

**A REGULARIDADE DOS PADRÕES URBANOS: A SINTAXE ESPACIAL COMO ESTRATÉGIA PARA
LEITURA DE OLINDA E BRASÍLIA** | **Manuela Souza Ribeiro, Valério Augusto Soares de Medeiros**

Mestranda | Universidade de Brasília | Faculdade de Arquitetura e Urbanismo |
Programa de Pesquisa e Pós-Graduação | Instituto Central de Ciências Norte,
Gleba A, *Campus* Universitário Darcy Ribeiro, 70904-970, Brasília, DF,
Brasil | Correspondência para/*Correspondence to*: M.S. RIBEIRO |
E-mail: manuela.sr17@gmail.com

Pesquisador Doutor | Universidade de Brasília | Faculdade de Arquitetura e
Urbanismo | Programa de Pesquisa e Pós-Graduação | Brasília, DF, Brasil

| Recebido em 17/4/2012, reapresentado em 11/5/2012 e aceito para publicação 18/5/2012

A REGULARIDADE DOS PADRÕES URBANOS: A SINTAXE ESPACIAL COMO ESTRATÉGIA PARA LEITURA DE OLINDA E BRASÍLIA

INTRODUÇÃO

O gesto de produção da cidade é uma função milenar. A produção de assentamentos — seja intencional ou não intencional, orgânica ou planejada, regular ou irregular —, caracteriza os processos de divisão do trabalho e a complexidade das relações sociais, uma vez que o espaço é uma instância social basilar para as interações interpessoais nas mais diversas manifestações humanas. Acredita-se, conforme o aparato conceitual e empírico desenvolvido na perspectiva morfológica a partir do século XIX, que decodificar o espaço construído é o primeiro passo para transformação e melhoria do seu desempenho, seja funcional, sociológico, bioclimático, econômico, topoceptivo, afetivo, simbólico ou estético (Holanda, 2002; Medeiros, 2006; Holanda, 2010).

Conforme Medeiros (2006), as ênfases para a interpretação da cidade, ao longo do século XX, tradicionalmente são narrativas ou descritivas, cujas abordagens detêm-se nas relações econômicas, políticas, culturais, históricas, entre outras. Não parece haver avanço nos estudos sobre a maneira pela qual a *forma-espaço*, em outras palavras, o conjunto de cheios e vazios que compõe a cidade, afeta as relações sociais, embora eles sejam relevantes para a compreensão dos fenômenos urbanos. Uma corrente prolífica é aquela que propõe a análise da configuração espacial com o objetivo de compreender as relações existentes entre as partes do todo urbano e suas implicações para a dinâmica das cidades. Hillier e Hanson (1984), Hillier (1996) e

Holanda (2002, 2003), por exemplo, consideram o espaço como um sistema de barreiras e permeabilidades que condicionam o movimento das pessoas. Nessa vertente, a arquitetura é simultaneamente interpretada como variável dependente, porque resulta de intenções humanas, e independente, pois é capaz de interferir nas relações sociais à revelia dos desígnios geradores.

Tendo por base tais pressupostos, o artigo, de natureza exploratória, pretende avaliar espaços públicos em áreas residenciais por meio da análise da *forma-espaço* em contextos distintos. Para desenvolvimento do estudo, foram selecionados dois exemplares de cidades brasileiras — Olinda, como exemplar da urbanística colonial portuguesa, e Brasília, na condição de expoente da arquitetura moderna no País —, que, simultaneamente: 1) fossem emblemáticos dos polos geométricos de regularidade do desenho urbano; 2) contemplassem áreas tombadas; 3) incluíssem expressiva proporção de uso residencial em seu perímetro e 4) fossem de conhecimento dos autores. Pretende-se responder a duas questões de pesquisa: 1) como se dá a apropriação do espaço, do ponto de vista configuracional, nos dois contextos? e 2) que relações existem entre as atividades e os espaços que as abrigam?

A discussão está fracionada em duas partes: a primeira corresponde a uma exposição da metodologia, e a segunda compreende os resultados da interpretação da forma-espaço dos assentamentos, conforme as seguintes variáveis de pesquisa — compacidade, integração, conectividade, inteligibilidade, sinergia e isovistas/visibilidade —, exploradas segundo os recortes de investigação (toda a cidade, área tombada e fração urbana).

MÉTODOS

Em termos conceituais, a pesquisa se baseia nas premissas da teoria da lógica social do espaço ou sintaxe espacial, conforme estabelecido originalmente por Hillier e Hanson (1984), no livro “*The Social Logic of Space*” e por Hillier (1996), no livro “*Space is the Machine*”. A sintaxe espacial tem por foco o estudo das relações entre espaço e sociedade. Espaço é entendido como um sistema de barreiras e permeabilidades de diversos tipos ao movimento das pessoas, e sociedade compreende um sistema de encontros e esquivações (Holanda, 2010). Dessa forma, a teoria busca interpretar o espaço por meio das possibilidades de deslocamento que ele oferece ao nosso corpo. Para medir o número de possibilidades, a sintaxe espacial se vale, entre outras ferramentas, da construção dos chamados mapas axiais e de isovistas/visibilidade.

Para a compreensão das relações espaciais, a sintaxe espacial utiliza diversas variáveis, dentre elas conectividade e integração. Segundo Medeiros (2006), a conectividade corresponde à quantidade de conexões existentes em um eixo e a medida de integração refere-se ao grau de acessibilidade dessa linha em relação a qualquer outra do sistema cidade, de acordo com o número mínimo de inflexões de percurso entre um ponto e outro

(Holanda, 2010). Além dessas, é possível verificar a compacidade dos tecidos, dividindo o número de linhas encontradas pela área correspondente.

Nos mapas axiais (Figuras 1, 2, 3 e 4), essas medidas (conectividade e integração) são representadas por uma graduação de cores em que as tendentes ao cinza-escuro representam maior integração, e as próximas ao cinza-claro, menor integração. No mapa de isovistas/visibilidade (Figuras 5 e 6), utiliza-se a variável *integração visual*, e a interpretação assemelha-se àquela do mapa axial: os espaços que compreendem campos de visão mais abrangentes são aqueles de cores mais escuras (que se aproximam do cinza-escuro).

ANÁLISES

Este tópico do trabalho tem por objetivo confrontar diferentes aspectos da forma-espço nos dois contextos: Olinda e Brasília. As áreas selecionadas dentro de cada sítio correspondem: em Olinda, a um trecho da área de tombamento — rua Prudente de Moraes, ladeira da Misericórdia, rua do Bonfim, ladeira da Sé e praça João Alfredo; e, em Brasília, algumas superquadras no Plano Piloto (PP) na Asa Sul (107/108/307/308). As análises realizadas transitam em diferentes escalas: ora consideram a cidade inteira, ora apenas o centro antigo urbano, ora a área selecionada.

COMPACIDADE

Os dois tecidos urbanos escolhidos para análise são distintos não apenas no que diz respeito ao padrão da malha, mas também ao número de eixos. A variação na escala resultou do propósito em investigar unidades espaciais que apresentassem unidade morfológica, o que, no caso de Brasília, implicava incorporar toda a superquadra.

A delimitação municipal de Olinda tem aproximadamente 40km²; já o PP de Brasília alcança cerca de 120km². Se considerado o perímetro de tombamento, a área de Olinda equivale a menos de 2% do PP de Brasília. Ao mesmo tempo, o número de linhas do PP (18 677) é quase 5 vezes maior do que aquele para o município de Olinda (3 944), e 67 vezes se comparado à área tombada da cidade pernambucana (281).

Contudo, a diferença entre os índices de compacidade de cada tecido é menor (Tabela 1). A compacidade do PP é 1,6 vez a do município de Olinda e 1,05 vez a da área tombada. Vale salientar que para o índice considera-se o número de eixos dividido pela área, desprezando sua extensão. Para refinar essa medida, tendo em vista as diferenças de escala, foi multiplicado o valor de compacidade pelo comprimento médio dos eixos de cada cidade. Dessa forma, verifica-se que a compacidade refinada é maior em Olinda (município e área tombada), uma vez que a questão de escala requer ponderação.

Os valores obtidos na compacidade refinada aproximam-se da percepção visual dos mapas das áreas de estudo, o que significa que a correspondência de Olinda apresenta maior densidade de eixos do que Brasília.

TABELA 1 – Análise de Compacidade, Integração, Conectividade Média, Sinergia e Inteligibilidade de Brasília e Olinda.

	BRASÍLIA (PLANO-PILOTO)	OLINDA (MUNICÍPIO)	OLINDA (ÁREA TOMBADA)	BRASÍLIA (SUPERQUADRA)	OLINDA (TRECHO DA ÁREA TOMBADA)
Comprimento médio das linhas	78,73	183,85	137,61	-	-
Compacidade (un/km ²)	156,69	98,26	148,68	-	-
Compacidade refinada (km/km ²)	12,36	17,98	20,46	-	-
Integração Rn Médio	0,51	0,61	0,86	0,43	1,27
Integração Rn Médio base 100	61,45	67,03	63,70	64,18	56,44
Integração R ₃ Médio	1,46	1,79	1,58	1,38	1,60
Integração Rn Médio*	0,67	0,74	1,30	0,67	2,25
Integração Rn Médio base 100*	80,72	81,32	96,30	100,00	100,00
Conectividade Média	2,56	3,50	3,13	2,44	3,16
Sinergia	0,38	0,21	0,58	0,44	0,90
Inteligibilidade	0,03	0,04	0,24	0,03	0,60

* Apenas das ruas com predomínio de comércio e serviços. Rn: Integração global; R₃: Integração local.

Fonte: Elaborado pelos autores.

INTEGRAÇÃO

A composição da malha do município de Olinda é variada (Figura 1). As regiões mais planas apresentam arruamentos tendentes a ortogonais e regulares, enquanto as áreas localizadas sobre terrenos mais íngremes apresentam tendência à irregularidade. A cidade é composta, ainda, por grandes vazios urbanos associados ao relevo acentuado, e por muitas vias com conexão em “T” (ainda que predominem conexões em “X”, fatores que em geral implicam baixa integração da malha viária).

Contudo, o valor médio de integração global (Rn) de Olinda (município e área tombada) é maior que o de Brasília (PP), (Tabela 1), o que demanda observar as características modernas do assentamento oriundas do traço de Lúcio Costa.

Brasília, embora planejada, apresenta uma proporção de vazios significativamente maior do que aquela encontrada em Olinda, por isso os valores mais baixos. Se, no contexto pernambucano, esses vazios resultam de características geomórficas, em Brasília, associam-se à amplidão de espaço do desenho urbano moderno, inspirado nos conceitos de cidade parque e cidade jardim, além do princípio de cinturões verdes a garantirem a qualidade de vida das estruturas urbanas. Medeiros (2006) afirma que as cidades de origem colonial parecem guardar uma melhor relação entre as estruturas globais e locais, especialmente se comparadas às soluções contemporâneas e às grandes cidades brasileiras.

Quando se investigam os valores de integração global em base 100, há maior equilíbrio na distribuição, ainda que o valor mais elevado esteja em Olinda (município). A medida para o trecho da área tombada é menor que a da superquadra, produto de uma maior diferenciação entre as medidas de integração dos eixos, de modo que a média distancia-se mais do polo máximo em Olinda do que em Brasília (Figuras 1 e 2).

No mapa axial de Brasília (Figura 2), é possível constatar os reflexos do sistema viário, que se assemelha a uma árvore, com trechos totalmente dependentes de uma única via de acesso, como acontece no caso das superquadras do PP. Além disso, a via mais integrada do sistema — a Estrada Parque Indústria e Abastecimento (EPIA) —, passa fora do PP, o que, em parte, explica a baixa permeabilidade do sistema como um todo. Há grandes áreas pouco articuladas.

Numa análise de integração local (Tabela 1) Hillier e Hanson (1984), os valores médios obtidos são maiores em Olinda (nas três escalas). Isso significa que a malha da cidade potencializa os percursos curtos, isto é, aqueles da escala local, o que tende a ser característica basilar para a vitalidade urbana no âmbito do bairro.

Analisando a integração nos trechos selecionados em cada cidade (Figuras 3 e 4), verifica-se que o eixo com maior integração, tanto em Brasília quanto em Olinda, é a via onde estão concentrados comércios e serviços. A Tabela 1 ilustra os valores de integração R_n obtidos para aquelas vias: comércio entre as superquadras 107/108/307/308, em Brasília; e a rua Prudente de Moraes, em Olinda.

Nas superquadras, a integração das vias diminui à medida que se ingressa em seu interior (Figura 4). As vias de maior integração nas áreas residenciais são aquelas entre as superquadras, onde estão dispostas as atividades de comércio e serviços locais.

Os macroelementos estruturadores (Eixo Monumental, Eixo Rodoviário) e as longas vias (W-3, L-2 etc.) vazam a cidade de norte a sul e de leste a oeste. No conjunto, a mobilidade e a apreensão global do plano são facilitadas. Entretanto, ambas são prejudicadas na escala menor, dado o intrincado desenho do sistema viário no interior dos setores — superquadras residenciais ou outros (Holanda, 2010, p.51).

Se, por um lado, a baixa permeabilidade viária no interior das superquadras é benéfica para os moradores no sentido de ter pouco fluxo de veículos e conferir amenidades, por outro lado, o sistema global da cidade é prejudicado, pois cria verdadeiros gargalos e alto fluxo de veículos em determinados trechos da cidade.

CONECTIVIDADE, INTELIGIBILIDADE E SINERGIA

O resultado da conectividade nas duas cidades é semelhante ao da integração, embora os valores em si sejam diferentes. A conectividade média é maior em Olinda, tanto na escala do município quanto na área tombada e no trecho selecionado dentro desta (Tabela 1).



FIGURA 1 – Mapa axial de Olinda (município) — Integração Rn.

Fonte: Elaborado pelos autores.



FIGURA 2 – Mapa axial de Brasília (Plano-Piloto) — Integração Rn.

Fonte: Valério Medeiros.



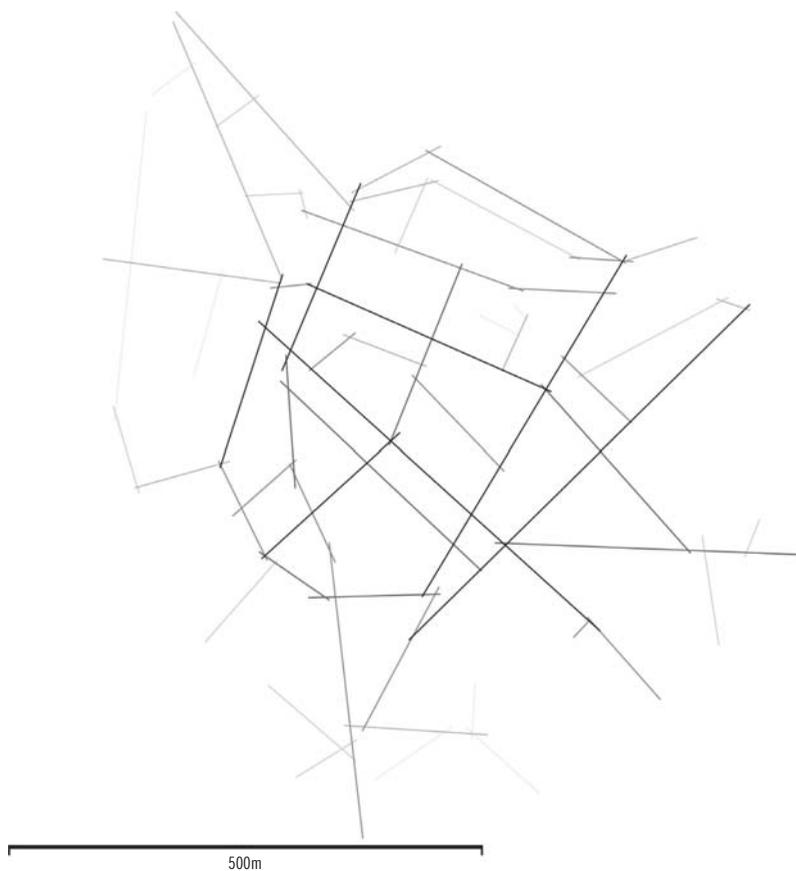


FIGURA 3 – Mapa axial trecho da área tombada de Olinda com entorno de 200m — Integração Rn.

Fonte: Elaborado pelos autores.

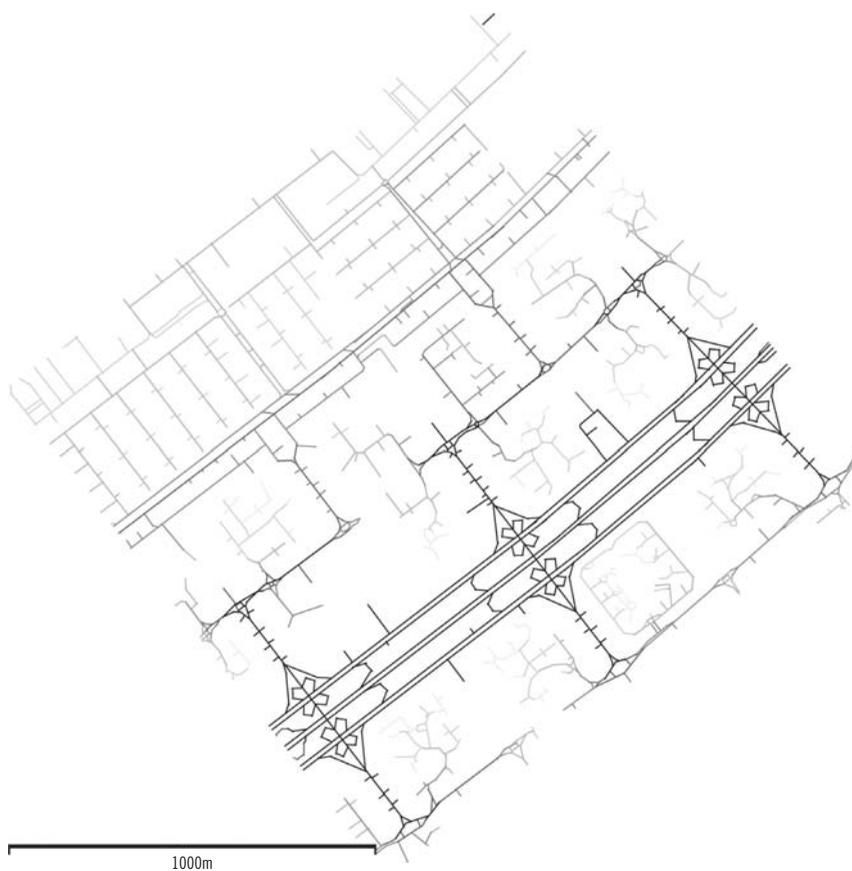


FIGURA 4 – Mapa axial das SQS (107/108/307/308) com entorno de 500m — Integração Rn.

Fonte: Elaborado pelos autores.

Esse resultado pode ser associado ao tipo da malha dos dois sítios: em Olinda, predomina a malha xadrez; em Brasília, o sistema em árvore.

Analisando a conectividade das ruas comerciais identificadas nos trechos selecionados das duas cidades, verificam-se alguns aspectos notáveis. A rua comercial das SQS (107/108/307/308) tem 37 conexões e está entre as 10 linhas mais conectadas do PP de Brasília (7º lugar). No recorte das superquadras, a rua comercial passa a ser a linha com maior número de conexões (1º lugar). Em Olinda, a rua Prudente de Moraes tem dez conexões e está entre as 150 mais conectadas do município. No perímetro da área tombada, a rua ocupa a quarta posição entre as linhas mais conectadas, e, no recorte dentro da área tombada, é a segunda via mais conectada.

Quando a conectividade é confrontada com os valores de integração, verifica-se o chamado grau de inteligibilidade do sistema. Conforme o aparato teórico e correspondentes experimentações, quando as vias mais integradas coincidem com aquelas mais conectadas, obtêm-se medidas mais elevadas, o que se interpreta como um fator de bom desempenho do espaço, pois a leitura de sua estrutura e hierarquia — legibilidade —, seria mais clara.

A investigação dos recortes demonstra claramente o quanto a cidade contemporânea (tanto Brasília, em seus recortes, quanto Olinda, interpretada no município como um todo) apresenta valores baixos. Entretanto, a área tombada para Olinda e o trecho afim apresentam um nítido melhor desempenho, o que se relaciona ao fato de as cidades tradicionais engendrarem uma melhor sincronia para a leitura dos espaços. O mesmo acontece com as chamadas medidas de sinergia, em que as médias mais elevadas estão exatamente nos mesmos dois contextos que apresentam inteligibilidade mais alta.

ISOVISTAS/VISIBILIDADE

Os mapas de isovistas/visibilidade dos trechos selecionados em Brasília e Olinda são significativamente diferentes (Figuras 5 e 6). A primeira cidade — Brasília —, possui medida de integração visual maior do que a segunda — Olinda —, o que se justifica pela predominância de vias estreitas e poucas áreas livres na área tombada de Olinda: o oposto do que ocorre na superquadra, com extensas áreas abertas e vias largas, o que maximiza os campos de visão e igualmente as áreas das isovistas.

Em Brasília, quando se considera o entorno da superquadra (500m), as áreas mais conectadas visualmente estão fora da quadra, ao longo do eixo rodoviário (Figura 5). Isso implica pouca visibilidade do interior das quadras para quem está transitando ao longo daquela via. O mesmo ocorre ao entrar na superquadra: a visibilidade é maior nas vias marginais, e pouco é vislumbrado do interior. O aspecto está adequado àquilo que está expresso na concepção urbanística da cidade, de modo que as quadras conformam-se à ambiência cotidiana do âmbito residencial, de alguma maneira protegida das vias de circulação expressas que as contornam.

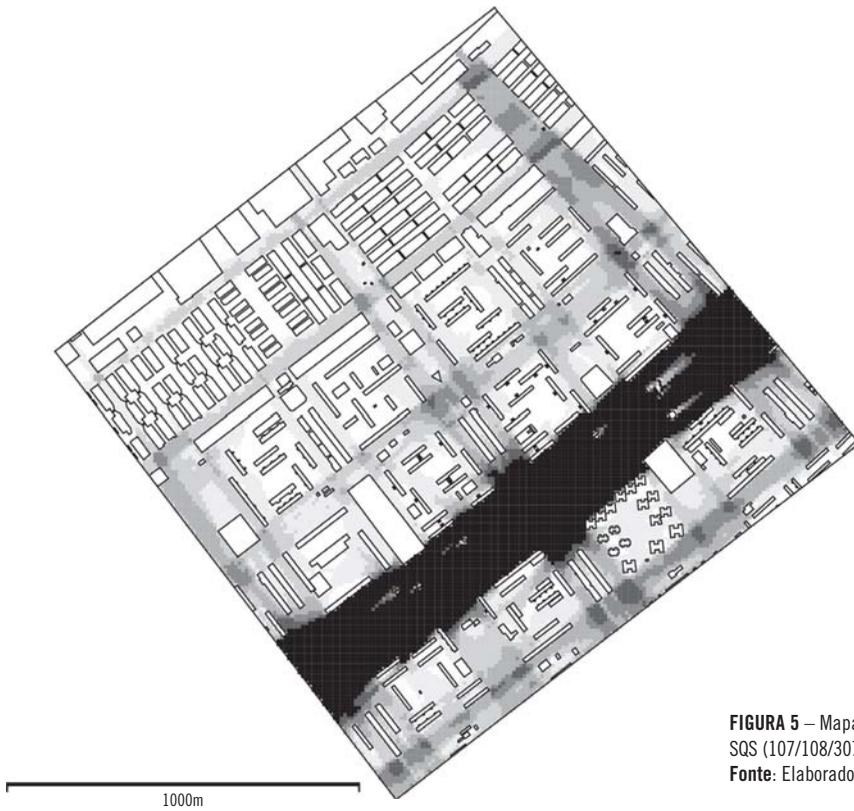


FIGURA 5 – Mapa de isovistas/visibilidade das SQS (107/108/307/308) com entorno de 500 metros.
Fonte: Elaborado pelos autores.

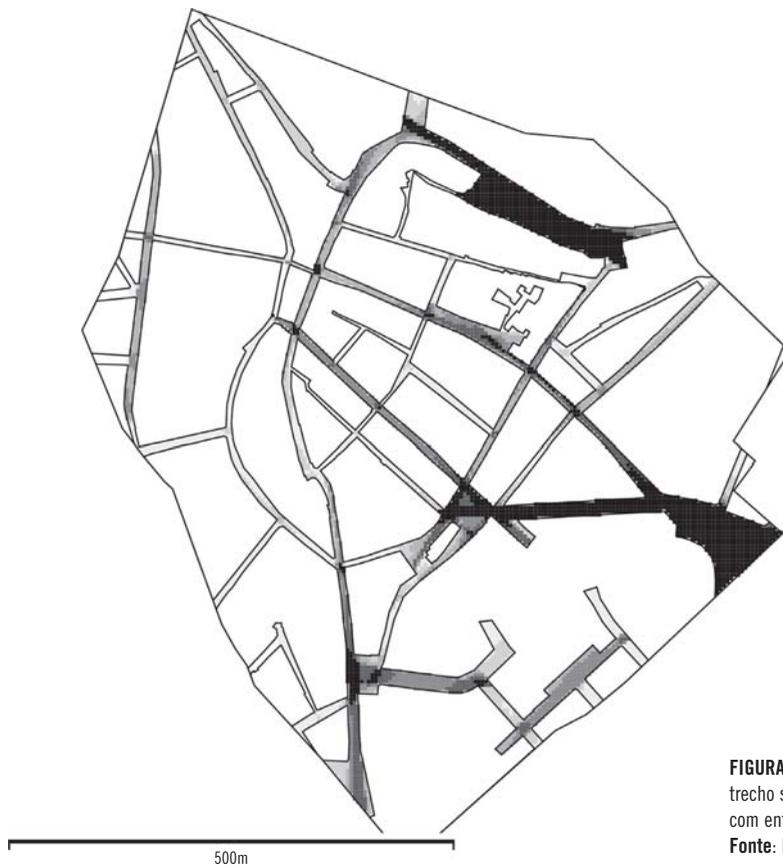


FIGURA 6 – Mapa de isovistas/visibilidade do trecho selecionado na área tombada de Olinda com entorno de 200 metros.
Fonte: Elaborado pelos autores.

No trecho selecionado em Olinda (200m), as áreas visualmente mais integradas são os largos e praças, enquanto as vias são as áreas menos integradas visualmente (Figura 6). Isso ocorre em função da sua largura e das suas formas curvas ou angulosas. Além disso, reforçam o desempenho topoceptivo (Kohlsdorf, 1996), uma vez que as áreas de maior integração visual coincidem com os largos e as praças que antecedem os edifícios proeminentes da cidade, como igrejas, palácios e instituições. Observando o trecho selecionado sem considerar o entorno, nota-se que as áreas mais integradas estão situadas ao longo da rua Prudente de Moraes, principalmente junto à praça João Alfredo, e na rua do Bonfim, onde também se concentram atividades como comércio e serviço.

Percebe-se, nos dois contextos, que as edificações religiosas estão dispostas nas áreas de maior visibilidade do perímetro selecionado. No caso de Brasília, o edifício religioso ganhou destaque através da localização, no principal eixo de acesso à superquadra. Já em Olinda, as igrejas ganham destaque pelos espaços abertos que são associados às edificações.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

A investigação dos desenhos de malha viária ao longo da história urbana do Brasil revela traçados urbanos de diferentes composições, variando conforme os polos geométricos de regularidade e irregularidade. Embora globalmente perceba-se um padrão espacial semelhante, localmente, as cidades brasileiras guardam características peculiares, associadas às matrizes urbanas às quais se filiam. É simultaneamente o caso de Olinda e de Brasília: tombadas pelo Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (IPHAN), ambas possuem não apenas edifícios artísticos e historicamente relevantes, mas apresentam configurações espaciais que são ícones de uma época e de um modo de fazer cidade.

Longe de adotar ideias pré-concebidas sobre essas duas cidades, o presente ensaio pretendeu analisar a forma-espço de cada uma delas, tentando compreender as mensagens intrínsecas a cada configuração, o que revela a articulação entre a forma construída e os modos de vida a ela associados. A arquitetura aqui foi interpretada como variável dependente e independente, ou seja, como artefato que interfere no meio ambiente e na sociedade a partir do momento em que produz efeitos algumas vezes não previstos. Essa perspectiva, com estudos crescentes na academia, tem comprovado a relação espaço e sociedade, e, mais do que isso, suscitado questionamentos sobre as diversas maneiras de fazer e transformar as cidades: que configurações favorecem determinados comportamentos? Que bons ou maus exemplos de arquitetura foram perdurados?

No Brasil, à medida que a ocupação do território foi interiorizada, os padrões de ocupação também foram se transformando e seguindo tradicionalmente as tendências “modernas” europeias ou norte-americanas. Os primeiros assentamentos, moldados à maneira portuguesa, possuíam características oriundas de um saber urbano referido como mediterrâneo. Progressivamente, essa forma de fazer cidade foi substituída, uma vez que

não mais era compatível com as transformações pelas quais a sociedade estava passando, incluindo cenários de estabilidade política e crescimento populacional. Por outro lado, a falta de sincronia entre as políticas de planejamento urbano e a materialização dos espaços legou às cidades contemporâneas alguns conflitos severos entre a forma-espaço e os modos de vida, afetando a apropriação dos espaços públicos pelas pessoas.

Para desenvolvimento da análise, foram selecionados dois padrões urbanos distintos: um menos e outro mais regular, representados por Olinda e Brasília respectivamente. O primeiro, de origem colonial, contempla uma ilustração das cidades forjadas à maneira portuguesa, adaptadas às linhas do terreno; e o segundo, atual capital federal, ícone do desenho moderno funcionalista. Como se dá a apropriação do espaço, do ponto de vista configuracional, nos dois contextos? Que relações existem entre as atividades e os espaços que as abrigam?

Para responder às perguntas, a análise foi estruturada a partir da investigação das de variáveis vinculadas à sintaxe espacial (compacidade, integração, conectividade, inteligibilidade, sinergia e isovistas/visibilidade). A investigação auxiliou na compreensão de algumas potencialidades exploradas ou perdidas. As vias mais integradas nos dois sistemas (trechos residenciais em Olinda e Brasília) foram corretamente apropriadas por usos que dependem do movimento de pessoas — comércio e serviços. Em compensação, há uma robusta diferença na definição dos fluxos de pedestres e veículos. Enquanto, em Olinda o fluxo de pedestres coincide com o de veículos, uma vez que só há um caminho para ambos, em Brasília, há uma separação clara e intencional desses fluxos.

A apreensão visual propiciada nos dois espaços é bem diferente. Em Olinda, a visibilidade nos espaços públicos é mais restrita em função das ruas estreitas. Entretanto, outros aspectos favorecem a apreensão: a predominância de gabaritos baixos e o destaque apenas dos edifícios emblemáticos; a topografia acidentada que permite a visão panorâmica a partir dos pontos sobranceiros; e a implantação de edifícios proeminente em áreas altas.

Na superquadra, em Brasília, existe um contraste muito expressivo entre áreas de grande visibilidade e outras menos visíveis. As áreas concebidas para a convivência no interior da SQ (parques, quadras poliesportivas etc.) estão situadas em regiões de menor visibilidade, o que tende a causar esvaziamento. Além disso, muitos desses espaços estão voltados para fachadas cegas, o que favorece, ainda mais, a pouca utilização. Em Olinda, embora existam áreas menos visíveis, há um grande número de janelas e portas abrindo-se para o mesmo espaço — vias, praças, o que propicia maior sensação de segurança para os passantes.

Finalmente, não cabe aqui eleger uma ou outra configuração como modelo de urbanização: ambas guardam lições importantes a depender do desempenho que se pretende alcançar. O intuito deste ensaio, antes de tudo, foi elucidar como as organizações espaciais guardam relação com a apropriação feita pelas pessoas. O estudo fortalece pesquisas recorrentes da forma-espaço, mas também contribui com o exercício de novas questões.

Percebe-se, do conjunto de dados investigados a despeito de seu foco exploratório, como aspectos referentes à forma e ao espaço das cidades interferem diretamente nas estratégias de apropriação dos espaços públicos por parte dos indivíduos. Acredita-se que um melhor aproveitamento das propriedades configuracionais, tanto para a concentração quanto para a dispersão de indivíduos, poderia gerar uma melhor sincronia entre os usos e os movimentos nos assentamentos urbanos brasileiros.

REFERÊNCIAS

- HILLIER, B.; HANSON, J. *The social logic of space*. Cambridge: CUP, 1984.
- HILLIER, B. *Space is the machine*. Cambridge: CUP, 1996.
- HOLANDA, F. *O espaço de exceção*. Brasília: UnB, 2002.
- HOLANDA, F. (Org.). *Arquitetura & urbanidade*. São Paulo: ProEditores, 2003.
- HOLANDA, F. *Brasília: cidade moderna cidade eterna*. Brasília: UnB, 2010.
- KOHLSDORF, M. *A apreensão da forma da cidade*. Brasília: UnB, 1996.
- MEDEIROS, V. *Urbis Brasiliae, ou sobre cidades do Brasil*. 2006. Dissertação (Mestrado) — Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de Brasília, Brasília, 2006.

RESUMO

A pesquisa explora a abordagem configuracional, baseando-se nas estratégias de leitura e de representação do espaço associadas à teoria da lógica social do espaço (sintaxe espacial). A investigação confronta padrões espaciais de duas cidades que demarcam etapas diferentes da concepção urbana impressa no Brasil: Olinda e Brasília. A primeira, de origem colonial, representa as cidades forjadas à maneira portuguesa, adaptadas às características geomórficas do sítio de implantação; e a segunda, capital federal, ícone do desenho moderno funcionalista. Por meio da interpretação de algumas variáveis — compacidade, integração, conectividade, inteligibilidade, sinergia e isovistas/visibilidade, pretende-se responder a duas questões de pesquisa: como se dá a apropriação do espaço, do ponto de vista configuracional, nos dois contextos e que relações existem entre as atividades e os espaços que as abrigam?

PALAVRAS-CHAVE: Brasília. Configuração espacial. Forma-espaço. Olinda. Padrões espaciais.

THE REGULARITY OF URBAN PATTERNS: SPATIAL SYNTAX AS A STRATEGY FOR READING OF OLINDA AND BRASÍLIA, BRAZIL

ABSTRACT

This research investigates the configurational approach based on the theory of social logic of Space (Space Syntax), exploring the performance of public spaces in two Brazilian scenarios — Olinda and Brasília —, which highlights the urban knowledge developed in the country. The former, of from colonial origin, represents the settlements associated with Portuguese savoir faire (urban grid adapted to the natural features); and the latter, the Federal Capital, is an icon of the functionalist modern design. By means of the selected variables — compactness, integration, connectivity, intelligibility, synergy and isovists —, the aim is to answer two research questions: how does space appropriation occur in the two contexts and which relationships are identified between the activities and the spaces that shelter them?

KEYWORDS: Brasília. Spatial configuration. Form-space. Olinda. Spatial patterns.