ISSN: 1984-8781 - Anais XVIII ENANPUR 2019. Código verificador: **IRCyKOpUMi5Z** verificar autenticidade em: http://anpur.org.br/xviiienanpur/anais

TRAÇADO URBANO NAS CIDADES DO CENTRO OESTE AO LONGO DO SÉCULO XIX

Autores:
Giovane Teodoro de Brito Chaparro - Universidade de Brasília - giovanechaparro@gmail.com

Resumo:

O presente artigo tem por objetivo analisar a formação do Centro Oeste brasileiro, isto é, daqueles espaços que até a Independência compunham as capitanias de Goiás, Cuiabá e Mato Grosso e que, através de processos conturbados e conflituosos, originaram os territórios políticos provinciais desde então. Nosso olhar estará direcionado principalmente ao traçado urbano, partindo do princípio da sua implantação no século XVIII e continuidade com conceitos aprimorados ao longo do século XIX. Partindo de um breve histórico da ocupação e apropriação do território desde os primeiros anos do século XVIII, analisando a incorporação dessas áreas à Coroa portuguesa, dando uma especial atenção à necessidade emergente de consolidação de uma geopolítica para a fronteira oeste. Na sequência, tratamos das transformações ocorridas no início do século XIX, quando novos processos de integração e as diretrizes do Reformismo Ilustrado atuaram decisivamente sobre essa região, redefinindo inclusive os sentidos da urbanização. O foco está no movimento de ocupação do território por meio da implantação e consolidação das vilas e cidades no decorrer do século XIX, marcando definitivamente a presença portuguesa na região. Trata-se de uma historiografia sobre a cidade no interior do território brasileiro, através da qual se procura compreender o processo pelo qual se formaram, a partir das conquistas da Coroa portuguesa, os espaços urbanos de poder e representação da nação do Brasil.

TRAÇADO URBANO NAS CIDADES DO CENTRO OESTE AO LONGO DO SÉCULO XIX

O Processo de Urbanização do século XIX no interior do Brasil.

INTRODUÇÃO

O tema principal deste trabalho são os *traçados urbanos ao longo do século XIX*, enquanto pré-existências da ocupação nesta parcela territorial, para alcançar esta busca e apresentação da temática somente é possível graças à *cartografia histórica*, mais especificamente a análise das representações cartográficas da Capitania de Goiás e Mato Grosso produzidas a partir da segunda metade do século XVIII no contexto das relações luso-brasileiras. O que nos propomos é entender o processo de ocupação e trânsito pelo território revelado pela *cartografia urbana histórico*.

Tomamos como questão norteadora do trabalho: *o que o conjunto de mapas pode revelar a respeito das características do traçado urbano ao longo do século XIX nesta porção do território nacional?*

Este questionamento nasceu da constatação da existência de mapas disponíveis em pesquisas precedentes, como mencionaremos no decorrer deste artigo. Essas cartografias urbanísticas apresentam possibilidades de leituras, incentivando a investigação e contato com novos acervos e melhoramentos na apresentação de dados relevantes à compreensão da ocupação do território, com um olhar específico e direcionado aos traçados urbanos os quais iniciam-se no decorrer do século XVIII e consolidam-se do XIX, período de consolidação e fortalecimento das conquistas do Império do Brasil.

> "Cartografar foi um dos instrumentos de afirmação do poder na América Lusa; antecipar no papel a demarcação utilizando de elementos simbólicos e da toponímia como sustentáculos aos discursos do território ocupado – mesmo quando a ocupação in loco se mostrava difícil e aguerrida – se revelou a estratégia condutora da política absolutista. " (BARBO, 2010).

Conforme nos aponta Harley (2005: p.81), o estudo cartográfico propõe o grande desafio de examinar, vasculhar, decodificar e traduzir as intenções expostas num mapa. Analisados individualmente, apresentam cenários com informações que sintetizam regiões específicas ou dimensões do território. Reunidos, evidenciam interações que inserem no contexto dos setecentos, ganham sentido no conjunto, demonstrando o intercâmbio de conhecimentos na Capitania de Goiás e Mato Grosso. De fato, os mapas não são objetos moldados para um único objetivo, tampouco servem a um propósito, melhor considera-los como "*imagens reciprocas usadas como mediadores de diferentes visões do mundo*".

> "A história do povoamento do interior brasileiro está vinculada à abertura das rotas terrestres e a conquista das vias fluviais a partir do século XVI, quando expedições penetram no sertão brasileiro em busca da mão de obra indígena. Na sequência a partir dos primeiros anos do século XVIII (1700), a motivação foi a busca de metais preciosos (ouro e prata). Em 1719, foi descoberto ouro próximo a Cuiabá, no Mato Grosso e, a seguir, em 1726, Bartolomeu Bueno da Silva Filho, o Anhanguera, e seus companheiros descobriram ouro na cabeceira do Rio Vermelho, em Goiás, dando início ao povoamento no Planalto Central. Em Goiás, as jazidas eram esparsas e poucos agrupamentos urbanos se consolidaram, com o agravante do período minerador ter tido uma curta duração: atingiu seu ponto máximo na década de 1750 e a partir daí, em vinte e cinco anos, decaiu em um terço a arrecadação do quinto". (PALACIN, 1994).

A criação de gado foi um dos fatores de ocupação territorial do centro oeste brasileiro, quando núcleos de criação no sul de Goiás se formaram em torno de pequenas pastagens. Considerando que, como atividade econômica, quase nada podia substituir a exploração das jazidas de ouro e com léguas de campos de pastagens naturais, os moradores de Goiás e Mato Grosso recorreram à pecuária, uma atividade que dispensava a existência de cativos numerosos e que deu ao povoamento da região uma estrutura diversa daquela produzida pela mineração.

> O morador primitivo de Goiás não produzia praticamente nada que devesse exportar, apenas o ouro. Mas, ainda assim, precisava ser abastecido de ferramentas, de armas, de pólvora, de roupa, de sal, e até de mantimentos. Desse modo, as atividades agrícolas não encontravam condições para um crescimento acima do rudimentar. Além das roças, que por toda parte se plantavam – de feijão, de milho, de mandioca, cultivavam-se em certas zonas de Goiás um pouco de café, de algodão (para feitura de tecidos grosseiros), de fumo, de cana e até de trigo, como em Meia-Ponte (atual Pirenópolis) e Santa Luzia (hoje Luziânia) (SILVA BRUNO apud RIEDEL,1959).

O povoamento escasso do Centro Oeste, que se elaborou dentro do ciclo do ouro e, depois, do ciclo do gado, e sua economia rudimentar, em especial por causa do isolamento e das comunicações difíceis, não favorecia o desenvolvimento de cidades muito avançadas e tão pouco expressivas, porém, os traçados urbanísticos estabelecidos a partir de meados do século XVIII e no decorrer do século XIX, foram extremamente significativos, ao ponto de justificar a transferência na nova sede nacional e, até mesmo, a construção da Nova Capital, tendo iniciado a partir de 1958.

Desta forma, trataremos nos estudos aqui colocados, uma análise a respeito da existência dos traçados urbanos entre os caminhos históricos configurados durante os dois últimos séculos (fins do séc. XVIII e séc. XIX).

OLHARES HISTORIOGRÁFICOS SOBRE A CIDADE NO INTERIOR DO BRASIL

> " *A cidade sempre esteve presente na história de diferentes sociedades. Em culturas de base agrícola ou comercial, apresentava-se como uma mediação entre as mediações*. " (LEFEBVRE, 1974).

O conceito de urbanização tem-se mostrado útil para apreendermos as dinâmicas de transformações das cidades, Nestor Goulart Reis Filho (REIS FILHO, 1968) embasou-se no conceito para analisar a evolução da rede urbana brasileira, considerando suas relações com a elaboração de uma política colonizadora.

Afirmamos com certeza que a *construção de cidades* foi um eficiente instrumento de dominação do território "*novo*", principalmente com a primazia da vida rural combinada com o espírito de dominação da coroa portuguesa a partir de fins do século XVIII e ao longo do século XIX, cuidou mais em reforçar a riqueza fácil do que a planejar.

Derntl (2013, p. 13) nos reforça a visão que "vilas e cidades foram agentes fundamentais no processo de transformação dos espaços da América do Sul em territórios do Império Português". Reconhecemos que nos primeiros anos de conquista e manutenção do território brasileiro pela coroa portuguesa, as formações de cidades se ateve a faixa litorânea, somente a partir do século 16, os padres da Companhia de Jesus fundam o Colégio de São Paulo de Piratininga (1554). Essa foi uma das primeiras ocupações da metrópole portuguesa junto ao interior da colônia. A partir de 1560, a vila de Piratininga consolidou várias vilas marcando novos pontos de partida para expedições sertanistas em diversas direções no oriente da colônia. No século 17, São Paulo possuía ao seu redor inúmeras vilas correspondentes a expansão do território, e, mais tarde com a descoberta de ouro na região denominada Minas Gerais atraiu colonos e o interesse da Coroa se voltou para essa região. Seguindo ao século 18, em meados desse período ocorre ainda uma certa instabilidade na demarcação do território fronteiriço, ainda sob ameaça por parte da coroa espanhola, novas áreas tiveram que ser mapeadas, defendidas e povoadas.

> "O estabelecimento de núcleos urbanos passou a ser uma das principais preocupações do governo da capitania e causou mudanças na vida de boa parte de sua população. Vilas estáveis e devidamente arruadas teriam de ser instaladas onde antes havia aglomerados frágeis – pousos situados ao longo de caminhos, aldeamentos de índios, sítios rurais e povoados litorâneos. Algumas vilas ergueram-se em fronteiras da colonização, onde quase não havia sinal de estruturas oficiais. " (DERNTL, 2013, p. 14)

Colocando em discussão a chamada cidade colonial brasileira ao longo dos primeiros anos de colonização, podemos dizer que ocorrem "múltiplas expressões do fenômeno urbano" (DERNTL, 2013, p. 22) em diversas regiões e contextos históricos, políticos e administrativos. Os habitantes locais viam a cidade como local de lazer e celebração, possui

importância esporádica, somente para acomodar as famílias nos dias de celebração e principalmente movimentos religiosos (batizados, casamentos, etc.). No decorrer dos últimos anos do século XVIII e XIX, a cidade ou vila passa a ser um instrumento de ações políticas, administrativas e de negociação comercial, além da imposição de padrões de civilidade.

Para analisarmos o traçado urbano das cidades do Centro Oeste brasileiro ao longo do século XIX, iniciaremos com um destaque de Derntl (2013, p. 22) nos afirmando que, "das referências fundamentais para a historiografia recente é a trajetória de crescente afirmação da monarquia no campo da criação urbana acompanhada de uma progressiva ênfase na regularidade geométrica dos traçados desde fins da Idade Média. ", os quais apesar de estarem com um intervalo de mais ou menos um século de diferença ainda estavam sendo aplicados e implementados na região no século XIX.

Numa historiografia recente na área de urbanização, o intenso impulso à criação urbana durante o consulado pombalino é vinculado ao reforço no controle da Coroa portuguesa sobre a configuração de traçados urbanos produzidos em diferentes pontos de seus territórios (DELSON, 1997; MOREIRA, 2003; REIS FILHO, 1987; TEIXEIRA E VALLA, 1999). Plantas e desenhos de núcleos urbanos criados ou reformados naquele período tendem a ser vistos como evidência do caráter planejado das iniciativas oficiais no campo da urbanização.

Neste sentido concordando com Derntl, Roberta Marx Delson, (DERNTL, 2013; DELSON, 1979) nos informam que a análise do desenho urbano e urbanização portuguesa demonstram uma vasta aplicação de um determinado *modelo de núcleo urbano nas regiões interiores da Colônia*; Já Manuel C. Teixeira e Margarida Valla propõem uma interpretação da cidade portuguesa seguindo a interação de dois componentes, "*o vernacular ou ligado à experiência prática do território e o erudito, associado a malhas ortogonais*". (TEIXEIRA, 2008). Com isso, vale ressaltar um consenso, os portugueses possuíam uma certa flexibilidade e maleabilidade ao estabelecerem seus centros urbanos, o que permitiam adaptações conforme as características do sítio físico e necessidade dos habitantes locais.

Em se tratando de uma região abrangente como é caracterizado o Centro Oeste brasileiro, destacamos complementarmente a afirmação de Paulo César Garcez Marins (MARINS, 2001, p. 89-144), onde defende que, "*nas zonas despovoadas e fronteiriças ofereceram maiores possibilidades de imposição de padrões urbanos geométricos; já em cidades consolidadas como Recife, Rio de Janeiro e Salvador, práticas sociais resistentes ao controle e interesse enraizados se teriam interpostos aos planos oficiais*", neste sentido concordamos ao analisarmos os traçados das cidades que emergiram ao sul de Mato Grosso, as quais seguem esta implantação e desenho.

Reforçando a idéia de Derntl (DERNTL, 2013, p. 25), na "área de urbanismo e urbanização, boa parte dos trabalhos sobre as formações urbanas coloniais estão voltadas, como é compreensível, para a análise de planos e dispositivos de planificação. Em geral, não há espaço para especular de modo mais detido sobre as razões da aparente descontinuidade entre projetos urbanos e a paisagem construída, o que dependeria também de um aprofundamento em especificidades locais. " Ainda com relação a esta afirmação, destacamos a presença e participação dos colonos, migrantes e imigrantes na contribuição de alterações e descaracterização de projetos já constituídos ou ainda como obstáculos para a execução

destes. Amílcar Torrão Filho (TORRÃO, 2004, p. 83-85) justifica que, “o debate sobre a cidade colonial pautou-se por critérios de planejamento vinculados a uma certa noção de racionalidade urbanística que só teria vindo a estabelecer-se no século XIX. ”

Portanto, os espaços urbanos, bem como o estabelecimento de um padrão do traçado urbano, na conjugação das concepções acima, estão interligados e consistem num lugar de mediações, de possibilidades, de trocas e de formas de civilidade. Na história das conquistas territoriais, as vilas e cidades aparecem como espaço do poder político, administrativo e por vezes militar, de efetivação do processo colonizador e de ordenação dos fluxos de mercadorias.

O CENTRO OESTE DO BRASIL, O PROCESSO DE URBANIZAÇÃO – OS TRAÇADOS URBANOS NO SÉCULO XIX.

Segundo Santos (1996) o processo de urbanização no Brasil, entre o final do século XIX e as primeiras décadas do século XX, apresentou em termos numéricos, pequenas alterações no quadro geral do seu crescimento. Em 1872, a população total era de 10.112.061 habitantes, apenas 6,8% estavam nas cidades; em 1920, a população total era de 27.500.000, e a população urbana passou para 10,7%.

A política urbanizadora da Coroa Portuguesa entre os séculos XVIII e ao longo do século XIX, quando as cidades encontravam se consolidadas, falando especificamente da região do Centro Oeste do Brasil, pode ser dizer que é decorrente do somatório das ações dos engenheiros militares, das legislações e das características próprias de ocupação de cada lugar, os quais nos conduzem, na maior parte, por uma implantação mais regular do que aquelas do início da colonização e se reflete nos traçados de suas cidades.

As referências à adoção do traçado regular, das cartas Régias e das práticas urbanísticas são subsídios para compreender as mudanças de implantação da cidade de traçado orgânico, considerada “sem planejamento”, para a cidade planejada.

O TRAÇADO REGULAR

Segundo os novos estudos sobre a prática do traçado regular das cidades portuguesas, conforme discutem Gomes (2007), Flexor (2004) e Brenna (1997), questionam e sugerem a substituição da corrente que atribui o não planejamento na construção das cidades coloniais portuguesas em comparação às cidades de colonização espanhola, pela de inclusão do traçado regular a partir do século XVIII na cidade colonial portuguesa. Conforme ressalta Gomes (2007), embora as cidades medievais portuguesas tivessem registros de utilização do traçado regular nos séculos XVI e XVII, existem maiores evidências dessa prática a partir do século XVIII, com aplicações tanto em Portugal quanto no Brasil e nas demais colônias.

Neste sentido pode se dizer que os vários traçados regulares implantados, principalmente aqueles executados nos períodos do final dos três últimos séculos nas colônias

portuguesas, devem ser entendidos e compreendidos no período que foram delineados, demonstrando as orientações que estavam sendo exigidas por ordem cultural, política, administrativa ou econômica de cada época. E, através deles, pode-se identificar as alterações no sentido dos princípios norteadores da arquitetura e do urbanismo. Segundo Gomes (2007) muito embora a cidade regular fosse uma recorrência ao longo dos séculos XVI e XVII, uma nova concepção de cidade e uma nova concepção de urbanismo estavam surgindo no século XVIII.

Flexor (2004, p.219) nos informa que a prática do plano ortogonal vinha sendo aplicada desde a década de 1740 no período de D. João V (1706-1750), mas foi a partir do período pombalino, que houve "uma consciência comum que foi colocada em efetiva prática no reinado de D. José I" (1750-1777). Relembrando o período pombalino quando se instaurou novas formas de planejar as cidades, embasadas nas orientações clássicas vitruvianas que, estavam sendo discutidas desde o período Renascentista. A proposta de Pombal, além de possuir um caráter absolutista na imposição das decisões à população, treinou agentes vinculados à Coroa para contribuírem na divulgação das idéias da administração, de maneira a implantar novas vilas no continente latino americano.

Com relação à discussão da cidade colonial latino-americana, destacamos a preocupação com a regularidade do traçado, através das evidências cartográficas históricas, o que pode ser comprovado através de um dos casos, à cidade de Corumbá no estado de Mato Grosso do Sul (atual), apesar de nascer cercada por muralhas medievais em fins do século XIX, consiste de uma instalação sob traçado regular, o que Brenna (1997, p. 100) reforça em sua teoria "concernentes às novas instalações em plano regular" estão as cidades militares de fronteira, "cujos dados de suas origens estão nos arquivos históricos ainda inexplorados", uma constatação verídica.

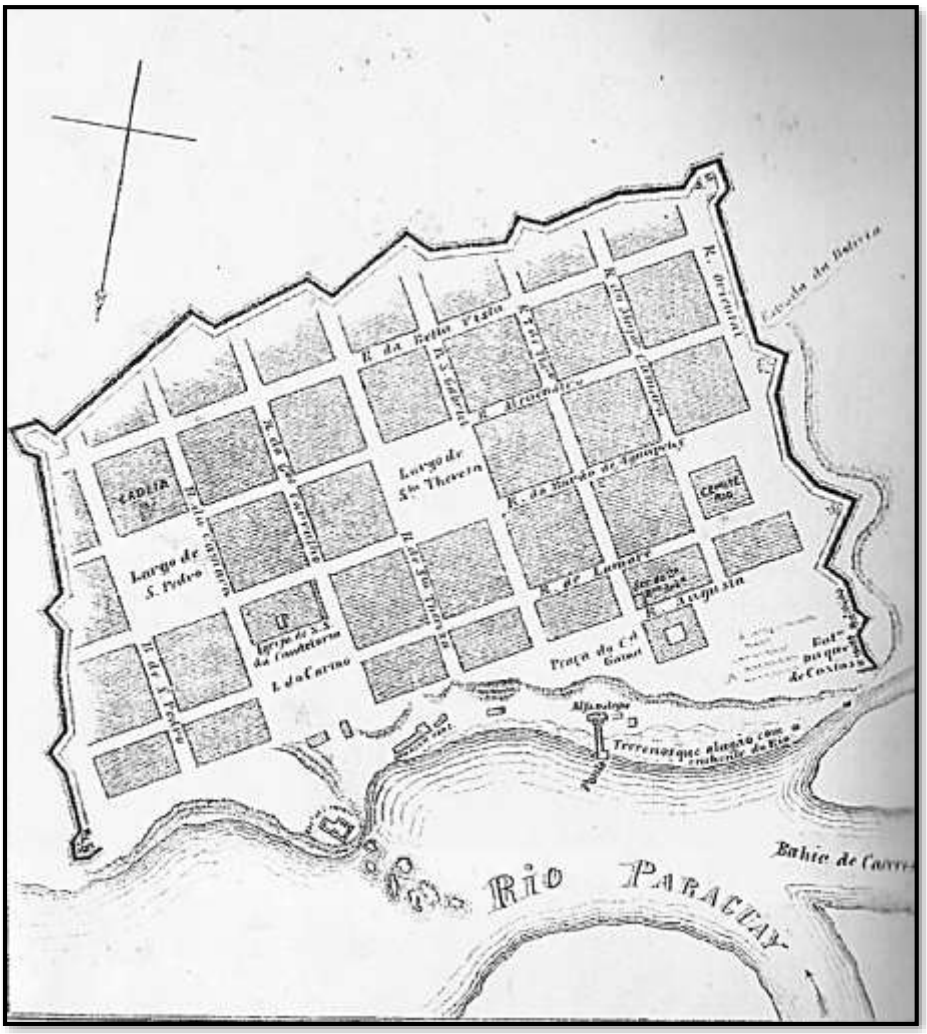

Imagem 1 - Plano da Cidade de Corumbá, ano de 1865.
Fonte: Arruda, 2009. http://datasefatoshistoricos.blogspot.com/search?q=9+de+dezembro&updated-max=2011-02-5T11:51:00-08:00&max-results=20&start=7&by-date=false

Outro aspecto a ser considerado a respeito da utilização dos traçados regulares no Brasil no século XVIII, segundo Flexor (2004, p. 203-240) devido dois fatores, o primeiro refere-se às recomendações das Cartas Régias, nas quais, o "planejamento era mais escrito do que desenhado e as normas eram gerais para serem adaptadas a cada situação", e o segundo foram as ações dos engenheiros militares, que, "não mudaram sua estrutura urbana apenas tornaram nas mais sofisticada".

Portanto, a Coroa portuguesa no desenvolvimento do processo administrativo da estruturação urbana nas novas vilas e cidades, no século XVIII e decorrer do século XIX, partiram de duas frentes, ou seja, de um lado a aplicação das legislações "urbanísticas" e, de outro, a ação dos engenheiros militares pela experiência em arquitetura militar.

AS CARTAS RÉGIAS

A Coroa Portuguesa possuía como prática na administração de suas terras conquistadas, várias legislações, como: Cartas Régias, Alvarás, Bandos Régios dentre outras, e

mais as Ordenações do Reino. Essas legislações serviam como comunicações entre os governantes e seus subordinados e estão registrados em sua maioria nos acervos do Arquivo Histórico Ultramarino.

As Cartas Régias, assinadas pelo Rei, segundo Fortes e Wagner (1963, p. XV) "eram instruções dirigidas a certas pessoas ou autoridades, contendo providências de ordem administrativa". Essas providências administrativas eram "*atos normativos*" que consistiam em respostas da Coroa Portuguesa aos seus súditos e determinavam as providências a serem adotadas nos vários casos que eram submetidos ao monarca, como, conforme nos afirma Martins (2008, p. 2) "...medidas administrativas concretas, nomeações de autoridades, declarações de guerra e medidas sobre sua condução, instituição de impostos, etc.".

Geralmente, quando da implantação das novas povoações coloniais do Brasil tinham a intenção de regulamentar sua estrutura urbana, e utilizavam-se das Cartas Régias de fundação das vilas, segundo Rhoden (1999, p. 122) as "Cartas Régias específicas para cada caso, onde apareciam definições genéricas de espaço urbano e determinações específicas, compiladas das Ordenações do Reino".

No caso das terras recém conquistas do Centro Oeste brasileiro, as povoações da primeira metade do século XVIII emergiram, sob orientações das Cartas Régias, como nos informa Santos (1998, p. 20), "estes documentos foram redigidos com base nas experiências de implantação de arraias e vilas das Minas Gerais. Sertanistas munidos de cartas régias, em busca de indígenas, minérios, mercês, privilégios e ofícios: esta talvez a imagem que melhor caracterize os colonos dos primeiros tempos do Cuiabá e de Goiás. "

> "Ainda que marcada pela dispersão, a colonização foi capaz de consolidar dois importantes núcleos urbanos, ***Cuiabá*** e ***Vila Boa de Goiás***, cada qual organizando uma rede de pequenos e médios arraiais. Acrescidos de ***Vila Bela da Santíssima Trindade*** – capital mato-grossense construída por ordem régia no governo de D. Antônio Rolim de Moura – estes seriam os centros das minas e conquistas do Oeste no século do ouro. " Grifo nosso (ROSA, 1996, p. 61-62)

Como entendimento complementar das caraterísticas existentes nestes três exemplos destacados, vejamos as orientações administrativas da Coroa portuguesa.

Imagem 2 - Plano da cidade de Cuiabá, ano de 1771.
Fonte: Original manuscrito de propriedade da família Albuquerque, pertencente ao acervo da Casa da Ínsua, em Castendo, Portugal.

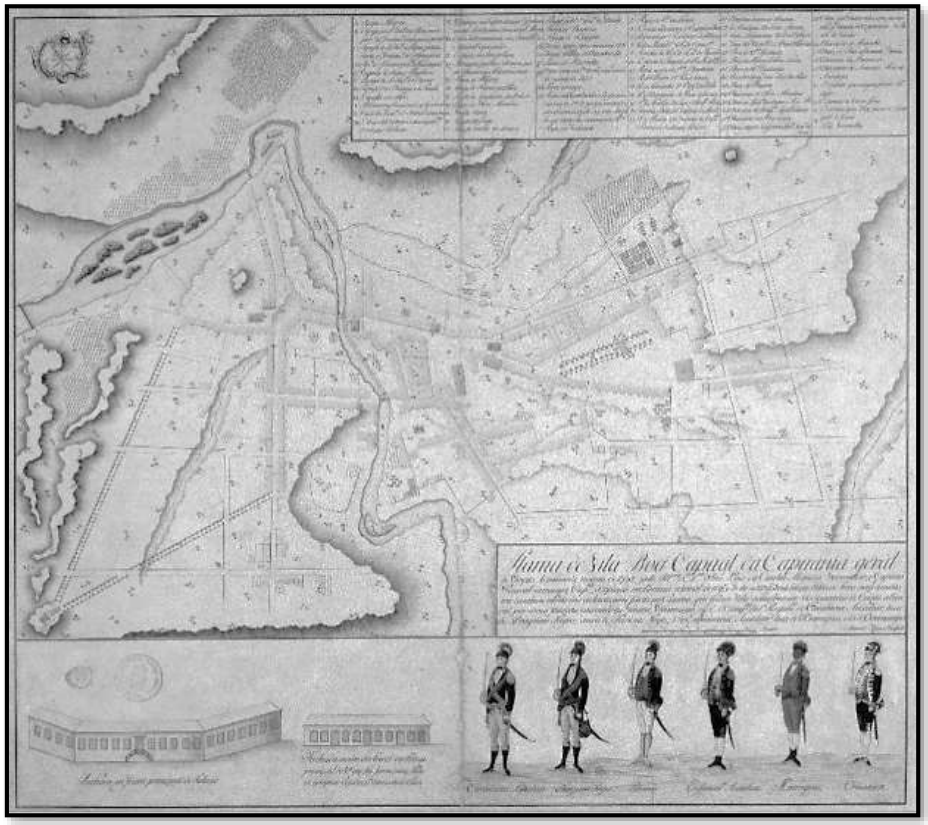

Imagem 3 - Plano da cidade de Vila Boa de Goiás, ano 1782.
Fonte: Original manuscrito do Arquivo Histórico Ultramarino, Lisboa.

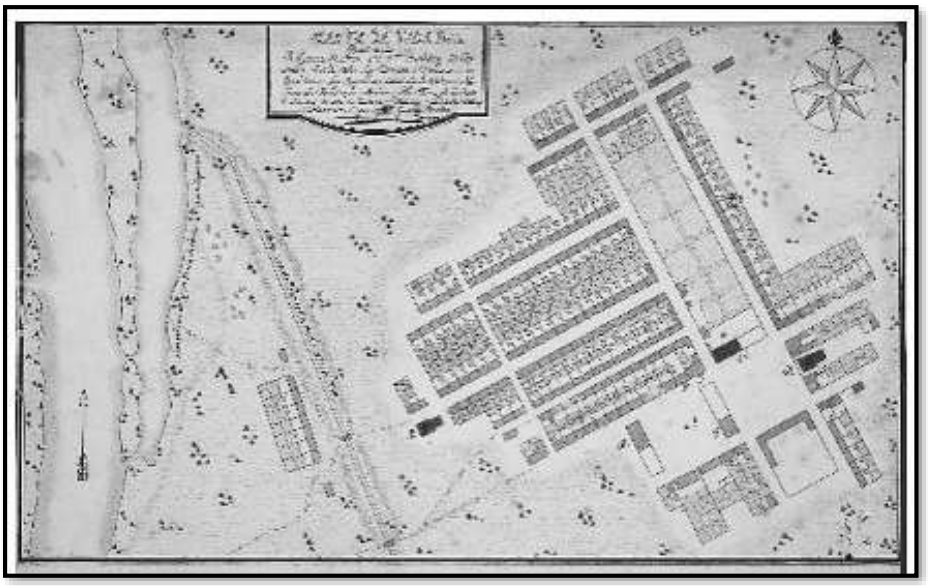

Imagem 4 - Plano de Vila Bela da Santíssima Trindade, ano de 1775.
Fonte: Original manuscrito do Arquivo Histórico do Itamarati
(Ministério das Relações Exteriores), Rio de Janeiro.

Nos dois primeiros casos, identificamos a orientação no traçado irregular nos planos das vilas de Cuiabá e Vila Boa de Goiás, justificados pela ordem de implantação contidas nas Cartas Régias para que fossem edificadas próximas aos veios de água, que por sua vez estavam presentes às aluviões de ouro, esta mesma ordenança foi emitida para Vila Bela, porém, como observado a vila possui um traçado regular, possivelmente por orientação dos construtores responsáveis, neste caso, possivelmente associado a ordem de defesa do território, principalmente pela proximidade da fronteiro com a Coroa Espanhola.

OS TRATADOS DOS ENGENHEIROS MILITARES

Uma ação relevante no processo de ocupação e consolidação do território luso-brasileiro foi o de militarização, intensificado a partir do século XVIII, pela política de expansão das fronteiras da Coroa Portuguesa na colônia brasileira, implementados nos governos dos reis de Portugal, D. João V e D. José I, através de seus primeiros ministros, respectivamente, Alexandre de Gusmão e Sebastião José de Carvalho e Melo (Marquês de Pombal). Conforme Santos (1999, p. 2) “a política urbana pombalina teve repercussões muito fortes não só na reconstrução ‘da baixa’ de Lisboa, como também nas novas cidades do século XVIII, no Brasil”.

Praticamente em toda a faixa Oeste da colônia luso-brasileira, ocorreram a partir do século XVIII, disputas pelo território entre as Coroas Ibéricas, resultando em muitos episódios a perda de faixa territorial aos castelhanos, daí um dos fortes fatores que repercutiu no processo de urbanização, foi a disputa pela posse do território entre as duas Coroas, entremeado de invasões e recuos, fator que provocou uma forte reação militar na região.

Delson (1997, p.42) nos traz que “as escolas militares portuguesas se apoiavam em textos de tratadistas clássicos, como Tratados de Arquitetura e de Fortificações, para ensinar o ofício a seus alunos. Reforçados por Oliveira (2004) que nos informa que “esses textos foram estudados e

utilizados, no Brasil, na formação dos docentes e alunos das aulas militares do século XVIII. Ainda segundo Oliveira (2204), “dentre esses textos estão dois importantes tratados portugueses, o de Luis Serrão Pimentel, - *Methodo lusitânico de desenhar as fortificações das praças regulares e irregulare (1680) e O engenheiro português (1728)* - de autoria de Manoel de Azevedo Fortes, ambos engenheiros militares do Reino de Portugal”.

Baseados neste fator da militarização, a região Centro Oeste brasileira, carregou consigo as ações dos engenheiros militares na implantação das vilas na região, embasados na formação prática e intelectual, principalmente dos comandantes, através de tratados de fortificações de engenheiros militares. Muitos povoados foram formados a partir dos acampamentos militares ou próximos a eles. Por este motivo, é importante considerar neste artigo a relevante participação dos engenheiros militares na expressiva defesa e a ocupação da região em sua produção cartográfica histórica, as quais espacializaram o desenho urbano dessas localidades.

Os engenheiros militares, foram responsáveis pela inserção do traçado regular nas cidades brasileiras a partir do século XVIII e em algumas localidades até o século XIX, e, principalmente, nas regiões fronteiriças por necessidade de defesa do território a favor da Coroa portuguesa, especialmente pela praticidade em ocupar a região rapidamente de forma racional. Por outro lado, foi através das práticas urbanísticas exercidas pelos engenheiros militares em suas cartografias e pelos práticos, chamados de “*arruadores*” ou “*ruadores*”, segundo nos afirmam Oliveira (2004), que “aprendiam o ofício de cordear20 uma planta urbana, que se deu a transmissão da maior parte dos regramentos utilizados para desenhar os elementos urbanos das cidades analisadas e suas congêneres no Brasil”.

Na região Centro Oeste no período da militarização foram implantados as seguintes fortificações seguindo os modelos estabelecidos pelos tratados mencionados, como: *Forte de Coimbra* (1775 e 1797), *Plano da Praça de Nossa Senhora dos Prazeres do Rio Yguatemi* (1774), *Povoação de Albuquerque* (1777) e *Vila de Corumbá* (1864), todas as vilas implantadas junto a faixa de fronteira com a Coroa Espanhola e seguindo as recomendações de traçado urbano fortificado e com trama regular, conforme as orientações dos comandantes responsáveis.

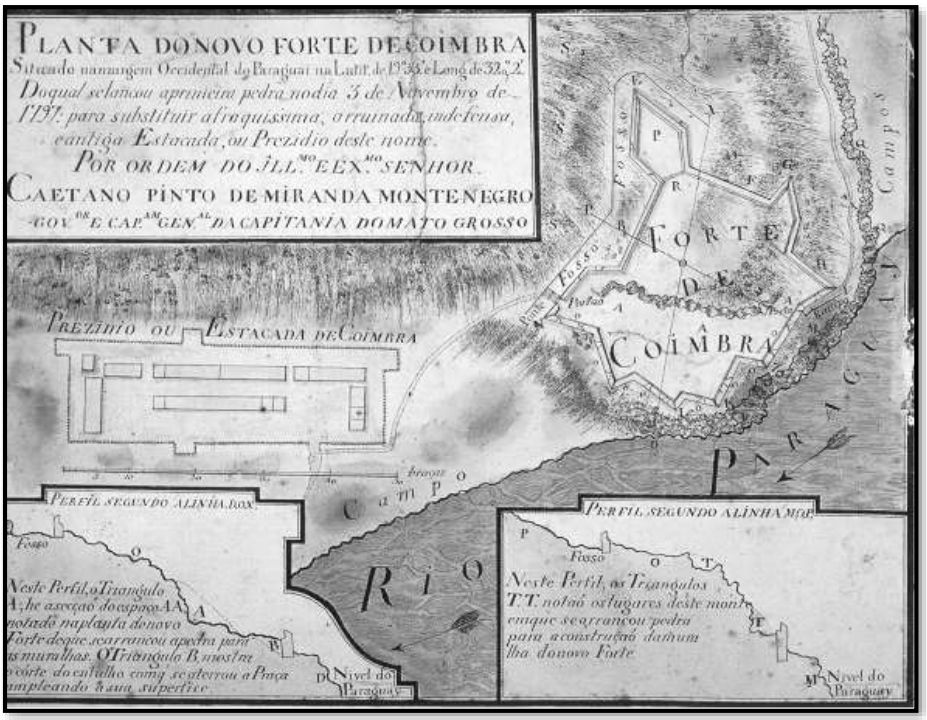

Imagem 5 - Planta do Novo Forte de Coimbra, extremo a esquerda a paliçada em madeira do ano de 1775 e a direita da Muralha da Fortificação erigida em 1797.
Fonte: Original manuscrito do arquivo Histórico do Exército, Rio de Janeiro**.**

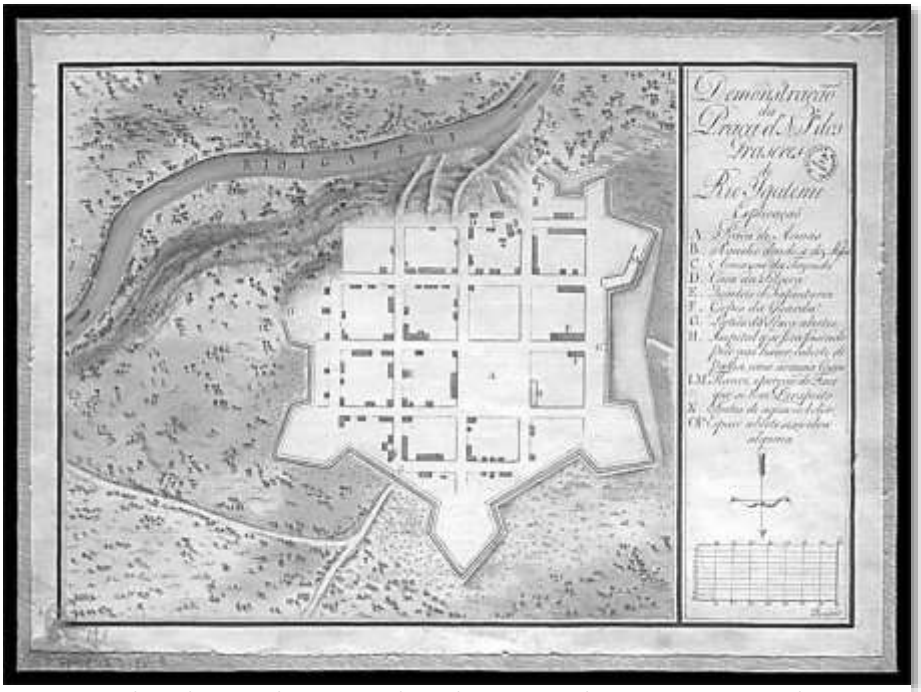

Imagem 6 - Plano da Praça de Nossa Senhora dos Prazeres do Rio Yguatemi, ano de 1774.
Fonte: José Custódio de Sá e Faria. Publicada pelo Projeto Fortalezas Multimídia (Jaime José S. Silva)

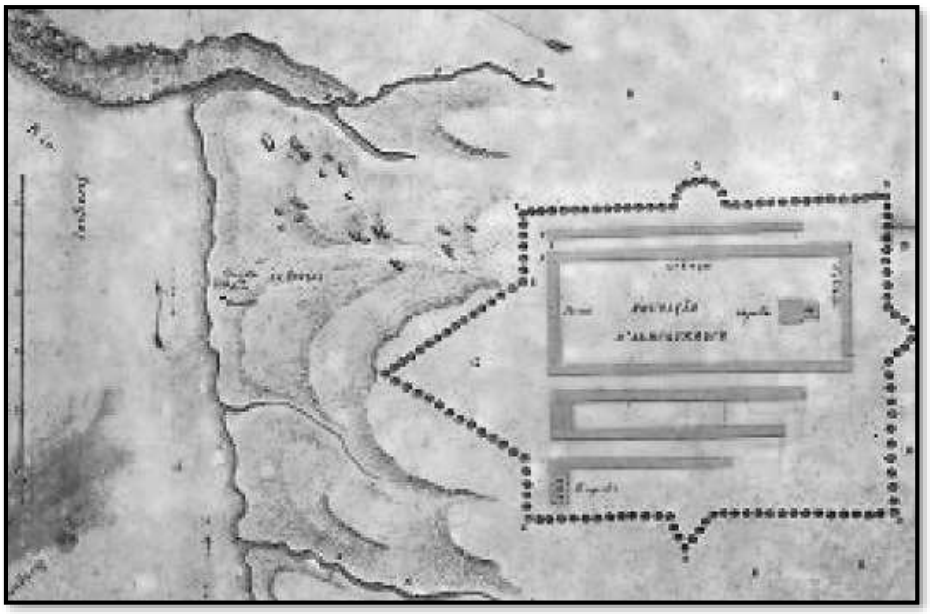

Imagem 7 - Plano da Povoação de Albuquerque, ano de 1777.
Fonte: http://www.sudoestesp.com.br/file/colecao-imagens-periodo-colonial-mato-grosso-sul/677/ - 30/10/2018 - 12h20

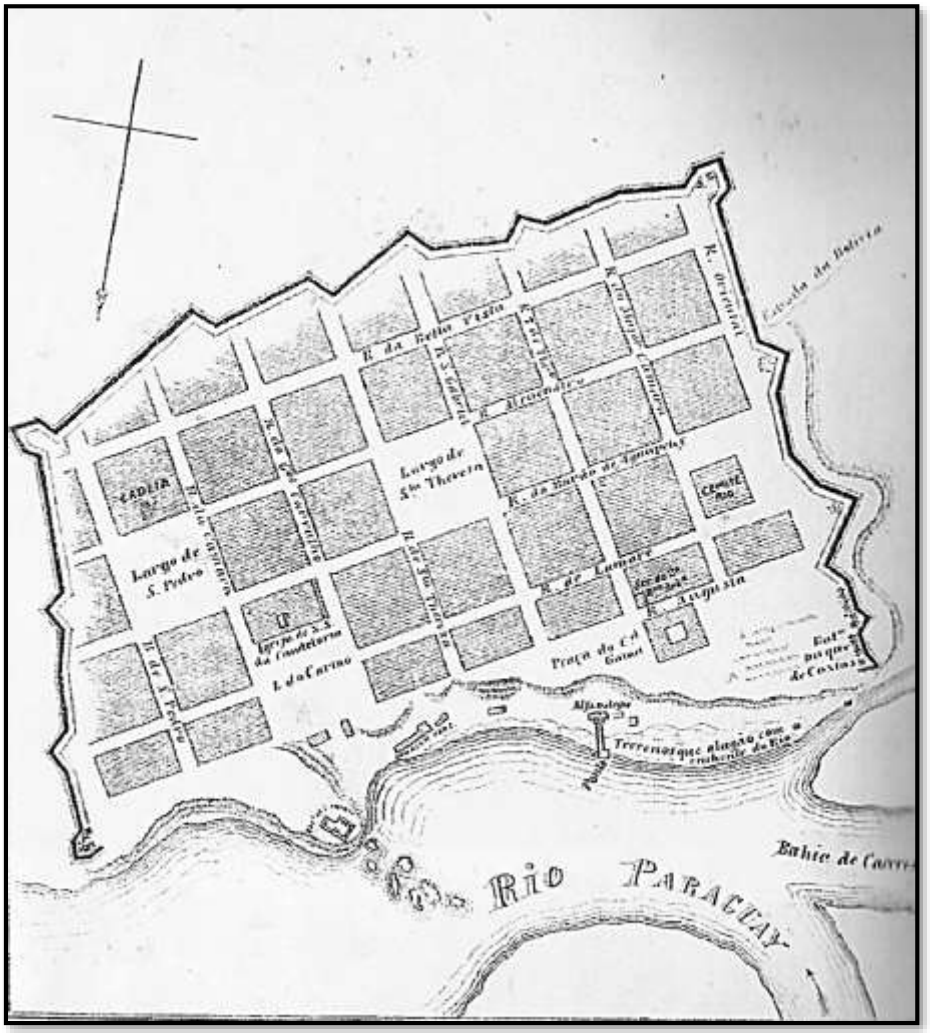

Imagem 8 - Plano da Cidade de Corumbá, ano de 1865. **Fonte:** Arruda, 2009.

As práticas urbanísticas, aqui expostas, explicam de imediato algumas das maneiras de desenhar um traçado urbano, isto é, podemos perceber a conformação das características dos traçados produzidos no decorrer do século XVIII e com continuidade no século XIX. Foram aspectos determinados como regras de implantação de uma cidade e são reflexos do período em que foram implantados.

Numa visão mais ampla, conforme defende Oliveira (2012) "as práticas urbanísticas dizem respeito às relações da estrutura interna do espaço que provocam determinadas hierarquias, sejam entre os elementos urbanos ou entre as formas de cada elemento e suas posições em relação à uma geratriz que origina a forma do traçado". Outro aspecto relevante no processo de urbanização são aqueles aplicados na maioria das vilas implantadas na região do Centro Oeste, precisamente os arraiais goianos, obedecendo as características mencionadas por Boltshauser (1959), conforme segue,

> "Uma das práticas urbanísticas é a da hierarquia de vias em ruas e travessas. No caso do Brasil, cuja urbanização iniciou no litoral ou nas margens de rios, os traçados dos povoados foram formados por algumas ruas que seguiam ao longo das margens desses cursos d'água e outras em direção ao interior. Esses traçados formavam-se a partir de uma rua longitudinal, na qual se iniciavam outras transversais, muito curtas, e sempre em intervalos irregulares" (BOLTSHAUSER, 1959).

Associado à prática urbanística acima descrita, outra ainda mais recorrente, como herança da cidade portuguesa medieval, está presente tanto no traçado urbano da cidade portuguesa, como também em diversas cidades brasileiras é a conhecida por Rua Direita (Fig. 1 e Fig. 2), tão bem definida por Marx (1980). As Ruas Direitas costumavam ser a rua principal de uma povoação onde se distribuíam os principais equipamentos urbanos. Pode-se presumir que fosse a rua longitudinal citada na primeira prática urbanística e que, muitas vezes, provinha de um caminho principal, como no caso de Vila Boa de Goiás, Cuiabá, Cáceres e Poconé, que foi definida por Sylvio de Vasconcellos (1979), como "estrada tronco".

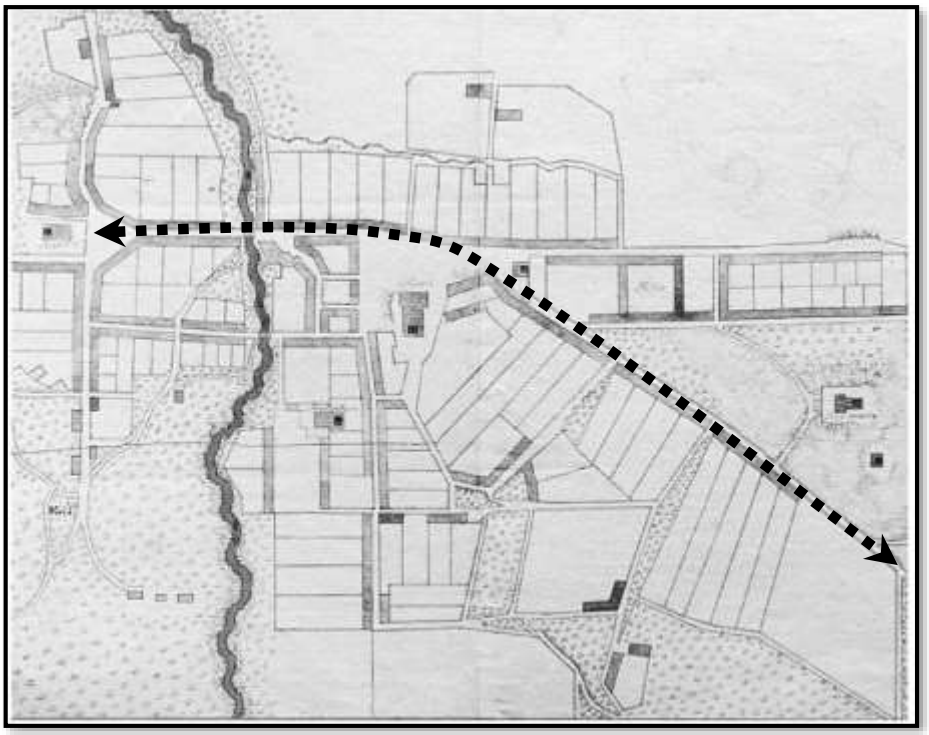

Figura 1 - Plano da cidade de Vila Boa de Goiás, ano 1790.
Destaque para linha tracejada destacando a Rua Direita.
Fonte: Acervo da Casa da Ínsua, em Castendo, Portugal.

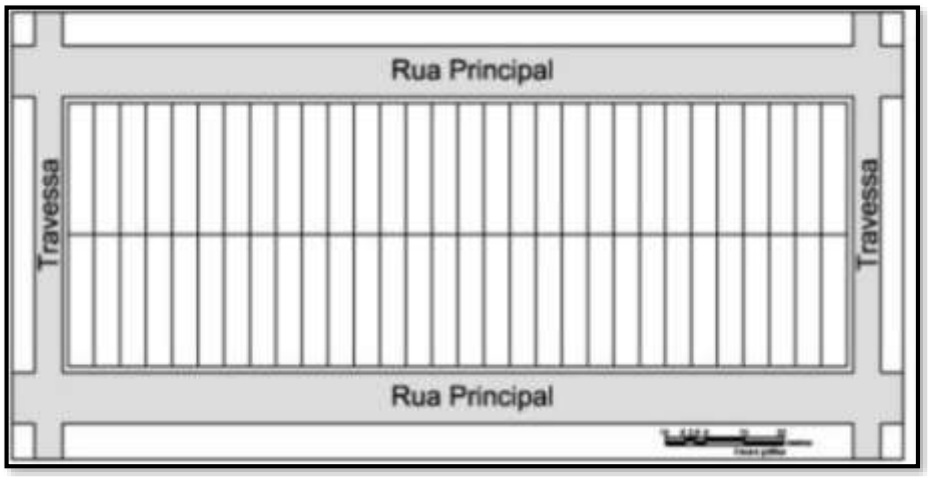

Figura 2: Modelo de quarteirão característico. **Fonte:** Oliveira, 2012.

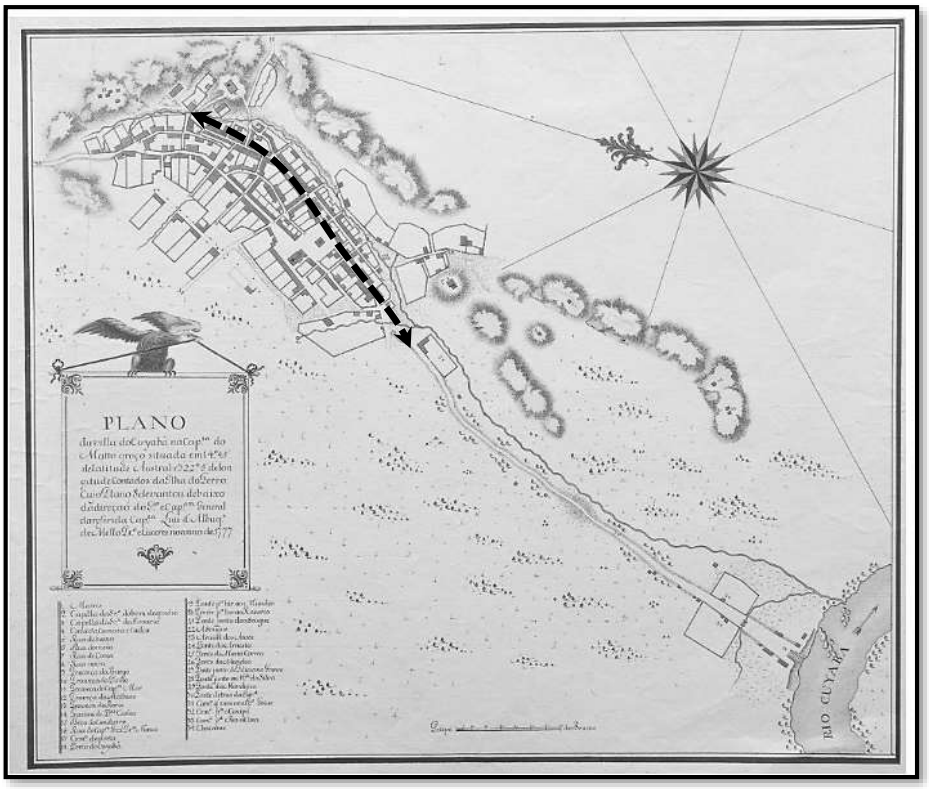

Imagem 8 - Plano da cidade de Cuiabá, ano 1771-80. Destaque para a Rua Direita.
Fonte: Original manuscrito de propriedade da família Albuquerque, pertencente ao acervo da Casa da Ínsua, em Castendo, Portugal.

Imagem 9 - Plano de Villa Maria do Paraguay, atual cidade de Cáceres, ano de 1784. Destaque para a Rua Direita.
Fonte: Detalhe de um original manuscrito pertencente à família Albuquerque, que integra o acervo da Casa da Ínsua, em Castendo, Portugal.

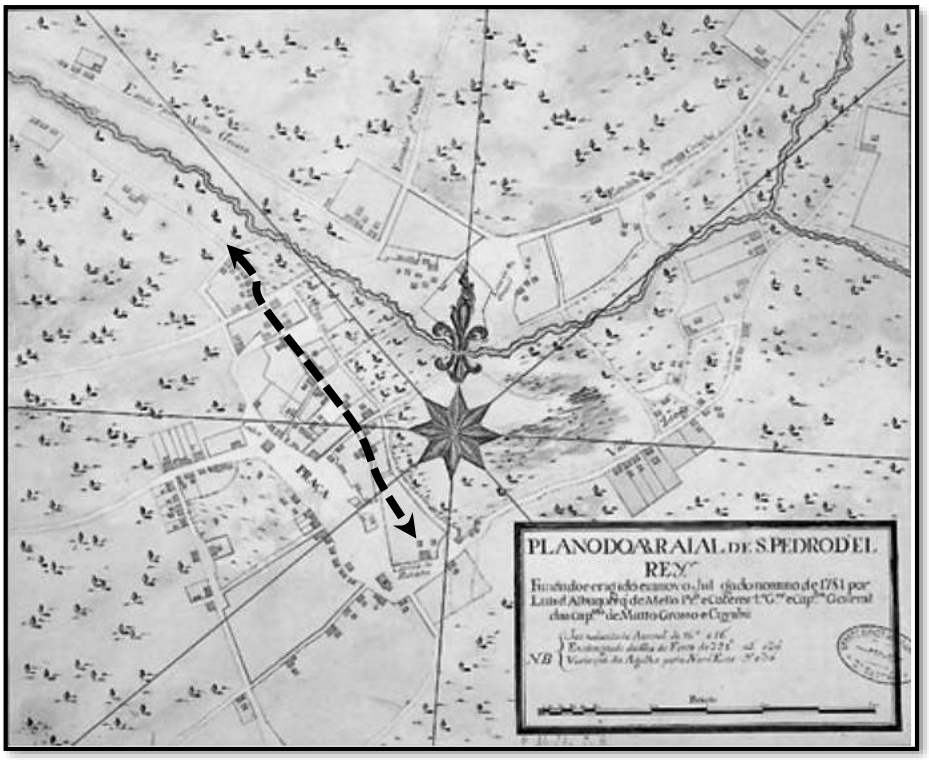

Imagem 10 - Plano do Arraial de São Pedro D'el Rey, atual cidade de Poconé/MT, ano de 1781. Destaque para a Rua Direita. **Fonte:** Arquivo Histórico do Exército, Rio de Janeiro.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

As vilas e cidades com traçados urbanos implantados no período colonial "*tardio*" no Brasil, correspondente ao século XVIII e início do século XIX, apontam características mais do colonial inicial ou mais regularizadoras, dependendo da cidade observada, conforme o recorte estabelecido da região que abrange o Centro Oeste brasileiro.

Destacamos que os traçados urbanos das cidades analisadas, originárias como arraiais no século XVIII e elevadas à vilas e cidades no século XIX, foram comparados entre si através de categorias de análise que levassem à compreensão da transformação de traçado irregular para o regular, fosse ela através de práticas urbanísticas ou de legislações pertinentes.

Observamos que, as persistências apontam para tipos de traçados urbanos com ruas, quarteirões e lotes que continuam a ser reproduzidos de tal maneira que as práticas urbanísticas do período colonial inicial, mantendo o mesmo tecido urbano planejado.

Verificamos que, os planos das cidades fronteiriças, como: Corumbá, Albuquerque e Cáceres, apontam para um traçado regular, no qual aparecem nitidamente a hierarquia de vias em ruas e travessas. As quais na maior parte, as ruas são paralelas à água (geratriz), assim como a face maior dos quarteirões e grande parte das testadas dos lotes. Há predominância do quarteirão retangular alongado no qual os lotes distribuem-se, na sua maioria, perpendiculares às suas faces mais alongadas, conforme o padrão tipo, sugerido nesta pesquisa. Os lotes seguem o padrão estreito e comprido com testadas pequenas e médias.

Nos centros oriundos do traçado irregular, os quais seguiam as práticas urbanísticas coloniais iniciais, acomodados sobre as fontes de abastecimento de água e recursos comerciais, mantiveram a hierarquização em ruas e travessas, inclusive com as denominações de Rua Direita, conforme o plano pombalino, conforme pode ser comprovado nas cidades de Vila Boa de Goiás, Poconé e Cuiabá.

Como podemos ver nessa breve análise do conjunto de práticas urbanísticas apresentadas, verificam-se que o sistema de hierarquia está dentro de um tipo ou não, e se os períodos de formação das cidades têm um tipo diferenciado, a partir da implantação dos arraiais no século XVIII e que foram consolidados como vilas e cidades do decorrer do século XIX. Deste modo podemos atribuir valores e identificar diferenciações entre os traçados encontrados e que originaram muitos dos centros urbanos atuais.

Concluímos que, segundo uma prévia das análises, as práticas urbanísticas das origens das cidades no Centro Oeste do Brasil, envolvem as duas principais vertentes de traçado urbano: a do colonial e a do traçado regular. Neste segundo, ressaltando, as duas fases associadas a fase pombalina e da ação dos engenheiros militares, formados pelos conceitos de cidades regulares.

REFERÊNCIAS

ARRUDA, Ângelo Marcos Vieira de. *História da Arquitetura de Mato Grosso do Sul: origens e trajetórias.* 1.ª ed. Campo Grande, MS: A.M.V. Arruda, 2009.

BARBO, Lenora de Castro. *Preexistências de Brasília. Reconstruir o território para construir a memória. 2010.* Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo). Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de Brasília, 2010.

BARBO, Lenora de Castro; SCHLEE, Andrey Rosenthal. *A Cartografia Histórica e os Caminhos de Ocupação do atual DF.* In: III Simpósio Luso-Brasileiro de Cartografia Histórica, 2009, Ouro Preto. Anais do III Simpósio Luso-Brasileiro de Cartografia Histórica. Passado & Presente para o Futuro. Belo Horizonte: CRCH UFMG, 2009.

BOLTSHAUSER, João. *Noções de evolução urbana nas Américas.* Belo Horizonte: Ed. Escola de Arquitetura/UFMG, 1959.

BRENNA, Giovanna Rosso del. *De la régularité relative: deux villes coloniales au Brésil du XVIe au XVIIIe siècle.* In: MALVERTI, Xavier; PINON, Pierre. La ville regulière: modèles et tracés. Paris: Picard Éditeur, 1997. (p.99-109).

DELSON, Roberta Marx (1997). *Novas Vilas para o Brasil-Colônia. Planejamento espacial e social no século XVIII.* Brasília, Ed. Alva-Ciord.

DELSON, Roberta Marx. *Novas vilas para o Brasil-Colônia...* DELSON, Roberta Marx. *"Military em gineering and the "colonial" project for Brazil: agency and dominance"*. In: CARITA, Hélder; ARAÚJO, Renata K. M.; ROSSA, Walter (org.) *Actas do colóquio internacional*

universo urbanístico português. *1415-1822*. Lisboa: Comissão Nacional para as Comemorações dos Descobrimentos Portugueses, 2001, p. 905-916.

DERNTL, Maria Fernanda. *Método e Arte: Urbanização e Formação Territorial na Capitania de São Paulo, 1765-1811*. São Paulo: Alameda, 2013. p. 13-14; 22-25.

FLEXOR, Maria Helena Ochi. *A rede urbana brasileira setecentista: a afirmação da vila regular.* In: TEIXEIRA, Manuel C. (Coord.). A construção da cidade brasileira. Lisboa: Livros Horizonte, 2004. (p.203-240).

FORTES, Amyr Borges; WAGNER, João Battista Santiago. *História administrativa, judiciária e eclesiástica do Rio Grande do Sul.* Porto Alegre, s.n., 1963.

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

HARLEY, John Brian. The new nature of maps: Essays in the History of Cartography.Baltimore: The John Hopkins University Press, 2001.

HOLANDA, Sérgio Buarque. *Raízes do Brasil.* 26 ed. São Paulo: Companhia das Letras, 1995.

LEFEBVRE, H. *La production de l'espace.* Paris: Anthropos, 1974.

MARINS, Paulo César Garcez. *Através da rótula: sociedade e arquitetura no Brasil (séc. XVII-XIX).* São Paulo: Humanidades/História Social – USP, 2001, p. 89-144.

MARTINS FILHO, Ives Gandra da Silva. *O ordenamento jurídico brasileiro.* Revista Jurídica Virtual, Brasília,v.1,n.3,jul.,1999. Disponível em:<http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/revista/Rev_03/ordenamentojur/brasil. htm> Acesso em: 30 out. 2018.

MONBEIG, Pierre. *O estudo geográfico das cidades*. Boletim Geográfico (7), out de 1943.

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

OLIVEIRA, Mário Mendonça de. *As fortificações portuguesas de Salvador quando cabeça do Brasil.* Salvador: Fundação Gregório de Mattos, 2004.

PALACIN, Luís. *O século do ouro em Goiás: 1722-1822, estrutura e conjuntura numa capitania de Minas.* 4. ed. Goiânia: Ed. UCG, 1994.

REIS FILHO, Nestor Goulart. *Evolução urbana no Brasil (1550-1720).* São Paulo: Livraria Pioneira Editora e Edusp, 1968.

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

SANTOS, Antônio César de Almeida. *Para viverem juntos em povoações bem estabelecidas: um estudo sobre a política urbanística pombalina.* 1999. 259p.Tese (Doutorado em História) -Setor de Ciências Humanas, Letras e Artes, Universidade Federal do Paraná, Curitiba.

SANTOS, M. *A Urbanização brasileira*. São Paulo: Hucitec, 1996.

TEIXEIRA, Manuel C.; VALLA, Margarida.; *O urbanismo português...* TEIXEIRA, Manuel C.; *"Os Modelos Urbanos Portugueses da Cidade Brasileira"*. Comunicação apresentada no Colóquio *A Construção do Brasil Urbano*, Convento da Arrábida – Lisboa 2000. *"Urbanismo de origem portuguesa".* Disponível em: http://revistas.cerurban.com/numero3/artigos/artigo_07.htm. Acesso em 25 out 2018.

TORRÃO FILHO, Amílcar. *Paradigma do caos ou cidade da conversão?: a cidade colonial na América Portuguesa e o caso da São Paulo na administração do Morgado de Mateus (1765-1775).* 2004. Dissertação (mestrado) – Instituto de Filosofia e Ciências Humanas da Universidade Estadual de Campinas, 2004. p. 83-85.

VASCONCELOS, Silvio. *A arquitetura colonial mineira*. Belo Horizonte: UFMG,1979.

VIEIRA JR. Wilson Carlos. *Cartografia da Capitania de Goyaz no século XVIII: intenção e representação*. Brasília: 2015.