia sobre a província, que, por ser informal e fora dos limites da ação do poder público, é mais problemático e difícil de ser apreendido” (ibid.).

Essa visão depreciativa e reducionista, exemplificada em citações como a do jornalista Eugênio Gudin no item anterior, ainda pode ser percebida até hoje, como observado em uma postagem da página “Eu sou de Niterói”⁸¹ de 2021, em que internau-

81 Disponível em: <<https://www.facebook.com/eusoudeniteroi>>. Acesso em: 30/05/2022.

tas se surpreendem com o fato de Niterói ser uma cidade, e não um bairro do Rio de Janeiro (Figura 84). A própria existência de um “caderno Niterói” dentre os “jornais de bairro” do periódico O Globo⁸², o de maior circulação no estado⁸³, contribuiu na difusão desta ideia a partir da década de 1980, colocando a cidade no mesmo patamar que bairros cariocas como Tijuca, Ipanema e Barra da Tijuca.

Figura 84 - Postagem de internautas a respeito de Niterói ser um bairro do Rio



Fonte: página “Eu sou de Niterói”, Facebook. 28/11/2021.

82 Disponível em: <<http://memoria.oglobo.globo.com/linha-do-tempo/jornais-de-bairro-9173648>> Acesso em: 16/04/2022.

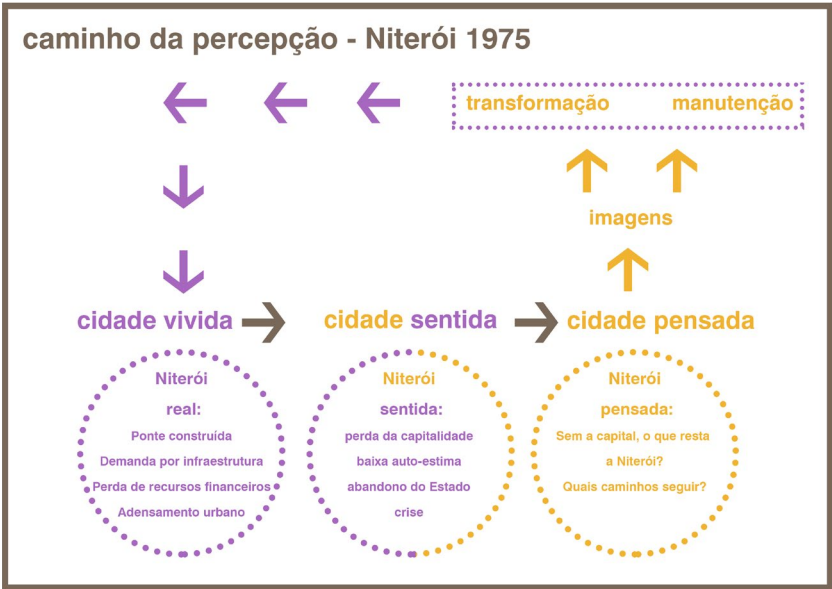
83 Disponível em: <<https://www.meioemensagem.com.br/home/midia/2020/01/21/circulacao-dos-maiores-jornais-do-pais-cresce-em-2019.html>> Acesso em: 16/04/2022.

Se em 2021, aparentemente, infere-se que os niteroienses se encontravam, no mínimo, incomodados com essa suposição, à época, segundo Ferreira,

“À visão depreciativa dos cariocas sobre os fluminenses somava-se, a visão dos fluminenses sobre si mesmos, especialmente os de Niterói, marcada por um enorme complexo de inferioridade frente ao grande centro cultural político e econômico que era o Rio de Janeiro. (...) A elite fluminense partilhava dessa avaliação negativa e estava longe de querer fazer política em Niterói, uma cidade vista como sem atrativos e provinciana. Ao contrário, a cidade do Rio de Janeiro encarava o ideal de modernidade e progresso (...)” (1997, p. 80).

Considerando este contexto, percebe-se a importância do status de capital para a construção da identidade de Niterói, e do quanto sua perda representava um impacto na “cidade sentida”, cuja autoestima já se mostrava abalada, iniciando um ciclo de busca por superação neste período pós-1975, ilustrado neste “caminho da percepção” da Figura 85.

Figura 85 - O caminho da percepção: Niterói, 1975



Modelo relacionando conceitos dialéticos com o processo de transformação antropomórfica na cidade de Niterói. Fonte: elaboração própria, 2022

Do ponto de vista da “cidade real”, esse sentimento de “crise” era corroborado por aspectos concretos que afetaram a cidade após a fusão. Sob o viés econômico, Niterói sofreu de maneira direta com a perda de arrecadação e do amparo direto do governo estadual, e indiretamente, com a redução no fluxo político em direção à capital, de investimentos privados pela perda da relevância, e pela ausência de cerca de 60 mil servidores estaduais (CODESAN, 1979, p.4) que diariamente utilizavam o transporte público, compravam nas lojas, comiam nos restaurantes, movimentando a economia local. Do ponto de vista imobiliário, segundo reportagem da Revista “A Construção”,

“O esvaziamento poderia ser resumido em dois números: 1.400 salas para escritórios vagas no centro comercial; redução de 50% nas vendas do comércio varejista. (...) Os diversos setores em atividade em Niterói estão preocupados em saber até que ponto a transferência dos poderes causará mais problemas para a sobrevivência da vida urbana” (A CONSTRUÇÃO, 1975, p. 14).

Depois da corrida imobiliária promovida pela Ponte Rio-Niterói, que garantiu a Niterói em 1972 o título de segundo “maior movimento”, de acordo com a Associação de Empresas do Mercado Imobiliário à época, além da previsão pela CP-GRAN de uma população extra de 200.000 pessoas no primeiro ano de existência da Ponte (PONTE, 1972, p.69), Niterói viu a redução do ritmo imobiliário por conta da decisão política de unir os estados do Rio de Janeiro e da Guanabara, de maneira que o otimismo se tornou preocupação. Ainda que a legislação tivesse permitido, por exemplo, a construção de torres comerciais como a do Niterói Shopping (Figura 86), - o mais alto edifício da cidade até os dias atuais - em 1975, pós-fusão, o ritmo de construção diminuiu por conta do elevado estoque de escritórios e apartamentos.

Figura 86 - Crise imobiliária em Niterói pós-fusão



Construção do Niterói Shopping, 1975. Fonte: A CONSTRUÇÃO, 1975, p.14.

Esse impulso imobiliário não foi acompanhado da construção de uma infraestrutura robusta, tanto de ordem viária, quanto sanitária, habitacional e social, ainda que, segundo mapa realizado pela Secretaria Municipal de Urbanismo (SMU) da cidade em 2014 (Figura 87), a área urbana no ano de 1975 só chegasse a 18% do território:

“com uma rede de água de 307 km e de esgoto não ultrapassando 160 km, em menos de dois anos a cidade viu-se numa situação caótica, pois não suportou o ritmo de construção, que chegou a ser considerado o mais acelerado do país, recrutando operários nas cidades do interior e aproveitando o êxodo rural” (A CONSTRUÇÃO, 1975, p. 16).

Vale ressaltar, contudo, que a SMU fez essa projeção sobre um mapa atual, visto que à época não era considerada a divisão vigente em 52 bairros, e que por sua geografia, com diversas

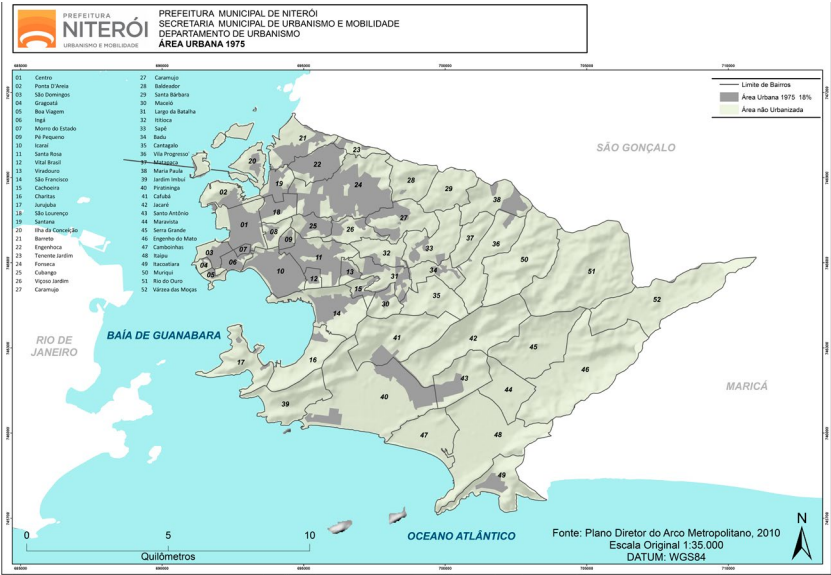
montanhas e duas lagunas, o percentual não pode ser considerado um valor tão baixo, principalmente se analisada a grande mancha urbana na região central expandida.

Do ponto de vista do setor público, a falta de aporte estadual também ocasionou a paralisação de diversas obras, principalmente as de grande porte como as do Aterrodo Praia Grande, de responsabilidade estadual desde 1971. As obras do aterrodo foram paralisadas em 1975, e a parte central, onde se situava a estação das barcas, não havia sido feita, conforme pode ser visto nas Figura 88 e 89.

Sob a coordenação do GEUNN - Grupo Executivo de Urbanização da Nova Niterói, o Aterrodo havia adquirido outro objetivo, se espelhando no Aterro do Flamengo da cidade do Rio de Janeiro: seria um grande parque urbano cortado por vias expressas que conectassem de maneira mais rápida a Ponte Rio-Niterói, o Centro e a Zona Sul da cidade (Figura 90), tal como informado pela reportagem citada do jornal O Globo de 1973 na época do 4º centenário da cidade. No entanto, com a paralisação das obras, os locais aterrados ficaram sem destinação, e a Prefeitura Municipal não dispunha de recursos para completar sua execução.

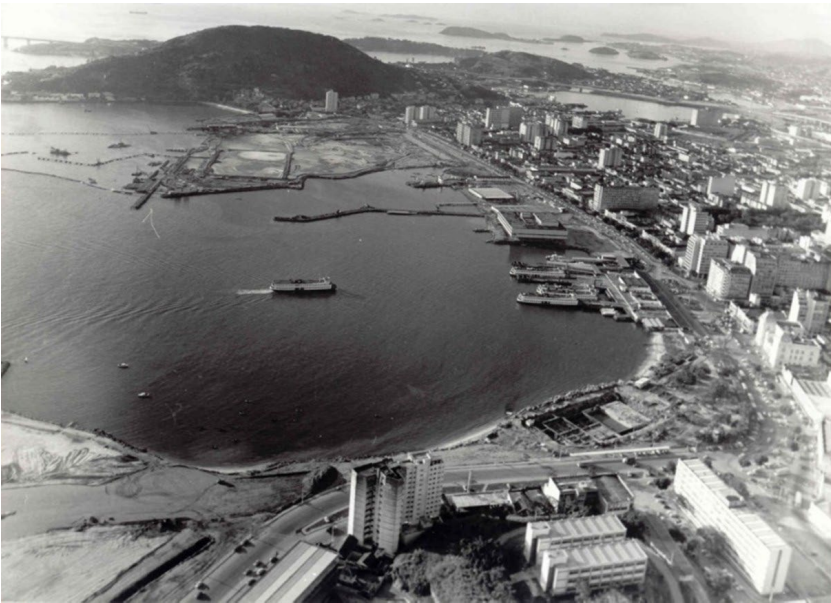
Assim, em 1975, a Universidade Federal Fluminense solicitou à Prefeitura o uso de parte do terreno, e em 1977, o governo federal declarou de utilidade pública a parte sul do Aterro por meio do Decreto Federal nº 80.693/1977. Em 1981 foi aprovado o Plano de Implementação no Conselho da UFF, seguindo os princípios modernistas de arquitetura e urbanismo (COSTA, 2020, p.1789). Esses princípios podem ser observados tanto na implantação dos edifícios quanto em suas arquiteturas, caracterizadas pelo uso do concreto armado, pilotis e *brise-soleils* (Figura 91), acabando por mudar completamente o skyline da região dos bairros de São Domingos, Gragoatá e Boa Viagem, que ainda mantinham diversas edificações históricas, e contribuindo na consolidação de Niterói como uma cidade universitária.

Figura 87 - Área Urbana de Niterói, 1975



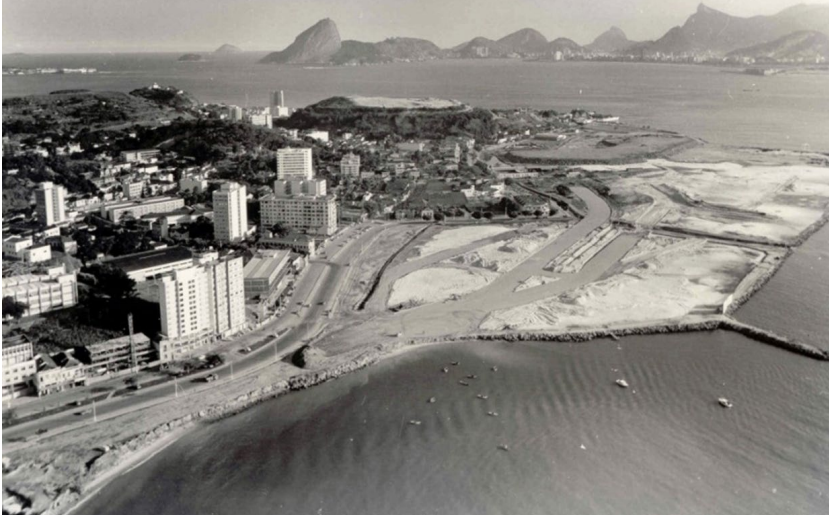
Fonte: Secretaria Municipal de Urbanismo de Niterói, 2014.

Figura 88 - Obra do Aterro - vista em direção a Ponta da Areia



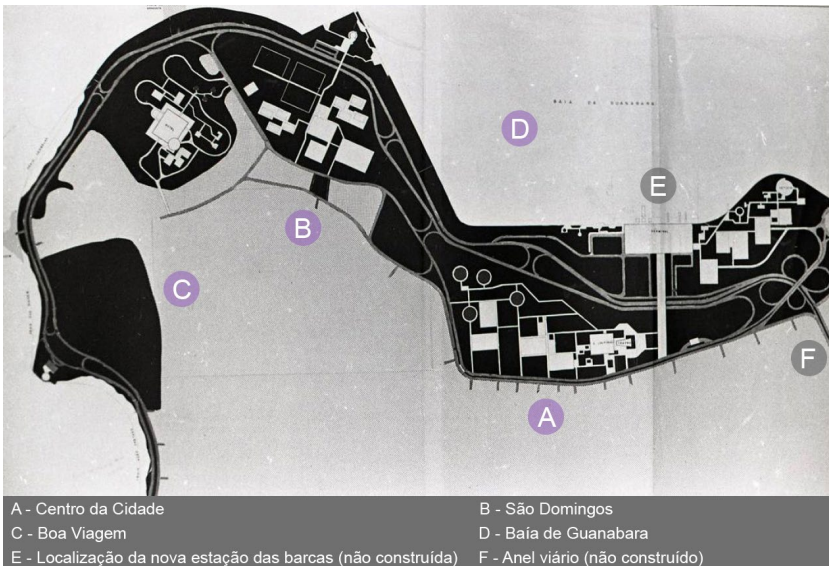
Vista da parte Norte do Aterro e a área central mantida. Fonte: Prefeitura Municipal de Niterói, 1974.

Figura 89 - Obra do Aterro - vista em direção a São Domingos/Gragoatá



Vista da parte Sul do Aterro, onde foram implantados posteriormente dois campi da UFF. Fonte: Prefeitura Municipal de Niterói, 1974.

Figura 90 - Projeto do GEUNN para o Aterrado Praia Grande



Fonte: Acervo O Globo, 1974.⁸⁴

84 Disponível em: <<https://oglobo.globo.com/rio/bairros/fotos-do-aterro-da-praia-grande-12233578>> Acesso em: 31/05/2022.

Figura 91 - Campus do Gragoatá na região Sul do Aterrado Praia Grande, 2017



Vídeo de Luciano Reis, 2017. Fonte: Youtube, 2022.⁸⁵

Em âmbito estadual foi criada a FUNDREM (Fundação para o Desenvolvimento da Região Metropolitana) em decorrência da instituição da Região Metropolitana do Rio de Janeiro (RMRJ) pela mesma lei que concretizou a fusão dos estados do Rio de Janeiro e Guanabara. A FUNDREM buscava apoiar os municípios na execução de planejamentos locais integrados, concentrando grande parte dos recursos federais destinados ao saneamento e à habitação nesse período posterior à fusão (AZEVEDO; REZENDE; COSTA, 2010, p. 185). Nesse ano é criado também o INEPAC - Instituto Estadual do Patrimônio Cultural - herdeiro da Divisão do Patrimônio Histórico e Artístico do Estado da Guanabara - DPHA, criada em 1963 e primeiro órgão de patrimônio em nível estadual do Brasil.

Na esfera municipal, do ponto de vista do discurso, o prefeito Ronaldo Fabrício (1975-1977) adotou um tom conciliador, em que procurava reforçar o apelo de Niterói como “uma cidade onde viver” (A CONSTRUÇÃO, 1975, p.14), de maneira a estabelecer um contraponto com a “metrópole” representada pelo Rio de Janeiro. Essa perspectiva, diametralmente oposta àquela pro-

⁸⁵ Disponível em: <<https://www.youtube.com/watch?v=wlAm4anLH1c>>. Acesso em 18/06/2022.

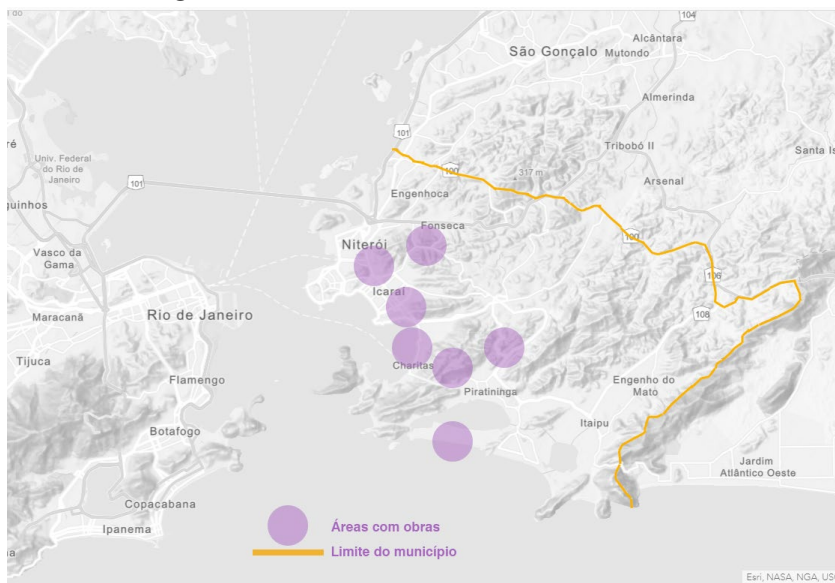
posta na publicação de seu quarto centenário, fazia sentido em um contexto de ausência de atenção e de recursos estaduais, dificultando a execução de grandes obras. Assim, em outras palavras, a Niterói restava aceitar sua condição de “cidade-dormitório”, buscando oferecer condições de moradia semelhantes às da Zona Sul carioca por preços inferiores.

“Tanto Ronaldo Fabrício quanto o presidente da Aemin - Associação das Empresas do Mercado Imobiliário, eng. Mario Rozenkwajg, afirmam que só a comunidade, atuando integralmente, poderá transformar um fator negativo – o esvaziamento humano provocado pela transferência da capital do Estado num dado positivo – à criação de uma cidade onde as pessoas sejam felizes e vivam harmonicamente, sem os atropelos das grandes metrópoles” (ibid., p.14).

Para isso, Ronaldo buscou dotar a cidade de melhor infraestrutura, de maneira a possibilitar um suporte para a construção civil e o desenvolvimento do turismo, que havia sido colocado como uma atividade econômica a ser explorada, desde o período anterior a fusão. A partir de empréstimos a fundo perdido do governo estadual e federal, o município conseguiu abrir algumas frentes de obra neste período apresentadas na Figura 92, tais como:

“o início do segundo túnel de Icarai para São Francisco (Túnel Raul Veiga); o alargamento e reurbanização da orla de São Francisco ao Preventório e da Praia de Piratininga; a recuperação e reabertura da Estrada Velha de Itaipu; o prolongamento da Avenida Professor João Brasil até Venda da Cruz; o alargamento das ruas Marquês do Paraná, Paulo César e Avenida Jansen de Melo; a criação do Parque da Cidade (...) a elaboração do Plano Diretor da Cidade (...)” (SOARES, 1992, p.160).

Figura 92 - Frentes de obras iniciadas, 1975



Fonte: Elaboração própria, com base em mapa do ARCGIS (ESRI), 2022.

Percebe-se que as obras iniciadas em seu governo eram coerentes com a proposta de incrementar o turismo, visto que objetivavam melhorias nos acessos à Zona Sul e à Região Oceânica da cidade (local das praias mais isoladas e preservadas), além de alargar ruas que davam acesso à Ponte Rio-Niterói como as ruas Marquês do Paraná e Avenida Jansen de Melo.

Outro ponto importante dessa gestão foi a elaboração do projeto do primeiro Plano Diretor para a cidade⁸⁶, documento este que deveria reger a expansão das cidades, sendo uma diretriz, em última instância, para a imagem que se espera destas. Em reportagem do dia 03/08/1975, a elaboração do Plano Diretor foi destaque no Jornal do Brasil, e nota-se, além da concordância acrítica à fusão, a repetição da imagem de “uma cidade onde viver”, em que

“depois da fusão, eliminado o paternalismo que marcou sua história há mais de 400 anos [grifo nosso], os problemas, prin-

86 Apesar do nome similar, a natureza desse Plano Diretor era eminentemente técnica, diferente dos Planos Diretores estabelecidos na Constituição Federal de 1988.

principalmente humanos passaram a preocupar as lideranças comunitárias, hoje integradas ao trabalho desenvolvido pela Prefeitura (...) Niterói, para seus dirigentes, não quer concorrer com o Rio, ou manter um complexo de inferioridade histórico com relação a este lado da Baía” (NITERÓI, 1975, p.19).

Este projeto foi uma licitação pública que foi vencida pelo escritório de Wit-Olaf Prochnik Arquitetura e Planejamento SCL, coordenada pela CPDU, então Coordenadoria de Planejamento e Desenvolvimento Urbano. Segundo Salandía (2001) “o processo foi coordenado e gerenciado pela CPDU, que definia diretrizes e propostas e se reunia permanentemente com a equipe do Wit-Olaf” (p. 70).

Esse plano contou com amplo diagnóstico da cidade inserida dentro do contexto metropolitano fluminense. Os dados de densidade demográfica (Tabela 1), por exemplo, colocavam Niterói entre as mais adensadas da RMRJ, refletindo o aumento populacional de 36% em uma década (WIT-OLAF, 1976, p. 44). Neste sentido, cabe ressaltar que, pelo menos no discurso, a Prefeitura já entendia como “criminosa” a ocupação densificada do solo em Icaraí, “onde não existe lugar para os moradores estacionarem seus carros” (PREFEITO, 1975, p. 7), e para isso cogitava alterações no Código aprovado em 1970, buscando “humanizar” a cidade e garantir a previsão de vagas para automóveis suficientes aos habitantes. Corroborando com esta percepção, a partir da década de 1970 era comum o uso da referência ao bairro de Copacabana, no Rio de Janeiro, como exemplo negativo por autoridades e por associações de moradores, evidenciando que “em Niterói deveria ser diferente”.

Retomando o diagnóstico, em relação às atividades econômicas, o setor terciário já respondia por 68,7% da população economicamente ativa em 1970 do município, maior índice da RMRJ, e a média de salário por pessoa só estava atrás da capital. Quanto aos indicadores socioculturais, Niterói já se destacava por reunir “as melhores condições na Região Metropolitana, equiparando-se ao Rio de Janeiro” (ibid., p.28), comparando-se taxas como analfabetismo, leitos e pessoas por veículos. Na questão do saneamento, sempre apontada como uma grande deficiência do município, os indicadores estavam parelhos e por vezes melhores do que os

da capital, ainda que houvesse conflitos entre os dados do CENSO e o de uma pesquisa realizada pelo Instituto Brasileiro de Administração Municipal (IBAM), conforme tabelas 2 e 3.

Tabela 1 - Indicadores de Urbanização na RMRJ entre 1960 e 1970

INDICADORES DE URBANIZAÇÃO NA REGIÃO METROPOLITANA DO RIO DE JANEIRO ENTRE 1960 e 1970									
Municípios	Área Terrestre (km²)	População Residente				% de População Urbana		Densidade Demográfica (hab/km²)	
		Total		Urbana		1960	1970	1960	1970
		1960	1970	1960	1970				
Rio de Janeiro	1.171	3.307.163	4.252.009	3.223.408	4.252.009	97,47	100,00	2.824,22	3.631,09
Duque de Caxias	442	243.169	431.345	176.306	404.380	72,37	93,75	551,17	975,89
Itaboraí	526	41.739	65.851	9.451	14.118	22,64	21,44	79,35	125,19
Itaguaí	(1) 523	44.511	55.860	10.610	17.499	23,84	31,33	69,66	106,81
Magé	718	59.076	113.032	29.686	83.850	50,25	74,18	82,28	157,43
Magaratiba	290	12.655	12.538	5.404	6.147	42,70	49,03	43,64	43,23
Maricá	339	19.468	23.656	2.502	6.481	12,85	27,40	57,11	69,78
Nilópolis	(2) 22	96.553	128.098	96.553	128.098	100,00	100,00	9.655,30	5.822,64
NITERÓI	130	245.467	334.367	229.025	292.255	93,30	90,10	1.888,21	2.495,13
Nova Iguaçu	(1) 764	359.364	727.674	257.516	724.862	71,66	99,61	463,10	952,45
Paracambi	(3) 197	-	25.399	-	22.175	-	87,31	-	128,93
Petrópolis	1.080	150.300	189.118	120.113	154.602	79,92	81,75	139,17	175,11
São Gonçalo	228	247.754	430.349	195.872	430.349	79,06	100,00	1.086,64	1.887,50
São João de Meriti	34	191.734	303.108	191.734	303.108	100,00	100,00	5.639,24	8.914,94
Região Metropolitana	6.464	5.019.403	7.082.404	4.548.180	6.839.933	90,61	96,58	776,52	1.095,67

Dados dos Censos de 1960 e 1970 realizados pelo IBGE. Legenda: (1) Municípios que perderam área entre os dois Censos/ (2) Município que ganhou área entre os dois Censos/ (3) Distrito de Itaguaí, elevado a condição de município no período intercensitário. Fonte: Plano Diretor de Niterói: a situação de Niterói na Região Metropolitana do Rio de Janeiro, 1976. Prefeitura Municipal de Niterói.

Tabela 2 - Porcentagem de prédios ligados à rede de água em 1973

DISTRIBUIÇÃO DOS MUNICÍPIOS DA REGIÃO METROPOLITANA DO RIO DE JANEIRO, SEGUNDO O NÚMERO E PORCENTAGEM DE PRÉDIOS LIGADOS À REDE DE ÁGUA, EM 1973.			
Municípios	Total de prédios cadastrados	Prédios Ligados à rede	% dos prédios ligados
Região Metropolitana	1.440.212	628.556	43,6
Rio de Janeiro	747.463	410.333	43,9
Duque de Caxias	109.513	21.758	19,9
Itaboraí	17.016	2.136	12,5
Itaguaí	14.154	828	24,5
Magé	30.236	1.807	5,9
Magaratiba	6.671	1.692	25,3
Maricá	6.654	360	5,4
Nilópolis	32.245	21.000	65
NITERÓI	59.331	55.502*	93,4
Nova Iguaçu	184.960	51.850	28
Paracambi	6.360	886	13,9
Petrópolis	46.243	15.531	33,6
São Gonçalo	104.055	15.836*	15
São João de Meriti	75.311	29.037	38,5

Dados do IBGE. Censo Predial - 1970. IBAM - Centro de Pesquisas Urbanas. Municípios do Brasil - 1973. * Dados da Revista O Dirigente Municipal, Nov/Dez/74, vol. V - nº6. Fonte: Plano Diretor de Niterói: a situação de Niterói na Região Metropolitana do Rio de Janeiro, 1976. Prefeitura Municipal de Niterói.

Tabela 3 - Porcentagem de prédios ligados à rede de esgotos em 1973

DISTRIBUIÇÃO DOS MUNICÍPIOS DA REGIÃO METROPOLITANA DO RIO DE JANEIRO, SEGUNDO O NÚMERO E PORCENTAGEM DE PRÉDIOS LIGADOS À REDE DE ESGOTOS, EM 1973.			
Municípios	Total de prédios cadastrados	Total de prédios ligados à rede de esgotos	
		Nº	%
Região Metropolitana	1.404.212	445.097	30,9
Rio de Janeiro	747.463	347.213	36,5
Duque de Caxias	109.513	-	-
Itaboraí	17.016	-	-
Itaguaí	14.154	1575	11,1
Magé	30236	-	-
Magaratiba	6.671	-	-
Maricá	6.654	35	0,5
Nilópolis	32.245	7.645	23,7
NITERÓI	59.331	22.502 *	37,9
Nova Iguaçu	184.960	27.905 *	15,1
Paracambi	6.360	2.800	44,0
Petrópolis	46.243	2.282	4,9
São Gonçalo	104.055	-	-
São João de Meriti	25.311	33.140 **	44,0

Dados do IBGE. Censo Predial - 1970. IBAM - Centro de Pesquisas Urbanas. Municípios do Brasil - 1973. * Dados da Revista O Dirigente Municipal, Nov/Dez/74, vol. V - nº6. ** Este dado é incompatível com as outras fontes da Fundação IBGE. Fonte: Plano Diretor de Niterói: a situação de Niterói na Região Metropolitana do Rio de Janeiro, 1976. Prefeitura Municipal de Niterói.

A partir destes dados é possível entender, de certo modo, quando o presidente da Associação das Empresas do Mercado Imobiliário de Niterói à época, Mario Rozencwalg concluía que:

“Algumas pessoas, apressadamente, chegaram a crer que a cidade estava um caos (...) até mesmo de impossível reversão. É um exagero. Niterói não tem nem de longe as características de saturação de uma Copacabana. Quando falo de Niterói, falo, por exemplo, de Icaraí, que talvez tenha captado 40% da população total da cidade (...) não é um bairro saturado. E se houve problemas com a rede de esgotos, não foi por Niterói ter crescido demais. (...) Acredito que, em um ano, será uma ótima cidade de lazer, e com um nível cultural dos mais altos do país.” (A CONSTRUÇÃO, 1975, p.16)

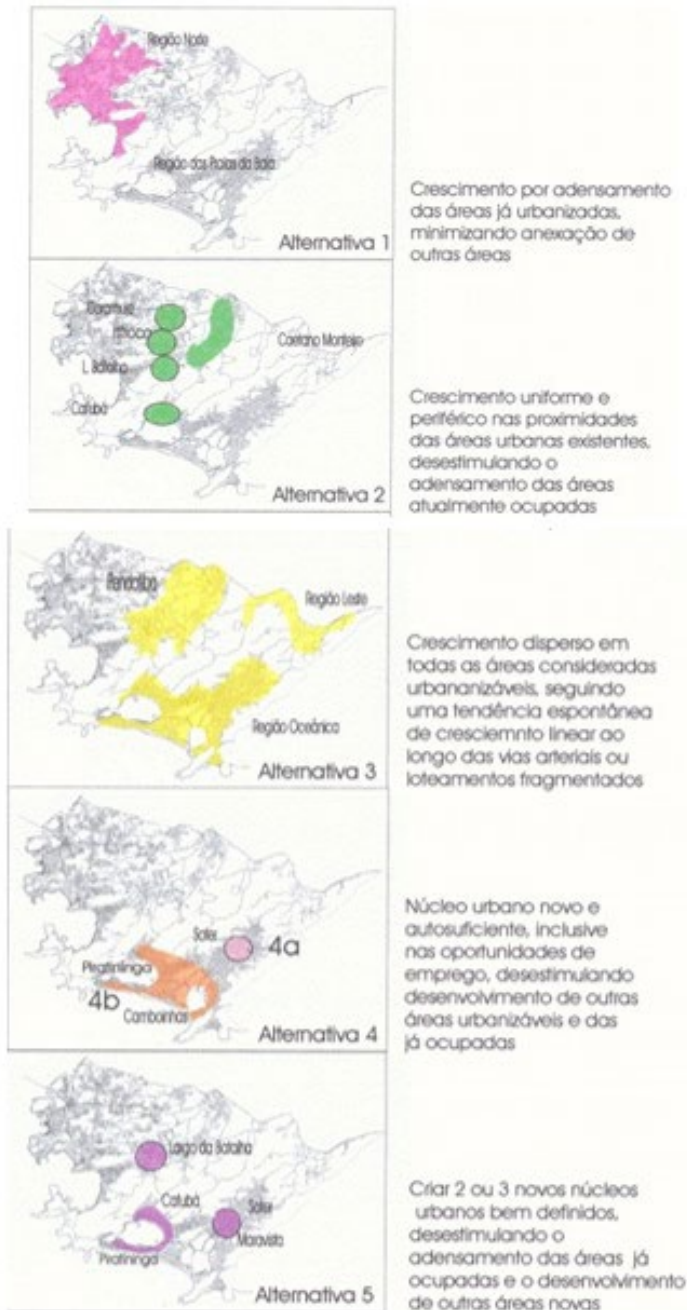
Considerando o contexto analisado, o Plano de Wit-Olaf previa cinco opções para a expansão urbana da cidade (Figura 93), apresentadas em seminários abertos à população, que

poderia escolher qual das opções a Administração Pública deveria seguir:

- “1. Crescimento por adensamento das áreas já urbanizadas, minimizando a anexação de áreas novas (regiões Norte e das Praias da Baía)
2. Crescimento uniforme e periférico nas proximidades das áreas urbanas existentes, desestimulando o adensamento das áreas atualmente ocupadas (Caramujo, Ititioca, Piratininga, Cachoeira e est. Caetano Monteiro)
3. Crescimento disperso em todas as áreas consideradas urbanizáveis, seguindo uma tendência espontânea de crescimento linear ao longo das vias de comunicação ou loteamentos fragmentados (Região Oceânica, Leste e Pendotiba)
4. Criar um núcleo urbano novo e auto-suficiente, inclusive nas oportunidades de emprego, desestimulando o desenvolvimento de áreas urbanizáveis e das já ocupadas (Avenida Central – Engenho do Mato ou Maravista- SOTER e Terra-brás)
5. Criar dois ou três novos núcleos urbanos bem definidos, desestimulando o desenvolvimento das áreas já ocupadas e o desenvolvimento de outras áreas novas (Largo da Batalha, Cafubá e Maravista/SOTER)” (SALANDÍA, 2001, p. 73)

Em uma dessas assembleias, conforme publicação do jornal O Fluminense de 10/05/1976, o coordenador da CPDU, o arquiteto Ferdinando de Moura Rodrigues, afirmava que em “matéria de planejamento urbano, houve uma tendência em copiar simplesmente o modelo americano” (NITERÓI, 1976, p.11) fazendo referência ao espraiamento das ocupações, do baixo adensamento nas áreas periféricas e na dependência do automóvel. Esse tipo de ocupação em Niterói começou a ser caracterizado pela criação dos condomínios residenciais unifamiliares, cuja intensificação na década de 1970 ocorreu principalmente nas áreas de Pendotiba e Região Oceânica. No entanto, os “condomínios de lotes”, caracterizados pelo cercamento de loteamentos e o controle de acesso dos logradouros, começaram a ter seu escopo legal definido a partir da lei nº 6.766/1979 a nível federal, e foram regulamentados de maneira mais específica a nível municipal com a lei de parcelamento de solo nº 1468/1995.

Figura 93 - Representação das alternativas propostas pelo Plano Wit-Olaf Prochnik em 1976



Elaboração Luis Fernando Valverde Salandía. Fonte: (SALANDÍA, 2001, p. 74).

Em novembro de 1976, sob o título “Vocação de Niterói já está definida pelo Plano Diretor”, foram apontadas na reportagem do O Fluminense as duas opções mais votadas, que seriam “a criação de um núcleo urbano novo e autossuficiente em Engenho do Mato e Rio do Ouro” – (alternativa 04 -Fig. 93) e “crescimento uniforme periférico nas proximidades das áreas urbanas existentes, também desestimulando o adensamento de outras regiões” (ibid., p.12) – (alternativa 2 – Fig. 93) (VOCAÇÃO, 1976, p. 12). De acordo com Salandía:

“O passo seguinte seria desenvolver um projeto de lei que definisse parâmetros de uso e ocupação do solo que induzissem o desenvolvimento nessa direção. De acordo com [Ferdinando de Moura] Rodrigues, esta alternativa era vista pelos técnicos como um complemento necessário ao grande investimento que a iniciativa privada estava fazendo através do Plano Estrutural de Itaipu” (2001, p. 73).

O Plano Estrutural de Itaipu foi apresentado à Prefeitura Municipal de Niterói em 1976 pela VEPLAN Residência, para uma área de mais de 7.000.000 metros quadrados, substituindo parte do antigo Loteamento “Cidade Balneária de Itaipu” (aprovado em 1945) desenvolvido pela Itaipu Companhia de Desenvolvimento Territorial. O novo projeto era de autoria do Escritório Harry James Cole e Associados, tendo como referências cidades balneárias europeias de alto luxo (AZEVEDO; REZENDE; COSTA, 2010, p.199), e se ancorava no apelo da Ponte Rio-Niterói para atrair este público.

Até a década de 1970, a área do Distrito de Itaipu ainda possuía algumas características rurais, apesar da ocupação, por vezes irregular e ilegal, de casas de veraneio, pescadores entre outros. O Plano Estrutural de Itaipu se restringia onde hoje é o bairro de Camboinhas e ao redor da Lagoa de Itaipu (Figura 94), porém, seu alcance simbólico era explorado para a cidade como um todo, reforçando a imaginabilidade de Niterói dentro do rol da competição pelo mercado imobiliário de alto padrão, que tendia naturalmente ao Rio de Janeiro na RMRJ.

Figura 94 - Área coberta pelo Plano Estrutural de Itaipu, 1976

Fonte: Elaboração própria, com base em mapa do ARCGIS (ESRI), 2022.

O projeto era dividido em microáreas que foram definidas segundo o regime de propriedade dos lotes, de maneira a comportar uma população estimada de 140.000 pessoas (42% da população da cidade em 1970). Estando em confluência com a imagem de uma cidade mais “humana” objetivada pela Prefeitura, o projeto era nitidamente dirigido às classes mais abastadas, contemplando ruas de pedestres, ilhas artificiais e marinas. Com exceção das ilhas e marinas, o projeto na área da Praia de Camboinhas foi executado, inclusive a construção do canal artificial⁸⁷ que dividiu as praias de Camboinhas e Itaipu (que seria o acesso às marinas), alterando o regime natural da lagoa de Itaipu e contribuindo para a diminuição do espelho d’água do sistema lagunar de Niterói.

Um dos slogans utilizados nas peças publicitárias à época

⁸⁷ Naturalmente, as águas da lagoa de Itaipu eventualmente transbordavam a faixa de areia da praia de Itaipu dependendo do volume disponível. O projeto da Veplan aproveitou esse caminho natural e criou um canal artificial para garantir uma conexão permanente entre o oceano e as futuras marinas; no entanto, a dinâmica ambiental faz com que de tempos em tempos a Prefeitura tenha que escavar a área novamente, pois a conexão se fecha, impedindo a renovação de águas da lagoa de Itaipu, que sofre com a poluição.

(“Em Itaipu, o homem brasileiro está pela primeira vez, racionalizando sua experiência de viver em cidade”) é claro em relacionar a segregação socioespacial à “racionalização”, como se viver em condições precárias fosse uma opção, e não um efeito da ausência do Estado.

Figura 95 - Planta de apresentação do projeto urbanístico para Camboinhas, 1976



Elaboração: Escritório Harry James Cole e Associados, 1976. Fonte: LDUB.

Figura 96 - Vista da Praia de Camboinhas, 2021



Vista da orla de Camboinhas desde o acesso à praia do Sossego, com a praia de Itaipu ao fundo. Fonte: Arquivo pessoal, 2021.

O prefeito seguinte, Moreira Franco (1977-1982), foi o primeiro eleito em sufrágio universal desde a fusão. Diferentemente do antecessor, Moreira Franco era mais crítico em relação aos efeitos da perda da capitalidade e acusava o Governo do Estado em não dar

“a mínima atenção” aos problemas de Niterói (CODESAN, 1979, p. 4). Conforme uma publicação institucional da CODESAN – Companhia de Desenvolvimento de Niterói - o prefeito afirmava que sua gestão contrariou analistas que previam a transformação da cidade em “bucólico bairro do Rio de Janeiro”, retomando as obras paralisadas (Figura 97) e promovendo o crescimento da cidade:

“Em 31 de janeiro de 1977, quando o prefeito Moreira Franco assumiu o mandato, o quadro ainda era desolador: abandonado pela administração do então governo Faria Lima [governador do estado do Rio de Janeiro], o Projeto Praia Grande transformou-se numa selva de capim. A reurbanização de São Francisco fazia saltar pedras portuguesas por todos os lados e também estava paralisada. O Túnel Raul Veiga [segundo túnel de ligação entre Icaraí e São Francisco] não passava de uma vitrine de tapumes. Os lagos do Campo de São Bento estavam poluídos. O sistema viário embrulhava carros, coletivos e pedestres numa sacola só: o Centro da cidade. Para completar o governo do Estado do Rio de Janeiro deixava seus esqueletos principais: o Palácio da Justiça e a sede do Tribunal Regional Eleitoral – à disposição da incompetência administrativa. Eles estão lá, até hoje” (CODESAN, 1979, p.4).

Figura 97 - Inauguração do túnel Raul Veiga, 1980



Fonte: Acervo Correio da Manhã, Arquivo Nacional. [BR_RJANRIO_EH/0/FOT/EVE/14739]⁸⁸

88 Disponível em: <https://sian.an.gov.br/sianex/consulta/Pesquisa_Livre_Pai_nel_Resultado.asp?v_CodReferencia_id=1509640&v_aba=1> Acesso em: 16/06/2022.

Diante deste contexto, Moreira Franco, baseou-se numa síntese de “melhorar a qualidade de vida da população” (ibid., p.5), em que “a cidade voltou a ser aquilo que seus habitantes desejavam que fosse. Uma cidade mais humana, aberta, alegre, viável e solidária” (ibid., p.5). De maneira a concretizar essa “imagem” que pode ser considerada uma atualização da “cidade onde viver” de Ronaldo Fabrício, o prefeito encomendou uma análise ao IBAM do Plano Diretor de 1975⁸⁹, além de fazer um convênio ao Programa CURA em 1978:

“(...) nos termos do Convênio de Adesão firmado em 20/02/1978, entre o Banco Nacional de Habitação – BNH (Programa Cura) e a Prefeitura Municipal de Niterói, o Plano de Complementação Urbana compõe a viabilidade global do programa de obras, desenvolvido segundo as diretrizes que nortearam a definição da estrutura de crescimento da cidade de Niterói” (LERNER, 1978, p.1).

Este plano, apoiado no programa CURA⁹⁰, foi elaborado pelo escritório do arquiteto Jaime Lerner, sendo encomendado após a não aprovação do Plano Diretor do escritório do Wit-Olaf, apesar de ser baseado em seu diagnóstico. Foram priorizadas quatro “Áreas CURA” (Figura 98), englobando a área central (Área 01), grande parte das Zonas Norte (Área 02) e Zona Sul (Área 03), além do bairro do Largo da Batalha (Área 04). Estas áreas foram escolhidas por conta de alto adensamento (01,02, e 03) e fluxos (01,02,03 e 04), sendo proposta uma divisão em “Estrutura Norte”, contemplando a Zona Norte, e a “Estrutura Sul”, contemplando a Zona Sul e trechos da região de Pendotiba e Região Oceânica, que se conectariam com a área central (ibid., p.12).

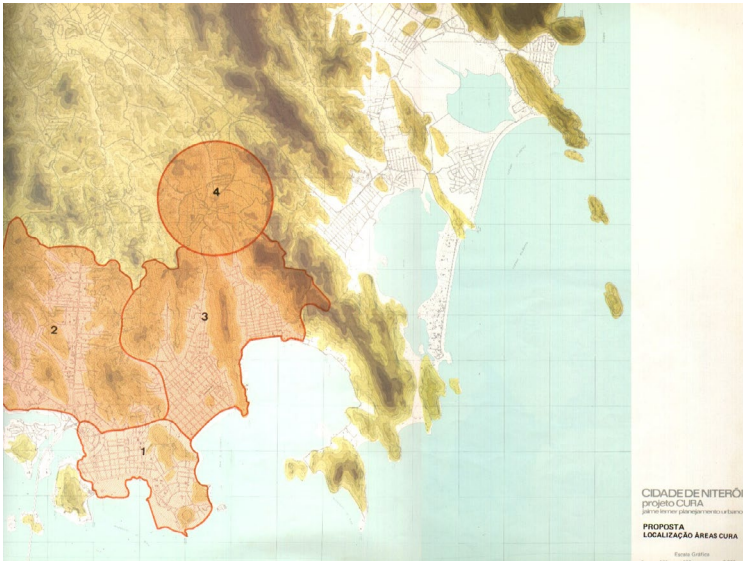
Dentre as propostas deste projeto cabe ressaltar a transformação de várias vias do Centro em ruas de pedestres, tendên-

89 Esta análise datada de 1978 faz uma análise crítica ao Plano Diretor e a pontos da legislação vigentes da cidade, indicando alternativas para a região central, Aterrado Praia Grande (já considerando a ocupação da Universidade Federal Fluminense), Icaraí e áreas de expansão.

90 “O programa CURA [*Comunidade Urbana de Recuperação Acelerada*] propõe-se a fornecer recursos financeiros para programas do Governo, que objetivem adequar o processo de urbanização às diretrizes locais de desenvolvimento (...)” (BANCO NACIONAL DE HABITAÇÃO, 1978, p.3)

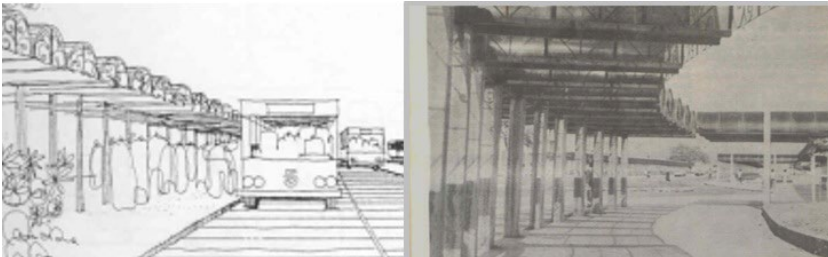
cia observada na década de 1970 em várias cidades brasileiras, além da construção dos terminais “Norte” e “Sul” no mesmo bairro, visando organizar as inúmeras linhas de ônibus. A Figura 99 demonstra, respectivamente, o croqui destes terminais e sua implantação. Jaime Lerner já recomendava a criação de faixas exclusivas para ônibus com estações próprias, semelhante ao sistema BRT (*bus rapid transport*) implantado por ele, então prefeito, na cidade de Curitiba em 1974.

Figura 98 - Áreas CURA, 1978



Plano CURA para Niterói. Fonte: Jaime Lerner Planejamento Urbano (LERNER, 1978, p.73)

Figura 99 - Croqui e implementação dos terminais idealizados no projeto CURA



Fonte: Jaime Lerner Planejamento Urbano (LERNER, 1978, p.32) / Fonte: CODESAN, 1979, p.8

Sobre planejamento urbano, recomendava-se a priorização do transporte público em detrimento da utilização do automóvel individual, além da ocupação nos eixos viários principais, não recomendando, no entanto, a verticalização das áreas periféricas. Sobre os “morros ocupados”, sugere-se de maneira geral, obras de saneamento, reassentamento em caso de risco e melhoras na infraestrutura.

Contudo, apesar das iniciativas de planejamento, as regiões mais afastadas do Centro cresciam por meio de loteamentos criados pela iniciativa privada apoiados na lógica do transporte individual, ou pela ampliação das ocupações populares, principalmente em regiões mais afastadas do litoral ou dos eixos viários principais. Os loteamentos voltados para classe média/alta traziam como apelo, justamente a imagem de uma qualidade de vida, ruas arborizadas, e sossego. No entanto, tal forma de ocupação dispersa aumentava a segregação socioespacial e a demanda por infraestrutura:

“O loteamento, como forma de expansão em Niterói, apareceu com mais intensidade na década de 1970. Contudo a maioria dos instrumentos que regulam a produção imobiliária se encontrava fora do domínio do poder local, que contava somente com as leis de uso e ocupação do solo, pouco eficientes como agentes de transformação da cidade. Dentro desse cenário, a cidade foi parcelada em sua área de expansão em lotes traçados de forma regular, organizados em unidades fechadas e poucos permeáveis, sem uma integração efetiva entre eles, e articulando-se aos eixos viários existentes, que passaram de forma complementar a cumprir o papel de ruas comerciais e serviços” (AZEVEDO, REZENDE, COSTA, 2010, p.200).

Contudo, apesar do discurso de uma “cidade humanizada”, afeita a uma qualidade de vida, “longe dos problemas das metrópoles”, as notícias da cidade nos últimos anos da década de 1970 possuíam tom pessimista, contrastando com o otimismo pré-Ponte. Em 1977, o jornal O Globo iniciou uma série de reportagens (Figura 100) a respeito das cidades de Niterói e São Gonçalo (sua vizinha ao Norte), com o sugestivo título de “dois

municípios, uma cidade, mil problemas”. Ao falar da chegada em Niterói, os jornalistas exploram as sensações de uma cidade vista como decadente:

“A primeira imagem que se tem de Niterói, passada a ponte, é a de uma cidade que parou no tempo. O velho porto, o cemitério naval e ferroviário e o conjunto de edifícios atestam que a antiga capital fluminense já teve seus dias de progresso, mas ao mesmo tempo dão a impressão de que a cidade vive apenas de um passado dinâmico, apesar do movimento intenso de pessoas, carros e ônibus. Enormes esqueletos de concreto abandonados, inúmeros edifícios com centenas de salas vazias são vistos no Centro, e na estação das barcas a pressa das pessoas que demandam ao Rio sugere a ideia de *uma fuga desesperada [grifo nosso]*” (WAMBIER, VIANA, 1977, p.22).

Ao contrário da perspectiva do prefeito Moreira Franco, os jornalistas afirmavam que a Niterói não restava muitas alternativas por conta de seu restrito território e pela alta dependência do setor de serviços, a não ser ter “pretensões de transformar-se num bairro residencial da classe média e alta do Rio”. Para isso, contavam a favor “sua vida tranquila nos bairros, a beleza natural de sua geografia e a proximidade de um grande centro urbano como o Rio de Janeiro”, mas que exigiria “uma cirurgia complexa e urgente em toda sua infraestrutura urbana” (ibid., p.22).

Já a manchete do jornal O Globo de 15/11/1979 explicitava as diferenças entre a cidade pensada e a cidade real, ao afirmar que Niterói é uma “ex-capital com problemas de metrópole”, soando como uma ironia ao discurso do ex-prefeito Ronaldo Fabrício. A matéria é extensa ao listar os problemas das cidades, como a falta de recursos, as obras abandonadas, destacando o Aterrado Praia Grande como “fachada feia”, além das questões de saneamento básico, lixo, segurança pública e “trânsito caótico” (NITERÓI, 1979, p.21). Defendendo a gestão municipal, o então secretário de Obras e Urbanismo afirmava que o “governo do prefeito Wellington Moreira Franco planejou a reurbanização das principais ruas e logradouros públicos da cidade” (ibid., p.21).

Figura 100 - Niterói, a ex-capital que perdeu o status e a esperança do progresso



Reportagem de Telmo Wambier e Francisco Viana, 1977.

Fonte: Acervo O Globo, 1977.

De maneira geral, a gestão Moreira Franco foi marcada por diversas entregas como: a criação do Código de Posturas (1977), do Código Tributário (1977), da CODESAN – Companhia de Desenvolvimento de Niterói (1977) substituindo a EDURB, a instituição do PUC (1977) – Plano de Urbanização Comunitário⁹¹, e implantação de alguns pontos do projeto CURA e das recomendações do IBAM, sobretudo na área Central. Contudo, sua gestão também foi marcada pelo endividamento da máquina pública, representando um grande impeditivo para a continuidade das obras na gestão posterior. O próprio convênio para o programa CURA, conforme Lei nº 161 de 09/11/1978, previa um empréstimo de Cr\$ 348.800.000,00 (trezentos e quarenta e oito milhões e oitocentos mil cruzeiros) contraído com o Banco Nacional da Habitação (BNH). Este foi apenas um dos empréstimos realizados, e

91 Neste Plano, voltado para os bairros periféricos de classe média, os moradores se cotizariam e contribuiriam voluntariamente para a execução de obras ou melhoramentos nas vias e logradouros públicos.

somando-se o contexto nacional de hiperinflação dos anos 1980, Niterói iniciou a década com graves problemas financeiros:

“O saldo de seu governo [Moreira Franco] seria positivo, não fossem dois equívocos que se refletiram e ainda refletem perniciosamente: o inchaço dos quadros funcionais, com a nomeação de milhares de novos servidores, impedindo a adoção de uma política salarial mais justa; e o incontrolável endividamento do município, à custa de empréstimos internos e externos, um deles no montante de 22 milhões de dólares, o que inviabilizou a gestão de seu sucessor, Armando Barcelos” (SOARES 1992, p.162).

Os prefeitos seguintes, Armando Barcelos e João Batista cumpriram o resto do mandato de Moreira Franco no ano de 1982, quando este resolveu disputar a eleição estadual e perdeu, porém, pelo fato da prefeitura ter realizado mais de “30 operações de crédito” (ibid., p.163), não conseguiram realizar grandes ações. Um documento confidencial do Serviço Nacional de Informações (SNI) do governo federal sobre a situação financeira de Niterói, confirmava a situação de penúria dos cofres públicos, afirmando que a Prefeitura era deficitária em Cr\$ 500.000.000,00 (quinhentos milhões de cruzeiros). Além disso, os servidores municipais estavam com salários atrasados - em que se pese que “a maioria dos servidores não é estatutária e foi admitida, por interesse político, no término da administração dos Prefeitos anteriores” (SERVIÇO NACIONAL DE INFORMAÇÃO, 1983, p.2) -, que a limpeza urbana estava comprometida e que nem fornecedores nem bancos queriam mais negociar com a cidade, de maneira que o prefeito havia tomado medidas duras de contenção de gastos, sendo provável uma greve do funcionalismo, que acabou ocorrendo.

Neste mesmo período, o Brasil e outros países latino-americanos enfrentavam um contexto de forte inflação e redução da oferta de crédito, impactando nos índices de crescimento. Segundo Marangoni (2012),

“Os tempos de créditos fartos a juros baratos no mercado internacional acabavam ali. Estavam em xeque modelos de desenvolvimento apoiados em altas doses de endividamento

externo. (...) Em 1980, a inflação bate a simbólica marca de 100% ao ano. Mesmo com a elevação dos preços dos importados, o balanço de pagamentos registrou enormes déficits. Em 1981, o país entrava em uma recessão que perduraria até o segundo semestre de 1982. (...) No plano social, contraía-se a renda e o emprego em função do baixo crescimento. Aumentava a concentração de renda e riqueza e acentuavam-se as desigualdades sociais. Com forte retração fiscal, o Estado tornou-se incapaz de fazer uma gestão adequada de suas políticas.”

Do ponto de vista urbano, a década de 1980 em Niterói se caracterizou, segundo dados do CENSO de 1980, por uma alta densidade demográfica (3.054,9 hab./ km²), sendo a quarta do estado, com uma população de 397.135 habitantes, 100% urbana. A cidade se viu impulsionada pelo setor da construção civil no início da década de 1970, que se arrefeceu com a piora das condições econômicas locais e do País:

“(...) pode-se inferir que entre 1964 e 1976, Icaraí, Boa Viagem e Ingá passam por um verdadeiro surto imobiliário, cujo ritmo se reduz bruscamente nos anos seguintes até 1980. No período de recessão construtiva nesses bairros da Zona Sul que coincide com uma fase de agudização da crise econômica brasileira com o esgotamento do “milagre”, os bairros de classe média baixa como Fonseca e Cubango [Zona Norte] se ressentem menos e até revelam uma dinamização no ritmo de edificação” (PREFEITURA MUNICIPAL DE NITERÓI, 1992, p.61).

Dependente dessa atividade econômica, a Municipalidade não conseguia disciplinar a construção civil na cidade, em que a

“(...) anarquia da indústria da construção civil tem sido permitida pela livre flutuação dos gabaritos ao sabor de um Código de Obras e Posturas Municipais alterado, frequentemente, segundo interesses de grupos financeiros” (PREFEITURA MUNICIPAL DE NITERÓI, 1992, p.66).

Neste contexto, a gestão Waldenir Bragança não foi caracterizada por grandes obras, apesar de constarem feitos relevantes como a ocupação do Aterrado Norte pela Vila Olímpica (Figura 101), e o início das construções dos *campi* da UFF no Aterrado Sul pelo governo federal.

Figura 101 - Foto aérea da Vila Olímpica e do Parque Central da Cidade, 1986



Vista da parte Norte do Aterro. Fonte: Prefeitura Municipal de Niterói, 1986.

Outro ponto relevante foi a realização do I Seminário de Planejamento Integrado de Niterói, coordenado pela Secretária Municipal de Urbanismo e pelo Instituto de Desenvolvimento Urbano de Niterói, sendo, segundo Salandía (2001), “uma iniciativa pioneira na inclusão da sociedade na discussão das diretrizes do planejamento municipal”, impactando “na promulgação de uma nova Lei de Uso e Ocupação do Solo” (ibid., p. 90).

Quanto à esfera estadual, mesmo a eleição de Leonel Brizola em 1983, de viés trabalhista, não alterou a percepção de que o governador não apoiava a cidade de Niterói. Duas publicações do jornal O Globo de 1984, uma do então prefeito Waldenir Bragança a respeito de sua atuação⁹², e outra sobre um balanço dos

92 Disponível em: <<https://acervo.oglobo.globo.com/busca/?tipoConteudo=pagina&pagina=2&ordenacaoData=relevancia&allwords=leonel+brizo>>

10 anos de aprovação da fusão, são exemplares em confirmar a percepção de que Niterói, desde a fusão, havia sido “largada ao próprio destino”, como disse o ex-prefeito Moreira Franco, ou na fala do presidente da ACEIRJ – Associação Comercial e Industrial do estado do Rio de Janeiro, ao afirmar que tanto Chagas Freitas (ex-governador) quanto Leonel Brizola agiam como prefeitos do Rio de Janeiro (LACERDA, SANCHES, 1984, p.6). De maneira geral, o balanço dos entrevistados foi negativo relativo à fusão, incluindo a opinião de populares como retratado na Figura 102.

Figura 102 - Populares opinam sobre os dez anos após a fusão

E quem mora em Niterói, o que pensa da fusão?

Nunca aproveli essa fusão. Niterói, desde 74, não passa de um subúrbio do Rio. Está tudo abandonado, é lixo por toda parte. Só tem mais carro em suas ruas, o que piorou o trânsito. Este prédio, por exemplo, que pertence ao Estado, não estaria tão sujo e mal cuidado se o governador ainda ocupasse o Palácio do In- grã. Sei que não há solução, mas nem por isso vou aprovar a união da Guanabara com o Es- tado do Rio. (Mário de Freitas, 62 anos, há 30 porteiro do Pa- lácio das Secretarias).

— A fusão não trouxe nenhuma melhoria para a cidade. Ao contrário, hoje a situação é pior. E a prefeitura não tem di- reito para solucionar a ma- ioria dos problemas. Sócio com os camelôs e píquetes que constantemente criam confusões na Rua da Conceição. Mesmo que não fossem resolvidas, seriam menores as dificuldades se a cidade continuasse como capi- tal do Estado. (José Malheiros, proprietário há 48 anos da tra- dicional Confeitaria Espor- tiva).

Francisco: “Foi terrível”
José: “Hoje tudo é pior”
Alfredo: “Não me conformo”
Mário: “tudo abandonado”
Isa: “O progresso sempre é bom”

— É lógico que gostei da fu- são. Acho que todo niteroiense gostou. Parece que ficamos mais perto do Rio, onde as coi- sas acontecem mais rápido. Além disso, a maioria das bos- tes e restaurantes de Niterói surgiu após a fusão, muitos inaugurados por cariocas. An- tes, isso aqui era uma roça. (Gilberto de Oliveira, 33 anos, estudante).

— Até hoje não me conformo com a transferência da capital do Estado para o Rio. Para os comerciantes, como eu, foi trá- gico. Eu vendia todo o Palácio do Governo e toda a Assem- bléia Legislativa. Só fechava a loja após as 24 horas para que os políticos vissem tempo de vir aqui, fazer suas compras. Depois da fusão, as vendas caíram numa proporção de dez para um. O Centro de Niterói esvaziou. (Alfredo Tauli, 72 anos proprietário há 48 da Ca- misaria Tauli).

— Não acho, como muita gente, que a fusão foi ruim pa- ra Niterói. A cidade cresceu, muitos imóveis foram cons- truídos, ficamos mais perto das praias oceânicas. O pro- gresso sempre é bom. Para mim, a maior dificuldade é que para resolver qualquer proble- ma fora da esfera municipal sou obrigado a ir ao Rio. Seria bom se pudesse decidir tudo aqui. (Isa Navarro, 67 anos, do- na de casa, moradora em San- ta Rosa).

— A fusão foi terrível. Conse- guiu agravar ainda mais anti- gos problemas da cidade. Hoje temos mais lixo, mais mosqui- tos e mais buracos do que há dez anos. Será que a capital de um Estado teria tantas dificul- dades? (João Francisco Aguiar, 35 anos, motorista de táxi).

**ESPETACULAR LANÇAMENTO
OUTONO — INVERNO
KRELOURAS
Atacado e Varejo**

Fonte: Acervo O Globo, 20/05/1984⁹³.

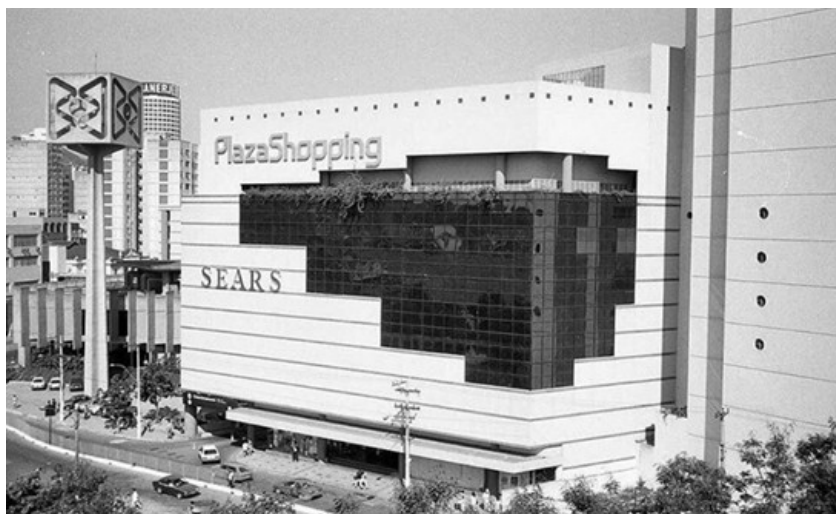
No setor privado, cabe destacar que em 1986 é lançado o Plaza Shopping no Centro da cidade, no local do antigo Hotel Cine Theatro Imperial, que se tornou uma referência não só

la%2C+niter%C3%B3i&anyword=&noword=&exactword=&deca
daSelecionada=1980&anoSelecionado=1984> Acesso em: 05/06/2022.

- 93 Disponível em: <<https://acervo.oglobo.globo.com/busca/?tipoConteudo=pagina&ordenacaoData=relevancia&allwords=leonel&brizola%2C+niter%C3%B3i&anyword=&noword=&exactword=&decadaSelecionada=1980&anoSelecionado=1984>> Acesso em: 05/06/2022.

local, mas regional. Sua localização, entre o Centro e a Zona Sul, próximo dos pontos de transporte, além das contínuas melhorias, o fizeram ser um ponto de visita não só para a cidade, mas para a região metropolitana, apresentando um fluxo atual mensal de 1.830.000 pessoas.⁹⁴ Por outro lado, acompanhando uma tendência nacional estimulada pela escalada da violência urbana no Brasil à época, com a instalação do Plaza Shopping, as lojas do Centro da cidade que já haviam sentido o impacto do surgimento de um subcentro em Icaraí, sofreram novamente com a construção de um local que agregava diversos tipos de comércio e serviços, incluindo cinemas, com as vantagens da refrigeração, presença de segurança privada e estacionamento para automóveis, essencial para moradores de outros bairros.

Figura 103 - Plaza Shopping Niterói, década de 1980



Fonte: Nictheroy do Passado, página de facebook.⁹⁵

Enfim, se por um lado, estas condições levaram a década de 1980 a ser conhecida como “década perdida”, por outro, insuflaram os movimentos sociais, visto que a crise agora atingia

94 Disponível em: <<https://www.brmalls.com.br/nossos-shoppings/plaza-shopping-niteroi>> Acesso em: 16/06/2021.

95 Disponível em: <<https://www.facebook.com/Nictheroy-no-Passado-100663932386272>> Acesso em: 21/07/2021.

também as classes médias, contribuindo com a retomada da democracia no Brasil. Desde o fim da década de 1970, a sociedade conseguiu lograr avanços como a revogação do AI-5 em 1979, e o próprio fim da ditadura em 1985 com a eleição de Tancredo Neves de forma indireta, em resposta ao movimento “Diretas Já”.

A Constituição de 1988 foi outro avanço da sociedade brasileira, sendo considerado um ponto de inflexão na Administração Pública ao colocar os municípios como entes federativos, assegurando certa autonomia dentro do ordenamento jurídico nacional. Essa descentralização foi essencial para a criação de políticas públicas mais localizadas, prevendo de maneira mais efetiva a participação popular. Ademais, garantiu-se mais recursos para as prefeituras, por meio do aumento dos repasses estaduais e federais, e do percentual relativo a certos tributos. Por outro lado, a Constituição aumentou a responsabilização dos municípios em diversos aspectos urbanos e ambientais, e incluiu a obrigatoriedade dos municípios com mais de 20.000 habitantes de criarem Planos Diretores. Em Niterói, o plano foi aprovado em 1992, após amplos debates dos quadros técnicos e setores da sociedade civil, de forma inédita no município.

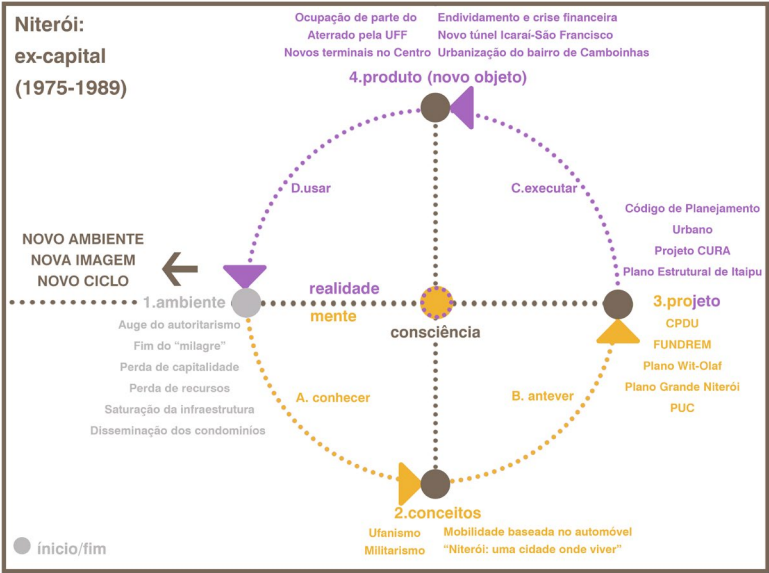
Este ponto é crucial para o surgimento de uma nova imagem em Niterói, cujo pontapé é dado em 1989 com a eleição do prefeito Jorge Roberto Silveira, filho do ex-governador do estado do Rio de Janeiro. O primeiro mandato como prefeito de Roberto Silveira, personagem relevante na história de Niterói até o início dos anos 2010, logrou êxito no início da quebra do estigma de cidade “sem identidade”, “fadada a ser um subúrbio do Rio de Janeiro”, rompendo com o ciclo de baixa autoestima desde a definição da fusão.

Desta maneira, resume-se esse segundo ciclo imagético nas figuras a seguir (104 e 105) utilizando-se do esquema proposto que se inicia no entendimento da Niterói real, fragilizada pela perda de recursos financeiros, obras inacabadas ou em ritmo lento (setor circular I – Figura 105), problemas de infraestrutura e pela perda do título de capital. Neste cenário, o militarismo se impunha, impedindo que a sociedade civil dialogasse sobre a fusão, e por meio do crescimento econômico observado no início da década de 1970, minimizou-se reações por parte das classes médias e altas.

Apesar do urbanismo moderno perder seu fôlego, a mobilidade pautada no transporte individual se expandia, principalmente em regiões com pouca oferta de transporte público, como as áreas mais longes do Centro, que estavam sendo ocupadas pelas classes médias e altas em condomínios residenciais de alto padrão, como o proposto no Plano Estrutural de Itaipu (setor circular II – Figura 105). Neste contexto, houve tentativas estaduais de planejamento por meio da FUNDREM, e municipais, por meio da CPDU, que esbarraram na crise econômica do município no início dos anos 1980 e pela dependência da construção civil como alavancadora das atividades econômicas. Apesar disso, obras de remodelação foram levadas a cabo, como a do túnel Raul Veiga (setor circular III – Figura 105), o segundo que ligaria os bairros de São Francisco e Icaraí na Zona Sul, além da reurbanização da orla de São Francisco e de Piratininga e obras no Aterrado, tanto na parte Norte quanto na parte Sul, impactando a frente marítima da cidade de Niterói (setor circular IV – Figura 105) e ajudando a dar uso parcial para áreas até então vazias ou que estavam sendo ocupadas irregularmente.

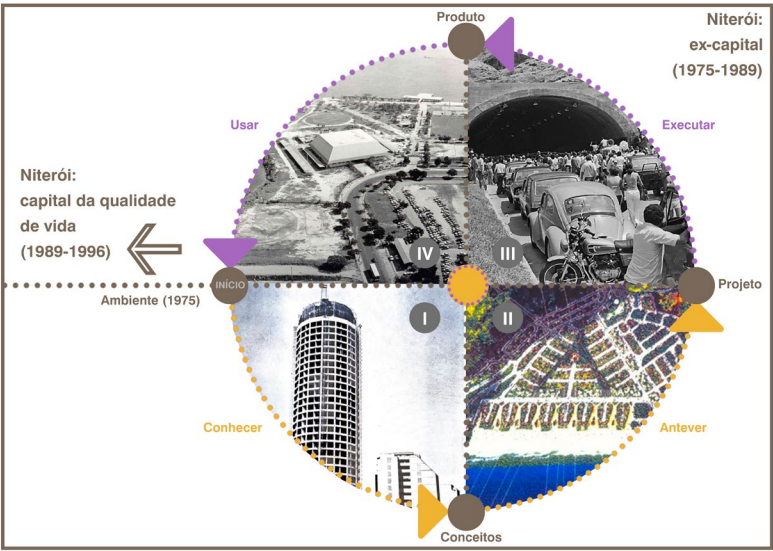
Enfim, percebe-se que Niterói viveu a “ressaca” da perda da capital durante um longo período, ainda que certos políticos e classes empresariais exaltassem a fusão como uma oportunidade de Niterói não “contrair os problemas de uma capital”. Este discurso foi invalidado, pois os problemas urbanos se faziam presentes, minando a imagem que queriam vender de Niterói, como uma “cidade onde viver”, “humana” ou “aprazível”. Por mais que esse mote seja atualizado na década seguinte, nos anos 1990, Niterói finalmente inicia um ciclo de renovação de sua autoestima, a partir da nova Constituição e sob uma nova gestão municipal.

Figura 104 - A reconstrução da imagem a partir da fusão



Fonte: elaboração própria, 2022.

Figura 105 - Ilustração iconográfica do processo de construção da imagem “Niterói, ex-capital”



Fonte: elaboração própria, 2022.⁹⁶

96 Fig. I: Niterói Shopping em construção. Niterói, 1975. Fonte: Revista A Construção. Fig. II: Plano Estrutural de Itaipu. Elaboração: VEPLAN, 1976.

4.4. Niterói, cidade da qualidade de vida (1989-1996)

O fim da ditadura militar em 1985, a criação de uma nova Constituição em 1988 e as eleições diretas para presidente da República em 1989 foram momentos de vitória para vários movimentos sociais que lutavam contra os anos de repressão, visando a maior liberdade de expressão e valorização da cultura.

No caso do patrimônio, conceito apresentado no capítulo 01 e mundialmente discutido durante o século XX, observou-se desde a década de 1960 uma ampliação de seu significado, destacando o papel da Carta de Veneza (1964) neste sentido:

“(...) acompanhando um processo de ressignificação da cultura, que passava a abranger também aquelas de origem popular, tradicional e cotidiana. A “Carta de Veneza”, documento paradigmático de 1964, é representativa deste momento, incorporando as arquiteturas menores e obras modestas que tenham adquirido significação cultural como elementos dignos de proteção no espaço urbano” (MATTOS, 2018, p.36).

Desta maneira, o conceito de patrimônio foi ganhando conotações para além da grandeza arquitetônica, histórica e/ou estética, se relacionando também com obras que adquiriram seu valor através do cotidiano com a população que interage com estas, principalmente após a Convenção do Patrimônio Mundial Cultural e Natural, adotada em 1972 pela ONU, que cunhou o termo “patrimônio cultural”. Assim, o conceito de patrimônio na Constituição Federal refletiu essas mudanças, ao afirmar que constitui o patrimônio cultural, os bens que fazem parte da memória, identidade e da cultura da sociedade brasileira.

Do ponto de vista local, essa ressignificação do patrimônio pode ser observada no caso da Praça da República (Fig. 77), que

Fonte: Acervo LDUB – Laboratório Documental Urbanismo no Brasil. Fig. III: Inauguração do Túnel Raul Veiga, 1981. Arquivo Nacional. Fig. IV: Foto aérea da Vila Olímpica e do Parque Central da Cidade, 1986. Fonte: Prefeitura Municipal de Niterói.

havia sido destruída para a construção do novo Palácio da Justiça no início da década de 1970 (Fig. 78), e cujas obras foram paralisadas com a fusão dos estados do Rio de Janeiro da Guanabara, tornando-se um “esqueleto” (Figura 108). Se antes a destruição da praça era corroborada por uma imagem de “progresso” e de uma “nova metrópole”, a partir de 1978, segundo Côrte,

“(...) sob um novo contexto, que coincidiu com a *distensão* política promovida por Geisel e com os interesses de uma Prefeitura sob o comando do MDB [Moreira Franco], o discurso jornalístico se transforma e a praça passa a ser vista novamente, como lugar da memória política fluminense” (2011, p.58).

Junto com a Imprensa local, a Fundação de Atividades Culturais de Niterói (FAC) e o Conselho Municipal de Cultura se manifestaram a favor da reconstrução da praça, enviando ofícios ao então governador Faria Lima, que não fez nada a respeito:

“Apesar de toda a mobilização do período, o almirante Faria Lima não respondeu aos ofícios do prefeito, assim como nada foi feito para a demolição do espigão, que continuou como uma metáfora da perda de identidade da cidade, ainda mais inferiorizada pelo esvaziamento de suas funções. Neste caso memória e identidade são sinônimos” (2011, p.59).

Esse movimento se relaciona com a transformação da compreensão da cultura como um valor, e da necessidade de Niterói de se encontrar imagetivamente sem a posição de capital. Desta maneira, o patrimônio cultural começou a ser mais valorizado localmente, ainda que o SPHAN/IPHAN já houvesse tombado a nível federal alguns bens da cidade, como: Igreja de São Francisco Xavier (1938), Forte do Gragoatá (1938), Ilha da Boa Viagem (1938), Igreja de São Lourenço dos índios (1938), Capela de São Pedro e Cemitério do Maruí (1938), Fortaleza de Santa Cruz (1939), Recolhimento de Santa Tereza (1955), Casarão de Charitas (1962), Museu Antônio Parreiras (1967) e Solar do Jambeiro (1974), conforme Figura 106. A nível estadual, também já haviam sido tombados bens imóveis de Niterói desde 1978.

Figura 106 - Bens tombados pelo IPHAN em Niterói



Exceto o Museu de Arte Contemporânea, todos os bens niteroienses foram tombados no período compreendido entre 1938 e 1974, sendo a maioria de natureza religiosa ou militar. Fonte: Secretaria Municipal de Cultura de Niterói, 2022⁹⁷

Na mesma época, na capital fluminense era lançado o projeto do Corredor Cultural, de reverberações nacionais, visando revitalizar áreas no Centro da cidade com casario remanescente dos séculos XIX e XX, preservando sua ambiência frente à expansão das torres comerciais que proliferavam pela região. Este projeto foi essencial para a preservação da memória do Rio de Janeiro em um momento em que a cidade vivia uma expansão dos grandes eixos viários com potencial para destruir parte relevante de edificações antigas na cidade.

Niterói, que também vivia um processo acelerado de reconstrução na área central e arredores, apesar da diminuição do ritmo com a fusão, também adotou certas medidas de pre-

97 Disponível em: <<https://www.culturanniteroi.com.br/blog/depac/527>>
Acesso em: 17/06/2022.

servação, seja pela questão de manter a ambiência do entorno do bem tombado, como a lei nº 188/1979⁹⁸, pela preservação ambiental, lei nº 458 de 1983⁹⁹ ou pela redução do IPTU em Zonas de Preservação Urbana de Interesse Histórico e Cultural, conforme lei nº 659/1987¹⁰⁰. Finalmente em 1988, em um dos últimos atos do prefeito Waldenir de Bragança, é regulamentado o tombamento municipal via Decreto nº 5537/1988, dotando a Secretaria Municipal de Cultura ou a FUNIARTE (Fundação vinculada à Secretaria) de um Núcleo responsável por propor tal ação baseada em estudos.

No ano seguinte, no início do governo de Jorge Roberto Silveira, aprova-se a lei nº 827/1990¹⁰¹ – a Lei do Patrimônio Municipal – regulamentando e criando órgãos de proteção. Além disso, aproveitando-se do alinhamento com o governador Moreira Franco (1987- 1991), a demolição do Palácio da Justiça entrou novamente em pauta, e foi motivo de disputas entre o executivo e o judiciário. Contudo, em maio de 1989, o esqueleto foi demolido (Figura

98 Lei que estabelece o disciplinamento dos gabaritos das construções nas vizinhanças do Monumento [Solar do Jambeiro] sito à Rua Presidente Domiciano nº 195, Niterói, RJ. Disponível em: <<https://leismunicipais.com.br/a/rj/n/niteroi/lei-ordinaria/1979/18/188/lei-ordinaria-n-188-1979-estabelece-o-disciplinamento-dos-gabaritos-das-construcoes-nas-vizinhanças-do-monumento-sito-a-rua-presidente-domiciano-n-195-niteroi-rj>> Acesso em: 17/06/2022

99 Lei que institui a área de proteção ambiental das lagunas de Piratininga e Itaipu, suas margens e áreas adjacentes. Disponível em: <<https://leismunicipais.com.br/a/rj/n/niteroi/lei-ordinaria/1983/46/458/lei-ordinaria-n-458-1983-institui-a-area-de-protecao-ambiental-das-lagunas-de-piratininga-e-itaipu-suas-margens-e-areas-adjacentes?q=itacoatiara>> Acesso em: 17/06/2022.

100 Lei que Concede isenção de IPTU para edifícios garagens e redução de base de cálculo dos imóveis situados em Zonas de Preservação Urbana de Interesse Histórico e Cultural. Disponível em: <<https://leismunicipais.com.br/a/rj/n/niteroi/lei-ordinaria/1987/65/659/lei-ordinaria-n-659-1987-concede-isencao-de-iptu-para-edificios-garagens-e-reducao-de-base-de-calculo-dos-imoveis-situados-em-zonas-de-preservacao-urbana-de-interesse-historico-e-cultural>>. Acesso em 18/09/2022.

101 Disponível em: <<https://leismunicipais.com.br/a/rj/n/niteroi/lei-ordinaria/1990/83/827/lei-ordinaria-n-827-1990-integram-o-patrimonio-cultural-do-municipio-de-niteroi-os-bens-moveis-e-imoveis-naturais-e-construidos-materiais-simbolicos-publicos-ou-privados-existentis-no-territorio-do-municipio-que-pelo-seu-valor-mercam-a-protecao-do-poder-publico-municipal-2009-01-07-versao-compilada>> Acesso em: 17/06/2022.

107) e em dezembro a Praça da República havia sido restaurada, conforme configuração atual (Figura 108) mantendo a unidade do conjunto do Centro Cívico, tombado estadualmente em 1983.

Figura 107 - Implosão do Palácio da Justiça, 1989



Fonte: Acervo O Globo, 29 mai. 1989.¹⁰²

Figura 108 - Praça da República, 2022



Momento da demolição x vista da Biblioteca-parque na Praça da República.

Fonte: LDUB, 1989 / Acervo do autor, 2022.

Apesar da demolição ter tido impacto restrito para a resolução de vários problemas da cidade, imagetivamente simbolizava um resgate de seu passado, e de certa forma um recomeço, ainda mais dentro de um contexto de retomada democrática. Côrtes pontua que:

¹⁰² Disponível em: <<https://acervo.oglobo.globo.com/busca/?tipoConteudo=pagina&pagina=3&ordenacaoData=relevancia&allwords=pal%C3%A1cio+de+justi%C3%A7a%2C+niter%C3%B3i&anyword=&noword=&exactword=&decadaSelecionada=1980&anoSelecionado=1989>> Acesso em: 16/06/2022.

“Se para Niterói, o restabelecimento da praça foi importante simbolicamente, foi também o ponto de partida para um novo tempo, onde o estigma de capital não foi mais um peso, desprovida que estava dessa função. Desde 1990, a cidade vive um processo intenso de reelaboração de sua identidade, para o qual muito contribuiu o conjunto de obras e políticas públicas desenvolvidas pela prefeitura no período” (2011, p.64).

Após “fazer as pazes” simbolicamente com seu passado, Niterói começa uma nova década com vários desafios, ainda sobre a sombra de um contexto nacional de hiperinflação e abertura econômica. Seguindo uma das obrigаторiedades definidas pela Constituição de 1988 e pela própria Lei Orgânica do Município de 1989, Niterói começa a planejar seu Plano Diretor em 1990, iniciando a fase de diagnóstico. Apenas alguns anos antes, Niterói por meio de um convênio com a FUNDREM em 1984, havia conseguido delimitar e formalizar seus 48 bairros através do Decreto nº 4895/1986.

Intitulado “Niterói do Século XXI”, o primeiro módulo do Plano Diretor foi realizado em parceria com o IBAM, de maneira a consolidar os dados da cidade. Para este módulo foram elaborados vários mapas, como o da Figura 109, indicando os vetores de expansão históricos (linhas mais escuras) e os de consolidação (mais fracas), apontando para as regiões mais próximas da divisa com São Gonçalo e Maricá, ao longo de estradas estaduais.

Quanto à habitação (Figura 110), nota-se grande parte do município com médio padrão construtivo, enquanto a orla apresenta alto padrão, e a Zona Norte e bairros periféricos, baixo padrão. A quantidade de favelas reconhecidas, principalmente na Zona Norte, é bastante relevante no mapa, tornando clara a segregação socioespacial da cidade, sendo esse inclusive um dos pontos a serem mitigados por programas como “Vida Nova no Morro”, criado na gestão do prefeito Jorge Roberto Silveira.

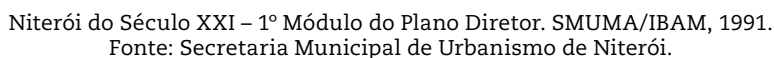
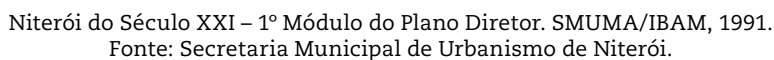


Figura 110 - Diagnóstico do Plano Diretor, 1991: Habitação



Cabe destacar a execução de um diagnóstico ambiental em confluência com as discussões que pautavam à época, cujo marco no Brasil foi a Conferência das Nações Unidas sobre o Meio Ambiente e o Desenvolvimento, também conhecida como Eco-92.

Enfim, o Plano Diretor de Niterói foi publicado pela Lei Municipal nº 1157/1992, no mesmo ano do plano da cidade do Rio de Janeiro¹⁰³, apresentando semelhanças em seu escopo, muito influenciadas pela Constituição Federal, incluindo pontos como a função social da cidade, e a importância da preservação ambiental e cultural dos espaços:

“Artigo I - O Plano Diretor é o instrumento básico da política de desenvolvimento urbano, parte integrante do processo contínuo de planejamento, que deverá contar com a participação da coletividade, orientando agentes públicos e privados que atuam na produção e gestão da cidade.

Artigo II - O Plano Diretor tem como objetivo orientar o pleno desenvolvimento das diversas funções sociais da cidade e garantir o resgate da dignidade urbana, o bem-estar e a melhoria da qualidade de vida de seus habitantes, com utilização de critérios ecológicos e de justiça social” (PREFEITURA MUNICIPAL DE NITERÓI, 1992, p.5).

Segundo Azevedo, Rezende e Costa ambos os Planos Diretores apresentavam diversas semelhanças de natureza temática quanto procedimental:

“Os planos são bastante semelhantes ao incorporarem as disposições constitucionais relativas à política urbana e à proteção ao meio ambiente por parte dos municípios, com o aumento das suas responsabilidades (...) Quando comparados com planos anteriores, incluíram instrumentos orientados para a questão do acesso à terra, ao mesmo tempo em que foram colocados limites ao exercício do direito de propriedade” (AZEVEDO; REZENDE; COSTA, 2010, p.190).

103 O Plano Diretor Decenal da Cidade do Rio de Janeiro (Lei Complementar nº 16) foi publicado em 04 de junho de 1992 estabelecendo normas para a política urbana da cidade.

Dentre esses instrumentos podem ser citados o Imposto Progressivo sobre a Propriedade Predial e Territorial Urbana e o Parcelamento e Edificação Compulsória, além da Concessão Onerosa da Autorização de Construir (Solo Criado) entre outros, que precisavam de regulamentação posterior.

Nesta direção, em Niterói foi publicada a Lei de Uso e Ocupação de Solo (nº 1470/1995) de caráter geral, e deveriam ser criados os PUR – Planos Urbanísticos Regionais – um para cada uma das cinco regiões definidas no Plano Diretor, sendo o primeiro deles, o da região das Praias da Baía, aprovado em 1995. Conforme folheto institucional (Figura 111), os PURs seriam os instrumentos que normatizariam de fato o uso e a ocupação do solo nos bairros. No entanto, o último PUR aprovado foi o da região de Pendotiba em 2016 (Lei Municipal nº 3195/2016), e a região Leste segue em 2022 sem esse instrumento de planejamento.

Figura 111 - Folheto institucional sobre os PUR's



Folheto Institucional a respeito dos PURs.
Fonte: Secretaria Municipal de Urbanismo de Niterói, 2022.

Outras leis de ordenamento urbano também foram criadas à época, como a “Lei de Vilas” (nº 1390/1995)¹⁰⁴, possibilitando a criação de vilas e “conjuntos de pequeno porte” em áreas de até 10.000 m², a Lei nº 1468/1995¹⁰⁵ sobre parcelamento de solo e a Lei nº 1595/1997¹⁰⁶ que estabeleceu o Projeto de Alinhamento das vias da cidade, conforme determinado no Plano Diretor.

Outro ponto importante foi a delimitação de áreas especiais interesse dentro do município, com regras específicas de uso e ocupação do solo, incentivos fiscais, programas e projetos de desenvolvimento urbano. Essas áreas poderiam ser de interesse: social, ambiental, econômico e urbanístico.

No que tange ao patrimônio, seguindo uma tendência do próprio município que desde 1991 tombara diversos imóveis na cidade, o PD previa dentro das Áreas de Especial Interesse Urbanístico, as APAUs – Áreas de Preservação do Ambiente Urbano – criando três no Plano (Centro, São Domingos – Gragoatá - Boa Viagem e Ponta d’Areia), após levantamento de imóveis realizado em 1991, e se aventou a possibilidade de mais duas: Áreas da Igreja de São Lourenço dos Índios e do Ponto Cem Réis, regulamentadas por lei específica em 1995 (Figura 112).

A criação das APAUs em Niterói, tal como as APACs (Área de Proteção do Ambiente Cultural) no Rio de Janeiro, foi influenciada pela Declaração de Amsterdã¹⁰⁷, em 1975. Essa declaração confirmava o valor do conjunto urbanístico e não só de construções isoladas e seu entorno, além de reforçar que a preservação era uma questão de planejamento, e não um entrave ao desenvolvimento de uma região.

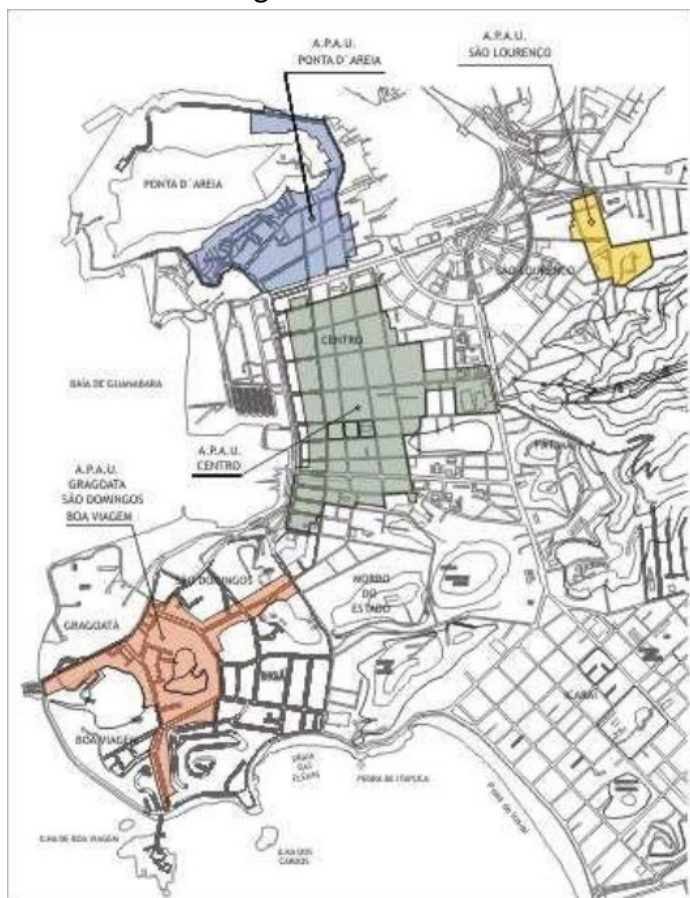
104 Disponível em: <https://www.urbanismo.niteroi.rj.gov.br/anexos/Legisla%C3%A7%C3%B5es_p%C3%A1gina/Edifica%C3%A7%C3%B5es%20e%20Parcelamento/Lei%20Municipal%20n%C2%BA%201390.1995%20-%20Lei%20de%20Vilas.pdf> Acesso em: 17/06/2022.

105 Disponível em: <<https://leismunicipais.com.br/a/rj/n/niteroi/lei-ordinaria/1995/146/1468/lei-ordinaria-n-1468-1995-estabelece-normas-para-o-parcelamento-do-solo>>. Acesso em 17/06/2022.

106 Disponível em: <https://www.urbanismo.niteroi.rj.gov.br/anexos/Legisla%C3%A7%C3%B5es_p%C3%A1gina/LUOS/Lei-ordinaria-1595-1997-Niteroi-RJ.pdf> Acesso em: 17/06/2022.

107 Disponível em: <<http://portal.iphan.gov.br/uploads/ckfinder/arquivos/Declara%C3%A7%C3%B5es%20de%20Amsterd%C3%A0m%20de%201975.pdf>>

Figura 112 - APAUs



Fonte: Secretaria Municipal de Cultura, Niterói, 2019.

Ainda sobre o Plano Diretor, apesar de não terem sido apresentados os dados até sua publicação em 1992, o Censo Demográfico de 1991 também impactou sobremaneira a forma como os niteroienses enxergavam a cidade, sendo usado de maneira extensiva pela Administração Pública à época, como propulsora para o discurso da “cidade da qualidade de vida”¹⁰⁸. Utilizan-

108 A qualidade de vida, em geral, se mede pelo IDH (índice de desenvolvimento humano), índice criado em 1990 e utilizado pela ONU, e sua derivação IDHM (Municipal), que leva em consideração requisitos relacionados à longevidade, educação e renda. No entanto, há outros indicadores que foram criados objetivando medir a mesma questão.

do os dados do Censo Demográfico de 1991, é possível calcular o índice conforme Tabela 4, comprovando o bom desempenho de Niterói em terceiro lugar no País, apesar de nenhuma cidade brasileira possuir à época IDHM considerado alto (>0,700) ou muito alto (>0,800).

Tabela 4 - Ranking IDHM, 1991

Territorialidades	Posição IDHM	IDHM	Posição IDHM Renda	IDHM Renda	Posição IDHM Educação	IDHM Educação	Posição IDHM Longevidade	IDHM Longevidade
São Caetano do Sul (SP)	1°	0.697	8°	0.785	2°	0.544	3°	0.792
Santos (SP)	2°	0.689	17°	0.775	4°	0.536	5°	0.788
Florianópolis (SC)	3°	0.681	21°	0.771	3°	0.538	10°	0.763
Niterói (RJ)	3°	0.681	75°	0.717	1°	0.557	4°	0.790
Porto Alegre (RS)	4°	0.660	44°	0.748	6°	0.494	7°	0.779
Vitória (ES)	5°	0.644	77°	0.715	5°	0.495	15°	0.754

Dados elaborados com base no Censo Demográfico de 1991.

Fonte: <<http://www.atlasbrasil.org.br/ranking>>. Acesso em: 17/06/2022.

Nota-se que o quesito “longevidade” era o mais preponderante da cidade, ainda que “renda” não estivesse muito atrás: com este resultado, infere-se que a cidade possuía qualidades como um bom poder aquisitivo médio de sua população, além de infraestrutura de saúde e assistência (incluindo o setor privado) que forneceria subsídios para uma alta expectativa de vida da população. Uma análise crítica pontuaria que esses resultados eram frutos de um valor médio, minimizando as desigualdades sociais de Niterói, no entanto, os dados do Censo forneceram a senha para a criação de um argumento baseado em evidências a respeito de uma cidade que estava longe de ser aquela “em que urubu voa de costas”.

No entanto, não foram *inicialmente* os dados do Censo, nem o IDHM - cuja nomenclatura e metodologia não era ainda muito utilizada no início da década de 1990 (de acordo com as reportagens pesquisadas) - que reverteram a moral dos niteroienses, pois as primeiras pesquisas divulgadas nos jornais datam de 1995. Se hoje em dia as análises do Censo demoram cerca de um ano para serem divulgadas, faz sentido que na década de 1990 demorassem mais ainda para pesquisadores analisarem os mi-

crodados conseguidos através da pesquisa amostral, ainda mais em um país continental como o Brasil.

Contudo uma reportagem do jornal O Globo de 1991 fornece indícios que a gestão de Jorge Roberto, “cujos índices de popularidade estouraram as pesquisas do Ibope” (PREFEITO, 1991, p.28) conseguiu por si só alavancar a moral niteroiense, “tirando a cidade do buraco”. São elogiadas pela publicação o início da Construção do Museu de Arte Contemporânea, a restauração do Teatro Municipal, e o próprio prefeito ressalta que “no caso de Niterói, era preciso resgatar a dignidade urbana”, “fazendo o que a população mais desejava: viver em uma cidade limpa” (ibid.) Outra publicação, dessa vez de 1994 (já na administração do prefeito João Sampaio) perguntava aos moradores os motivos de morarem na “cidade-sorriso”¹⁰⁹, dentre os quais destacam-se:

“Depois dos dois últimos prefeitos, a cidade melhorou muito. Tenho orgulho de ser niteroiense porque a cidade é calma e, ao mesmo tempo, é um grande polo de cultura e lazer.
[professora de balé]

Gosto daqui porque é um local essencialmente jovem e saudável. Tenho uma qualidade de vida que eu não teria no Rio de Janeiro, por exemplo. [cabelereiro francês, morador de Niterói]

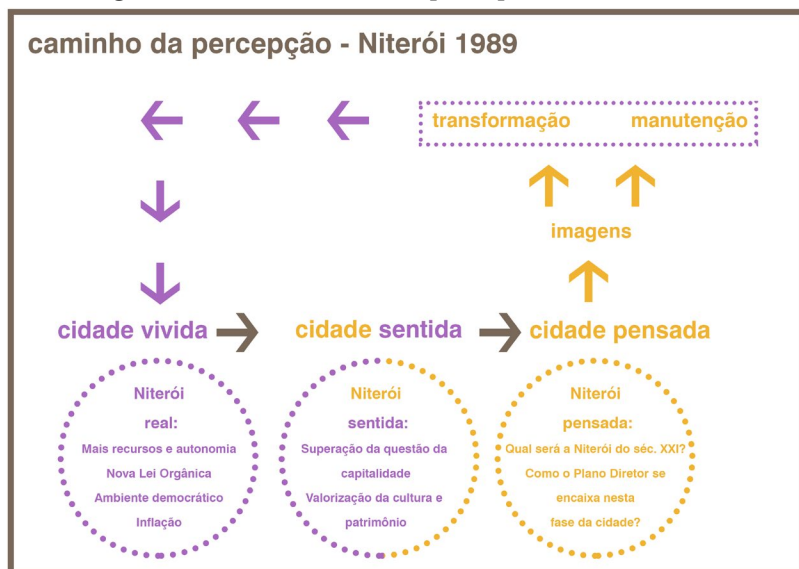
É uma cidade calma, relativamente limpa e tem as melhores praias do Rio de Janeiro. É demais! [triatleta]” (GUIMARÃES, 1994, p.34).

Assim, embora haja que considerar-se todos os pormenores que envolvem as opiniões pessoais, além do viés do pró-

109 A busca pelos termos “cidade-sorriso” e “Niterói” na Hemeroteca Digital da Biblioteca Nacional permite inferir que os primeiros registros do uso dessa expressão para se referir a cidade datam da década de 1930, principalmente em propagandas de comércios locais. No entanto, não foi possível descobrir sua origem; é razoável pensar que alguma marchinha de carnaval tenha sido responsável por esse apelido, de forma parecida com a “Cidade Maravilhosa” no Rio de Janeiro, mas não é possível fazer essa afirmação. No que tange à questão da imagem, o uso da expressão perdura até os dias atuais, principalmente em matérias jornalísticas, com eventual uso de jogos de palavras, mas não se configura de fato como uma imagem da cidade, até porque, a cidade de Curitiba (PR) também era referenciada por essa expressão.

prio periódico, é possível notar que até mesmo questões como a poluição e a segurança pública, em que Niterói não era referência, foram citadas como pontos positivos, reforçando a potência de uma nova imagem pensada pela cidade, explicitada de forma clara no Plano Diretor de 1992, conforme esquema da figura 113.

Figura 113 - O caminho da percepção: Niterói, 1989



Fonte: Elaboração própria, 2022.

Essa percepção da cidade sentida, descrita pelos habitantes na reportagem de 1994, é fruto, primeiro, de mudanças promovidas na cidade real, a partir de ações da gestão de Jorge Roberto Silveira. Um exemplo foi a decisão de convidar o arquiteto Oscar Niemeyer para projetar um museu na cidade em 1991, para sediar a doação da coleção de arte contemporânea do empresário João Sattamini ao município. Essa decisão não pode ser considerada como isolada: outras cidades à época, como Bilbao na Espanha¹¹⁰, já percebiam os museus com arquitetura assinada

110 O Guggenheim Bilbao Museo é um projeto do arquiteto Frank O Gehry, e suas obras duraram entre 1991 e 1997. Sua fachada em superfícies de titânio se tornou um símbolo para a cidade. Disponível em: <<https://vitruvius.com.br/revistas/read/arquitextos/02.014/867>> Acesso em: 18/06/2022.

como potenciais símbolos de uma imagem a ser criada e divulgada internacionalmente, em meio à competitividade inerente ao capitalismo:

“Os museus são vistos agora não apenas como fontes de disseminação cultural, mas também como agentes do desenvolvimento urbano, porque atraem visitantes, criam empregos e geram reportagens positivas sobre as cidades. Um importante aspecto presente nessa negociação da qual resultou a nova imagem da cidade de Niterói é o fato de ela anunciar que – guardadas as devidas proporções e singularidades – a cidade tem um Niemeyer, assim como Bilbao tem um museu assinado por Frank Gehry, São Francisco tem um Mario Botta etc. Portanto, a imagem estratégica de Niterói estaria informando, por meio do Museu de Arte Contemporânea, que existe na cidade uma real vontade de inserção nas redes globais, e que ela pode vir a ser uma confiável cidade-negócio” (BRUNO, 2002, p.98).

O prefeito percebeu que para além de programas sociais relevantes, como o programa Médico de Família¹¹¹, além de reformas urbanas em escalas variadas, como ações de recapeamento asfáltico e a construção de um novo terminal rodoviário, era necessário um ícone que concretizasse essa nova fase de Niterói, e para isto, chamou um arquiteto brasileiro de renome internacional como Niemeyer, que optou por construir sua “flor” no mirante da Boa Viagem (Figuras 114 e 115).

Nota-se que, segundo Bruno (2002, p.98), a população inicialmente rechaçou a ideia, tanto pelas verbas dispendidas, que incluíram uma revisão do IPTU - já considerado alto pelos moradores - a fim de aumentar a arrecadação municipal para custear as obras, quanto visualmente, chamando o museu jocosamente de “nave da Xuxa”. No entanto, a aprovação do governo em si, avalizava de certa forma a execução das obras, que se estenderam para o mandato do prefeito seguinte, o arquiteto João Sampaio (1993-1997).

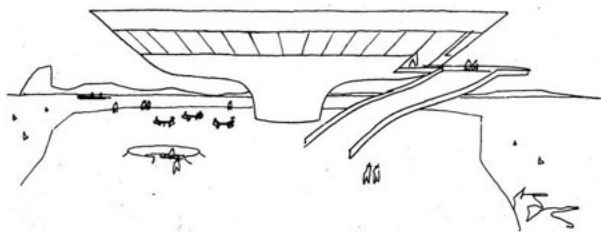
111 É um sistema de atenção básica, em que a população tem acesso a diversas especialidades em pontos próximos de sua residência.

Figura 114 - Mirante da Boa Viagem, década de 1970



Fonte: Prefeitura Municipal de Niterói, Facebook, 2021¹¹²

Figura 115 - Croqui do MAC (1991) x construção do MAC (1993)



Fonte: Fundação Oscar Niemeyer, 1991¹¹³/ Revista Tema Livre, 1993.¹¹⁴

112 Disponível em: <<https://www.facebook.com/PrefeituraMunicipaldeNiteroi>>
Acesso em: 19/05/2021

113 Disponível em: <<http://niemeyer.org.br/>> Acesso em: 18/06/2022.

114 Disponível em: <<https://revistatemalivre.com/niteroiantiga>> Acesso em:
18/06/2022.

Além das leis citadas anteriormente relativas à regulamentação de diversos aspectos do Plano Diretor, foi no governo de João Sampaio que foi inaugurado o Terminal Rodoviário João Goulart (Figura 116) em 1994 – projetado por ele próprio -, que concentraria o ponto final da maioria das linhas de ônibus de Niterói, acabando com os Terminais Norte e Sul do Projeto CURA. A criação deste terminal simbolizou um reordenamento viário e uma maior integração espacial e simbólica no Centro da cidade, além de facilitar a conexão com o sistema hidroviário, tendo sido premiado pelo Instituto dos Arquitetos do Brasil (IAB), sendo considerado atualmente o maior terminal da América Latina¹¹⁵.

Também foi em seu governo que efetivamente os dados do Censo Demográfico de 1991 começaram a ser divulgados de forma mais intensa, pelas Universidades, associações civis como o Instituto Pólis¹¹⁶, e pelo próprio IBGE. O Instituto Pólis, com base no Índice de Desenvolvimento Humano, criou o Índice Municipal, congregando índices sintéticos de Renda, Alfabetização, Habitação e Ambiental, relacionando os 187 municípios brasileiros que tinham mais de 100.000 habitantes (PREFEITURA MUNICIPAL DE NITERÓI, 1999, p.69).

Com uma população de aproximadamente 436 mil pessoas, nesta classificação realizada pelo Instituto Pólis em 1996, Niterói ficou em quarto lugar, com um índice de 0.890, apenas abaixo de Santos (SP), São Caetano do Sul (SP) e Ribeirão Preto (SP), bem à frente do Rio de Janeiro, em 18º lugar (ibid.). Demais estudos, como um da Universidade Federal Fluminense que calculou o IQV (Índice de Qualidade de Vida), e outros do próprio IBGE, também colocavam Niterói em posição de destaque nacionalmente. Essa questão adquiriu uma posição tão central, que se tornou um lema para a cidade, estampando manchetes (Figura 117), propagandas e até fachadas (Figura 118), servindo como resposta aos cariocas, quando afirmavam que o melhor de Niterói “era a vista para o Rio”.

115 Para saber mais: <<https://teroni.com.br/sobre/>> Acesso 18/06/2022.

116 O Instituto Pólis é uma organização da sociedade civil conhecida por avaliações de políticas públicas e estudos sobre as cidades. Disponível em: <<https://polis.org.br/polis/o-que-e-o-polis/>> Acesso em: 18/06/2022.

Figura 116 - Terminal Rodoviário João Goulart



Fotografia de Eduardo Naddar. Fonte: O Globo, 2013.¹¹⁷

Figura 117 - Manchete destacando o bom desempenho da cidade, 1996



Reportagem de 13/10/1996. Fonte: Acervo O Globo, 2022.¹¹⁸

Essa boa fase refletia na autoestima dos habitantes e nos preços praticados no mercado imobiliário local, como afirmado na reportagem do jornal O Globo de 1995 (Figura 119), em que moradores reclamavam dos aumentos dos aluguéis, que já se equiparavam aos preços da Zona Sul do Rio de Janeiro, por conta de um desequilíbrio entre a oferta e a procura. Além disso, outras reportagens indicavam um aumento do fluxo à Região Oceânica que havia se tornado o refúgio de vários cariocas que buscavam

117 Disponível em: <<https://oglobo.globo.com/rio/bairros/prefeitura-quer-os-4-milhoes-da-taxa-de-utilizacao-do-terminal-7472316>> Acesso em 18/06/2022.

118 Disponível em: <<https://acervo.oglobo.globo.com/busca/?tipoConteudo=pagina&ordenacaoData=relevancia&allwords=+niter%C3%B3i&anyword=&noword=&exactword=qualidade+de+vida&decadaSelecionada=1990&anoSelecionado=1996#>> Acesso em: 18/06/2022.

uma vida “mais pacata” em residências unifamiliares, ainda que sem infraestrutura urbana disponível (Figura 120). Destaca-se quanto a esse ponto, que a implantação do Plano Real a partir de 1994 possibilitou um controle mais efetivo da inflação, dando maior segurança aos brasileiros ao realizar compras de maiores valores, como imóveis.

Figura 118 - Fachada de hotel com referência à qualidade de vida municipal



Fonte: Arquivo pessoal, 2021.

Figura 119 - Fama da cidade já refletia no preço dos aluguéis, 1995



Reportagem de 20/01/1996. Fonte: Acervo O Globo, 2022.¹¹⁹

119 Disponível em: <[https://acervo.oglobo.globo.com/busca/?tipoConteudo=pagina&ordenacaoData=relevancia&allwords="+niter%C3%B3i&anyword=&noword=&exactword=qualidade+de+vida&decadaSelecionada=1990&anoSelecionado=1995#](https://acervo.oglobo.globo.com/busca/?tipoConteudo=pagina&ordenacaoData=relevancia&allwords=)> Acesso em 18/06/2022.

Figura 120 - Migração de cariocas em direção
à Região Oceânica, 1997



A busca do paraíso perdido

Cariocas migram para a região oceânica de Niterói, onde a população cresce 9,6% ao ano

Reportagem de 02/03/1997. Fonte: Acervo O Globo, 2022.¹²⁰

Enfim, em 1996 o Museu de Arte Contemporânea de Niterói (Figura 121) é inaugurado, pondo fim aos rumores de sua não-execução, e marcando o início de uma nova fase para a cidade:

“O MAC é simultaneamente, o monumento e o documento que registra a transformação identitária da cidade no presente, tempo em que não cabe mais conjugar a terrível máxima de Stanislaw Ponte Preta, *cidade onde urubu voa de costas*” (CÔRTES, 2011, p.64).

¹²⁰ Disponível em: <<https://acervo.oglobo.globo.com/busca/?tipoConteudo=pagina&ordenacaoData=relevancia&allwords+=niter%C3%B3i&anyword=&noword=&exactword=qualidade+de+vida&decadaSelecionada=1990&anoSelecionado=1997#>> Acesso em: 18/06/2022.

Assim, ainda que do ponto de vista funcional, o MAC pudesse ser questionado, por não conseguir, por exemplo, servir sua função inicial de guardar todo o acervo de arte contemporânea doada, sua importância imagética foi rapidamente percebida, substituindo antigos símbolos como a pedra de Itapuca ou o índio Arariboia. Sua forma de “disco voador” era facilmente assimilada enquanto exalava por si só uma ideia de modernidade que foi atrelada à própria cidade, sendo utilizada pela Administração Pública como fator de propaganda e exaltação de um “orgulho de morar em Niterói”, que atingia o expressivo número de 91% da população, conforme Figura 122.

Figura 121 - Museu de Arte Contemporânea de Niterói com a cidade do Rio de Janeiro ao fundo



Fonte: Arquivo pessoal, 2012.

Figura 122 - Propaganda Institucional, 1996



Arte Contemporânea Brasileira no Colégio João Saraceni.

Niterói tem hoje muitas obras importantes para expor. Obras sociais, infra-estruturais e culturais. Tem "Médico de Família", Programa Vida Nova no Morro, Terminal João Goulart, o Teatro Municipal totalmente restaurado e, agora, o Museu de Arte Contemporânea. Um projeto de Oscar Niemeyer que já é uma verdadeira obra de arte. Além disso, a cidade tem a satisfação de exibir os menores índices de analfabetismo e mortalidade infantil e a melhor qualidade de vida do Estado*. Não é à toa que 91% da população tem orgulho de morar em Niterói. Visite o Museu de Arte Contemporânea de Niterói. E não deixe de conhecer as obras valiosas que estão do lado de fora.

PREFEITURA DE NITERÓI

15/09/1996. Fonte: Acervo O Globo, 2022.¹²¹

Desta maneira, resume-se esse terceiro ciclo imagético nas figuras a seguir (123 e 124) utilizando-se do esquema proposto que se inicia no entendimento da Niterói real, iniciando a década de 1990 com uma nova Lei Orgânica, demolindo o esqueleto do Palácio de Justiça (setor circular I – Fig. 124), e superando a perda da capitalidade, por meio de um

121 Disponível em: <<https://acervo.oglobo.globo.com/busca/?tipoConteudo=pagina&pagina=2&ordenacaoData=relevancia&allwords+=niter%C3%B3i&anyword=&noword=&exactword=qualidade+de+vida&decadaSelecionada=1990&anoSelecionado=1996#>> Acesso em: 18/06/2022.

novo ciclo de obras começada na gestão do prefeito Jorge Roberto Silveira.

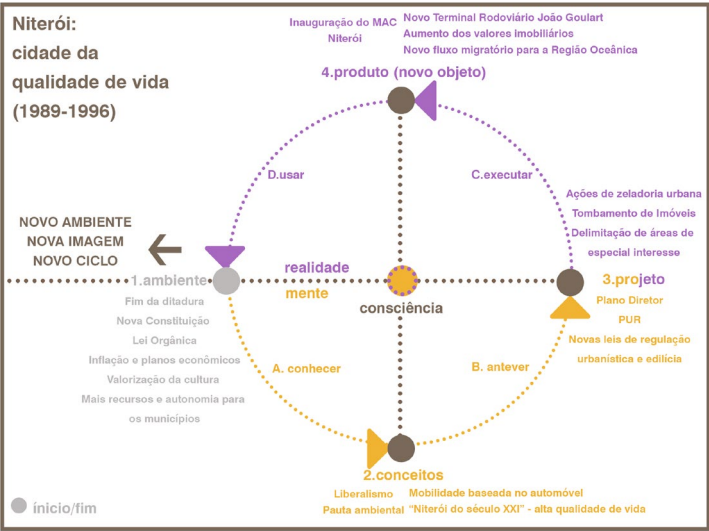
Neste contexto de abertura econômica e política, aflora-se no País a participação social nas políticas públicas e a promoção de agendas como a preservação do patrimônio e do meio ambiente, resultando na criação de políticas municipais específicas como as APAUs, presentes no Plano Diretor de 1992. Este Plano, cujo diagnóstico denominado “Niterói do século XXI” foi executado em parceria com o IBAM (setor circular II – Fig. 124), colocava como um dos objetivos a instalação de infraestrutura urbana nas áreas mais periféricas, que vivenciavam, por um lado, a expansão dos condomínios residenciais e loteamentos unifamiliares baseados na mobilidade urbana individual, e por outro, o aumento do número de aglomerados subnormais.

Concretizando essa “cidade pensada” pelo Plano Diretor, são criadas outras leis de regramento do uso do solo, simultaneamente a novos processos de tombamento de imóveis históricos e delimitação de áreas de especial interesse, e uma nova lógica de planejamento baseada nas cinco regiões administrativas e seus respectivos PURs.

Do ponto de vista dos novos objetos, dois apresentam grande destaque para a cidade: a criação do Terminal Rodoviário João Goulart (setor circular III – Fig. 124) - pelo impacto no sistema viário do Centro - e o Museu de Arte Contemporânea (setor circular IV – Fig. 124) pelo seu impacto imagético, que serviu de símbolo para a “cidade da qualidade de vida” que foi criada no início da década de 1990. A partir do MAC, Niterói possuía um equipamento com reverberação internacional e se valeu dele para gestar uma nova imagem que daria a tônica do século XXI, incluindo a elaboração de um “caminho”¹²² composto por obras do arquiteto Oscar Niemeyer na cidade.

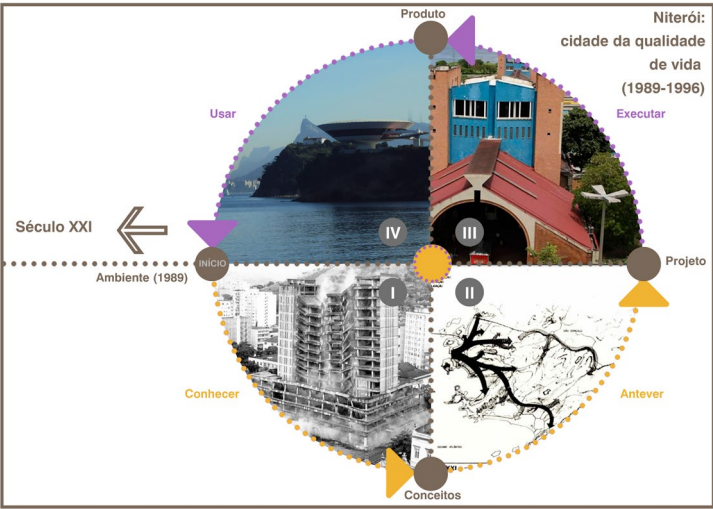
122 “A Lei Municipal nº 1604/1997 definiu parte da área do Aterrado no Centro da cidade, a área do MAC e alguns outros terrenos como Área de Especial Interesse Urbanístico, Paisagístico e Turístico, para a criação do “Caminho Niemeyer”, que seria pontuado por equipamentos projetados pelo arquiteto.

Figura 123 - A construção de uma nova imagem a partir de 1989



Fonte: elaboração própria, 2022.

Figura 124 - Ilustração iconográfica do processo de construção da imagem “Niterói, cidade da qualidade de vida”



Fonte: elaboração própria, 2022.¹²³

123 Fig. I: Demolição do esqueleto do Palácio de Justiça. Fonte: LDUB, 1989.
Fig. II Mapa de Diagnóstico do Plano Diretor de Niterói. Fonte: Prefeitura Municipal de Niterói, 1992. Fig. III Terminal Rodoviário João Goulart. Fonte: O Globo, 2013. Fig. IV: MAC-Niterói. Fonte: Arquivo pessoal, 2012.

Considerações finais

Corroborando com a proposta apresentada na Introdução, esta dissertação buscou criar um método próprio para analisar as relações entre as transformações urbanas e a criação de imagens, utilizando a cidade de Niterói como um estudo de caso, dentro dos recortes temporal e espacial definidos. Para isso, foi necessário entender as diferentes acepções da palavra “imagem” entendendo suas distintas conotações a partir do fato de que são criadas pela percepção dos indivíduos que as criam. Logo, antes de aventurar-se no aprofundamento de um estudo de caso, era necessário entender conceitos-chave como percepção, identidade e cultura que são frutos da interação dos seres humanos entre si e com o ambiente.

A partir disso, construiu-se uma compreensão sobre o conceito de imagem, como um produto formado pela capacidade humana de perceber, sentir, interpretar e dotar os espaços de significados a partir das relações materiais e simbólicas com eles. Assim, por meio de uma dualidade “concreto x abstrato” a imagem se insere como um elemento dentro de um ciclo intrínseco à atuação humana, possuindo escalas diferentes à medida que estas imagens são compartilhadas e se perpetuam na evolução destes espaços construídos, levando em consideração seu caráter contraditório e mutável.

Essa atuação humana, no âmbito das cidades, foi discutida na dissertação por meio da Morfologia Urbana, campo de estudo que parte do pressuposto da cidade como habitat humano, e sua forma como consequência da atuação de diversas forças sociais e econômicas que a molda cotidianamente. Como principal referência teórica morfológica, se utilizou a obra de Cataldi, que também trabalhava a relação da dualidade e o espaço urbano, abordando relações como a “realidade e a mente” e o “ser humano e a natureza”. Ampliando essa perspectiva, pensadores como Marx, Merleau-Ponty e Popper foram inseridos na pesquisa, e diversos conceitos explanados por estes foram utilizados na estruturação da linha de análise proposta, que considera a ação

do tempo e a historicidade como elementos fundamentais para entendimento das imagens.

Desta maneira, por meio da extensa busca por iconografias, cartografias, reportagens jornalísticas, documentos institucionais, trabalhos acadêmicos, entre outras fontes, a dissertação, por meio de uma proposição de linha do tempo imagética inicial, buscou entender como as transformações urbanas em Niterói foram relevantes para a construção imagética da cidade, dentro de ciclos com estágios concretos e abstratos, que se retroalimentavam e permitiam visualizar transições, continuidades e rupturas.

Sob o ponto de vista da imaginabilidade, definida por Lynch, o exercício inicial da linha do tempo se mostrou profícuo como elemento a ser aprofundado, visto que o estudo das transformações urbanas por vezes é alijado do estudo de seus impactos subjetivos. Estas transformações são frutos, em grande parte das vezes, de projetos, no sentido de intenções formalmente concebidas. Como elemento dual, este possui uma natureza abstrata vinculada a conceitos, ideologias e interesses, que se tornam concretizados em traços, linhas, tabelas e textos, e que podem galgar, ou não, a posição de “realizados”, agregando objetos à “cidade real”.

Essas diferenças entre as cidades “vivas”, “sentidas” e “pensadas”, se tornam mais claras quando colocamos em perspectiva diversos elementos necessários para as transformações das cidades: recursos, vontade política, aceitação social, que podem ser mais ou menos importantes dependendo do contexto. Em um governo ditatorial, por exemplo, a aceitação se torna restrita aos agentes do poder, diminuindo a necessidade de aprovação social. Por outro lado, ambientes repressivos tendem a levar a contestações tão agressivas quanto às forças de controle, levando a ambientes instáveis e à execução de projetos que, sem discussão com a população, podem não resolver os problemas de fato que afligem aos moradores.

A própria fusão dos estados do Rio de Janeiro e da Guanabara não foi aberta ao crivo da população, e seus impactos, sobretudo para a cidade de Niterói, não eram discutidos de forma aprofundada, ocasionando, entre outros fatores, anos de crise

econômica, política e imagética para a cidade de Niterói. Logo, a capitalidade, entendida para além da simples perda de uma função política, se revelou como um fator determinante para a constituição da identidade de Niterói, servindo como contraponto à influência do Rio de Janeiro, e resistência frente aos intentos de sua retirada ao longo da história.

Assim, ao analisar-se Niterói por meio da linha do tempo e baseando-se nas obras de referência e nos materiais históricos consultados, tornou-se claro que na segunda metade do século XX - foco desta dissertação - as imagens da cidade flutuaram de acordo com sua situação socioeconômica e política, migrando entre “altos e baixos”, em grande parte por fatores e ações externas à Municipalidade. Ainda que por vezes a determinação de datas de ciclos seja complicada pela fluidez dos fenômenos e do próprio passar do tempo, foi possível sustentar a argumentação das três imagens que foram mais representativas da cidade no recorte temporal delimitado.

A imagem, por exemplo, da “Niterói, capital do progresso” foi fruto de um contexto de um governo militar que visava a construção de grandes obras para reforçar seu caráter ufanista, levando a cabo projetos de grande vulto como a Ponte Rio-Niterói. Idealizada desde o século anterior, “a Ponte” mudou drasticamente as dinâmicas urbanas da cidade, levando a um “boom” imobiliário anterior a sua inauguração e ao consequente esgotamento da infraestrutura disponível. Neste contexto de “milagre econômico” nacional e crescimento local, faz sentido a figura a seguir (Fig. 125), em que se afirma que a cidade “fez por merecer”. Impulsionada pelo 4º centenário, Niterói via um futuro possível em que sua transformação em “metrópole” talvez consolidasse de fato sua capitalidade regional, servindo como vitrine para as cidades fluminenses, muitas delas decadentes após o período de ganhos da época do café no século XIX.

Figura 125 - Niterói, capital do progresso



Edição de 30/10/1971. Fonte: Hemeroteca Digital, Acervo O Fluminense.¹²⁴

No entanto, por interesses aparentemente alheios à Niterói, a fusão caminhava, e paralelamente ao auge do período, com a inauguração da Ponte Rio-Niterói, é decretada por lei em 1974, a união dos estados do Rio de Janeiro e da Guanabara, encerrando um ciclo de esperança e iniciando um novo de resignação e crise.

Com a Ponte realizada, houve o impulsionamento de problemas de infraestrutura viária, sanitária e urbanística, e ainda sem ter a posição de capital, restava a Niterói símbolos locais de alcance restrito para alavancar a autoestima local, como Arariboia

124 Disponível em: <http://memoria.bn.br/docreader/100439_11/960> Acesso em: 19/06/2022.

e a Pedra de Itapuca. Contudo, aos governantes alinhados com o governo federal, a fusão era a possibilidade de Niterói abraçar sua realidade de “cidade-dormitório”, e concentrar-se em seus assuntos domésticos, sendo uma “cidade onde se viver”. Para isso deveria contar com a ajuda de seus próprios moradores, conforme figura abaixo (Fig. 126), visto que já não possuía mais tanta relevância para as outras esferas da administração pública.

Figura 126 - Niterói, ex-capital



**SUA CIDADE
DEPENDE DE VOCÊ.
E AGORA?**

Não há problema. Muita coisa a Prefeitura já está fazendo: alargando ruas, urbanizando praias, abrindo espaços para pedestres, criando áreas verdes e de recreio. É uma forma de torná-la mais humana e compatível com sua vocação para o turismo, o lazer e os serviços. A parte que lhe compete não é tão difícil, mas é igualmente importante. Por exemplo: divulgar sua cidade, fazê-la mais conhecida, convidar os amigos a visitá-la. A vantagem que levam você e sua família é que serão os primeiros a desfrutar dos novos benefícios. Que serão ainda maiores à medida que outras pessoas a conheçam, se estasiem com suas belezas, frequentem seu comércio e façam nela circular mais riqueza. Fácil, não é? E então? Vai participar?

Ajude Niterói a crescer.



PREFEITURA MUNICIPAL DE NITERÓI

Edição de 13/09/1976. Fonte: Hemeroteca Digital, Acervo O Fluminense.¹²⁵

125 Disponível em: <http://memoria.bn.br/docreader/100439_11/38712>

Ainda que o governo de Moreira Franco no fim da década de 1970 tivesse ensaiado uma retomada baseada em grandes obras sustentadas por empréstimos, a receita não se mostrou viável, e Niterói viveu uma grave crise financeira na década de 1980, como outras cidades e o próprio País. Interessante notar, não obstante, que Moreira Franco na questão do discurso, se mostrava comprometido com a recuperação da autoestima da “ex-capital”, utilizando-se de estratégias que visavam melhorar a percepção do morador em relação à cidade, e criticando, por outro lado, a ausência do governo estadual.

Por fim, já no fim da década de 1980, sob nova Constituição Federal, Lei Orgânica e nova gestão municipal, Niterói, dessa vez por motivos próprios, consegue se reerguer. Além da consolidação de sua vocação universitária por meio da UFF e de outras universidades privadas, foi articulada uma estratégia de governo em que atenuava-se problemas da “cidade real” que afetavam consideravelmente a “cidade sentida”, ao mesmo tempo que se previam projetos de impacto para a “cidade pensada”. Assim, com obras de zeladoria urbana (tapa-buraco, recapeamento, colocação de meio-fio) e programas sociais importantes (Vida Nova no morro e Médico de Família), além de projetos de grande impacto como o Terminal Rodoviário e o Museu de Arte Contemporânea (MAC), Niterói conseguiu alterar a percepção de seus moradores, contribuindo para sua imaginabilidade. Corroborando com essa sensação, a estratégia de *city-marketing* que utilizava divulgação massiva de bons índices a fez atingir um novo patamar de prestígio, colocando-a como uma cidade desejada e sendo, para muitos, uma opção ao Rio de Janeiro.

Desta maneira, Niterói conseguia consolidar a imagem da “cidade da qualidade de vida”, ainda que as desigualdades sociais se diluíssem nas médias dos indicadores, congregando uma percepção de modernidade coroada com a inauguração do MAC. O museu elevou a visibilidade da ci-

dade a outro patamar, ensejando uma transformação imagética na paisagem de Niterói que reverbera até os dias atuais, tornando-se um símbolo, conforme Serbena (2003). Assim, se antes era necessário que a população “divulgasse a cidade”, agora, ela já falava por si só, e ainda se permitia se gabar, como se pode perceber as diferenças entre as propagandas institucionais retratadas anteriormente e a da Figura 127, de 1996.

Figura 127 - Niterói, cidade da qualidade de vida



Edição de 30/06/1996. Fonte: Acervo O Globo.¹²⁶

126 Disponível em: <<https://acervo.oglobo.globo.com/busca/?tipoConteudo=pagina&pagina=2&ordenacaoData=relevancia&allwords=niter%C3%B3i&anyword=&noword=&exactword=qualidade+de+vida&decadaSelecionada=1990&anoSelecionado=1996#>> Acesso em: 20/06/2022.

Tal como a propaganda anterior descreveu, Niterói no final da década de 1990 buscava se projetar como uma cidade do futuro, dos anos 2000, “com o mais alto índice de qualidade de vida do Estado” e, importante frisar, “antes das outras”. A comparação, neste caso, era fundamental para a consolidação de sua identidade, pois a superioridade na qualidade de vida só era “percebida” quando se analisava a posição de suas “concorrentes”. Isto confirma o entendimento da identidade como um fator que torna o objeto particularizado: não basta ser bom para se destacar, e os prefeitos de Niterói da década de 1990 souberam capitalizar este feito. Contemporaneamente, é possível afirmar que a cidade soube explorar o bom desempenho dos indicadores e associá-lo a um símbolo, o MAC, que se tornou a grande referência local.

No entanto, cabe problematizar que ainda que este trabalho enfoque nas imagens a nível local, em outros níveis, principalmente internacionalmente, ainda é difícil para Niterói descolar-se da cidade do Rio de Janeiro, sendo apresentada, por vezes, como um bairro na divulgação de eventos ou dos pontos turísticos. Outro ponto importante que deve ser questionado é o quão excludente essa visão da “cidade de qualidade” pode ser, ao evidenciar médias positivas de indicadores que podem mascarar altos graus de desigualdade social, de parcelas da população para as quais, esta imagem não as representa.

Estas questões se colocam como desafios para a cidade no século XXI, somando-se ao fato de que com a propagação das redes sociais, as imagens tendem a se tornar cada vez mais frágeis e disputadas, sendo debatidas e contestadas em espaços de discussão, além da divulgação dispersa de “narrativas”, que por vezes se descolam totalmente do “concreto”, mas ainda com impactos drásticos no “abstrato”.

Portanto, conclui-se que métodos de análise como o proposto pela dissertação tornam-se relevantes ferramentas complementares aos instrumentos usuais de morfologia urbana na compreensão das diversas dimensões da cidade. Por sua capacidade de reprodutibilidade em outros sítios, o método desenvolvido e aplicado em Niterói permite visualizar as diferentes nuances presentes nas análises dos campos “ma-

terial” e “imaterial”, possibilitando a ampliação da intertextualidade com outros autores, além da perspectiva de aplicação em outras cidades.

Enfim, considerando o caráter cíclico das transformações urbanas, revela-se importante o estudo imagético para que as ações propostas no espaço urbano resultem em impactos positivos na qualidade de vida dos cidadãos, e que não corroborem com a construção de imagens baseadas em objetivos excludentes.

Referências

A EXPECTATIVA da fusão. *Jornal do Brasil*, Rio de Janeiro, 14 abr. 1974, p.56. In: Hemeroteca Digital – Biblioteca Nacional. Disponível em: <http://memoria.bn.br/DocReader/030015_09/32361> Acesso em: 16/03/2022.

ABREU, Luiz Carlos de et al. A epistemologia genética de Piaget e o construtivismo. *Revista brasileira Crescimento e Desenvolvimento Humano*, São Paulo: vol.20, n°.2, 2010.

ABREU, Maurício de. *Evolução Urbana do Rio de Janeiro*. 4. ed. Rio de Janeiro: Instituto Pereira Passos, 2006 [1987].

ARISTÓTELES. *De Anima*. Tradução: SMITH, J. A.. In: *Classics in the History of Psychology*. Oxford: Clarendon Press, 1931 [350 a.C].

AUGÉ, Marc. *Não-Lugares*: Introdução a uma Antropologia da Supermodernidade. Trad. Maria Lúcia Pereira. Campinas: Papirus, 1994 [1992]. Tradução de: *Non-lieux. Introduction à une anthropologie de la surmodernité*.

AZEVEDO, Marlice Nazareth Soares de. Niterói Urbano – a construção do espaço da cidade. In: KNAUSS, Paulo; MARTINS, Ismênia de Lima. *Cidade Múltipla – Temas de História de Niterói*. Niterói: Niterói Livros, 1997.

AZEVEDO, Marlice Nazareth Soares de ;REZENDE, Vera; COSTA, Milena Sampaio da. Um espelho e duas imagens: semelhanças e particularidades entre o urbanismo e os processos de urbanização das cidades do Rio de Janeiro e Niterói. In: FREITAS, José Francisco Bernardino (org.). *Diálogos: urbanismobr*. Niterói: EDUFF, 2010.

BANCO NACIONAL DA HABITAÇÃO. *Manual do Programa de Complementação Urbana* – CURA. Brasília, 1978.

BETTIN, Rogerio. *Pluralidade de Mundos do Conhecimento em Karl Popper*. São Paulo, 2014. 84 f. Dissertação (Mestrado) – Pontifícia Universidade Católica de São Paulo, São Paulo, 2014.

BEZERRA, Maria Cristina Caminha. *Britânicos e alemães em Niterói: um estudo de imigração urbana*. Niterói, 2015. 350 f. Tese (Doutorado em História) - Programa de Pós-graduação em História, Universidade Federal Fluminense, Niterói, 2015.

BONADIO, Mariana Galacini. *Abordagens e Afinidades Teórico-Metodológicas: Materialismo Histórico e Fenomenologia*. Niterói, 2020. Apontamentos de classe (Metodologia de Pesquisa) Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo da Universidade Federal Fluminense (PPGAU-UFF), Niterói, 2020.

BRASIL. Constituição da República Federativa do Brasil. *Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil*, Brasília, DF: Centro Gráfico, 1988.

BRUNO, Joana Sarmet Cunha. O Museu de Arte Contemporânea de Niterói, RJ: uma Estratégia de Promoção da Imagem da Cidade. R. B. Estudos Urbanos e Regionais, v.4, n.1/2. Rio de Janeiro. Maio/Novembro, 2002.

CAMPOS, Maristela Chicharo de. *O governo da cidade: elites locais e urbanização em Niterói (1835-1890)*. Niterói, 2004. 304 f. Tese (Doutorado em História). - Programa de Pós-graduação em História, Universidade Federal Fluminense, Niterói, 2004.

CAMPOS, Maristela Chicharo de. *Riscando o solo: o primeiro plano de edificação para a Vila Real da Praia Grande*. Niterói: Niterói Livros, 1998.

CANIGGIA, Gianfranco; MAFFEI, Gian Luigi. *Tipología de la edificación: estructura del espacio antrópico*. Trad. Margarita García Galán. España: Fareso S.A., 1995 [1979]. Tradução de: *Composizione architettonica e tipologia edilizia*.

CATALDI, Giancarlo. Chapter 5: Towards a General Theory of Urban Morphology: The Type-Morphological Theory. In: OLIVEIRA, Vítor (org.) *Teaching Urban Morphology*. Porto, Portugal: Springer, 2018.

CHAUÍ, Marilena de Souza. *Convite à filosofia*. 8. ed. São Paulo: Ática, 1997.

CHOAY, Françoise. *A Alegoria do patrimônio*. Trad. Luciano Vieira Machado. São Paulo: Estação Liberdade/ Editora UNESP, 2001 [1992]. Tradução de: *Allégorie du patrimoine*.

CODESAN. *Boletim Informativo nº 02*. Prefeitura Municipal de Niterói: Niterói, 1979.

COMISSÃO DIRETORA DO IV CENTENÁRIO DE NITERÓI. Niterói 400 anos. Niterói, 1973.

CONZEN, M. R. G. *Alnwick, Northumberland: a study in Town-plan Analysis*. Londres: George Philip & Son, LTD., 1960.

CONZEN, M. R. G. *Urban Morphology: a geographical approach [1977]*. In: CONZEN, M.R.G, *Thinking about Urban Form: Papers on Urban Morphology, 1932-1998*. Berna: Peter Lang, 2004.

CÔRTE, Andréa Telo da. *Praça da República: poder, identidade e história urbana em Niterói*. Niterói: Niterói Livros, 2011.

COSTA, Gabriel Soares da. A UFF em Niterói: o processo de implementação dos *campi* no Aterrado Praia Grande. In: VI ENANPARQ - ENCONTRO NACIONAL DA ASSOCIAÇÃO NACIONAL DE PESQUISA E PÓS-GRADUAÇÃO EM ARQUITETURA E URBANISMO, 2020, Brasília. *Anais...* Brasília, 2020.

COSTA, Gabriel Soares da. Niterói anos 1970: a expectativa da Ponte Rio-Niterói como fator de desenvolvimento. In: XV SHCU – SEMINÁRIO DE HISTÓRIA DA CIDADE E DO URBANISMO, 2018, Salvador. *Anais...* Salvador, 2018.

COSTA, Milena Sampaio da. A Área Portuária de Niterói: histórico de sua construção e perspectivas atuais. In: I ENCONTRO NACIONAL DA ASSOCIAÇÃO NACIONAL DE PESQUISA E PÓS-GRADUAÇÃO EM ARQUITETURA E URBANISMO, 2010, Rio de Janeiro. *Anais...* Rio de Janeiro, 2010. Disponível em:

<<https://www.anparq.org.br/dvd-enanparq/simposios/129/129-640-1-SP.pdf>>. Acesso 26/10/2019.

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

CPGRAN começa a preparar Niterói para o século XX. *Correio da Manhã*, Rio de Janeiro, 1º mai. 1970, p.30. In: Hemeroteca Digital – Biblioteca Nacional. Disponível em: <http://memoria.bn.br/DocReader/089842_08/5745> Acesso em 04/05/2022.

CULLEN, Gordon. *Paisagem Urbana*. Trad. Isabel Correia; MACEDO, Carlos. Lisboa: Edições 70 LTDA, 2008 [1971]. Tradução de: *Townscape*.

DEPAULE, Jean-Charles & TOPALOV, Christian. A cidade através de suas palavras. In: BRESCIANI, Maria S. *Palavras da cidade*. Porto Alegre: Editora da UFRGS, 2001, p. 17-38.

DESORDEM não é a solução. *Jornal do Brasil*, Rio de Janeiro, 23 mai. 1959, p.2. In: Hemeroteca Digital – Biblioteca Nacional. Disponível em: <http://memoria.bn.br/DocReader/030015_07/102162> Acesso em 16/03/2022.

DURAND, Gilbert. *As estruturas antropológicas do imaginário*. Trad. Hélder Godinho. – 4ª ed. São Paulo WMF Martins Fontes, 2012 [1992]. Tradução de: *Les structures anthropologiques de l'imaginaire*.

ECONOMIA em plena ascensão. *Jornal O Fluminense*. Niterói, 22 nov. 1973, p.15. In: Hemeroteca Digital – Biblioteca Nacional. Disponível em: <http://memoria.bn.br/DocReader/100439_11/18779> Acesso em: 09/05/2022.

ESTADO do Rio Fusão GB. *Jornal do Brasil*. Rio de Janeiro, 07 jan. 1973. 1º caderno p. 43. In: Hemeroteca Digital – Biblioteca Nacional. Disponível em: <http://memoria.bn.br/DocReader/030015_09/327> Acesso em: 11/05/2022.

FERNANDES, Jayme. Niterói terá um dos mais modernos conjuntos urbanísticos do mundo. *Jornal O Fluminense*. Niterói, 22 nov. 1966. 1º caderno, p. 14. In: Hemeroteca Digital – Biblioteca Nacional. Disponível em: <http://memoria.bn.br/DocReader/100439_10/19389> Acesso em: 28/04/2022.

FERRARA, Lucrécia D'Alessio. *As máscaras da cidade*. Revista USP. São Paulo, março/abril/maio, 1990.

FERREIRA, Marieta de Moraes. Niterói poder: a cidade como centro político. In: KNAUSS, Paulo; MARTINS, Ismênia de Lima. *Cidade Múltipla – Temas de História de Niterói*. Niterói: Niterói Livros, 1997.

GAZETA DO POVO. PIB do Brasil: histórico e evolução em gráficos. 2021. Disponível em: <<https://infograficos.gazetadopovo.com.br/economia/pib-do-brasil/>>. Acesso em: 24/04/2022.

GEERTZ, Clifford. *A Interpretação Das Culturas*. Rio de Janeiro, LTC: 2008 [1973].

GEHL, Jan. *Cidade para Pessoas*. Trad. MARCO, Anita Di. 2 ed. São Paulo: Perspectiva, 2013 [2010].

GERMER, Claus Magno. *A relação abstrato/concreto no método da economia política*. 2014. Disponível em: <https://sites.unicentro.br/wp/literaturaeeducacao/files/2014/07/Claus-Germer_A-rela%c3%a7%c3%a3o-abstrato_oncreto-no-m%c3%a9todo-da-economia-pol%c3%adtica.pdf> Acesso em: 17/10/2021.

GIL, Antonio Carlos. *Métodos e Técnicas de Pesquisa Social*. 5. ed. São Paulo: Ática, 2006.

GREIMÁS, Algirdas Julien; COURTÉS, Joseph. *Dicionário de Semiótica*. Trad. Alceu Dias Lima e outros. São Paulo: Cultrix, 1989 [1979]. Tradução de: *Dictionnaire Raisonné de la Théorie du Langage Semiotique*.

GUDIN, Eugênio. A Guanabara não é um burgo podre (II): Cariocas alerta! *Jornal do Brasil*, Rio de Janeiro, 21 abr. 1974, p.56. In: Hemeroteca Digital – Biblioteca Nacional. Disponível em: <http://memoria.bn.br/DocReader/030015_09/32975> Acesso em: 16/03/2022.

GUIMARÃES, Ana Cláudia. Bons motivos para morar em Niterói. *O Globo* Niterói, Rio de Janeiro, 20 nov. 1994, p.34. In: Acervo O Globo. Disponível em: <<https://acervo.oglobo.globo.com/busca/?tipoConteudo=pagina&pagina=3&ordenacaoData=relevancia&allwords=niter%C3%B3i%2C&anyword=&noword=&exactword=cidade-sorriso&decadaSelecionada=1990>> Acesso em: 18/06/2022.

HALL, Peter. A cidade radiosa corbusiana. In: *Cidades do Amanhã*. São Paulo: Perspectiva, 2002 [1997].

HARVEY, David. Do administrativismo ao empreendedorismo: a transformação da governança urbana no capitalismo tardio. In: *A produção capitalista do espaço*. São Paulo: ANNABLUME, 2005 [1989].

HARVEY, David. *Condição Pós-Moderna*. São Paulo: Edições Loyola, 2007 [1989].

HOBSBAWM, Eric. *A Era do Capital (1848-1875)*. São Paulo: Ed. Paz & Terra, 2012 [1975].

HOBSBAWM, Eric. *A Era dos Extremos: o breve século XX (1914-1991)*. São Paulo: Companhia das Letras, 1995 [1994].

INAUGURADA a Avenida Amaral Peixoto. *Correio da Manhã*, Rio de Janeiro 20 nov. 1942, p.1. In: Hemeroteca Digital – Biblioteca Nacional. Disponível em: <http://memoria.bn.br/DocReader/089842_05/14242> Acesso em 12/01/2021.

INDECISÃO entrava fusão há 10 anos. *Jornal do Brasil*, Rio de Janeiro 02 de fev. de 1969, p.12, Disponível em: <http://memoria.bn.br/DocReader/030015_08/128884> Acesso em: 05/05/2022.

INSTITUTO DE PESQUISA ECONÔMICA APLICADA (IPEA); Programa das Nações Unidas para o Desenvolvimento (PNUD Brasil); Fundação João Pinheiro (FJP). *Atlas do Desenvolvimento Humano no Brasil*. Brasília: PNUD, Ipea, FJP, 2013.

JUAREZ vê hoje relatório técnico sobre a ponte que vai ligar Rio a Niterói. *Jornal do Brasil*, Rio de Janeiro, 14 set.1965. 1º caderno, p.15. In: Hemeroteca Digital – Biblioteca Nacional. Disponível em <http://memoria.bn.br/DocReader/030015_08/73902> Acesso em: 27/04/2022.

KOSTOF, Spiro. *The City Shaped: Urban Patterns and Meanings Through History*. Boston, MA: Bulfinch Press, 1991.

LACERDA, Fátima; SANCHES, Sandra. Dez anos depois, o balanço da fusão. Valeu a pena ou não?. *Jornal O Globo*. Rio de Janeiro, 20 mai. 1984, Niterói, p.6. Disponível em: <<https://acervo.oglobo.globo.com/busca/?tipoConteudo=pagina&ordenacaoData=relevancia&allwords=leonel+brizola%2C+niter%C3%B3i&anyword=&noword=&exactword=&decadaSelecionada=1980&anoSelecionado=1984>> Acesso em 06/06/2022.

LEFEBVRE, Henri. *A Produção do Espaço*. Trad. Doralice Barros Pereira e Sérgio Martins. 2006 [2000]. Tradução de: *La production de l'espace*. Disponível em: <https://gpect.files.wordpress.com/2014/06/henri_lefebvre-a-produc3a-7c3a3o-do-espac3a7o.pdf> Acesso em: 20/12/2021.

LEMOS, Renato Luís do Couto Neto e. Capítulo 02: A disputa do poder. In: FERREIRA, Marieta de Moraes (org.). *A República na velha província: oligarquias e crise no Estado do Rio de Janeiro (1889-1930)*. Rio de Janeiro: Rio Fundo Ed., 1989. 316p.

LEMOS, Renato Luís do Couto Neto e. Capítulo 03: A oligarquia do poder. In: FERREIRA, Marieta de Moraes (org.). *A República na velha província: oligarquias e crise no Estado do Rio de Janeiro (1889-1930)*. Rio de Janeiro: Rio Fundo Ed., 1989. 316p.

LERNER, Jaime. *Cidade de Niterói: Projeto CURA*. Jaime Lerner Planejamento Urbano: Curitiba, 1978.

LIBÂNEO, José Carlos. *Método Dialético ou Método da Ascensão do Abstrato ao Concreto*. Goiânia, 2006. Apontamentos de classe. Pontifícia Universidade Católica Goiás, Goiânia, 2006.

LIMA, Verônica Maria Fernandes de. A Construção do Conceito de Identidade Urbanística como Contribuição ao Campo do Desenho Urbano. *Cadernos do LINCC*, Natal, v. 3, n. 3, p. 160-182, 2009.

LUCCOCK, John. Notas sobre o Rio de Janeiro e partes meridionais do Brasil: Tomadas durante uma estada de dez anos nesse país, de 1808 a 1818. São Paulo: Empresa Gráfica da “Livreria dos Tribunais” LTDA., 1942 [1820]. Tradução de: *Notes on Rio de Janeiro, and the southern parts of Brazil; taken during a residence of ten years in that country, from 1808-1818*. Disponível em: <<http://www.portalbarcosdobrasil.com.br/handle/01/636>> Acesso em 17/03/2022.

LYNCH, Kevin. *A imagem da cidade*. São Paulo: Martins Fontes, 1997 [1960]. Tradução de: *The Image of the City*.

LYNCH, Kevin. *¿Dé que tiempo es este lugar?* – para una nueva definición de ambiente. Barcelona: Editorial Gustavo Gili S.A, 1975 [1972]. Tradução de: *What Time Is This Place?*

MACEDO, Luiza Ferreira de. *City Marketing: Uma estratégia para a cidade de Porto Alegre*. Porto Alegre, 2012. Trabalho de Conclusão de Curso de Especialização (Marketing). Universidade Federal do Rio Grande do Sul, Porto Alegre, 2012.

MAIRINQUE, Igor das Mercês; SILVA, Mariluze Ferreira de Andrade e. *Karl Popper e as Teorias dos Mundos de Platão*. São João Del Rei: Metanoia, 2003.

MARANGONI, Gilberto. Anos 1980, década perdida ou ganha? *Revista IPEA Desafios do Desenvolvimento*. São Paulo, ano 09, nº 72, 2012.

MARX, Karl. *O Capital - Livro I: o processo de produção do Capital*. Trad. Rubens Enderle. São Paulo: Boitempo, 2011 [1867]. Tradução de: *Das Kapital*.

MARX, Karl. *Para uma crítica da economia política*. Domínio Público, [1859]. Tradução de: *Zur Kritik der Politischen Oekono*.

MATTOS, Guilherme Meirelles Mesquita de. *Leituras de um passado, desenhos de um futuro: A preservação do patrimônio cultural edificado na área central do Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro, 2018. 580 f. Tese (Doutorado em Urbanismo) – Programa Pós-Graduação em Urbanismo, Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2018.

MEDEIROS, Humberto. Ponte preocupa cidade sem sorte. *Correio da Manhã*, Rio de Janeiro, 25 ago.1968. 1º caderno, p.18. In: Hemeroteca Digital – Biblioteca Nacional. Disponível em: <http://memoria.bn.br/DocReader/089842_07/94917> Acesso em: 27/04/2022.

MERLEAU-PONTY, Maurice. *Fenomenologia da Percepção*. São Paulo: Editora Livraria Martis Fontes, 1999 [1945]. Tradução de: *Phénoménologie de la Perception*.

MICHAELIS. *Dicionário on-line de Língua Portuguesa*. Disponível em: <<https://michaelis.uol.com.br/>>. Acesso em: 20/09/2021.

MOTTA, Marly Silva da. A fusão da Guanabara com o Estado do Rio: desafios e desencantos. In: *UM ESTADO em questão: os 25 anos do Rio de Janeiro/ Organizadores: Américo Freire, Carlos Eduardo Sarmiento, Marly Silva da Motta*. Rio de Janeiro: Ed. Fundação Getulio Vargas, 2001. p.19-56.

MOUDON, Anne Vernez. Morfologia urbana como um campo interdisciplinar emergente. *Urban Morphology*. Seattle, 2015 [1997]. Tradução de: *Urban morphology as an emerging interdisciplinary field*.

MUDANÇA na Capital. *O Fluminense*, Niterói, 18 abr.1894. Inedictoriaes, p.1. In: Hemeroteca Digital – Biblioteca Nacional. Disponível em: <http://memoria.bn.br/DocReader/100439_03/2541> Acesso em: 03/01/2022.

MUNHOZ, Dercio Garcia. Inflação brasileira: os ensinamentos desde a crise dos anos 30. *Revista Economia Contemporânea*. Brasília, nº 1 jan-jun., 1997.

NETTO, José Paulo. *Introdução ao Estudo do Método de Marx*. 1. ed. São Paulo: Expresso Popular, 2011.

NESBITT, Kate. *Uma nova agenda para Arquitetura*. Antologia teórica (1965-1995). Kate Nesbitt (Org.) Coleção Face Norte Cosac Naify, São Paulo, 2006 [1996]. Tradução de: *Theorizing a New Agenda for Architecture*.

NITERÓI busca soluções para não se esvaziar. *Revista A Construção Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro, ano VI, n. 96, p. 14-20, 1975.

NITERÓI descobre vocação e parte para plano renovador. *Jornal do Brasil*, Rio de Janeiro, 03 ago. 1975. 1º caderno, p.19. In: Hemeroteca Digital – Biblioteca Nacional. Disponível em: <http://memoria.bn.br/docreader/030015_09/59077>. Acesso em: 02/06/2022.

NITERÓI discutirá em seminários seu Plano Diretor. *Jornal O Fluminense*, Niterói, 10 mai. 1976. A Cidade, p.11. In: Hemeroteca Digital – Biblioteca Nacional. Disponível em: <http://memoria.bn.br/docreader/100439_11/35996>. Acesso em: 02/06/2022.

NITERÓI, ex-capital com problemas de metrópoles. *Jornal O Globo*. Rio de Janeiro, 15 abr. 1979, Grande Rio, p.21. Disponível em: <<https://acervo.oglobo.globo.com/busca/?busca=%22niter%C3%B3i%2C+ex-capital+com+problemas+de+metr%C3%B3pole%22>> Acesso em: 06/06/2022.

NITERÓI quatrocentão resolve seus problemas. *Jornal O Globo*. Rio de Janeiro, 21 nov. 1973, Estado do Rio: a nova realidade, p.15. Disponível em: <<https://acervo.oglobo.globo.com/consulta-ao-acervo/?navegacaoPorData=197019731121>> Acesso em: 09/05/2022.

NOBREGA, Terezinha Petrucia da. Corpo, percepção e conhecimento em Merleau-Ponty. *Revista Estudos de Psicologia*. Natal, nº 13(2), 141-148, 2018.

NUNES, Edson. *A Revolta das Barcas: Populismo, Violência e Conflito Político*. Rio de Janeiro: Garamond, 2000.

OLIVEIRA, Vítor. Morfologia Urbana e diferentes abordagens. *Revista de Morfologia Urbana*. Rede Lusófona de Morfologia Urbana, 2016.

OTÁVIO, Chico; GÓES, Bruno. *Travessia: Ponte Rio-Niterói, 40 anos*. Acervo O Globo, 2013. Disponível em: <<https://infograficos.oglobo.globo.com/pais/ponte-rio-niteroi.html?mobi=1&msclkid=cfa2f8f6d00811ec9cdd89753d-fe43b6>> Acesso em: 10/05/2022.

PANERAI, Phillipe. *Análise Urbana*. Trad. Francisco Leitão. Brasília: Editora Universidade de Brasília, 2006 [1999]. Tradução de: *Analyse Urbaine*.

PENNA, Lincoln de Abreu. *Positivismo*. CPDOC. Disponível em: <<https://cpdoc.fgv.br/sites/default/files/verbetes/primeira-republica/POSITIVISMO.pdf>>. Acesso em: 05/06/2021.

PEREIRA, Margareth da Silva. Notas sobre o Urbanismo no Brasil: construções e crises de um campo disciplinar. In: MACHADO, Denise Barcellos Piniheiro et al. *Urbanismo em Questão*. Rio de Janeiro: PROURB/UFRJ, 2003.

PERIUS, Cristiano. Três Definições de Fenomenologia. *Princípios - revista de Fenomenologia*. Natal, v. 25, n. 47. Maio-Ago. 2018, p. 121-141.

PESSÔA, José; CAMARA, Pedro; LYRIO, Thamyres. A Vila Real da Praia Grande. In: 8ª Conferência da Rede Lusófona de Morfologia Urbana (PNUM), 8ª, 2019, Maringá. *Anais... Maringá*, 2019. Disponível em: <https://drive.google.com/file/d/1EOn_hl8MYyS7Cw7XI8quuBpJ8RRL4TOi/view> Acesso em: 14/03/2022.

PIAGET, Jean. *A epistemologia genética*. Trad. Nathanael C. Caixeira. Petrópolis: Vozes, 1971 [1950]. Tradução de: *L'Epistémologie Génétique*.

PLATÃO. *Diálogos de Platão*. Volume III: A República. In: The Dialogues of Plato translated into English with Analyses and Introductions by B. Jowett, M.A. in Five Volumes. 3rd edition revised and corrected. Oxford University Press, 1892 [427-347 a.C.].

PREFEITO recebe sugestões para novo Código de Obras. *Jornal O Fluminense*. Niterói, 27 jun. 1975, p.7. Disponível em: <http://memoria.bn.br/DocReader/100439_11/30946> Acesso em 07/07/2022.

PREFEITO tira cidade do buraco. *Jornal O Globo*. Rio de Janeiro, 08 dez. 1991, O Globo Niterói, p.28. Disponível em: <<https://acervo.oglobo.globo.com/busca/?tipoConteudo=pagina&ordenacaoData=relevancia&allwords=+niter%C3%B3i&anyword=&noword=&exactword=qualidade+de+vida&decadaSelecionada=1990&anoSelecionado=1991#>> Acesso em: 18/06/2022.

PREFEITURA MUNICIPAL DE NITERÓI. *Deliberação nº 2705/1970: Código do Planejamento Urbano e de Obras do Município de Niterói*. Niterói, 1970.

PREFEITURA MUNICIPAL DE NITERÓI. Niterói: *Perfil de uma Cidade*. Niterói, 1999.

PREFEITURA MUNICIPAL DE NITERÓI. *Plano Diretor*. Niterói, 1992.

PROJETOS de base iniciam integração do Grande Rio. *Jornal do Brasil*, Rio de Janeiro, 01 jan.1973. 1º caderno, p.42. Disponível em: <http://memoria.bn.br/DocReader/030015_09/326>. Acesso em: 11/05/2022.

PONTE atrai grandes firmas imobiliárias para Niterói. *Jornal do Brasil*, Rio de Janeiro, 01 out. 1972. 1º caderno, p.70. In: Hemeroteca Digital – Biblioteca Nacional. Disponível em: <http://memoria.bn.br/docreader/030015_09/246532> Acesso em: 31/05/2022.

PONTE Rio-Niterói está com seus planos todos prontos. *Jornal do Brasil*, Rio de Janeiro, 05 jun.1966. 1º caderno, p.17. In: Hemeroteca Digital – Biblioteca Nacional. Disponível em: <http://memoria.bn.br/DocReader/030015_08/85128> Acesso em: 27/04/2022.

POPPER, Karl. *Conhecimento Objetivo: uma abordagem evolucionária*. Trad. Milton Amado. Belo Horizonte: Itatiaia, 1975 [1972]. Tradução de: *Objective Knowledge: An Evolutionary Approach*.

PROGRESSO local. O Fluminense, Niterói 04 mai.1894. P.1. In: Hemeroteca Digital – Biblioteca Nacional. Disponível em: <http://memoria.bn.br/DocReader/100439_03/2567>. Acesso em: 03/01/2022.

RODRIGUES, Ferdinando de Moura. *Forma, Imagem e Significado em Estruturas Urbanas Centrais*. Centro Urbano da Cidade de Niterói: Projeto de Reestruturação Urbana. Niterói: EdUFF/ ProEditores, 2005.

ROSANELI, Alessandro Filla; SHACH-PINSKY, Dalit. Entrevista Anne Vernez Moudon. Vitruvius, 2009. Disponível em: <https://vitruvius.com.br/revistas/read/entrevista/10.040/3397/pt_BR?page=1> Acesso em: 02/11/2021.

SALANDÍA, Luis Fernando Valverde. *O papel da estrutura fundiária, das normativas urbanas e dos paradigmas urbanísticos na configuração espacial da Região Oceânica de Niterói, RJ*. Rio de Janeiro, 2001. 178f. Dissertação (Mestrado em Urbanismo) - Programa de Pós-graduação em Urbanismo - PROURB, Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2001.

SALATIEL, José Renato. *Marx: Teoria da Dialética - Contribuição original à filosofia de Hegel*. Disponível em: <<https://educacao.uol.com.br/disciplinas/filosofia/marx---teoria-da-dialectica-contribuicao-original-a-filosofia-de-hegel.htm>> Acesso em: 20/12/2021.

SCHMID, Christian. A teoria da produção do Espaço de Henri Lefebvre: uma dialética tridimensional. Trad. Marta Inez Medeiros Marques e Marcelo Barreto. Revista GEOUSP – espaço e tempo: São Paulo, n°32, pp. 89- 109, 2012.

SERBENA, Carlos Augusto. Imaginário, Ideologia e Representação Social. *Cadernos de Pesquisa Interdisciplinar em Ciências Humanas*, PPGICH-UFSC. Florianópolis, 2003.

SEBRAE. *Marketing - Roteiro de Ações de MKT*. Disponível em: <<https://www.sebrae.com.br/Sebrae/Portal%20Sebrae/UFs/RJ/Anexos/Marketing%20-%20roteiro%20a%20c3%a7%c3%b5es%20de%20mkt.pdf>> Acesso em: 19/09/2021.

SILVA, Salvador Mata e. São Domingos nos séculos XVI, XVII e XVIII. In: ALBUQUERQUE, Francisco Tomasco de. *São Domingos: berço histórico da Villa Real da Praia Grande e da Imperial Cidade de Niterói*. Niterói: Niterói Livros, 2008.

SILVEIRA, Jorge Roberto. *Vistas e Paisagens da Enseada de Niterói*. Niterói: Casa Jorge Editorial, 2002.

SILVEIRA, Matilde. *A Revolta das Barcas*. Acervo O Globo. Disponível em: <<https://acervo.oglobo.globo.com/fatos-historicos/revolta-das-barcas-em-1959-deixou-mortos-mais-de-cem-feridos-em-niteroi-17765135>> Acesso em: 16/03/2022.

SINGER, Paul. O uso do solo urbano na sociedade capitalista. In: MARICATO, Ermínia. *A Produção Capitalista da Casa (e da Cidade) no Brasil Industrial*. São Paulo: Alfa Ômega, p. 21-36, 1979.

SERVIÇO NACIONAL DE INFORMAÇÃO. *Informação nº 026/17/ARJ/83: situação da Prefeitura de Niterói/RJ*. In: Arquivo Nacional. Rio de Janeiro, 1983.

SOARES, Emmanuel de Macedo. *A Prefeitura e os prefeitos de Niterói*. Niterói: Êxito, 1992.

TEIXEIRA, Fernanda Couto. *Niterói e os Primeiros Planos de Urbanização: Uma análise Morfológica com Caniggia*. Niterói, 2006. 196 f. Tese (Doutorado em Arquitetura e Urbanismo) – Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo, Universidade Federal Fluminense, Niterói, 2006.

TERRAS pertenceram ao dono do riacho Ipiranga. *Jornal O Fluminense*. Niterói, 22 nov. 1972. Caderno do Aniversário de Niterói, p. 2. In: Hemeroteca Digital – Biblioteca Nacional. Disponível em: <http://memoria.bn.br/DocReader/100439_11/11120> Acesso em: 29/12/2021.

VAZ, Lilian Fessler. *Modernidade e Moradia*. Rio de Janeiro: 7 Letras, 2002.

VEIGA-NETO, Alfredo. Teoria e método em Michel Foucault (im)possibilidades. *Cadernos de Educação*, Pelotas: setembro/dezembro 2009.

VIVES, Vera de. Niterói e o Urbanismo. *Jornal O Fluminense*. Niterói, 20 jun. 1966. 1º caderno, p. 4. In: Hemeroteca Digital – Biblioteca Nacional. Disponível em: <http://memoria.bn.br/DocReader/100439_10/14402> Acesso em: 28/04/2022.

VOCAÇÃO de Niterói já está definida no Plano Diretor. *Jornal O Fluminense*. Niterói, 29 nov. 1976. A Cidade, p. 12. In: Hemeroteca Digital – Biblioteca Nacional. Disponível em: <http://memoria.bn.br/docreader/100439_11/40717> Acesso em: 03/06/2021.

WAMBIER, Telmo; VIANA, Francisco. Dois municípios, uma cidade, mil problemas. *Jornal O Globo*. Rio de Janeiro, 03 de abr. de 1977. Grande Rio, p.22. Disponível em: <<https://acervo.oglobo.globo.com/busca/?busca=%22niter%C3%B3i%2C+ex-capital+com+problemas+de+metr%C3%B3pole%22#>>. Acesso em: 05/06/2022.

WEHRS, Carlos. *Niterói Cidade Sorriso*. A história de um lugar. Rio de Janeiro: Soc. Gráfica Vida Doméstica LTDA, 1984.

WEHRS, Carlos. *Niterói, ontem e anteontem*. Rio de Janeiro, 1986.

WIT-OLAF Prochnik Arquitetura e Planejamento SCL. *Plano Diretor de Niterói*. Niterói: Prefeitura Municipal de Niterói, 1976.

ZAGO, Luis Henrique. O método dialético e a análise do real. *Revista Kriterion*, Belo Horizonte, nº 127, p. 109-124, 2013.

ISBN 978-65-5252-245-0



9 786552 152245 0



FRIPERJ

Fórum de Reitores das Instituições Públicas
de Ensino do Estado do Rio de Janeiro



PREFEITURA
RIO

Instituto
Pereira Passos

LETR**CAPITAL**



FAPERJ