

BORDADA EM PRATA: Implicações do traçado espanhol na cidade de Potosí (Bolívia)

SILVER EMBROIDERED: Implications of the Spanish grid in Potosi city (Bolivia)

Eudes Raony Silva

*Professor no Instituto Federal da Paraíba
Doutorando em Urbanismo na Universidade de Lisboa
eudes.raony@gmail.com*

RESUMO

Emblema da exploração da prata na América Latina, a cidade boliviana de Potosí cresceu espontaneamente por três décadas até a coroa espanhola implementar a usual grelha que aplicava nas colônias. O presente artigo busca absorver esta formação do desenho colonial potosino e sua influência morfológica na cidade ao longo dos anos. Para isto, foram elaborados os traçados urbanos da cidade e seus respectivos mapas axiais em seis estágios de desenvolvimento, gerando medidas passíveis de serem confrontadas à luz da Sintaxe Espacial. O estudo apresentou (1) a variação diacrônica das características do traçado em Potosí, (2) suas consequências nas alterações das dinâmicas de movimento e, principalmente, (3) a permanência da malha regular espanhola como o núcleo de integração da cidade ao longo dos séculos. Esta análise integra pesquisa doutoral que busca compreender a identidade morfológica aferida pelos espanhóis e portugueses na cidade latino-americana.

Palavras-chave: Traçado urbano, Sintaxe Espacial, América Latina, Potosí.

Linha de Investigação: 1. Cidade e Projeto **Tópico:** Morfologia Urbana.

ABSTRACT

Symbol of the exploration of silver in Latin America, the Bolivian city of Potosí grew spontaneously for three decades until the Spanish crown implemented the usual grid that it applied to the colonies. This article seeks to absorb this formation of the colonial design of Potosí and its morphological influence in the city over the years. To this end, the urban mesh of the city and their respective axial maps were elaborated in six stages of development, generating measures that can be confronted in the light of the Space Syntax. The study presented (1) the diachronic variation of the characteristics of the spatial configuration in Potosí, (2) its consequences in the alteration of movement dynamics and, mainly, (3) the permanence of the regular Spanish grid as the nucleus of integration of the city throughout the centuries. This analysis integrates

doctoral research that seeks to understand the morphological identity ascertained by the Spanish and Portuguese in the Latin American city.

Keywords: Urban grid, Space Syntax, Latin America, Potosi.

Thematic clusters: 1. City and project **Topic:** Urban morphology

Introdução

Ao ano de 1545, a Coroa Espanhola desvenda o que se tornaria o motor da exploração no recém descoberto continente latino-americano: a abundância da prata. Galeano (1976) estima que sua extração – provocada a exaustão ao custo da vida de milhões de índios – fez exceder em três vezes as reservas de toda a Europa. Naquele mesmo ano, uma fonte aparentemente inesgotável de riqueza mineral se tornaria o ponto central de peregrinação na colônia: o mítico Cerro Rico, formação montanhosa de quase cinco mil metros de altitude, direcionaria todos os olhos para este trecho andino do solo boliviano, fazendo brotar uma das maiores e mais prósperas cidades daquele tempo: a Villa Imperial de Potosí.

A intensa e apressada corrida pela prata que se deu aos primeiros anos de ocupação em Potosí fizeram-na fugir do arquétipo da malha ortogonal estabelecido para a fundação das colônias espanholas na América Latina, estipulado oficialmente em Las Ordenanzas de Poblaciones (1573) mas percebido desde os primeiros assentamentos no Novo Mundo. O historiador Bartolomé Arzáns (1674-1736) descreve como “sem ordem, concerto ou medidas” as estreitas passagens que conectavam as mais de 2500 casas construídas nos 18 primeiros meses da cidade, quando ela já abrigava 14 mil pessoas entre espanhóis e índios (Arzáns, 1965: 42).

O censo de 1573, apenas 28 anos passados de sua fundação, apontava que Potosí atingia 120 mil habitantes – à época o mesmo porte de Londres e maior do que cidades como Sevilha, Madri, Roma ou Paris (Galeano, 1976). Um ano antes, em meio à expansão urbana que ali se sucedia, a chegada do vice-Rei Don Francisco de Toledo viria acompanhada da busca por reordenar aquele assentamento – ou parte dele – aos moldes das demais cidades coloniais: enfim a trama regular seria inserida ao desenho de Potosí, seguida da Plaza Mayor como ponto central na cidade e do alargamento de ruas, ao custo da demolição de “quantas casas fossem necessárias” (Arzáns, 1965: 42).

A nova disposição morfológica de Potosí, que em 1650 ultrapassava 160 mil habitantes (Arzáns, 1965: 10), deixava clara a existência de duas cidades: uma, a “oficial”, racionalizada na medida do possível, destinada exclusivamente aos espanhóis e dotada das principais funções; e outra, fruto daquela primeira ocupação, para onde foram concentrados os índios – a maioria da população – e outros povos à margem do poder.

O presente artigo busca absorver esta formação sue generis do desenho colonial potosino e descobrir de que modo suas características morfológicas se transformaram na medida das expansões urbanas que a cidade sofreu ao longo dos anos. Parte da compreensão de que o traçado urbano, composto pelo conjunto de espaços abertos (permeáveis) da cidade em contraste com seus espaços privados (ou barreiras) constitui o principal atributo físico de correlação com as relações sociais ali contidas (Hillier, 1996). O traçado urbano é um instrumento de leitura, portanto, crucial para a percepção histórico-cultural das civilizações, bem como de compreensão das reverberações da forma urbana no desenvolvimento das cidades.

A decodificação do traçado colonial em Potosí – e seus desdobramentos – integra estudos de doutoramento que buscam clarificar o nível de influência do desenho hispânico e português na formação da identidade das cidades latino-americanas na contemporaneidade. Por isso, também se apresenta como um ensaio

metodológico para extração de variáveis morfológicas que possam ser confrontadas comparativamente com outros estudos de caso.

1. Abordagem teórico-metodológica

A necessidade de se analisar a forma das cidades parte do entendimento de Kohlsdorf (1996) e de Santos (2002), de que não há uma separação entre o espaço e a sociedade, constituindo-se como “duas faces da mesma moeda”, um quadro único e indissociável. De maneira semelhante, Lefebvre (1999) propõe a compreensão da cidade “como uma projeção da sociedade no solo”, onde o estudo da cidade clarifica o conhecimento sobre a sociedade. Neste contexto, o traçado urbano, para Hillier (1996), seria o guia, o ordenador da relação público-privado e o direcionador dos percursos, dos fluxos, dos desejos sociais refletido no movimento das pessoas. Investigar o traçado urbano seria, portanto, se aproximar das entrelinhas sociais contidas “entre as linhas” espaciais da cidade:

“(…) todas as funções relacionam-se com a forma da cidade através de dois fatores funcionais genéricos: como nós, enquanto indivíduos, achamos a cidade inteligível, e como nos movemos nela. Esses fatores genéricos são tão poderosos que todos os outros aspectos funcionais passam por eles e influenciam a forma urbana através deles.” (HILLIER, 1996: 04)

Para Villaça (2001), são os deslocamentos no traçado urbano e o acesso às áreas mais privilegiadas entre estes percursos os responsáveis pela formação – ou declínio – de centralidades, transformando-as em objeto de disputa e direcionando os usos e funções na cidade:

“Surge um ponto que otimiza os deslocamentos socialmente condicionados da comunidade como um todo – o centro. (...) Ele, como todas as “localizações” da aglomeração, surge em função de uma disputa: a disputa pelo controle (não necessariamente minimização) do tempo e energia gastos nos deslocamentos humanos.” (Villaça, 2001: 238)

Sendo assim, o traçado da cidade se mostra como uma variável imprescindível para perceber o direcionamento das suas relações socioeconômicas, principalmente em áreas que sofreram um acelerado processo de expansão de seu núcleo inicial, transformando suas dinâmicas de movimento. Assumir que o modo como o traçado urbano se configura influencia diretamente no modo como as cidades são ocupadas e as centralidades são (de)formadas traz consigo a percepção de que não há uma realidade local isolada: todos os percursos, ou fluxos, estão inter-relacionados e qualquer alteração ou ampliação da estrutura espacial, por mínima que seja, implica em mudanças na dinâmica dos fluxos de movimento da cidade como um todo.

1.1. Representação e leitura do traçado urbano potosino

A representação do traçado urbano colonial em Potosí partiu do conceito de representação defendido por Sitte (1889), que sistematizou graficamente a cidade numa relação de figura-fundo (em preto-e-branco) para caracterizar os espaços públicos e privados. Aqui, utilizou-se da base cartográfica da cidade em 2001,

disponibilizada pela Prefeitura Municipal de Potosí, extraindo desta o trecho colonial e suas posteriores expansões a partir do trabalho de reconstituição urbana elaborado por Santi (2015). Seis estágios de desenvolvimento foram então inseridos em uma base georreferenciada com auxílio do software QGIS, para melhor manipulação dos dados e confrontação com outras variáveis. É a matéria prima do estudo morfológico (fig. 01).

A partir do traçado urbano, foram extraídas as representações lineares da cidade em cada um dos estágios estudados (fig. 01). A Representação Linear – também conhecida como mapa de eixos ou mapa axial – consta de linhas retas a serem traçadas pelos espaços abertos até resultar no “conjunto do menor número de linhas retas que cruzam todas as permeabilidades” (Hillier e Hanson, 1984). A tradução do traçado urbano em eixos é utilizada pela teoria descritiva da Sintaxe Espacial e permite a quantificação dos espaços de movimento e suas conexões, possibilitando a extração de uma série de medidas sobre o traçado urbano – passíveis de serem comparadas com outros traçados. As variáveis utilizadas – extraídas no QGIS através do complemento Space Syntax Toolkit – seguiram a metodologia aplicada por Medeiros (2006) para analisar comparativamente as cidades brasileiras. São estas:

- a) *Área do sistema (km²):* Indica a área da mancha urbana que contém a representação linear, extraída a partir do desenho de um polígono contendo todo o mapa axial;
- b) *Número de eixos:* Indica o número de linhas/eixos no sistema. Via de regra, cidades com traçado mais regulares tendem a apresentar menos eixos;
- c) *Comprimento médio dos eixos (metros):* Indica a média do comprimento entre todas as linhas do sistema, tornando-se uma estimativa das oscilações no tamanho médio das ruas da cidade;
- d) *Número de segmentos:* Indica o número de segmentos no sistema. Um segmento é considerado como cada parte de um eixo que intersecciona outro eixo;
- e) *Comprimento médio dos segmentos:* Indica a média do comprimento entre todos os segmentos do sistema, tornando-se uma estimativa do tamanho médio dos quarteirões e a distância média das mudanças de direção na cidade;
- f) *Compacidade (número de eixos por km²):* Associa a quantidade de linhas existentes com a área que ocupa, sendo uma estimativa de densidade do traçado. Quanto maior a regularidade em uma cidade, mais baixa a medida;
- g) *Conectividade:* Indica a quantidade de conexões cada eixo do sistema possui. A média dos valores de conectividade estima o quão interligadas as ruas do sistema estão entre si – malhas ortogonais produzem valores mais altos;
- h) *Integração global [Rn]:* A medida de integração observa as mudanças de direção no traçado e representa hierarquicamente quais eixos necessitam mais ou menos mudanças de direção para se chegar até ele. Cada eixo possui um valor de integração e o agrupamento das vias mais integradas pode ser chamado de “núcleo de integração”. A média das medidas de integração indica a facilidade, na cidade, em se alcançar suas ruas.

É a medida clássica da análise sintática do espaço e, para Hillier e Hanson (1984), é a que mais se relaciona com os usos no espaço: comércios tendem a ser encontrados nas vias mais integradas, por exemplo;

i) *Inteligibilidade*: Medida de correlação entre conectividade e integração. Indica o quão a cidade é “legível”, ou seja, em quais níveis as vias que possuem mais cruzamentos são também as mais integradas do sistema, facilitando a compreensão dos percursos na cidade.

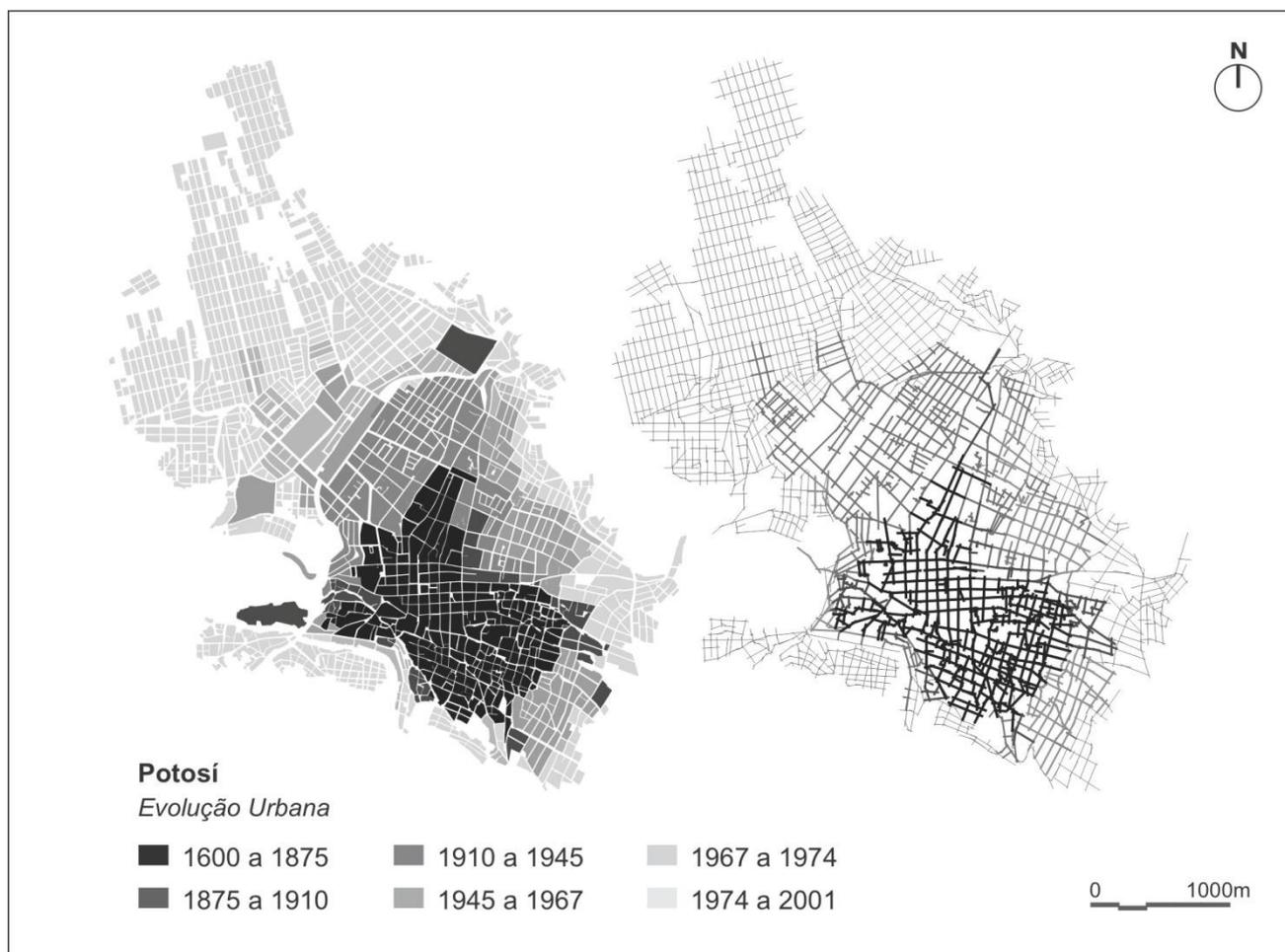


Fig. 01: Traçado Urbano e Mapa Axial da cidade de Potosí em cinco estágios de evolução. Fonte: Elaboração Própria a partir do mapa de reconstituição urbana realizada por Santi (2015) e base cartográfica disponibilizada pela Prefeitura Municipal de Potosí.

2. A Villa Imperial de Potosí: traçado colonial e desdobramentos

O território cercado por acidentes geográficos onde se desenvolveu a cidade de Potosí é descrito por Arzáns como uma “ladeira que corre de oriente a ocidente”, mas que passou a parecer uma “aprazível planície” (1965: 43) em função dos trabalhos de terraplanagem que acompanharam as intervenções do vice-Rei Toledo. Antes disso, a ocupação desta região era delineada através das construções improvisadas pelos povos nativos – chamados índios – que constituíam em média 70% da população local e dominavam a técnica rudimentar de extração da prata utilizada até os anos 1570 (Cahuas, 2006). As edificações indígenas foram se adensando às proximidades do Cerro Rico em conformidade com sua topografia e, em que pese as alterações de ordenamento sofridas ao longo dos séculos, resultaram no trecho de ruas e quadras mais irregular do núcleo urbano de Potosí até 1875 (fig. 02). Cahuas (2006) explica que os espanhóis ocuparam o norte do Rio Rivera – que os separava naturalmente da ocupação indígena – também sem aparente ordenamento, mas de modo mais disperso. Esta área receberia a nova trama ortogonal estabelecida por Toledo.

A implantação da malha ortogonal em Potosí aos moldes das demais colônias espanholas, a despeito do direcionamento das curvas de nível do terreno, foi instalada rigorosamente no sentido norte a sul, leste a oeste. Santi (2015, p. 68) defende que sua disposição (fig. 03) se adaptou à já regular conexão entre as edificações religiosas ali instaladas: a “Plaza Mayor”, chamada “Del Regozijo”, receberia a nova catedral da cidade e seria o ponto central da ligação já existente entre as igrejas de Santa Teresa, San Francisco e La Merced (fig. 04). Devidamente posta estava, então, a parte “hispanica” de Potosí, centro das atividades socioeconômicas da cidade, por onde se comandava a exploração que se massificava com a importação de novas técnicas de extração da prata.

Uma ideia do impacto da trama ortogonal no desenho da cidade colonial potosina pode ser percebida quando observamos seus valores de integração (fig. 05) sobre a reconstituição urbana de 1875: nela, a quase totalidade dos eixos mais integrados no sistema, ou seja, com o maior potencial de fluxos de movimento e facilidade de se percorrer a cidade a partir deles (Hillier, 1996), se concentram na malha regular. Ao se comparar o trecho “hispanico” em relação ao traçado da cidade em 1875, também podemos perceber que tanto as ruas (eixos) quanto as quadras (segmentos) da trama possuíam uma média de comprimento superiores à da cidade na época, fator que direcionou a redução de sua densidade, ou compactidade (gráfico 01). Observa-se, portanto, a força do redirecionamento morfológico da cidade após a intervenção de Toledo.

Potosí *Curvas de nível e traçado (1600-1875)*

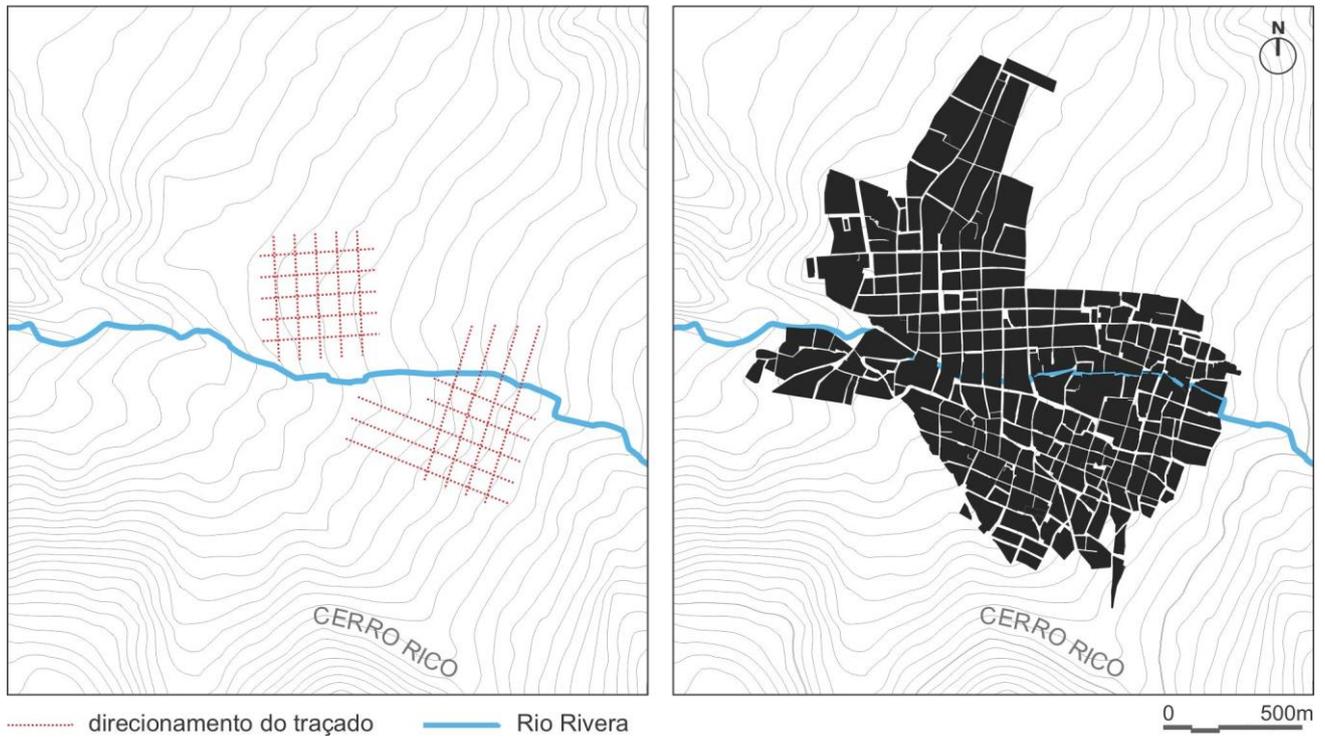


Fig. 02: Traçado urbano e sua relação com as curvas de nível do espaço (10m). Fonte: Elaboração Própria a partir do mapa de reconstituição urbana realizada por Santi (2015) e curvas de nível extraídas no software QGIS pelo complemento Open Street Maps.

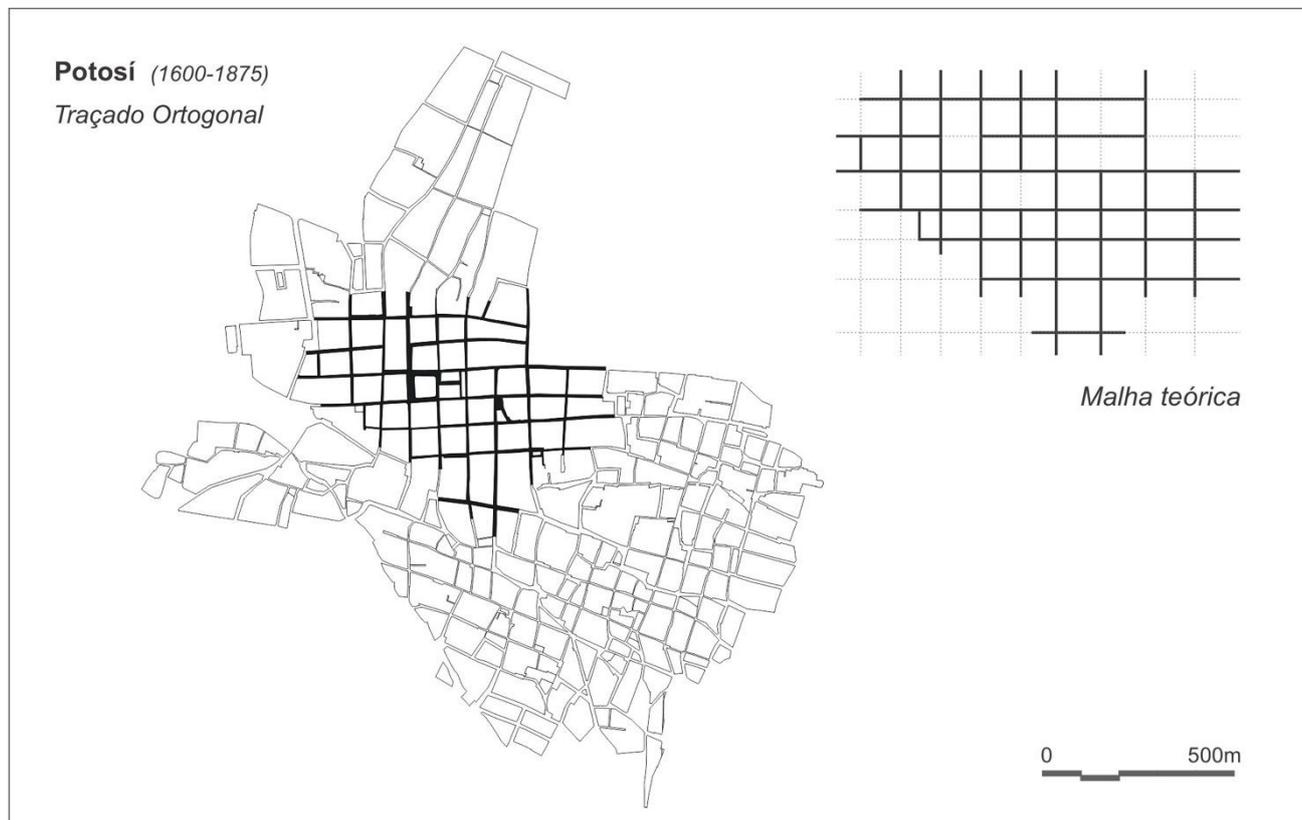


Fig. 03:Grelha do traçado colonial potosino. Fonte: Elaboração Própria a partir do mapa de reconstituição urbana (Santi, 2015).

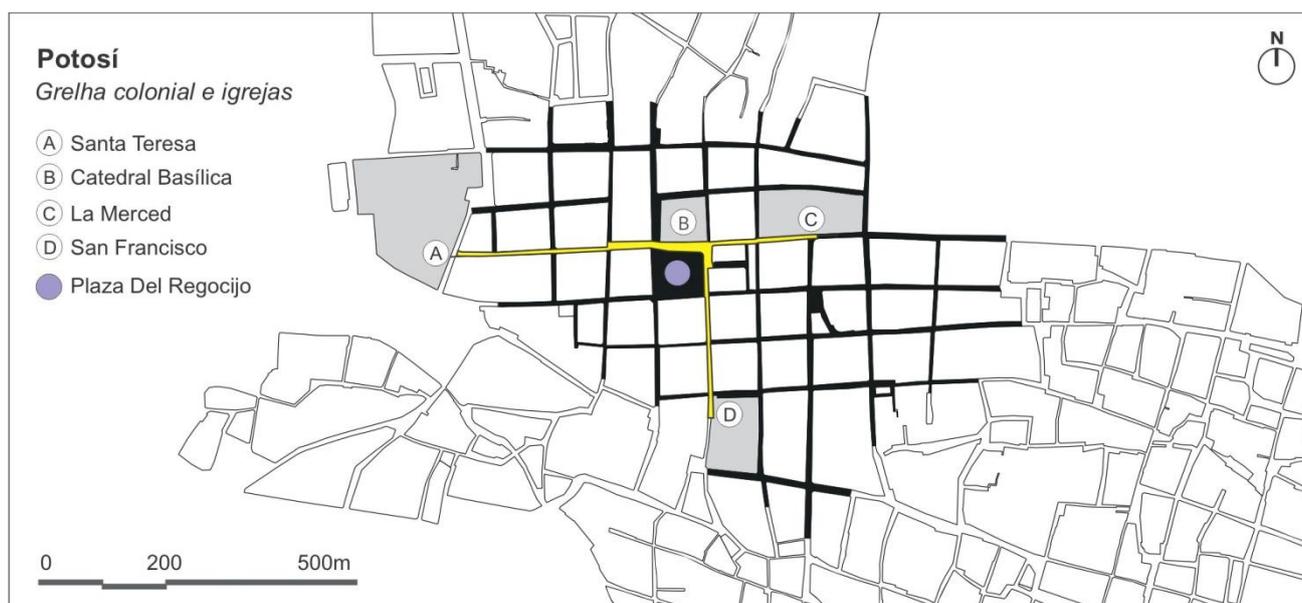


Fig. 04:Traçado colonial de Potosí e suas igrejas. Fonte: Elaboração Própria a partir de mapa de reconstituição urbana (Santi, 2015).

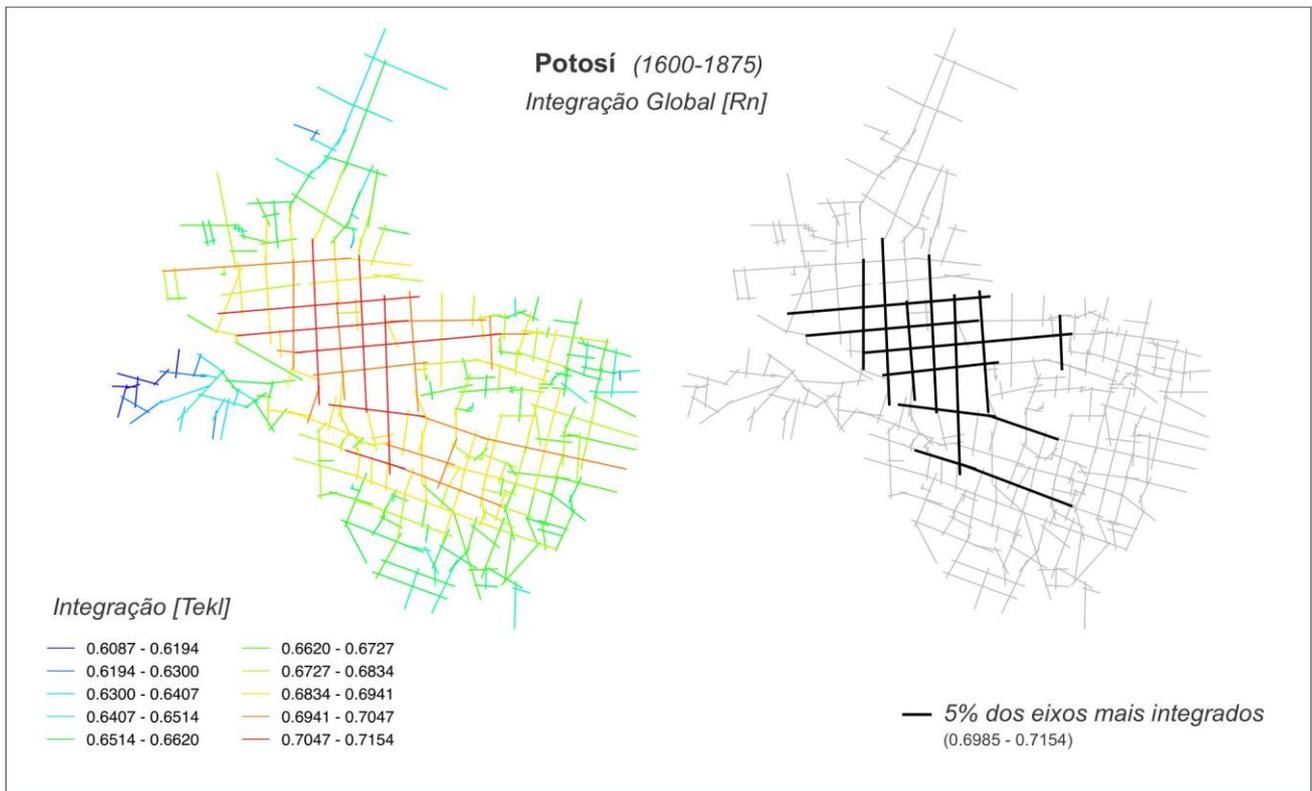


Fig. 05: Valor de Integração Global [Tekl] da cidade de Potosí ao ano de 1875, com destaque para os eixos mais integrados do sistema concentrados quase que exclusivamente no trecho ortogonal do traçado. Fonte: *Elaboração Própria a partir do mapa de reconstituição urbana realizada por Santi (2015).*

Potosí (1875) Geometria do traçado

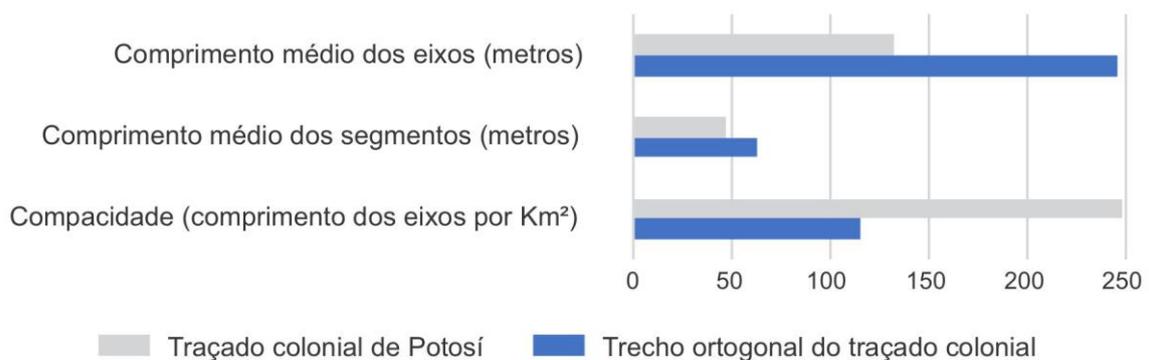


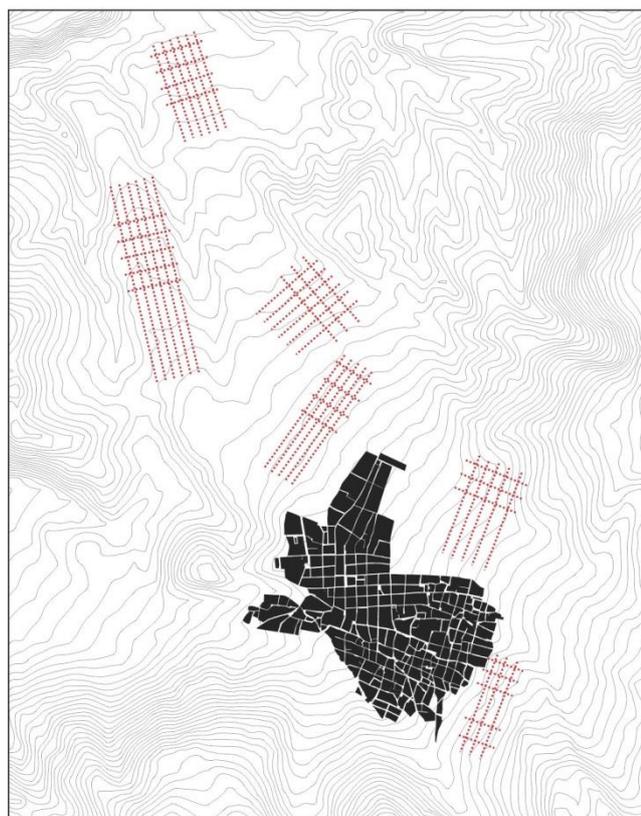
Gráfico 01: Valores geométricos de comprimento dos eixos, segmentos e compacidade do sistema colonial potosino (1875). Fonte: *Elaboração Própria.*

2.1. Expansão urbana e desdobramentos da forma em Potosí

O caráter de intervenção da malha ortogonal espanhola em um traçado irregular já constituído, bem como as condições acidentadas de seu terreno, dificultaram a continuidade do seu desenho na expansão da cidade. A interrupção da disposição e dimensionamento das quadras reticulares contrariava os princípios de planejamento encontrados em Las Ordenanzas de Poblaciones (1573), que previa a expansão uniforme da malha – recomendava-se a escolha de terrenos que garantissem esta expansão.

O perímetro urbano ao longo dos anos seguintes, entretanto, se expandiu essencialmente na direção das áreas de menor declividade – nas direções norte e nordeste – e, apesar de apresentar um desenho ortogonal, buscou uma disposição de suas quadras um diálogo maior com as curvas de nível do território, gerando diversas malhas homogêneas que se conectavam à medida das deformações do terreno (fig. 06).

Potosí *Curvas de nível e traçado*



----- direcionamento do traçado

Evolução urbana

■ 1600 a 1875

■ 1910 a 1945

■ 1967 a 1974

■ 1875 a 1910

■ 1945 a 1967

■ 1974 a 2001

Fig. 06: Demonstração do diálogo entre as curvas de nível (10m) e o traçado das expansões urbanas em Potosí. Fonte: Elaboração Própria a partir do mapa de reconstituição urbana realizada por Santi (2015).

Em um século (entre 1875 e 1974), a área do aglomerado homogêneo de Potosí mais do que triplicou (gráfico 02), saltando de 1,3 para 4,6 quilômetros quadrados. Esta expansão se intensificou consideravelmente nas últimas décadas do século XX, atingindo uma mancha de 10,2 quilômetros quadrados em 2001. Esta nova disposição trouxe ruas e quadras cada vez maiores (gráficos 03 e 04), fator que também reduziu a densidade das áreas de fluxo (gráfico 05) – antes elevada em função do trecho sul, irregular, da cidade. A média das dimensões do traçado da cidade, porém, mesmo após as transformações ocorridas até o início do século XXI, seguiu inferior à média da trama regular colonial, tanto no comprimento médio dos eixos quanto no comprimento médio dos segmentos.

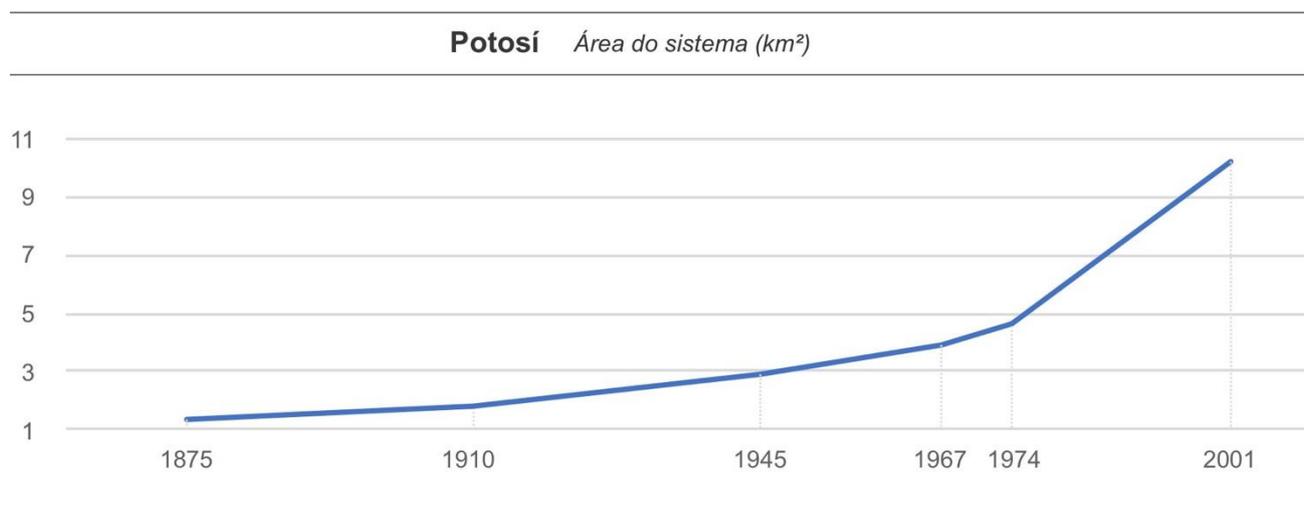
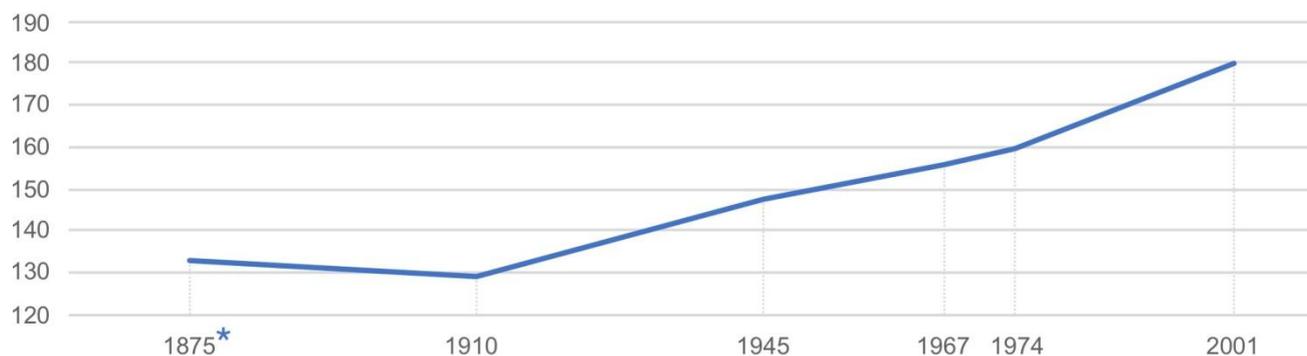


Gráfico 02: Área do sistema axial. Fonte: Elaboração Própria.

Potosí Comprimento médio dos eixos (metros)



* Comprimento médio dos eixos da trama ortogonal colonial: 246,72m

Gráfico 03: Comprimento médio dos eixos. Fonte: Elaboração Própria.

Potosí Comprimento médio dos segmentos (metros)

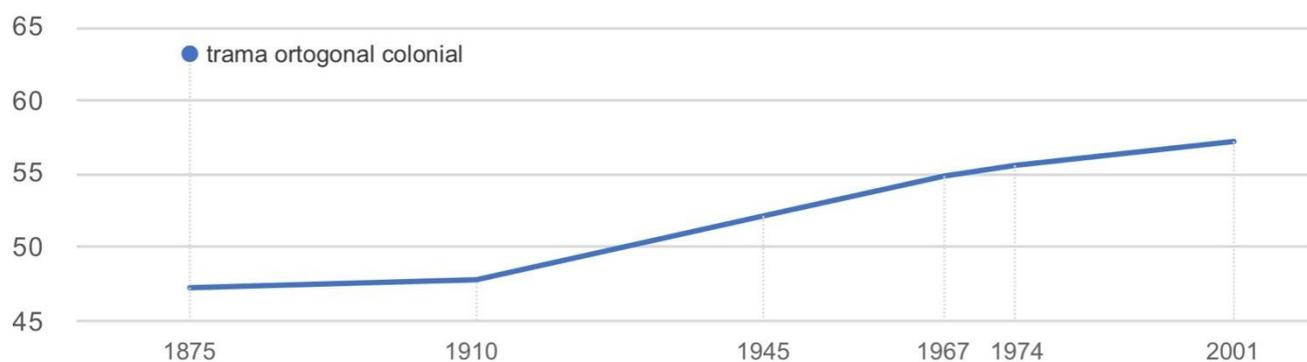


Gráfico 04: Comprimento médio dos segmentos. Fonte: Elaboração Própria.

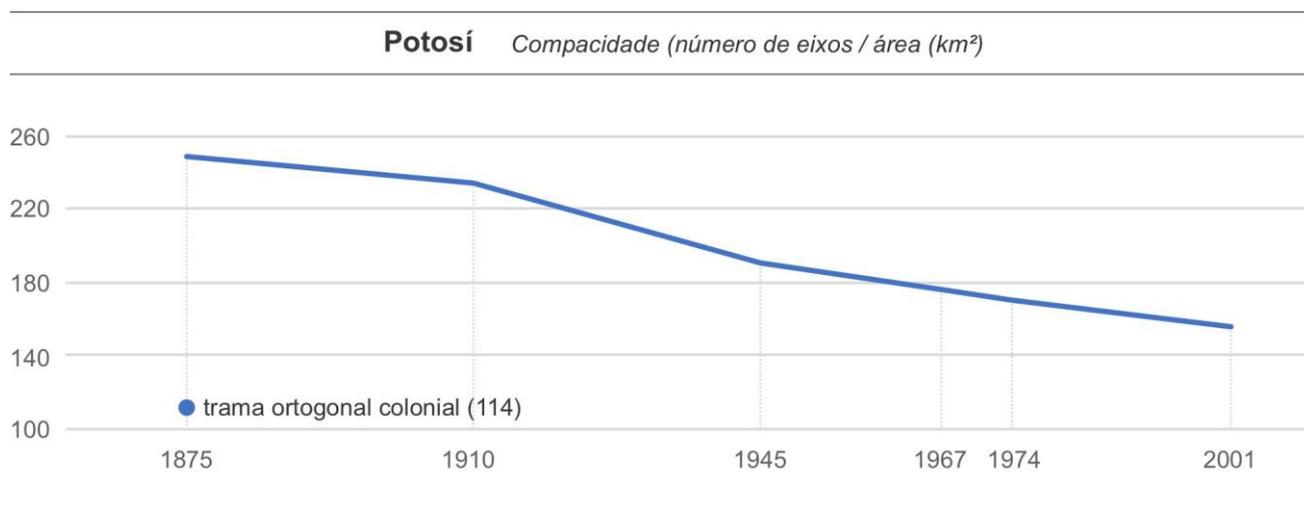


Gráfico 05: Compacidade do sistema. Fonte: Elaboração Própria.

Quando observamos os índices de conectividade em Potosí, percebe-se que a cidade cresceu em número de conexões e, conseqüentemente, de possibilidades de percursos após 1910 (gráfico 06), apresentando também um pico de crescimento acelerado ao final do século XX. A regularidade das novas quadras ao trecho norte do traçado provocou este crescimento, área da cidade que passou a concentrar os eixos com o maior número de conexões (fig. 07). O último estágio de expansão analisado também foi responsável pelo resgate dos níveis de inteligibilidade do sistema, que se apresentava em declínio até o ano de 1974 (gráfico 07).

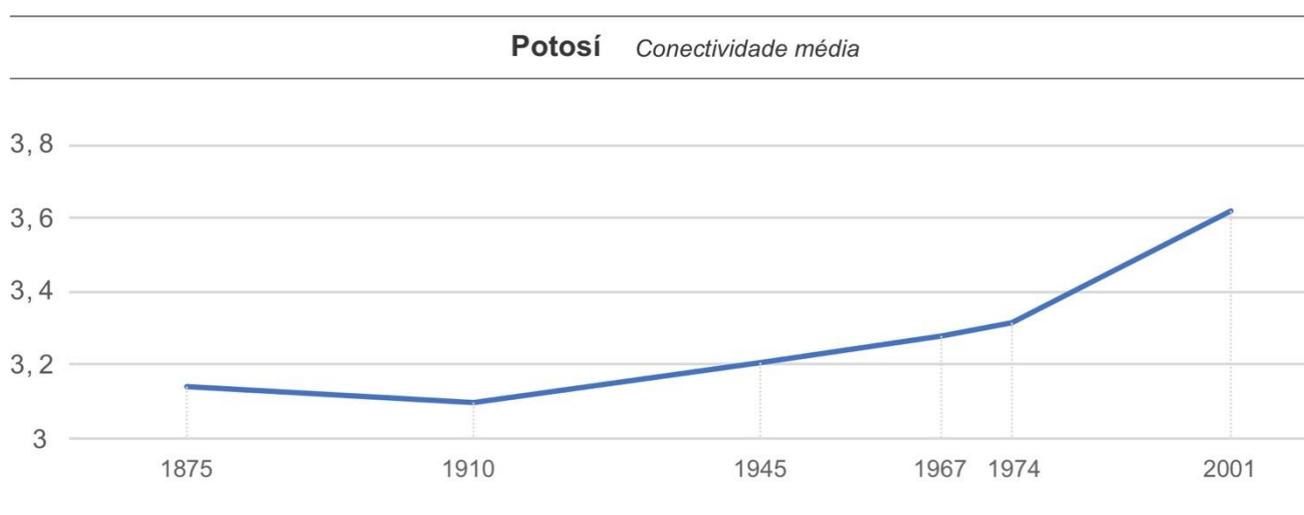


Gráfico 06: Conectividade média do sistema. Fonte: Elaboração Própria.



Figura 07: Valores de Conectividade da cidade de Potosí nos anos de 1910 e 2001. Observa-se o deslocamento dos eixos mais conectados do sistema para o norte da cidade. Fonte: Elaboração Própria a partir do mapa de reconstituição urbana realizada por Santi (2015).

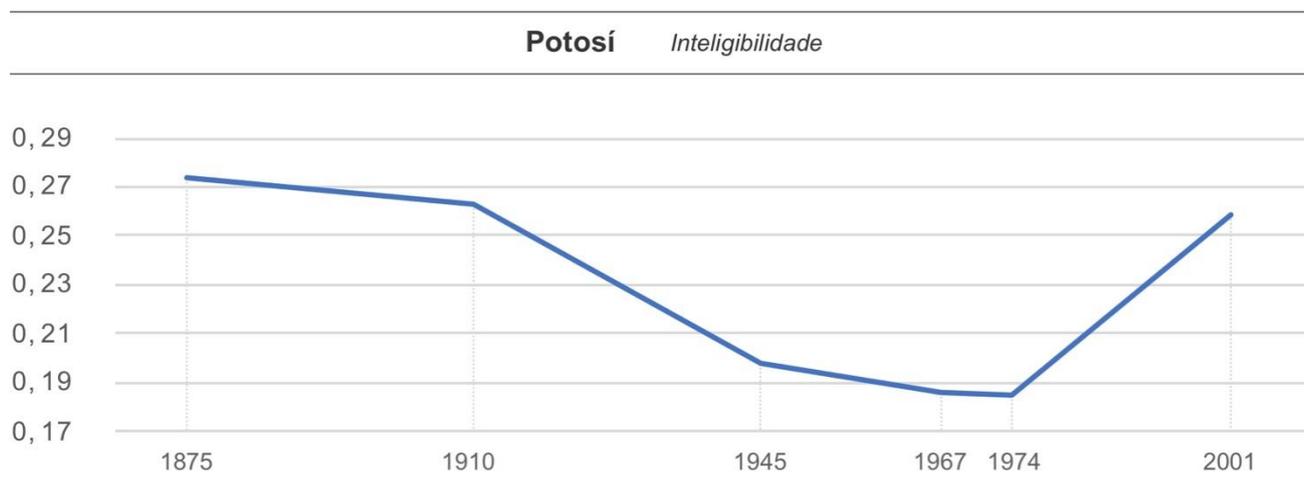


Gráfico 07: Inteligibilidade do sistema. Fonte: Elaboração Própria.

2.2. Bordada em prata: a força da trama colonial em Potosí

A interrupção do desenho reticulado estipulado por Toledo segundo os trâmites espanhóis, bem como a transformação considerável na geometria e escala do traçado urbano potosino – que passou de apenas 330 eixos em 1875 para 1595 eixos em 2001 – sugerem a hipótese de que os altos níveis de integração que a grelha colonial apresentava pudessem ter sofrido alterações em sua hierarquia.

A análise diacrônica dos valores de integração no sistema (fig. 08), entretanto, nos mostra que o deslocamento das vias mais conectadas do sistema não foi acompanhado da mudança nos altos níveis de acessibilidade trazida pela trama ortogonal implementada pelos espanhóis a partir de 1573. De fato, a expansão do traçado da cidade parece tê-la consolidado como a centralidade morfológica do sistema. Até o ano de 1974 (fig. 09), o núcleo de integração, aqui estipulado como 5% dos eixos mais integrados do sistema, praticamente não abraçava outras áreas da cidade fora da malha espanhola.

Os valores de integração de Potosí ao ano de 2001 mostra a expansão considerável do núcleo de integração da cidade para além do traçado ortogonal colonial, na direção norte – por onde recebeu crescimento massivo (fig. 09). Mesmo com este deslocamento, a trama ortogonal espanhola permaneceu integrada dentre as vias mais acessíveis do sistema. Apesar de compor apenas 2,3% do sistema axial de Potosí em 2001, 85% dos seus eixos (34 dos 29) ainda faziam parte das vias mais integradas na cidade.

Percebe-se, portanto, que a centralidade morfológica aferida pelos espanhóis na cidade de Potosí perdurou também no século XXI, mais de quatro séculos após sua implantação, mesmo com a aceleração da sua expansão urbana nas últimas décadas do século XX. Esta constatação demonstra a força da intervenção colonial de Toledo na cidade contemporânea de Potosí, como se, em meio à abundância de prata, em prata tivesse sido delineada. Por outro lado, o trecho ao sul da grelha, outrora ocupado pelos índios, seguiu como área morfológicamente periférica da cidade, havendo estagnado em função das barreiras geográficas que o cercava.

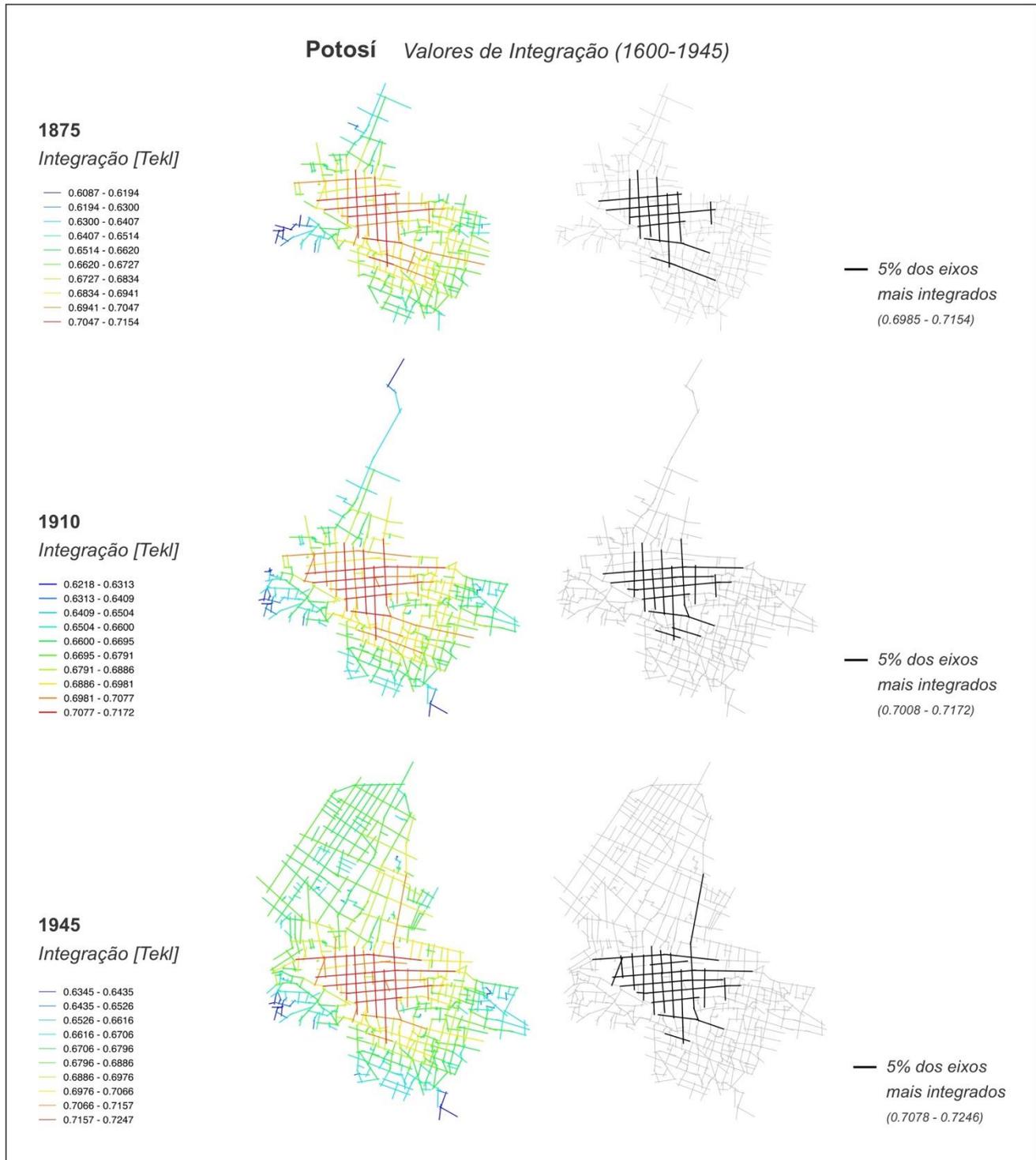
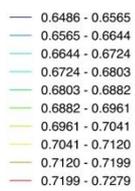


Figura 08: Valores de Integração Global [Tekl] da cidade de Potosí entre os anos de 1875 a 1945, com destaque para os eixos mais integrados do sistema concentrados na malha ortogonal. Fonte: Elaboração Própria a partir do mapa de reconstrução (Santi, 2015).

Potosí *Valores de Integração (1974 e 2001)*

1974

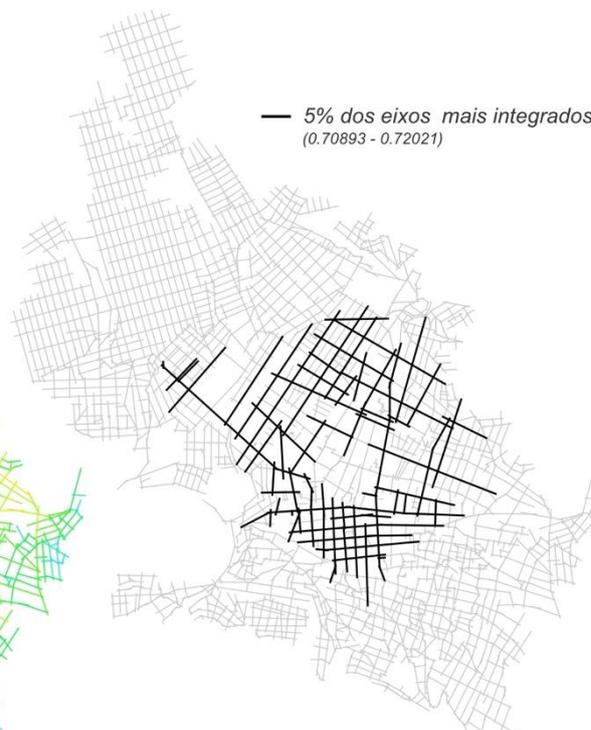
Integração [Tekl]



— 5% dos eixos
mais integrados
(0.71107 - 0.7278)

2001

Integração [Tekl]



— 5% dos eixos mais integrados
(0.70893 - 0.72021)

Figura 09: Valores de Integração Global [Tekl] da cidade de Potosí em 1974 e 2001, com destaque para a permanência da malha ortogonal dentre os eixos mais integrados do sistema. Fonte: Elaboração Própria a partir do mapa de reconstituição urbana realizada por Santi (2015).

Discussão

Acompanhar a transformação das características do traçado urbano em Potosí auxiliou na percepção da influência ibérica na hierarquia viária da cidade nos dias de hoje, em consequência, no direcionamento dos seus fluxos potenciais de movimento. Neste contexto, em Potosí expomos a permanência dos altos níveis de integração da retícula inserida pela Coroa Espanhola que, muito embora não tenha se instalado no centro geométrico da cidade, se instituiu como centro morfológico. O estudo de caso é, portanto, um exemplo da manutenção do modo espanhol de construir núcleos coloniais como elemento determinante na identidade morfológica de uma cidade contemporânea na América Latina.

Cabe ressaltar que, por estar inclusa no desenvolvimento de uma tese doutoral que busca compreender a influência do traçado colonial português e espanhol na identidade das cidades latino-americanas, esta pesquisa foi realizada para que os dados obtidos sobre Potosí sejam agregados comparativamente com outras realidades em seu continente. Torna-se, portanto, incentivo para detectar se há padrões ou discrepâncias entre as configurações espaciais encontradas em Potosí e outras cidades de implantação semelhantes.

Sabe-se, de prontidão, que o fenômeno da manutenção do núcleo de integração em seu centro antigo difere-se da realidade de muitas das cidades coloniais brasileiras cujo primeiro assentamento tornou-se “periferia morfológica” na cidade, perda que veio acompanhada do processo de decadência da área – a exemplo dos casos de João Pessoa (Raony Silva, 2016), Natal (Trigueiro e Medeiros, 2003), Recife (Loureiro e Amorim, 2003), além de Salvador, Rio de Janeiro e São Luís (Medeiros, 2006).

A compreensão de que transformações na forma urbana da cidade influenciam diretamente no modo como o solo é ali ocupado, disputado, vivido, atenta à necessidade de se conhecer as especificidades da forma da cidade latino-americana no século XXI para, então, perceber suas dinâmicas sociais e seus conflitos. Neste contexto, absorver os impactos das complexas mutações em Potosí e o diálogo entre seu desenho inicial e as suas expansões, percebendo a existência de padrões e particularidades nesta correlação, se configura como um campo de exploração necessária para a busca de uma identidade da cidade latino-americana – e como esta se reflete em sua sociedade.

Por fim, as características geométricas e sintáticas de Potosí aqui apresentadas trazem consigo um campo de exploração para pesquisas futuras que possam analisar as correlações entre transformações urbanas e suas repercussões nas características socioeconômicas da cidade. Abre possibilidade para buscar perceber, por exemplo, se a permanência do núcleo de integração da cidade na mesma área ao longo dos séculos refletiu na manutenção de sua centralidade comercial, administrativa e de serviços, além do impacto em sua dinâmica imobiliária.

Bibliografia

ARZÁNS, B. (1965). Historia de la Villa Imperial de Potosí, eds. Lewis Hanke y Gunnar Mendoza. Providence: Brown University Press.

BUSQUETS, J., YANG, D. e KELLER, M. (2019). Urban Grids: Handbook for Regular City Design. Oro Editions.

CAHUAS, G. (2006). Industria, crisis y urbanismo em lavilla colonial de Potosí (S. XVI-XVII). Revista Ur[b]jes, Vol. 3, Lima, 37-52.

FERNANDES, S. (2014). Gênese e forma dos traçados das cidades portuguesas: morfologia, tipologia e sedimentação. Tese de Doutorado. Lisboa: Faculdade de Arquitectura.

GALEANO, E. (1978). As veias abertas da América Latina. Rio de Janeiro: Paz e Terra.

HILLIER, B., HANSON, J. (1984). The social logic of space. Cambridge: Cambridge University Press.

HILLIER, B. (1996). Space is the machine: a configurational theory of architecture. Cambridge: Cambridge University Press.

KOHLSDORF, M. (1996). A apreensão da forma da cidade. Brasília: EdUnB.

LOUREIRO, C., AMORIM, L. (2000). O mascate, o juiz, o bispo e os outros: sobre a gênese morfológica do Recife. Recife: Revista brasileira de estudos urbanos e regionais, 19-38.

MEDEIROS, V. (2006). Urbisbrasiliae ou sobre cidades do Brasil: inserindo assentamentos urbanos do país em investigações configuracionais comparativas. Tese de Doutorado em Arquitetura e Urbanismo. Brasília: Universidade de Brasília.

RAONY SILVA, E. (2016). Centro Antigo de João Pessoa: forma, uso e patrimônio edificado. Dissertação de Mestrado. Natal: PPGAU/UFRN.

SANTOS, M. (2002). O tempo nas cidades. Revista Ciência & Cultura, v. 54, n. 2.

SANTI, J. (2015). Potosí Ciudad de Urbanismo Difuso - estratégico socioespacial ciudad de Potosí. Dissertação de Mestrado. La Paz: IIP/FAADU.

TRIGUEIRO, E., MEDEIROS, V. (2003). Marginal heritage: Studying effects of change in spatial integration over land-use patterns and architectural conservation in the old town centre of Brazil. London: Presented at the 4th International Space Syntax Symposium.

VILLAÇA, F. (2001). Espaço intra-urbano no Brasil. São Paulo: Studio Nobel: FAPESP: Lincoln Institute.

XII
siiu

SÃO PAULO 15 ~ 17 · LISBOA 25 ~ 26 JUN 2020

Seminário Internacional de
Investigação em Urbanismo

Seminario Internacional de
Investigación en Urbanismo

<http://dx.doi.org/10.5821/siiu.9930>