



A CIDADE DISPERSA NO BRASIL

O caso de São Luís, Maranhão

The dispersed city in Brazil. The case of São Luís, Maranhão
La città dispersa in Brasile. Il caso di São Luís, Maranhão

Uma janela sobre as cidades do Brasil. Resenha periódica

A window on Brazilian cities. Regular column

Una finestra sulle città del Brasile. Rubrica periodica

Planum. The Journal of Urbanism | www.planum.net

Published by

Planum. The Journal of Urbanism no.34, vol. I/2017

© Copyright 2017 by Planum.

The Journal of Urbanism ISSN 1723-0993

Registered by the Court of Rome on 04/12/2001

Under the number 514-2001

All rights reserved. No part of this publication may be reproduced, stored in a retrieval system, or transmitted in any form or by any means, electronic mechanical, photocopying, recording or other wise, without the prior written permission of the Publisher.

Marco Mareggi

Responsável da resenha periódica | Editor of the column | Responsabile della rubrica

Luca Lazzarini

Revisor de texto em inglês | English text reviewer | Revisione lingua inglese

Talita Amaral Medina

Revisor texto português | Portuguese text reviewer | Revisione lingua portoghese

Cecilia Saibene

Lay-out | Layout | Impaginazione

Para enviar propostas de artigos e contribuições para a resenha periódica, escreva a:

To send proposals of articles and contributions to the regular column, write to:

Per inviare proposte di articoli e contributi alla rubrica, scrivere a:

Marco Mareggi: marco.mareggi@polimi.it

Planum Editorial Staff: planum.magazine@gmail.com

A cidade dispersa no Brasil. O caso de São Luís, Maranhão

Parece haver um grande consenso atualmente que a vida urbana se tornou o modo predominante de viver no século XX. Ao mesmo tempo, parece que a própria cidade, neste século, se dividiu entre dois processos: continuidade e descontinuidade, concentração e dispersão (Secchi 2010). O primeiro processo, a construção da cidade compacta, parece ser um lugar mágico, de encontro de diferenças e, ao mesmo tempo, um local onde o crescimento pode ser incontrolável a ponto de trazer poluição, congestionamento de tráfego, criminalidade e violência de tal maneira que abre a possibilidade de que a cidade pode perder a própria qualidade que a torna atrativa e desejável como um lugar para viver.

Os dois processos, de concentração e dispersão parecem ter ocorrido simultânea e paralelamente desde o início da revolução industrial, como pontua Secchi (2010), em sua análise da cidade do século XX.

Em primeiro lugar, a alta concentração de população e atividades ocupando um espaço definido, concentrado e limitado, leva a uma situação onde as vantagens advindas da proximidade conviviam com o medo das multidões, das imensas conurbações, que aconteceram após o crescimento extraordinário das cidades no século XIX. Este medo acabou por se tornar um dos mais significantes motivos do urbanismo no século XX (Secchi 2006). Das propostas higienistas, às utopias como as cidades-jardins e ao desurbanismo dos modernos, para citar só uns poucos, o urbanismo tem procurado fazer as cidades funcionarem mediante a separação das funções para evitar uma indesejável mistura de usos, promovendo neste processo a bem conhecida segregação socioespacial (Secchi 2006).

O aparecimento de novas possibilidades do reino dos transportes, com as ferrovias, a construção do sistema de transporte subterrâneo, os automóveis individuais, permitiu a dispersão da cidade, direcionando o surgimento dos subúrbios. Como nota Robert Fishman (2010: 19) os «subúrbios cresceram de uma crise na forma urbana derivada da inabilidade da cidade pré-moderna de lidar com a explosiva expansão moderna» (tradução livre da autora).

Esta nova forma, os subúrbios, desenvolveram-se assumindo diferentes características sociais: os subúrbios ocupados pelas camadas mais ricas e aqueles destinados aos segmentos mais carentes. É também um grande consenso que a primeira forma, os subúrbios ocupados pelos mais ricos foi a adotada amplamente nos Estados Unidos e a segunda foi a opção para a maioria dos países europeus, opção que influenciou fortemente o Brasil. A cidade europeia vista como a cidade compacta enquanto as cidades norte-americanas tornaram-se exemplos da cidade dispersa. Os subúrbios norte-americanos abrigando as elites enquanto na Europa (com a exceção de alguns países, como por exemplo a Inglaterra que, como aponta Fishman (2010) parece ser o berço do nascimento dos subúrbios), os segmentos mais carentes disputam as

terras mais baratas das periferias e dos arredores das cidades. Seguindo o exemplo europeu, as cidades brasileiras se desenvolveram de tal maneira que os subúrbios foram sendo ocupados pelas camadas de baixa-renda. Subúrbio, neste caso, significando a porção não urbanizada da cidade, a porção distante das melhores facilidades e equipamentos urbanos, dos melhores serviços e comércios; a porção que, na maioria das vezes, não tem serviços urbanos como luz e saneamento e com um sistema de transporte muito deficiente. A periferia brasileira continua, de fato, em sua maioria, a ser a terra mais barata, facilitando até hoje a construção de programas de habitação social.

No entanto, no Brasil, é possível ver a construção de uma cidade dispersa como apontam as pesquisas realizadas pelo time do Laboratório de Estudos sobre Urbanização, Arquitetura e Preservação (LAP / FAU-USP) coordenado por N.G. Reis Filho.

Nestor Goulart Reis Filho (2006: 12) assinala algumas das principais características da dispersão urbana:

- 1) descentralização da população, emprego e serviços;
- 2) produção de novas periferias;
- 3) extensão de áreas urbanizadas ao longo de um vasto território, separadas fisicamente mas fortemente interdependentes, formando um sistema urbano único;
- 4) desenvolvimento de novos modos de vida, tornados possíveis pela maior mobilidade, especialmente a mobilidade individual;
- 5) novas formas de organização urbana como condomínios fechados, múltiplos projetos isolados, e shopping centers, demonstrando uma alteração das relações público-privado.

Ao lado disso, desde os anos 1970, a construção da cidade dispersa no Brasil, acontece mesmo no que Villaça chama de espaço intraurbano, ou seja, dentro dos limites da própria municipalidade especialmente em processos de expansão urbana.

Modernização urbana em São Luís

O foco do presente estudo é a expansão urbana de uma cidade do Nordeste brasileiro nos anos 1970. Um processo que despertou questões sobre continuidade e descontinuidade no processo de construção da forma urbana de São Luís. Desde o processo de modernização, as duas lógicas, a da cidade compacta e a da cidade dispersa estão presentes na São Luís Contemporânea. O Centro Histórico orgulhosamente assumiu sua condição de Cidade Patrimônio da Humanidade (Unesco). Ao mesmo tempo, a cidade dispersa se desenvolve em um espaço segregado, apresentando novos enclaves residenciais, condomínios residenciais fechados que são isolados, garantindo a segurança atrás de muros e cercas elétricas.

A cidade, nascida em 1612, manteve o seu desenho original do século XVII, de quadras regulares em uma grade reticulada, um padrão que criou um tecido urbano compacto e contínuo (Fig. 1, 2 e 3).

Esta lógica prevaleceu até o processo de urbanização, nos anos 1970, um processo que fez a cidade se espalhar ao longo de terras não urbanizadas, criando largas áreas de produção residencial, bem como uma área portuária e industrial. Desde então, a lógica da produção do novo espaço urbano foi orientada e dominada por uma rede moderna de avenidas de alta velocidade, as novas áreas residenciais distribuídas dispersamente ao longo desta extensa rede viária. Desde este momento a expansão urbana adotou o padrão de uma cidade dispersa.

Este foi um período de urbanização dirigido pela industrialização que, supostamente, deveria resgatar a cidade e conseqüentemente o Estado do Maranhão, da falência econômica que vinha sofrendo desde as primeiras décadas do século. Esta falência teve um forte impacto na cidade que havia vivido um glorioso e rico passado en-

quanto colônia portuguesa.

De fato, São Luís havia tido um relacionamento forte com a Europa por conta da maior facilidade de ir e vir para Lisboa, do que tinham as cidades do sul do Brasil. Este relacionamento terminou por várias razões ao fim do século XIX. Em primeiro lugar a economia baseada na agricultura colapsou; a solução proposta pelo Estado para enfrentar esta adversidade que foi basear a economia na produção industrial também falhou. As cidades do sudeste brasileiro, Rio de Janeiro e São Paulo, se transformaram no centro industrial e econômico. O próprio porto, localizado na Praia Grande no centro da cidade, no coração de sua fundação não foi capaz de continuar funcionando, devido ao assoreamento sofrido. São Luís estava literalmente isolado. O caminho marítimo abandonado levava à descontinuidade da ligação São Luís-Lisboa antes existente. A cidade entrou em profunda crise econômica, São Luís se tornou uma das cidades mais pobres do Nordeste. Esta era a situação na década de 1960. Este momento coincide com a decisão do governo militar ditatorial de promover políticas de modernização e desenvolvimento. A meta era transformar, o mais rápido possível, a sociedade brasileira em uma sociedade industrial moderna. São Luís foi considerada estrategicamente localizada, como fora no período colonial quase pelas mesmas razões de antigamente: proximidade com as nações industrializadas, e com importantes reservas de matéria prima como a reserva de ferro de Carajás no estado vizinho do Pará.

Um novo porto, com uma maior capacidade deveria ser construído: o Porto do Itaqui. Este era um projeto das últimas décadas do século XIX, que estava parado por razões políticas. Neste contexto, a perspectiva de reassumir a trilha econômica comercial com a exportação como a atividade primária, era algo a ser celebrado. O plano de desenvolvimento teve a construção deste porto como ponto focal.

Esta era a cidade na segunda metade dos anos 1960: esperava-se um enorme crescimento econômico dirigido pela industrialização. Teve início a construção do porto e de uma nova rede viária, criada para preencher as necessidades de uma vida moderna: novas avenidas de alta velocidade, pontes sobre ambos os rios, conectados, que rapidamente integrariam as novas áreas com as antigas. Como muitas outras cidades, particularmente as do continente americano, a cidade trocou também as estradas de ferro e os bondes pelos novos veículos motorizados (Fig. 4).

A modernização da cidade era um sonho antigo ainda não realizado plenamente por conta da situação econômica. Os projetos para modernizar a cidade colocavam juntos a expansão da rede viária e a conquista de terras não ocupadas, isto é, as terras entre o Rio Anil e o mar e entre o Rio Bacanga e a Baía de São Marcos. Esta opção daria à urbanização uma característica específica: ser ilimitada (Mesquita 1958). Esta imagem dá a dimensão atual da proposição: em frente a tal quantidade de terra desocupada a expansão poderia ser infinita, ou pareceria ser infinita. Essa foi a base para o novo Plano Diretor elaborado em 1974. Plano que foi elaborado de acordo com as principais diretrizes federais para o desenvolvimento urbano desejado que daria corpo à nova e moderna sociedade.

A questão de como conciliar a cidade existente com o processo de modernização foi enfrentada com a proposta de valorização do patrimônio histórico, preservando o ambiente urbano colonial. Daquele momento em diante, a cidade colonial que era a cidade onde as pessoas viviam, seria o centro administrativo e institucional e cívico. Os edifícios antigos que haviam sido um dia usados para atividades comerciais ou financeiras, ou para abrigar as casas das elites e que haviam sido abandonados pela falência econômica, seriam todos transformados em sedes de órgãos públicos fossem eles federais, estaduais ou municipais. Ou seriam transformados em museus, centros culturais, teatros, tendo como principal objetivo o desenvolvimento do turismo de arte, buscando integrar o centro histórico no processo de desenvolvimento urbano

e econômico proposto naquele momento.

Além disso, as características peculiares de um comércio em uma cidade pequena como São Luís, determinou a definição do centro histórico como o centro de negócios o que estava de pleno acordo com a racionalidade funcionalista da segmentação da cidade em áreas homogêneas meta também do processo de zoneamento.

A São Luís dispersa

A nova cidade moderna se materializou pela construção de uma grande quantidade de conjuntos residenciais compostos por casas unifamiliares, a maioria financiada pelo Banco Nacional de Habitação, BNH, dispostos ao longo da extensa rede viária de uma tal maneira que a cidade infinita se tornava também a cidade dispersa. Cada área planejada para um segmento diferente da população: a terra do outro lado do rio Anil, no norte da ilha, próxima à orla marítima foi designada para os segmentos mais abastados da população. O outro lado do rio Bacanga, perto do mar e perto da área portuária, recebeu os segmentos menos abastados. As terras do meio, próximas à cidade existente foram designadas para as classes médias (Ribeiro 1999; Burnett 2008).

Uma grande parte do investimento foi empregado na construção de uma infraestrutura muitas vezes dez vezes maior do que era necessário para o conjunto em si, de modo a preparar os arredores para uma urbanização futura. Algumas áreas eram desenhadas para serem áreas institucionais ou comerciais, mas muitas nunca foram construídas. Desta forma, considerando a extensão da rede viária e a extensão das áreas urbanizadas ao longo desta rede viária, mesmo com uma enorme quantidade de terra deixada desocupada entre as novas áreas residenciais, a cidade pode ser assumida como uma grande metrópole (Mesquita 1958). Ou podia assumir, pelo menos, a imagem de uma.

De fato, a cidade resultante foi uma reunião de pedaços de cidade, fragmentos de labirintos, uma vez que as áreas residenciais eram isoladas umas das outras se não em distância, por serem desenhadas de tal forma que não se comunicavam diretamente. O tráfego organizado ao seu redor por uma série de largas avenidas de alta velocidade, a rede viária construída com esta finalidade (Fig. 5).

Condomínios fechados

Alguns anos depois, em 1992, a prefeitura, mediante novo Plano Diretor, modificou algumas leis do uso do solo, para promover uma densidade maior em algumas áreas. O gabarito mudou de seis para até quinze andares e, mais importante, nas torres residenciais, os novos apartamentos cresceram em tamanho e sofisticação, o mesmo acontecendo nas áreas de lazer. Certamente, viver em apartamentos não era uma novidade, mas a partir daquele momento ele capturou a atenção e o desejo das elites. Viver nessas áreas residenciais se tornou o novo e desejado modo de morar (Fig. 6). A elite, que até aquele momento, preferia habitar em casas espaçosas e confortáveis nos bairros nobres e elegantes, abraçou o novo modo viver, dos altos prédios residenciais, protegidos por muros e cercas elétricas. Certamente, este novo modo de morar aumentou o processo de segregação social e espacial.

A cidade mudou. Os espaços vazios deveriam ser ocupados. No entanto, mesmo que o padrão de aumentar a densidade tenha levado de volta, de alguma forma, ao padrão de continuidade dentro das áreas residenciais mais abastadas, este padrão não se sustentou por mais tempo. A nova opção levou à produção de enclaves, de condomínios fechados.

Na verdade, esses enclaves residenciais diferem em tamanho, luxo e localização e podem ser mesmo um condomínio de edifícios de apartamentos ou de casas isoladas. Suas áreas de lazer variam do básico parquinho para crianças a uma enorme

quantidade de atrações como piscinas, academias, saunas, e espaços específicos para diferentes esportes ou jogos como futebol, basquetebol, vôlei, skate, entre outros. Algumas vezes incluem espaços para assistir filmes, para adolescentes, salão de festas, de recepção e tudo mais que se possa conceber, a principal técnica de propaganda para esses condomínios sendo a maior quantidade de atrações que cada um possa oferecer (Fig. 7).

O resultado é um espaço ainda mais fragmentado, com ainda mais intrincados labirintos, uma vez que esses enclaves estão preenchendo os espaços. Os lotes urbanos vazios, deixados pela urbanização dispersa agora se transformam em ruas e becos sem saída, separados e isolados, no pelas largas avenidas de alta velocidade, mas por sólidas barreiras como muros fortificados, cercas elétricas, tudo isso controlado fortemente por câmeras de segurança e guardas armados. Por outro lado, uma grande parte da população foi deixada à margem deste processo, obrigada a viver em condições precárias e ambíguas, o lado inevitável de uma urbanização que é guiada e controlada pelo mercado (Fig. 8).

A cidade dispersa é um fenômeno global, ainda por ser plenamente entendido. O estudo apresentado pretende contribuir para esse entendimento, ao considerar algumas das múltiplas manifestações dessa forma urbana que é a cidade dispersa. Além disso é importante considerar motivos que levam à construção da dispersão como forma urbana, debater as conexões existentes entre a dispersão e a segregação socioespacial, o impacto da dispersão em relação ao meio ambiente e à gestão da cidade, tanto no que diz respeito às metrópoles quanto as cidades pequenas e médias.

Este artigo foi derivado da tese da autora *Urbanização dispersa em São Luís: tensão entre expansão e centro / Urban dispersion in São Luís: tensions between expansion and city center*, Programa de doutorado em Urbanismo, Universidade Federal do Rio de Janeiro, PROURB-FAU/UFRJ, 2011, sob a orientação da Denise Pinheiro Machado.

Referências

- Burnett C.F.L., *Além do Rio Anil. Urbanização e desenvolvimento sustentável: a sustentabilidade dos tipos de urbanização em São Luís do Maranhão*, Universidade Estadual do Maranhão, Uema, São Luís, 2008.
- Fishman R., *Bourgeois utopias. The rise and fall of suburbia*, Basic Books, Lexington, 1987.
- Lefebvre H., *The production of space*, Blackwell, Massachusetts, 1998; VIII ed.
- Mesquita R.R., *Plano de expansão da cidade de São Luís*, São Luís, 1958.
- Reis Filho N.G., *Notas sobre urbanização dispersa e novas formas de tecido urbano*, Via das Artes, São Paulo, 2006.
- Ribeiro Junior J.R.B., *Formação do espaço urbano de São Luís: 1612-1991*, Edições Func, São Luís, 1999.
- Secchi B., *Primeira lição de urbanismo*, Perspectiva, São Paulo, 2006.
- Secchi B., *A cidade do século XX*, Perspectiva, São Paulo, 2010.
- Villaça F., *Espaço intra-urbano do Brasil*, Studio Nobel, Fapesp, Lincoln Institute, São Paulo, 1998.

Marluce Wall, *Doutorado em Urbanismo no Programa de Pós-Graduação em Urbanismo da Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade Federal do Rio de Janeiro (PROURB-FAU/UFRJ), mestrado em Desenvolvimento Urbano pela Universidade Federal de Pernambuco (MDU/UFPE), graduação em Arquitetura e Urbanismo pela Universidade Federal do Rio de Janeiro. Atualmente é professora da Universidade Estadual do Maranhão (UEMA). Ocupa o cargo de Diretora do Curso de Arquitetura e Urbanismo da UEMA. Participa da Coordenação e da Comissão Pedagógica do Atelier de Criação Urbana Equinox. Ela trabalha principalmente nos seguintes temas: praxis de concepção projetual colaborativa, habitar urbano e diversidade socioespacial, conservação urbana, teorias do urbanismo, história da cidade e história do urbanismo.*



*Fig. 1. São Luís, Brasil. Centro histórico | historical center | centro storico,
2017 © Francisco Armond*



Fig. 2. São Luís, Brasil. Os casarões | the historical houses | le case storiche,
2017 © Francisco Armond



Fig. 3. São Luís, Brasil. A cidade entre os rios Anil e Bacanga | the city between Anil and Bacanga rivers | la città tra i due fiumi Anil e Bacanga

Fig. 4. São Luís, Brasil. A ilha e a cidade | the island and the city | l'isola e la città (Source: Municipality of São Luís, 1974)

A área amarela é a cidade em si a qual é possível identificar a área urbana ocupada e a não ocupada, as áreas vazias dentro do município e a extensa rede viária que tornou possível a cidade dispersa | The yellow areas indicate both the urbanized areas and the empty areas inside the municipal territory and the extensive road network that made possible the disperse city | Le aree in giallo indicano sia l'area urbanizzata occupata sia le aree libere all'interno del territorio comunale, sia l'estesa rete viaria che rende possibile la città dispersa

The dispersed city in Brazil. The case of São Luís, Maranhão

It is well known that the urban life has become the predominant way of living in the 20th century. At the same time, it seems that the city itself in this century has been characterized by two processes as Secchi (2010) correctly pointed out: continuity and discontinuity, concentration and dispersion. The first, the rising of a compact city, which can be both a magic place that gathers differences, and a place that can grow at a very high rate. This uncontrollable growth brings pollution, traffic congestion, criminality and urban violence in such a way that seems possible that the city loses the quality that made it an attractive and desirable place to live.

This process occurs in the early stages of the industrial revolution and, as Secchi (2010) also argued in his analysis of the 20th century city, the two processes, concentration and dispersion, seem to happen in parallel, both of them laying roots even before the 20th century.

First of all, there was the high concentration of both population and activities that were occupying a space that was limited. In this situation the advantages brought by the proximity of activities, was undermined by the fear of multitudes, immense conurbations, happening after the extraordinary city growth during the 19th century. This fear has been one of the most significant mottos of the 20th century's urbanism (Secchi 2006). From the hygienists' proposals to 20th century utopias, such as the Garden Cities, to the modernist "disurbanism" just to name a few, urbanism has been seeking to make cities working by separating functions, in order to avoid an undesirable mix of uses, promoting in this process a well-known socio-spatial segregation (Secchi 2006).

Then, it seems that the appearance of new possibilities in the realm of transportation, with the railroads, the construction of underground lines, the rise of individual private cars, all together fostered the city dispersion, openly leading to the rise of *suburbia*. As noted by Robert Fishman (2010: 19) the suburbs «grew out of a crisis in urban form that stemmed from the inability of the premodern city to cope with the explosive modern urban expansion».

That new urban form, the suburbs, developed from that time and assumed two different social characteristics: the affluent suburbs and the suburbs designed for the poorest segments of the society. It is quite agreed that the first was the urban form adopted in the United States of America and the latter was the option that most European cities, and also Brazil, experienced. In this framework, the European city is seen as the compact city, whereas the American cities, more specifically the North American cities, are seen as the dispersed or *sprawled city*. The North American suburbs are sheltering the affluent segment of the population while in Europe the lowest segments occupy the less expensive land at the cities' outskirts, with the exception of the cities in England in which, as Fishman (2010) pointed out, the periphery

seems to be born. Following the European example, Brazilian cities were designed in such a way that the suburbs have been occupied by the low-income population. In this case suburb means the un-urbanized portion of the city, the portion far from the best urban facilities, services and retails; the portion often left without urban services, such as light and sanitation and with a very deficient transportation system. Thus, the Brazilian cities' outskirts often continues until now to be the less expensive land, being the places where social housing programs are always settled down. Nevertheless in Brazil, it is possible to see the creation of a dispersed city, as pointed out by the research developed by the team of the Studies in urbanization, architecture and preservation laboratory (LAP / FAU-USP, *Laboratório de estudos sobre urbanização, arquitetura e preservação*) coordinated by N.G. Reis Filho.

Nestor Goulart Reis Filho (2006; 12) defined some of the main characteristics of the urban dispersion:

- 1) decentralization of population, employment and services;
 - 2) production of “new peripheries”;
 - 3) extension of urbanized areas across a vast territory, separated physically but strongly interdependent, forming a single urban system;
 - 4) development of new ways of life, made possible by greater mobility, especially individual mobility;
 - 5) new forms of urban organization, such as condominiums and closed lots, multiple isolated projects, shopping malls, that show an alteration of public-private relations.
- Besides that, since the Seventies the construction of the dispersed city in Brazil occurred even in what was called by Villaça (1998) the «interurban space», that is to say, occurred within the limits of the municipality itself, especially in relation to the process of urban expansion.

Urban modernization in São Luís

The present study focuses in the urban expansion of a North-Eastern city in Brazil, during the Seventies. This process arises issues about continuity and discontinuity in the development of São Luís urban form. Since then, these two logics, the logic of making the compact city and the logic of building the horizontal and dispersed city, are currently coexisting in contemporary São Luís. The historic city center has proudly assumed the status of World Heritage City (Unesco). At the same time, the dispersed city is evolving into a very segregated urban space, developing new residential enclaves, enclosed communities, which are isolated and firmly secured by walls and electric fences.

The city, born in 1612, maintained its original 17th century structure of regular blocks in a reticular grid, a pattern that created a compact and continuous urban fabric (Fig. 1, 2 and 3).

This logic prevailed until the process of modernization happened in the Seventies, which originated the city sprawl across undeveloped lands, creating large areas dedicated to the production of housing, and the industrial areas and harbors. Since then, the logic of production of urban space has been oriented and dominated by a network of modern high-speed ways, with the new neighborhoods diffusely distributed along this extensive road network. Since this moment, the urban expansion adopted the pattern of a dispersed city.

This was a period of modernization, driven by the industrialization that was supposed to rescue the city, and consequently the state of Maranhão from the bankruptcy it had been suffering since the first decades of the century. This failure had a strong impact on a city which had enjoyed a glorious and rich past when it was still a Portuguese colony.

In fact, São Luís had experienced a strong relationship with Europe because it was

easier to go from there to Lisbon, due to its natural proximity. This fertile relationship ended for several reasons at the end of the 19th century. First, the economy, which was based on agriculture, collapsed. Then, the solution proposed by the State to face this adversity – to transform the state's economy from agricultural to industrial – largely failed. The southern cities of Rio de Janeiro and São Paulo, which were better equipped in financial resources and work forces, became the industrial and economic centers of Brazil. Secondly, the harbor itself, located in the Praia Grande, within the city center, the foundation core, was not able to function anymore, due to the accumulation of sand and other materials in the river's backdrop. São Luís was literally isolated. When the maritime path was abandoned, the city went into a profound economic crisis. São Luís became one of the northeast's poorest cities. That was the situation during the Sixties. However, at that time, the dictatorial federal government decided to promote development and modernization policies. The goal was to transform, as fast as possible, the Brazilian society into a modern industrialized society. São Luís was considered strategically located, as it had been during the colonial age for almost the same reasons: proximity to the industrialized countries, and to important raw materials, which at that time was the iron from the Carajás Mine in the neighbor state of Pará.

A new harbor with a higher capacity was built: the Port of Itaqui. It was a project conceived in the last decades of the 19th century, but suspended for political reasons and for the southern economic dominancy. In this context, the prospect of resuming an economic activity related to trade, in which the exportation was the primary activity, was something to be celebrated. The main focus of the development plan was the construction of this harbor.

That was the city at the second half of the Sixties, when an enormous economic growth oriented by the industrialization was expected. The construction of the harbor and of a new road network began. New paths were created to fulfill the needs for modern living: new high-speed roads, and bridges over both the rivers compounded the new paths, all of them were connected in the extensive road network that quickly would integrated the new conquered areas with the old ones. As in many other cities, particularly in the American Continent, the city decided to replace the railroad, and the trams were substituted with new motorized vehicles (Fig. 4).

Yet, the modernization of the city was an old dream, never fully realized because of the economic situation. The projects to modernize the city include the expansion of the road network and the conquest of unoccupied lands, that is to say, the areas between the Anil river and the sea, and those between the Bacanga river and the São Marcos bay. This option would give this urbanization a specific characteristic: to be unlimited (Mesquita 1958). This image gives the actual dimension of the proposal: in front of such amount of free land the expansion could be endless. This proposal was the basis for the new Master Plan elaborated in 1974 according to the main federal guidelines for the desired urban development that would have brought together the new industrial and modern society.

The question of how to conciliate the existent city with the process of modernization was addressed with the proposal of valorization of the historic heritage, preserving the colonial urban environment. Since then, the colonial city, which was the city where most of the people live, would have been the administrative, institutional and civic center. The old buildings that were once used either for commercial and financial activities, or to accommodate the elite, and that were left abandoned because of the economic failure, would all have been transformed in governmental facilities, whether it was to be federal, state or municipal governments. Or they would have been turned into museums, cultural centers, or theaters, as the main objective was to develop the “tourism of art”, aiming to integrate the historic city within processes

of economic and urban development proposed in that occasion.

In addition to that, the particular features of the retails in a small town such as São Luís, have determined the definition of the historic city as the central business district, which completely suited the functionalist rationality of a city's segmentation in homogeneous areas, which was the real goal of the zoning procedure.

The disperse São Luís

The new modern city was materialized by the construction of a large amount of new housing developments, formed by single-family detached houses, mostly financed by the National Housing Bank -BNH, scattered along the extensive road network, in such a way that the endless city was also a sprawled city. Each one planned for a different segment of the population: the land at the other side of the Anil River, on the north of the island, by the sea, was planned for the most affluent segments. The other side of the Bacanga River, near the sea and the port, received the low-income segments. The land in the middle portion near the existing city was planned to host the middle classes (Ribeiro 1999; Burnett 2008).

A large part of the investment was employed in the construction of an infrastructure which was ten times larger than the one needed by the development, in order to prepare the surroundings for future developments. Some areas were designed to be institutional and commercial areas, although most of them were never constructed. Thus, considering the extension of the road network and the extension of the urbanized land along it, even though there were enormous amount of land left between the new residential areas, the city can be interpreted as a great metropolis (Mesquita 1958). Or at least an image of it.

In fact, the resultant city was an assemblage of fragmented and intricate labyrinths, as each residential area was isolated from each other if not in distance, at least because they were planned in such a way that they did not communicate directly. The traffic was organized around it, through a series of large and high-speed roads (Fig. 5).

Gated Communities

Some years later, in 1992, the municipal government, through a new Master Plan, modified some land use regulations, to promote in some areas a higher density. It increased the height of the buildings, from six to fifteen floors, and, more importantly, apartments in the residential towers grew in size and sophistication. The same happened in the private leisure area. Certainly, living in apartments was not a novelty. Nevertheless, since that time it captured the elites' attention and desire. Living in those residential towers became the new and coveted way of living (Fig. 6).

The elites, that up to that time had preferred to live in big and comfortable houses in the finest and noblest neighborhoods, in the shore side, embraced the new way of living, from the height of the residential towers, behind the walls, protected by the electric fences. Certainly, this new way of living increased the social and spatial segregation processes.

Nowadays the city has changed. The empty spaces need to be occupied. Nonetheless, even though the pattern of increasing density led back, in some extent, to the one of continuity inside the more affluent residential areas, this pattern did not sustain itself for a long time. The new option leaned towards the production of enclosed communities, *condomínios fechados*.

Of course, those residential enclaves differ in size, luxury, location and even in their composition, being it of single family units or of high-rise building condominiums. Their leisure area vary from the basic playground to a larger amount of "attractions" such as swimming pools, fitness academies, saunas, and specific facilities to

play many different sports, such as soccer, basketball, volleyball, skate, and others. Sometimes they include also a movie theater, a space for teenagers, a party room, a reception room and everything the imagination can conceive. As a matter of fact, the main marketing technique for the residential condominiums is the amount of attractions they can offer (Fig. 7).

The result is an even more fragmented space, with even more intricate labyrinths since those enclaves are fulfilling the gaps. The vacant urban lots left by the dispersed urbanization are now turning into dead ends, separated and isolated, not by large and high-speed roads, but by solid barriers – fortified walls, electric fences, all strongly controlled by security cameras and armed guards. In addition to that, a large part of the population was left out of this process, being obliged to live in ambiguous and precarious conditions, which is the inevitable other side of an urbanization, guided and controlled by the market (Fig. 8).

In fact, the dispersed city is a global phenomenon yet to be fully understood. Yet, as can be seen in the study presented, it is important to consider the multiple manifestations of this urban form. Moreover, it is important to consider the reasons that produce the sprawled city and urban shape, to discuss the connections between the dispersion and the construction of socio-spatial segregation, its implications for the environment and for the city's management, not only concerning metropolitan areas but also small and medium cities.

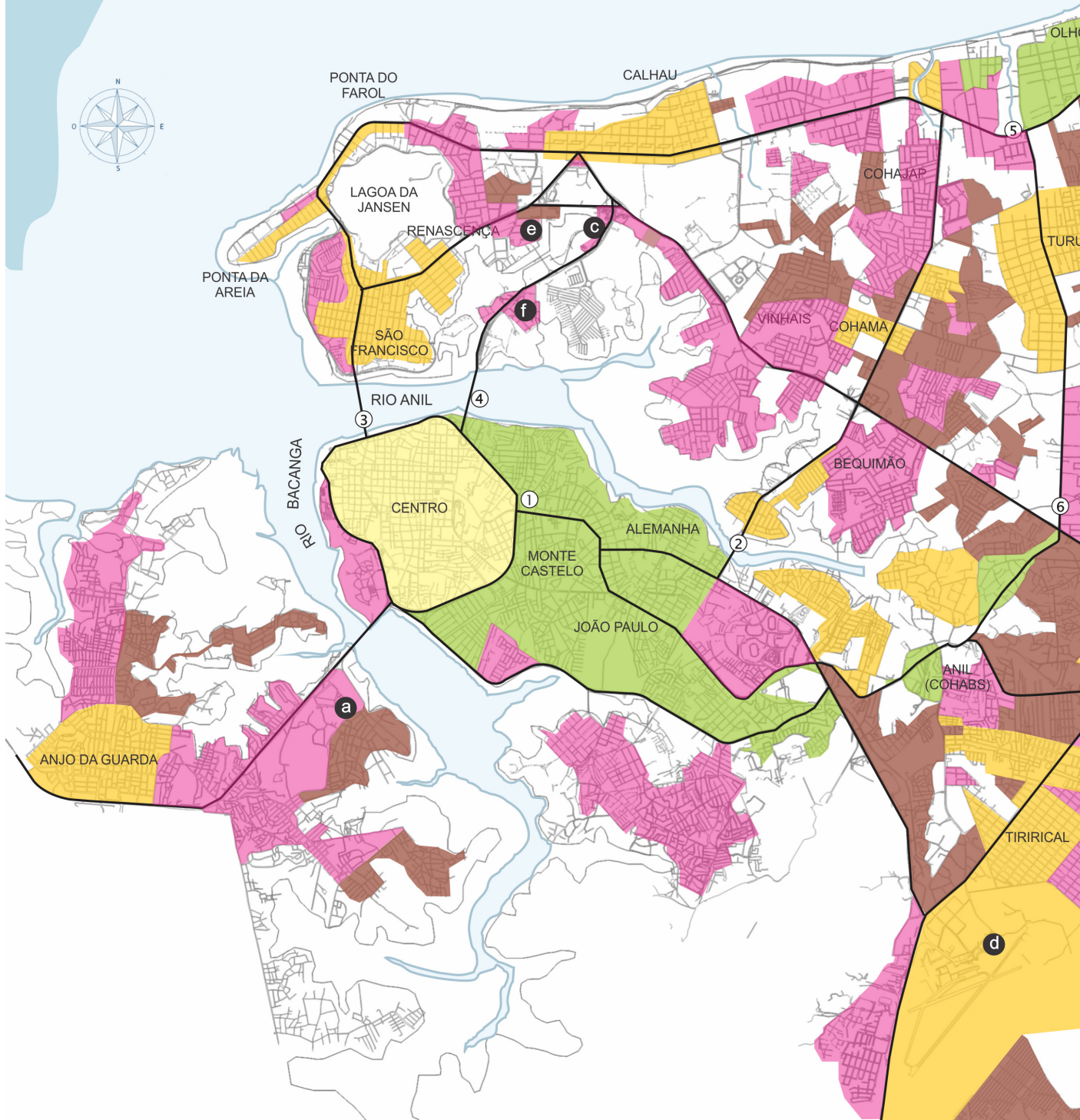
This paper was conceived starting from the author's thesis *Urbanização dispersa em São Luís: tensão entre expansão e centro / Urban dispersion in São Luís: tensions between expansion and city center*, PhD program in Urbanism, Federal University of Rio de Janeiro, PROURB-FAU/UFRJ, 2011, thesis supervisor Denise Pinheiro Machado.

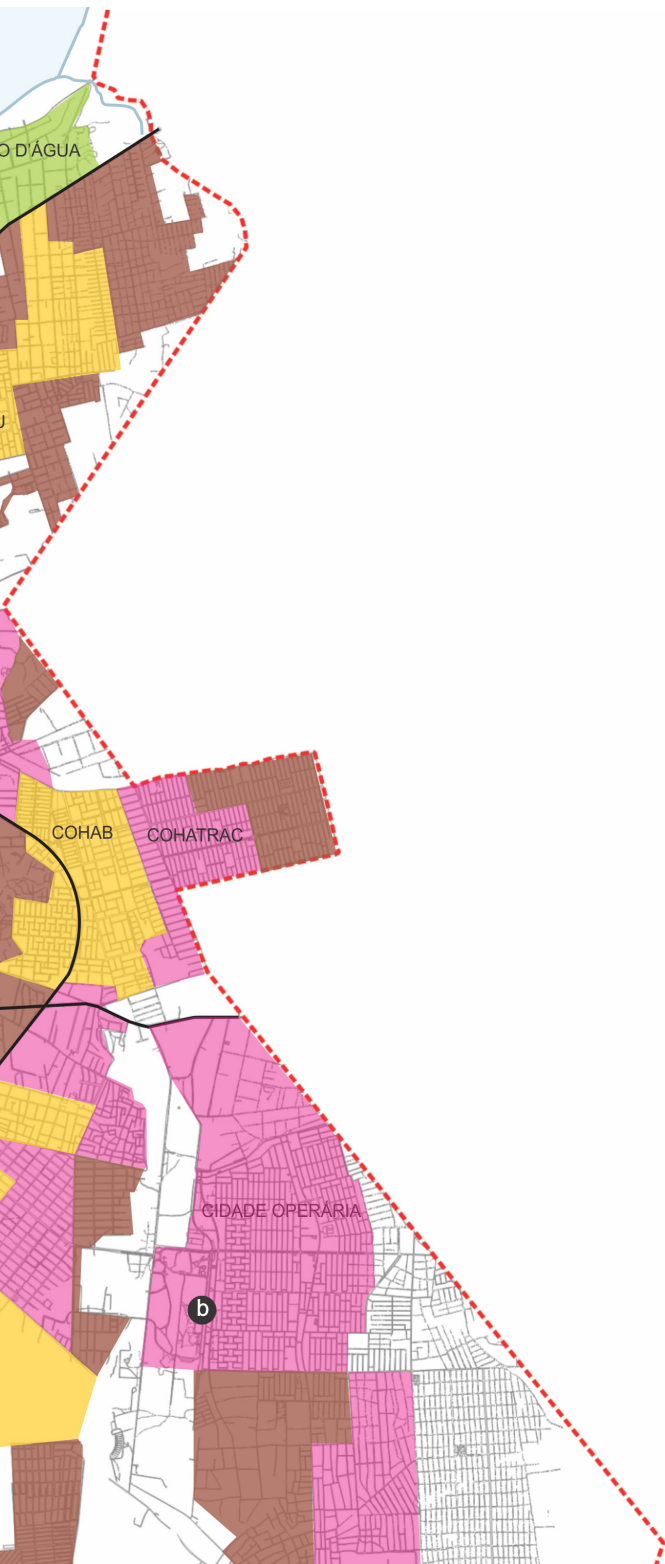
References

- Burnett C.F.L., *Além do Rio Anil. Urbanização e desenvolvimento sustentável: a sustentabilidade dos tipos de urbanização em São Luís do Maranhão*, Universidade Estadual do Maranhão, Uema, São Luís, 2008.
- Fishman R., *Bourgeois utopias. The rise and fall of suburbia*, Basic Books, Lexington, 1987.
- Lefebvre H., *The production of space*, Blackwell, Massachusetts, 1998; ed. VIII.
- Mesquita R.R., *Plano de expansão da cidade de São Luís*, São Luís, 1958.
- Reis Filho N.G., *Notas sobre urbanização dispersa e novas formas de tecido urbano*, Via das Artes, São Paulo, 2006.
- Ribeiro Junior J.R.B., *Formação do espaço urbano de São Luís: 1612-1991*, Edições Func, São Luís, 1999.
- Secchi B., *Primeira lição de urbanismo*, Perspectiva, São Paulo, 2006.
- Secchi B., *A cidade do século XX*, Perspectiva, São Paulo, 2010.
- Villaça F., *Espaço intra-urbano do Brasil*, Studio Nobel, Fapesp, Lincoln Institute, São Paulo, 1998.

Marluce Wall obtained a PhD in Urbanism at the Federal University of Rio de Janeiro (PROURB-FAU / UFRJ), master in Urban development at the Federal University of Pernambuco (MDU / UFPE) and bachelor in Architecture and Urban planning at the Federal University of Rio de Janeiro. She is currently professor at the State University of Maranhão (UEMA), where she holds the position of Director of the Architecture and Urbanism Course. She has been participating in the Coordination and Pedagogical Commission of the Equinox urban design workshop. She has been working mainly on the following themes: collaborative design, urban habitats and socio-spatial diversity, urban conservation, planning theories and history of the city and urban planning.

MAPA DA URBANIZAÇÃO DE SÃO LUÍS





----- LIMITE DO MUNICÍPIO

LEGENDA

- ① Caminho Grande séc. XIX
- ② Ponte Newton Bello (1968)
- ③ Ponte José Sarney (1970)
- ④ Ponte Bandeira Tribuzzi (1980)
- ⑤ Av. Holandeses
- ⑥ Av. São Luís Rei de França

- núcleo original
- até 1965
- 1965 - 1975
- 1975 - 1992
- 1992 - 2007

EDIFICAÇÕES

- a** UFMA
- b** UEMA
- c** Zona Administrativa
- d** Aeroporto Marechal Cunha machado
- e** Shopping Tropical
- f** Shopping São Luís

Fig. 5. São Luís, Brasil. A urbanização dispersa | the dispersed urbanization | l'urbanizzazione dispersa, 1997 © Marluce Wall

A estratégia de urbanização de ocupar primeiro a orla e a proximidade dos limites do município deixando grandes quantidades de terras não ocupadas no meio | The urbanization strategy is to occupy in the first place the coastal areas and the territories in the proximity of the borders of the municipality leaving in the middle large amounts of unoccupied land | La strategia di urbanizzazione è di occupare in primo luogo la costa e i territori al confine del comune lasciando grandi quantità di terreno libero in mezzo





Fig. 6. São Luís, Brasil. As novas torres residenciais do outro lado do Rio Anil | the new residential towers on the other side of river Anil | le nuove torri residenziali dall'altro lato del fiume Anil, 2017 © Francisco Armond



Fig. 7. São Luís, Brasil. As estradas (avenidas) nas novas áreas residenciais | the roads in the new residential areas | le strade nelle nuove aree residenziali, 2015 © Marluce Wall

La città dispersa in Brasile. Il caso di São Luís, Maranhão

È noto che vivere in città è diventato il modo predominante di abitare nel XX secolo. Allo stesso tempo, proprio in questo secolo, sembra che la città stessa sia stata sottoposta a due processi di trasformazione, definiti da Secchi (2010) continuità e discontinuità, concentrazione e dispersione. Il primo, la costruzione della città compatta, sembra essere un luogo magico che ospita le differenze e, al contempo, dove una crescita incontrollata porta inquinamento, traffico, criminalità e violenza urbana, tanto che sembra possibile per la città stessa perdere la qualità che la rende attrattiva e desiderabile per viverci.

Questo avvenne già a partire dall'inizio della rivoluzione industriale e, come Secchi (2010) continua a sottolineare nelle sue analisi sulle città del XX secolo, i due processi, concentrazione e dispersione, sembrano avvenire in parallelo, entrambi affondando le loro radici nei secoli precedenti.

Inizialmente, un'alta concentrazione di popolazione e attività occupavano uno spazio limitato, dove i vantaggi della vicinanza tra le attività erano messi in ombra dalla paura delle moltitudini, di immense conurbazioni generatesi dopo la crescita straordinaria della città nel XIX secolo. Questa paura è stata uno dei motti principali dell'urbanistica del XX secolo, secondo Secchi (2006). Dalle proposte degli igienisti alle utopie del XX secolo, così come le città giardino e la "disurbanistica" modernista, per citarne solo alcuni, l'urbanistica ha cercato di produrre città organizzate per funzioni separate, in modo da evitare l'indesiderabile mescolanza di usi, promuovendo in questo processo una ben nota segregazione socio-spaziale (Secchi 2006).

In seguito, la comparsa di nuove possibilità di trasporto, quali la ferrovia, la costruzione delle metropolitane, l'automobile individuale, hanno permesso la dispersione della città, portando direttamente alla nascita della periferia. Come sottolineato da Robert Fishman (2010: 19), i sobborghi «nascono dalla crisi della forma urbana, derivata dall'incapacità della città premoderna di far fronte all'esplosiva espansione urbana moderna».

Questa nuova forma urbana, la periferia, si sviluppò da quel momento assumendo caratteri sociali distintivi: i suburbi per i ricchi e quelli per i segmenti più poveri della società. È pressoché condiviso che la prima forma fu adottata negli Stati Uniti d'America, mentre la seconda fu l'opzione per molte città europee e del Brasile. La città europea è pensata in prevalenza come compatta, mentre le città americane, in particolare nel Nord America, sono disperse, *sprawled city*. I sobborghi Nord americani ospitano i segmenti benestanti della popolazione, mentre in Europa le fasce più povere si disputano le terre meno costose ai margini delle città, con l'eccezione delle città inglesi, dove sembra essere nata la periferia, come afferma Fishman (2010). Seguendo l'esempio europeo, le città brasiliane si svilupparono in modo che i sobborghi fossero occupati dalla popolazione con redditi bassi. In questo caso sobbor-

go significa porzione non urbanizzata della città, la parte distante dalle attrezzature urbane migliori, dai servizi e dal commercio; l'area sprovvista, nella maggior parte dei casi, di servizi urbani di base, quali illuminazione e fognature, e con un sistema di trasporto molto carente. I margini delle città brasiliane infatti continuano tuttora, in molti casi, ad essere le terre meno costose, facilitando così la costruzione di programmi di edilizia sociale.

Tuttavia in Brasile è possibile osservare la costruzione di una città dispersa, come emerge dalle ricerche svolte dal Laboratorio di studi sull'urbanizzazione, l'architettura e la conservazione (LAP / FAU-USP, *Laboratório de estudos sobre urbanização, arquitetura e preservação*), coordinato da N.G. Reis Filho.

Nestor Goulart Reis Filho (2006: 12) sottolinea alcune delle principali caratteristiche della dispersione urbana:

- 1) il decentramento della popolazione, del lavoro e dei servizi;
- 2) la produzione di “nuove periferie”;
- 3) l'estensione delle aree urbanizzate in territori vasti, fisicamente separati ma fortemente interdipendenti, formando un unico sistema urbano;
- 4) lo sviluppo di nuovi stili di vita, resi possibili da una crescente mobilità, soprattutto individuale;
- 5) le nuove forme di organizzazione urbana, quali *condomínios fechados*, condomini chiusi, svariati progetti isolati, *shopping malls*, dimostrando un'alterazione delle relazioni pubblico-privato.

Oltre a questo, dagli anni '70 la costruzione della città dispersa in Brasile si verifica anche in quello che viene chiamato da Villaça (1998) lo «spazio intra-urbano», vale a dire, entro i limiti del comune stesso, specialmente in relazione al processo di espansione urbana.

Modernizzazione urbana a São Luís

Il presente articolo riguarda l'espansione urbana di una città del Nord-Est del Brasile, negli anni '70. Questo processo ha generato interrogativi sulla continuità e la discontinuità nella costruzione della forma urbana di São Luís. Da allora, queste due logiche – produrre una città compatta e produrre una città orizzontale dispersa – sono presenti nella São Luís contemporanea. Il centro storico ha assunto orgogliosamente la condizione di Città patrimonio dell'umanità (Unesco). Nel contempo, la città dispersa è evoluta in uno spazio urbano molto segregato, sviluppando nuove *enclave* residenziali, comunità chiuse, isolate e saldamente protette da muri e recinzioni elettriche.

La città, nata nel 1612, ha mantenuto il disegno originale ad isolati regolari, entro una griglia ortogonale del XVII secolo, struttura che ha creato un tessuto urbano compatto e continuo (Fig. 1, 2 e 3).

Questa logica è stata prevalente sino alla modernizzazione negli anni '70 che dette luogo invece allo *sprawl* urbano nel territorio non urbanizzato, creando larghe aree dedicate residenziali, portuali e industriali. Da allora, la logica di produzione dello spazio urbano è stata guidata e dominata dalla moderna rete stradale a scorrimento veloce, con nuovi quartieri residenziali distribuiti in modo disperso lungo questa vasta rete infrastrutturale. Da questo momento l'espansione urbana adotta il modello della città dispersa.

È stato un periodo di modernizzazione, guidato dall'industrializzazione, che avrebbe dovuto salvare la città e di conseguenza lo Stato del Maranhão dalla bancarotta in cui versava dal primo decennio del secolo. Tale fallimento ha avuto un forte impatto sulla città che aveva goduto di un passato ricco e glorioso quando era ancora colonia portoghese.

Infatti, São Luís ebbe strette relazioni con l'Europa in quanto città del Sud Ameri-

ca più facilmente raggiungibile da Lisbona, grazie alla sua prossimità naturale. Tale relazione terminò per diverse ragioni alla fine del XIX secolo. Innanzitutto l'economia basata sull'agricoltura collassò. Inoltre, la soluzione proposta dallo Stato per fronteggiare tale avversità – trasformare l'economia da agricola ad industriale – fallì. Città del Sud come Rio de Janeiro e San Paolo, più ricche e dotate di forza lavoro, divennero centri industriali ed economici. Secondariamente, il porto a *Praia Grande*, nel centro cittadino, cuore fondativo della città, non fu più in grado di funzionare a causa dell'accumulo di sabbia e altri materiali nel fiume. São Luís si trovò così letteralmente isolata. Quando i percorsi marittimi furono abbandonati, la città entrò in una profonda crisi economica. São Luís divenne una delle città più povere del Nord-Est. Questa era la situazione alla metà degli anni '60. A quel tempo, il governo federale dittatoriale decide di promuovere politiche di sviluppo e modernizzazione. L'obiettivo era trasformare rapidamente la società brasiliana in una moderna società industriale. Pertanto, come in epoca coloniale, la localizzazione di São Luís venne considerata strategica, pressoché per le stesse ragioni: prossimità ai paesi industrializzati e ad importanti giacimenti di materie prime, che a quel tempo era il ferro dalle miniere del Carajás, nel vicino Stato del Pará.

Così fu costruito un nuovo porto di maggiore portata, il Porto di Itaqui. Era un progetto degli ultimi decenni del XIX secolo, sospeso per ragioni politiche e per il predominio economico delle città del Sud. In questo contesto, la prospettiva di riprendere un'economia legata al commercio, di cui l'esportazione poteva essere l'attività principale, era qualcosa da celebrare. La costruzione del porto divenne il punto cardine del piano di sviluppo.

Questa era la città nella seconda metà degli anni '60, con la previsione di un'enorme crescita economica guidata dall'industrializzazione. La costruzione del porto e della nuova rete stradale incominciò. Nuovi percorsi furono realizzati per rispondere alle necessità dell'abitare moderno: nuove strade a scorrimento veloce, ponti su entrambi i fiumi componevano i nuovi tracciati, tutti connessi con la rete infrastrutturale di scala vasta che integrava le nuove aree conquistate con la città esistente. Come in molte altre città, in particolare nel continente americano, la città sostituì le strade ferrate e i tram con i nuovi veicoli a motore (Fig. 4).

La modernizzazione della città era un vecchio sogno, mai pienamente realizzato a causa della situazione economica. Il progetto di modernizzare la città tiene assieme l'espansione della rete viaria e la conquista delle terre libere, vale a dire, le terre tra il fiume Anil e il mare e le terre tra il fiume Bacanga e la baia di San Marco. Questa opzione potrebbe offrire all'urbanizzazione un' caratterizzazione specifica: essere illimitata (Mesquita 1958). Siffatta immagine restituisce la dimensione attuale della proposta: di fronte a tale abbondanza di terre libere l'espansione può essere infinita. Questa è stata la proposta del nuovo piano urbanistico elaborato nel 1974 in accordo con le principali linee guida federali per lo sviluppo urbano auspicato per dar corpo a una nuova società industriale e moderna.

Gli interrogativi sul come conciliare la città esistente con il processo di modernizzazione sono stati indirizzati verso una proposta di valorizzazione del patrimonio storico, preservando l'ambiente urbano coloniale. A partire da questo momento in avanti la città coloniale, che era la città in cui la gente viveva, sarebbe diventato il centro amministrativo, istituzionale e civico. In passato utilizzate per il commercio, la finanza o come residenze dell'élite, le antiche costruzioni abbandonate a causa dei fallimenti economici, sarebbero state trasformate tutte in strutture governative federali, statali o municipali. Oppure, sarebbero state riconvertite in musei, centri culturali o teatri, con l'obiettivo principale di sviluppare un turismo d'arte, aspirando a integrare la città storica nel processo di sviluppo economico e urbano proposto in tale occasione.

Inoltre, le peculiari caratteristiche del commercio in una piccola città come São Luís hanno configurato la città storica quale distretto commerciale centrale che ben si adatta alla razionalità funzionalista che invoca una segmentazione della città in aree omogenee, che è l'obiettivo del processo di zonizzazione.

São Luís dispersa

La nuova città moderna si è materializzata con la costruzione di una grande quantità di nuove lottizzazioni residenziali, composte da case unifamiliari isolate su lotto, in gran parte finanziate dal Banco Nacional de Habitação, BNH, sparse lungo la vasta rete stradale, in modo tale che la città infinita fosse anche una città dispersa. Ciascuna area è pianificata per un segmento differente di popolazione: al di là del fiume Anil, a Nord dell'isola, vicino al mare, si progetta per le fasce ricche. Oltre il fiume Bacanga, vicino al mare e all'area portuale, vengono localizzate le popolazioni a basso reddito. Le terre nelle aree intermedie vicine alla città esistente furono progettate per le classi medie (Ribeiro 1999; Burnett 2008).

Larga parte degli investimenti fu dedicato alla costruzione delle infrastrutture, talora dieci volte più larghe di quanto fosse necessario, al fine di preparare l'ambiente per future ulteriori urbanizzazioni. Alcune aree sono state pianificate con funzioni istituzionali e commerciali, sebbene molte poi non siano state costruite. Così, considerando l'estensione della rete stradale e dell'area urbanizzata lungo di essa, sebbene ci siano enormi quantità di terre inedificate tra le nuove aree urbanizzate, la città può essere considerata come una grande metropoli (Mesquita 1958). O almeno una sua immagine.

Infatti, la città risultante è un assemblaggio di labirinti frammentati e intricati, tanto che ogni area residenziale è stata isolata dalle altre, se non perché localizzata a distanza, almeno perché progettata in modo che dette aree non possano comunicare direttamente tra di loro. Il traffico è stato organizzato attorno ad esse, attraverso una serie di strade larghe e a scorrimento veloce (Fig. 5).

Condomínios fechados

Alcuni anni dopo, nel 1992 il Comune, con un nuovo piano urbanistico, ha modificato alcune regole di uso del suolo per promuovere una maggiore densità in aree specifiche. L'altezza delle costruzioni è cambiata da 6 a 15 piani e, più importante, nelle torri residenziali gli appartamenti sono cresciuti in dimensione e sofisticazione, così come le grandi zone pertinenziali di svago. Certamente abitare in appartamento non era una novità, ma da questo momento ha catturato l'attenzione e i desideri dell'élite. Vivere in quelle torri è diventato un nuovo e ambito modo di vivere (Fig. 6).

L'élite, che fino ad ora aveva preferito vivere in case grandi e confortevoli nei quartieri migliori e più nobili, nell'entroterra, ha abbracciato il nuovo modo di vivere, dalla altezza delle torri residenziali, protette da muri e recinzioni elettriche. Certamente, questo nuovo modo di vivere ha aumentato il processo di segregazione sociale e spaziale.

La città è cambiata. Gli spazi vuoti dovrebbero essere occupati. Tuttavia, anche se l'incremento della densità è ricondotto, in una certa misura, ad una forma di città continua nelle zone residenziali più ricche, questo modello non è stato perseguito per molto tempo. La nuova opzione fa affidamento alla produzione di comunità chiuse, le *gated communities*, i *condomínios fechados*.

Certamente tali *enclave* residenziali differiscono per dimensione, lusso, localizzazione e per composizione di case unifamiliari o grattacieli. Le zone pertinenziali per il tempo libero variano da semplici spazi gioco a un gran numero di "attrazioni" quali la piscina, la palestra, la sauna e altri specifici spazi per sport quali il calcio, il basket, la pallavolo, gli skate e altri. Talvolta includono anche teatri per il cinema, spazi per i

giovani, sale per le feste, *reception*, e molto altro che l'immaginazione può sollecitare: la tecnica di marketing principale per tali condomini residenziali è la quantità di attrazioni che ciascuno di essi può offrire (Fig. 7).

L'esito è una maggiore frammentazione dello spazio, labirinti sempre più intricati man mano che queste *enclave* riempiono i vuoti. I lotti urbani vuoti lasciati dall'urbanizzazione dispersa sono ora vicoli ciechi, separati ed isolati, non da strade larghe e a scorrimento veloce, ma da solide barriere, muri fortificati, recinzioni elettrificate, tutte attentamente sorvegliate da telecamere di sicurezza e guardie armate. In più, molti abitanti sono estranei a questi processi, dovendo risiedere in condizioni ambigue e precarie; l'inevitabile altra faccia di un'urbanizzazione guidata e controllata dal mercato (Fig. 8).

La città dispersa è infatti un fenomeno globale che deve ancora essere pienamente compreso. Tuttavia, come emerge dallo studio presentato, è importante considerare le molteplici manifestazioni di questa forma urbana. Inoltre, è importante considerare le motivazioni che portano alla costruzione della dispersione come forma urbana, per discutere i collegamenti tra la dispersione e la segregazione socio-spaziale, l'impatto della dispersione in relazione all'ambiente e alla gestione della città, sia per quanto riguarda le metropoli sia le città piccole e medie.

Questo scritto è tratto dalla tesi di dottorato dell'autrice, *Urbanização dispersa em São Luís: tensão entre expansão e centro*, Programma di dottorato in Urbanistica, Università federale di Rio de Janeiro, PROURB-FAU/UFRJ, 2011, relatrice Denise Pinheiro Machado.

Riferimenti bibliografici

Burnett C.F.L., *Além do Rio Anil. Urbanização e desenvolvimento sustentável: a sustentabilidade dos tipos de urbanização em São Luís do Maranhão*, Universidade Estadual do Maranhão, Uema, São Luís, 2008.

Fishman R., *Bourgeois utopias. The rise and fall of suburbia*, Basic Books, Lexington, 1987.

Lefebvre H., *The production of space*, Blackwell, Massachusetts, 1998; VIII ed.

Mesquita R.R., *Plano de expansão da cidade de São Luís*, São Luís, 1958.

Reis Filho N.G., *Notas sobre urbanização dispersa e novas formas de tecido urbano*, Via das Artes, São Paulo, 2006.

Ribeiro Junior J.R.B., *Formação do espaço urbano de São Luís: 1612-1991*, Edições Func, São Luís, 1999.

Secchi B., *Primeira lição de urbanismo*, Perspectiva, São Paulo, 2006.

Secchi B., *A cidade do século XX*, Perspectiva, São Paulo, 2010.

Villaça F., *Espaço intra-urbano do Brasil*, Studio Nobel, Fapesp, Lincoln Institute, São Paulo, 1998.

Marluce Wall è dottore di ricerca in Urbanistica all'Università Federale di Rio de Janeiro (PROURB-FAU / UFRJ), ha conseguito un master in Sviluppo urbano presso l'Università Federale di Pernambuco (MDU / UFPE) e la laurea in Architettura e urbanistica all'Università Federale di Rio de Janeiro. Attualmente è professoressa presso l'Università Statale del Maranhão (UEMA), dove è direttrice del corso di Architettura e urbanistica. Partecipa alla Commissione di coordinamento e pedagogia del workshop di progettazione urbana Equinox. Lavora principalmente sui seguenti temi: progettazione collaborativa, habitat urbano e diversità socio-spaziale, restauro urbano, teorie urbanistiche, storia della città e storia dell'urbanistica.





Fig. 8. São Luís, Brasil. Ponta d'Areia, enclaves residenciais | residential enclaves | enclave residenziali, 2008 © Meireles Junior

UMA JANELA SOBRE AS CIDADES DO BRASIL

Edited by Marco Mareggi