

Dos dois lados do Atlântico: comparando forma e história em Natal e Dakar

Edja Trigueiro; Maria Heloísa Alves

Contato: edja_trigueiro@ct.ufrn.br

Morfologia, usos e percepção do ambiente;

INTRODUÇÃO

Este resumo trata da colaboração das autoras ao projeto de pesquisa intitulado “Dos dois lados do Atlântico: o estudo de Natal e Dakar numa perspectiva comparada”, coordenado por Rubenilson Brazão Teixeira, que dá continuação à pesquisa “Dos dois lados do Atlântico: subsídios para o estudo das cidades de Natal e Dakar numa perspectiva comparada”, na qual foram levantados dados para embasar o estudo propriamente dito das duas cidades. O estudo inclui a forma e as funções urbanas de Natal, Brasil, e Dakar, Senegal, cidades que tem pontos em comum que merecem um estudo comparado. Tanto Natal quanto Dakar podem ser encaradas como pontas-de-lança do processo de globalização em moldes mercantilistas, que se inicia com a expansão europeia do século XV ao XVII, cuja meta era fundar núcleos de ocupação para a conquista e o controle, capazes de dar suporte às relações comerciais entre a metrópole e o novo território. Tiveram, também, uma relação importante durante o período da aviação pioneira (déc. 20), e até a segunda guerra mundial, quando representaram, pontos estratégicos na geopolítica internacional. Esta investigação da relação formal e funcional de ambas as cidades, fundadas por nações metropolitanas diferentes (Portugal e França) aponta, portanto, para um campo de possibilidades de produção de novos conhecimentos sobre o nosso legado urbano comum, brasileiro e africano. O objetivo da nossa contribuição é a comparação entre a configuração espacial das duas cidades, em perspectiva sincrônica e diacrônica, e à luz de informações historiográficas sobre relações espaço, arquitetura e sociedade nessas cidades, possibilitadas pelo trabalho de coleta de informações em livros, documentos avulsos, artigos, mapas e fotografias, sobre Dakar, o Senegal e sobre a África, sobretudo a África Ocidental, conduzidos pelo coordenador e demais colaboradores da pesquisa.

OBJETIVOS

Compreender relações forma, usos e sociedade de finais do século XIX a meados do século XX em Natal e Dakar, apontando os aspectos confluentes e contrastantes em suas trajetórias de ocupação e funcionamento. Espera-se entender se, e como, o papel estratégico que as duas cidades exerceram na primeira metade do século XX, quando se acelera o desenvolvimento urbano delas, reverbera ainda na formação intra-urbana das cidades, especialmente quanto à sua forma espacial.

1

MÉTODO

Aliam-se dados historiográficos provenientes da leitura, fichamento e discussão em grupo, ao estudo configuracional, com base na Teoria da Lógica Social do Espaço (HILLIER e HANSON, 1984) e emprego de procedimentos de análise sintática do espaço (ASE), para averiguar a formação e transformação de centralidades, relações entre acessibilidade, funções urbanas e distribuição social em períodos sucessivos de desenvolvimento das cidades.

DESENVOLVIMENTO

É sabido que um fator comum entre Natal e Dakar foi a aviação pioneira, desde a década de 20 até a segunda guerra mundial, por representarem posições estratégicas na geopolítica internacional. Sabe-se também que a localização do aeroporto de Natal, trouxe novas vias, que puxaram o sentido da ocupação para a zona Sul. Dakar também recebeu um aeroporto no início do século XX, e mapas foram confeccionados para observar esse



processo de crescimento nas duas cidades e identificar semelhanças e diferenças.

Desde os anos 1990, participantes da MUa desenvolvem estudos configuracionais sobre Natal, em perspectiva diacrônica. O desafio foi replicar esses estudos para Dakar, sem conhecer a cidade e contando com pouquíssimas fontes, sobretudo quanto a documentação cartográfica. Tendo por base o mapa confeccionado a partir do Google Maps de 2009, feito no projeto anterior, partimos para sua revisão e atualização, em face de novas referências (ainda que fragmentadas e pouco claras) obtidas pelo coordenador em missão de estudos no Senegal. Inicia-se, assim, uma nova representação linear da cidade como se encontra hoje para a partir daí subtrair malha viária para representá-la em períodos pretéritos.

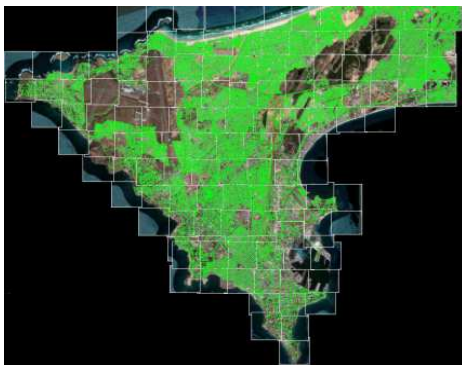
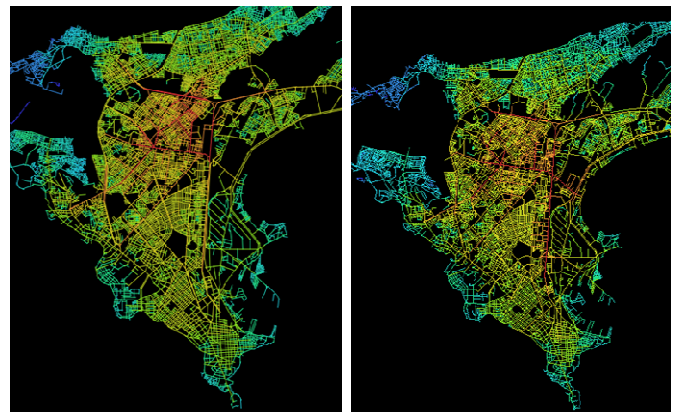


Figura 1: Representação linear sobre Google Maps. Fonte: TRIGUEIRO, TEIXEIRA (2011)

“A representação linear é obtida traçando-se sobre a malha viária, a partir da base cartográfica disponível, o menor número possível das mais longas retas que representam acessos diretos entre barreiras. Após o processamento destas retas, pode-se gerar uma matriz de interseções, a partir da qual são calculados, valores representativos de inter-relações axiais para o sistema como um todo. Esses valores, chamados de valores de integração podem ser representados numericamente ou numa escala cromática (de cores quentes para frias – vermelho, laranja, ocre, verde, azul, marinho – significando maior para menor acessibilidade topológica).” Trigueiro, et al (2011)

Ainda sobre a base cartográfica de 2009, foram feitas correções do traçado viário com base no mapa disponibilizado pelo Google Maps de 2012. As plantas

impressas mostraram que vias particulares haviam sido equivocadamente representadas como sendo espaço público a partir da observação das fotos de satélite. Outra correção necessária foi feita na artéria que liga o Plateau (centro privilegiado de atividades administrativas e culturais) ao norte da cidade. Havia erros de conexão entre as linhas, e vias estavam representadas por duas linhas (mão e contra-mão), quando se tem como norma geral de representação linear a inserção do menor número das mais longas linhas que interliguem acessos.



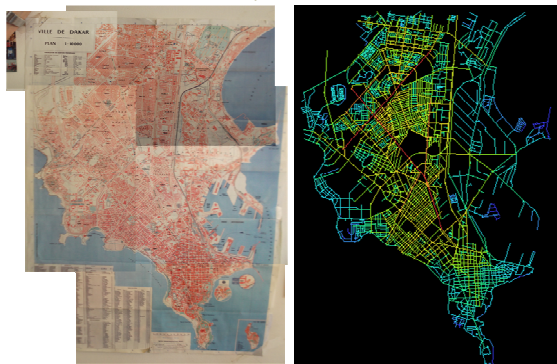
Mapa axial feito sobre base cartográfica do Google Maps de 2009

Mapa axial feito sobre base cartográfica do Google Maps de 2012

Figura 2: Comparativo entre mapa axial de Dakar de 2009 e 2012.

Concluída a versão 2012 (sobre correção da de 2009) esta foi definida como base para o desenvolvimento das representações lineares correspondentes a 1905, 1945, 1964 e 1983. As bases cartográficas para desenvolvimento dessas representações foram registros fotográficos de plantas existentes em Dakar feitos por Rubenilson Teixeira. Através da montagem dessas fotos, foi possível subtrair, do mapa base, as vias inexistentes em cada período pregresso e comparar diacronicamente o mapa atual e o da época anterior.





Montagem de fotos do mapa de 1964. Mapa axial de Dakar em 1964.

Figura 3: Parte do processo de produção do mapa axial de 1964.

Uma dificuldade dessa fase foi que em 3 das plantas fotografadas (1945, 1964 e 1983), não constava toda a área estudada de Dakar, como, por exemplo, a área de Ngor, no extremo norte da cidade, e principalmente a área do aeroporto. Só está presente a área total de estudo nas plantas (fotografadas por Teixeira) de 2012 e 1945. Então as demais representações lineares foram simuladas tentativamente como se segue: (1) considerando-se apenas a área apresentada na planta original; (2) mapa original mais fração de 2012 representativa do que lá não está (simulacro distante do que estava por vir); (3) mapa original mais fração de 1945 (simulacro mais próximo do que estava por vir), como podemos observar na figura:

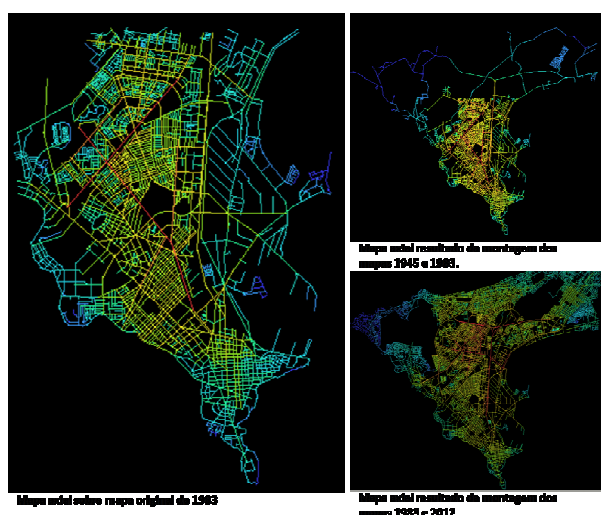


Figura 4: Mapa axial de Dakar de 1983, com acréscimo de mapas dos anos de 1945 e 2012.

Como resultado da representação linear foram processados (aplicativo Depthmap¹) os mapas axiais que calculam relações de conectividade entre cada linha e

todas as demais linhas do complexo representado (ou qualquer subgrupo que se queira considerar) e, assim, quantifica a hierarquia de acessibilidade viária. Foram gerados 9 mapas axiais, que agora possibilitarão a fase seguinte que é a análise desses resultados como base para o comparativo entre os processos de crescimento de Natal e Dakar.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Verificou-se até aqui que tanto em Natal quanto em Dakar houve (e continua havendo) um expressivo deslocamento do centro topológico (ou conjunto das vias mais acessíveis) a partir do núcleo de ocupação original e no sentido do sítio onde foram implantados os aeroportos; que as áreas espacialmente mais segregadas tendem a ser ocupadas pelas pessoas mais pobres; que áreas residenciais pobres em margens de praia estão sendo encolhidas pela expansão de empreendimentos turísticos e de lazer de alto padrão econômico. Por outro lado, enquanto em Natal a cada deslocamento do centro topológico ocorre um realinhamento na valorização fundiária (com o antigo núcleo perdendo e o novo ganhando prestígio), o outrora centro topológico do Plateau, definido por volta da virada do século XIX para XX permanece como o centro urbano privilegiado em termos econômicos e simbólicos, embora o conjunto das vias mais acessíveis esteja hoje nas imediações dos aeroportos, ao norte da cidade. Esboça-se, ainda, em Dakar uma tendência de áreas segregadas espacialmente não abrigar apenas os mais pobres, mas também os mais ricos (seria análoga à guetoização dos condomínios fechados em Natal?). Aguardamos agora o retorno do nosso coordenador, em estágio pós-doutoral na França, e a chegada de bases cartográficas e dados historiográficos por ele coletados para fecharmos o estudo morfológico comparativo, confirmar hipóteses, confirmar consonâncias e dissonâncias sugeridas.

AGRADECIMENTOS

Aos demais colaboradores do projeto de pesquisa (coordenador e alunos bolsistas), ao CNPQ e a proreitoria de pesquisa pelas bolsas concedidas.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

HILLIER, B. e HANSON, J. *The social logic of space*. Cambridge University Press, 1984.



Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo | PPGAU/UFRN

TRIGUEIRO, E. TEIXEIRA, R. “Acessibilidade, usos e gente – presente e passado: um estudo morfológico comparativo entre Natal e Dakar”. 1º Simpósio Brasileiro de Cartografia Histórica. Passado presente nos velhos mapas: conhecimento e poder. Paraty, 2011.

ⁱ TURNER, Alasdair, direitos autorais cedidos pelo University College London



Programa de Pós-Graduação Mestrado Profissional em Arquitetura, Projeto e Meio Ambiente | PPMPAPM/UFRN