



**EIXO TEMÁTICO:**

- |   |   |  |
|---|---|--|
| <input type="checkbox"/> Ambiente e Sustentabilidade      | <input type="checkbox"/> Crítica, Documentação e Reflexão | <input checked="" type="checkbox"/> Espaço Público e Cidadania |
| <input type="checkbox"/> Habitação e Direito à Cidade     | <input type="checkbox"/> Infraestrutura e Mobilidade      | <input type="checkbox"/> Novos processos e novas tecnologias   |
| <input type="checkbox"/> Patrimônio, Cultura e Identidade |   |  |

## **A construção coletiva da rua no alvorecer da história urbana**

*The street collective construction in the early days of urban history*

*La construcción colectiva de la calle en el amanecer de la historia urbana*

GONDIM, Mônica Fiuza (1);

MEDEIROS, Valério Augusto Soares de (2)

(1) Professora Doutora, Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de Brasília, Programa de Pesquisa e Pós-Graduação PPG-FAU-UNB, Brasília, DF, Brasil; email: monica.gondim@gmail.com

(2) Professor Doutor, Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de Brasília, Programa de Pesquisa e Pós-Graduação PPG-FAU-UNB, Brasília, DF, Brasil; email: medeiros.valerio@uol.com.br



## **A construção coletiva da rua no alvorecer da história urbana**

*The street collective construction in the early days of urban history*

*La construcción colectiva de la calle en el amanecer de la historia urbana*

### **RESUMO**

A partir de uma releitura das transformações morfológicas dos primeiros assentamentos urbanos no Neolítico, este artigo explora o processo de nascimento da rua reta como uma construção coletiva no alvorecer da história urbana. Assume-se que o primeiro veículo tenha sido um coadjuvante no rompimento da solidariedade dos clãs nas primeiras comunidades, conduzindo a uma nova organização social que é refletida num novo desenho urbano.

**PALAVRAS-CHAVE:** Neolítico, sistema viário, planejamento urbano

### **ABSTRACT**

*From a reinterpretation of morphological transformations of the early settlements in the Neolithic, this paper explores the birth of the straight street as a collective construction at the dawn of urban history. It is assumed that the first vehicle has had a support role in breaking the solidarity of clans in first communities, leading to a new social organization that is reflected in a new urban design.*

**KEY-WORDS:** Neolithic, road system, urban planning

### **RESUMEN**

*A partir de una reinterpretación de las transformaciones morfológicas de los primeros asentamientos urbanos en el Neolítico, este artículo explora el proceso de nacimiento de la calle recta como una construcción colectiva, en los albores de la historia urbana. Se supone que el primero vehículo era un complemento para romper la solidaridad de los clanes en estas primeras comunidades, dando lugar a una nueva organización social que se refleja en un nuevo diseño urbano.*

**PALABRAS-CLAVE:** Neolítico, sistema vial, urbanismo



## 1 INTRODUÇÃO

De acordo com Milton Santos (2008), o homem primitivo já sentia a necessidade de ordem, o que se materializava na organização das aldeias cujos espaços se dividiam segundo as atividades de repouso e movimento. Para o repouso, associavam-se a moradia, o abate de animais, os rituais, o enterro, entre outros; os espaços remanescentes se destinavam à circulação.

As comunidades também desejavam ambientes mais favoráveis à vida, para isso, procuravam desenvolver técnicas para o aumento da produção alimentar e que facilitassem o transporte. Estas conquistas possibilitaram a transformação dos assentamentos. À medida que uma comunidade aumentava e alargava seu território de ocupação, intensificava-se a complexidade das tarefas para a sua sobrevivência requerendo o desenvolvimento de novas técnicas e subdivisões do trabalho que assumiam diferentes locais de pouso. O fato intensificava a diversificação e o aumento dos fluxos entre eles, definindo e consolidando caminhos que, posteriormente, estruturaram diacronicamente a aldeia, o povoado e a cidade.

Neste processo em que cada atividade definia as características de seu próprio espaço e contribuía para a transformação de uma rede de trajetos, a forma do assentamento se submetia às várias ordens, segundo às atividades que se interpenetravam e geravam conflitos. A ocupação refletia a demanda pela criação de uma ordem mais abrangente ou global, de um planejamento voltado ao coletivo da comunidade para compatibilizar interesses e proteger o bem comum, na medida do possível. Um dos primeiros indícios deste planejamento está na construção da infraestrutura para o armazenamento e transporte do excedente alimentar: os celeiros, o veículo e a rua.

A partir de tais pressupostos, o artigo explora as variações morfológicas da rede de caminhos nos assentamentos proto-urbanos que emergiram durante a “Revolução Neolítica”. O período é caracterizado pela sedentarização humana, vinculada à domesticação de animais e ao estabelecimento da agricultura. A datação do Neolítico diverge de acordo com a evolução dos tipos de ferramentas utilizados em cada país, embora se aceite um intervalo temporal entre 10000 a.C. e 6000 a.C. para o seu período acerâmico, com transição para a fase dos metais entre 6000 a.C. e 4.500 a.C.

O objetivo é investigar o papel da rua enquanto construção coletiva e emblema das organizações sociais. Para tanto, o texto interpreta a evolução do sistema de circulação dos assentamentos proto-urbanos iniciando (1) pelas comunidades sem sistema viário, como em Chatal Huyuk; (2) depois pelo nascimento da rua, tendo como exemplo Asikli; e (3) pela emergência da rua reta, conforme os sítios arqueológicos de Brak e Leilan, dispostos na Mesopotâmia do Norte.

## 2 COMUNIDADE SEM RUAS: CHATAL HUYUK

Entre 10000 a.C. e 6000 a.C. teve início uma das fases mais prolíficas dos primórdios da história urbana: houve um expressivo crescimento populacional e o surgimento de inúmeros assentamentos. Este é um período proto-urbano que apresenta praticamente duas etapas, uma inicial, com casas ovais; e outra posterior, de casas quadrangulares, com transição por volta do 7º milênio a.C. Os indícios arqueológicos apontam que também é o momento em que os homens começaram a usar o trenó para o transporte de cargas. Este veículo – que pode ser considerado o primeiro confeccionado para carregamentos, depois do rolamento de troncos –

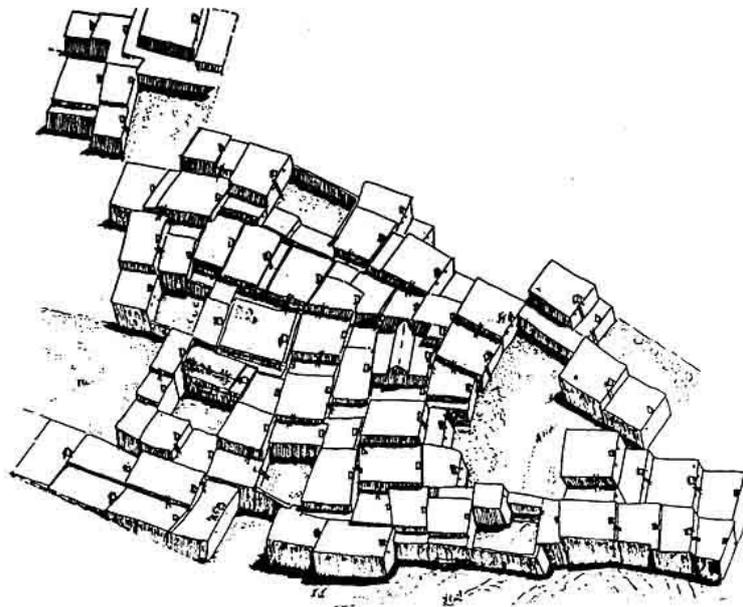
era feito de cascas de árvore ou mantas de couro presas por galhos, cipós ou tiras de pele animal que, então, eram puxadas pela força humana (PIGGOTT, 1992, p. 16), pois a domesticação dos animais para tração só acontece 3.000 anos depois.

As casas ovais foram encontradas em diferentes partes do mundo do período Neolítico, como em Beidha, na Jordânia; em Khirokitia, no Chipre; e em Tell Aswad e Tell Abu Hureyra, na Síria. Neste tipo de configuração, a circulação acontece no nível do chão, em todos os espaços vazios entre construções. Não há trajetórias definidas pela pavimentação ou pela organização das edificações. As alternativas das rotas podem ser inúmeras e realizadas segundo a escolha de cada indivíduo.

Tais comunidades, tradicionalmente, experimentavam fases de ocupação e abandono, com duração de séculos ou milênios. Mesmo durante o período acerâmico, várias destas sociedades proto-urbanas apresentaram transformações no desenho de reassentamento com a construção de casas retangulares. Este é o caso de Jericó cujo sítio foi reocupado por volta de 7500 a.C., e de Tell Aswad, em cerca de 6900 a.C. (MOORE, 1978, p. 87-99; p. 190-192; GATES, 2011).

Entre os grandes povoados da segunda fase do período do Neolítico estão Chatal Huyuk (Figura 1) e Asikli, ambos na Anatólia, atual Turquia. Estes assentamentos eram formados por conjuntos de casas retangulares conjugadas, de modo que a circulação e os acessos ao interior das construções eram realizados pelo topo dos edifícios. Estas comunidades fornecem indícios de cooperação e ordem, pela construção do aglomerado compacto das moradias com paredes comuns, e pela divisão padronizada das habitações.

Figura 1: Chatal Huyuk: comunidade sem ruas (7000 a.C.)



Fonte: <http://www.titalus.com/art/Hum111/Mesopotamia/Meso.htm>

Autores como Marciniak (2008, p. 167) acreditam que, até meados do 7º milênio a.C., Chatal-Huyuk e Asikli se dividiam em grandes grupos de produção de bens coletivos, inclusive a moradia, e que a unidade familiar apenas surgiu com a agricultura, quando cada proprietário passou a plantar, estocar e consumir a sua produção dando origem à propriedade privada. É

possível, entretanto, que a invenção de um meio de transporte também tenha contribuído para esta transformação social e edilícia, pois libertava o indivíduo da necessidade de solidariedade no deslocamento de cargas pesadas (GONDIM, 2014, p.139).

Os vestígios arqueológicos de Chatal Huyuk, classificados entre 7400-6000 a.C., apontam que a comunidade teve uma ocupação continuada por 1400 anos, com casas que foram demolidas e reconstruídas ao longo de mais de 13 fases de construção (FARID, 2011; ÇATALHÖYÜK, 2008, p. 15). Sua população era composta por cerca de 8.000 habitantes, não apresentando divisão de trabalho, produção agrícola ou domesticação de animais. A densa ocupação do sítio era cercada por extensas áreas de refugio, com dejetos humanos e de animais, cujos impactos negativos eram minimizados com camadas de cinza e cal.

A cidade era pontilhada por santuários, mas as escavações não encontraram templos, nem edifícios públicos, embora as campanhas mais recentes comecem a encontrar edifícios maiores sem que apresentem indícios suficientes da existência de uma hierarquia social (ÇATALHÖYÜK, 2006, p. 3). A configuração uniforme do povoado, sem diferenciação edilícia, praticamente não distingue origem e destino. Porém, o encontro recente de grandes equipamentos, com a possibilidade de terem servido como depósitos coletivos de grãos, leva à suposição de que tenham sido destinos destacados no assentamento, assumindo o papel de polos geradores de viagens, se for considerado que, durante as entressafras, eram concorridos pontos de distribuição de ração da população.

O assentamento de 12ha, sem ruas, era formado por conjuntos com cerca de 30 a 40 moradias quadrangulares aglomeradas (DURING e MARCINIAC, 2005, p. 170). Os edifícios apresentavam tetos planos, em continuidade, que formavam um piso único, embora com desníveis, constituindo uma área pública elevada e de circulação. O acesso às casas acontecia por um alçapão na cobertura, alcançado por uma escada móvel, pois não havia portas no nível do chão. As tampas destes alçapões sinalizavam as entradas das moradias em suas fachadas de chão. Entre um conjunto aglomerado de casas e outro existiam alguns pátios e becos que serviam para o descarte de lixo e, possivelmente, tinham alguma representatividade: em algumas destas passagens foram encontradas pinturas geométricas nas paredes (ÇATALHÖYÜK, 2008, p. 3), o que fornece indícios de uma intenção religiosa ou estética.

As unidades residenciais seguiam um padrão similar de organização e eram decoradas com pinturas, relevos e esculturas. No canto sul da sala era construído o fogão sobre o qual ficava a abertura no teto de acesso (MARCINIAC, 2008, p. 96). Os demais compartimentos pareciam servir como dormitório, atividades artesanais e estocagem. Durante as sucessivas reconstruções, as mesmas características arquitetônicas eram mantidas com pouquíssimas alterações. Apenas alguns prédios pareciam merecer maior importância, na medida em que foram reconstruídos exatamente no mesmo local ao longo dos séculos, guardando sob o piso um maior número de ossadas do que as demais moradas: os achados arqueológicos apontam que os indivíduos eram enterrados em suas próprias casas.

Embora as construções não apresentassem uma produção padronizada de tijolos de barro, para Marciniak (2008), o fato de terem um padrão de moradia que se repetia ao longo dos séculos, sem alteração, leva à suposição de que não tenham sido de fato propriedade de uma família, mas de um clã que distribuía espaços segundo as necessidades. Para a pesquisadora, a família não era uma unidade autônoma, pois estava integrada a um grupo de vizinhança ou confraria, que compartilhava uma série de facilidades e recursos. As evidências são de que cada unidade residencial servia como espaço de moradia e de produção econômica, mas integrada à

organização comunitária. É provável que o abate e o consumo de grandes animais, aliados às dificuldades de transporte de objetos pesados, colaborassem para este tipo de solidariedade (GONDIM, 2014, p.138).

Depois de 1400 anos de ocupação, a totalidade do lugar parece ter sofrido uma grande mudança. Vários edifícios foram queimados e aterrados. O novo assentamento tornou-se mais disperso com o aparecimento de áreas públicas abertas, com fornos de uso coletivo e muitos novos poços – considerados mobiliários utilitários de uso coletivo da população - que, depois de escavados para obtenção de argila, eram utilizados como depósitos de lixo (ÇATALHÖYÜK, 2009, p. 1-3, 15-17).

No período final de Chatal Huyuk, entre 6600 e 6000 a.C., a continuidade das edificações foi abandonada e portas foram abertas para dar acesso ao exterior, no nível do chão, possibilitando o surgimento dos pátios e das vias (MARCINIAK, 2008, p. 96). O evento permitiu, provavelmente, o acesso dos primeiros trenós de tração humana até as proximidades das entradas dos recintos.

### **3 O NASCIMENTO DA RUA: ASIKLI**

Asikli, também na Anatólia, ocupava uma área de 4ha com 2.000 habitantes (ESIN e HARMANKAYA, 1999, p. 118). Os registros mais antigos de sua ocupação são do 9º milênio a.C., quando suas construções ainda eram ovais e dispersas. Na transição do 9º para o 8º milênio a.C., o local passou a ser ocupada por edificações quadrangulares aglomeradas. A aldeia, entretanto, foi abandonada entre 7400 e 7000 a.C. (OZBASARAN, 2011, p. 27-37).

Seu sítio arqueológico, de 8200 a.C. a 7400 a.C. (DURING, 2006, p. 171) aponta que o povoado ainda vivia da caça e da coleta (ESIN e HARMANKAYA, 1999, p. 127) e que sua ocupação começou pelas margens do rio Melendiz. Posteriormente, Asikli se estendeu para as áreas mais elevadas mantendo, todavia, a mesma arquitetura residencial, formada por conjuntos de casas quadradas ou trapezoidais, separadas umas das outras por estreitos espaços de 0,50m a 1,00m (ESIN e HARMANKAYA, 1999, p. 125). À semelhança de Chatal Huyuk, a circulação era feita sobre o teto das edificações. Mas a comunidade, segundo os pesquisadores Esin e Harmankaya (1999, p.123), apresentava duas diferenças significativas: um complexo de edificações de maior porte, que sobressaía na paisagem de casas amontoadas, e uma rua de 4m de largura revestida com cascalho (Figura 2), que atravessava o assentamento e dava acesso ao complexo.

O fato de as maiores edificações terem acesso no nível do solo por via pavimentada, em contraste com as demais que permaneceram de terra, leva à suposição de que já fizessem uso de algum tipo de trenó, pois o revestimento do piso é um recurso utilizado para reduzir o atrito do arrasto da carga pelo chão (GONDIM, 2014). A avenida e a configuração de casas aglomeradas permaneceram com o mesmo arranjo por dez camadas de ocupação sucessivas, mas com a avenida sendo prolongada a cada época, bifurcando-se em duas vias estreitas. A arquitetura e a mobília das edificações do complexo eram em tudo diferentes das construções residenciais. Além de maiores, apresentavam estruturas de pedras e cantos arredondados, possivelmente para facilitar a circulação.

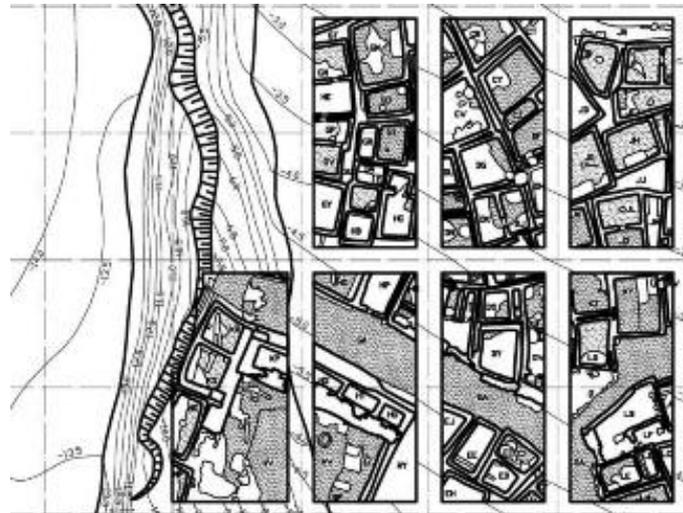
No complexo, uma das edificações parece ter sido um templo, e um acesso entre dois edifícios aparenta ter tido um pórtico marcando a vista para o rio Melendiz. Para Esin e Harmankaya (1999, p.125), o pórtico pode ser um indício de que ali vivia uma classe privilegiada. Na continuidade da avenida pavimentada havia uma área protegida por um muro de pedra. Por

causa desta organização, embora ainda incipiente, os arqueólogos (1999, p.125) acreditam que Asikli apresenta indícios de planejamento e organização social. De fato, a linearidade da avenida, sua maior largura e pavimentação, permitindo o alcance a equipamentos de maior porte, a configuram como uma via de maior hierarquia que estruturou o desenvolvimento da ocupação do assentamento por séculos.

A avenida pavimentada de Asikli (Figura 2) é uma das mais antigas que se tem registro. Também em Asikli, a comunidade era formada por conjuntos independentes de aproximadamente 30 unidades residenciais, separadas por vielas. Marciniak (2008), no entanto, destaca que, diferentemente de Chatal Huyuk, não é possível delimitar uma unidade residencial no aglomerado de compartimentos que apresentam uma área média de apenas 6,5m<sup>2</sup>, com menos de 30% das unidades contendolareiras ou fogões, e sem que seja discernível um conjunto de aposentos que se beneficiasse deste equipamento. Para Marciniak (2008), a dificuldade de se identificar os limites de uma unidade residencial é um dos indicadores que leva à suposição de que tenham havido outras formas de associação social, como confrarias, ligando os membros de diferentes famílias para a realização de tarefas comuns de trabalho.

O exemplo de Asikli mostra a convivência simultânea entre dois tipos morfológicos (casas ovais e retangulares), apresentando o que pode ser interpretado como uma transição para uma nova etapa, da construção conjunta das edificações para a configuração do espaço de circulação como um resultado de uma deliberação coletiva ou imposta. Se Asikli não apresentava diferenciação social, seu exemplo de avenida parece nascer com a diferenciação entre o comum e o importante, entre o individual e o coletivo, entre a moradia e o depósito das colheitas (GONDIM, 2014, p.137).

Figura 2: Via reta em Asikli (8º milênio a.C.)



Fonte: ÖZBASARAN, 2011, p.29

#### 4 A RUA RETA

Nas comunidades de casas ovais e nas quadrangulares de Chatal Huyuk não há ruas. De fato, ali inexistia a definição de um alinhamento como expressão da tensão entre o espaço de movimento e de permanência. Estes primeiros povoados também parecem mostrar que,

enquanto não existem tipos edilícios, representando divisão do trabalho e diferenciação social, os caminhos são indefinidos, pois não há uma distinção entre origem e destino, a não ser com relação às referências espaciais como o espaço interior ou exterior da aldeia.

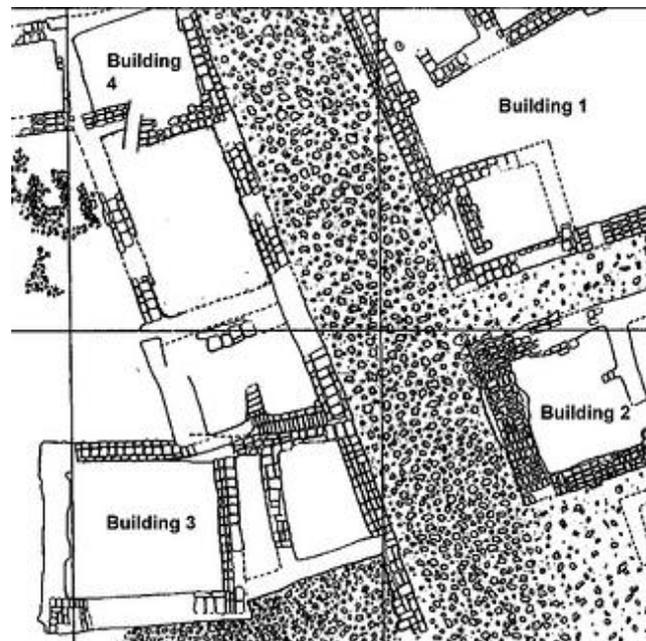
A importância do edifício de interesse coletivo de Asikli, com sua atratividade, direcionava a caminhada da comunidade para um destino comum que, assim, definia as rotas e as desenhava no chão. Se uma edificação proeminente se impõe como prioridade e requer, na maior parte das vezes, visibilidade, tenderá a gerar vias retas para seus acessos principais, até porque a prioridade e a eficiência de um percurso são medidas pelo menor tempo e espaço a serem vencidos num deslocamento. A rua reta emergente canaliza a contemplação para seu objeto de destino, um equipamento coletivo ou de poder sobre o coletivo. Tenderá também a ser mais larga, para dar vazão à passagem de um número maior de pessoas durante a distribuição das rações ou em cortejos. Entretanto, não é possível afirmar que foi unicamente a necessidade de facilidade de acesso, e de destaque dos edifícios públicos, que tendeu a gerar vias retas e largas, possivelmente, poderão ter surgido juntamente com a utilização dos trenós com suas demandas de passagem (GONDIM, 2014, p.138).

A rua reta que se sobressai na rede viária é boa para a circulação, mais fluida e mais rápida do que as demais vielas estreitas e tortas. Porém, não se tem como precisar que, ao adotar um alinhamento retilíneo, tenha sido construída com uma intenção estética ou que, ao contrário, o resultado plástico fosse um produto não premeditado de um desenho realizado para facilitar a circulação. A existência de um pórtico, além de servir para a sinalização, pode ser um indicativo de uma intervenção para o embelezamento, pois a necessidade da estética nos espaços não pode ser descartada tendo em vista o exemplo dos desenhos nas paredes dos poucos becos de Chatal Huyuk (ÇATALHÖYÜK, 2010, p. 5, 37).

Com o uso dos veículos – inicialmente o trenó, no 7º milênio a.C., e depois com os de rodas, no 4º milênio a.C. – a rede viária dos antigos povoados passa a ter algumas vias mais largas e sem obstáculos, batentes ou degraus, denunciando a existência de um acordo coletivo na organização da circulação que, assim, estabelece uma hierarquia viária, um indício de planejamento (GONDIM, 2014). A constatação encontra-se em diferentes comunidades ao longo do tempo, inclusive naquelas consideradas das mais antigas cidades até agora encontradas, como Brak, situada na Bacia do Alto Khabur, na Mesopotâmia do Norte, que já apresentava características de cidade no 5º milênio a.C., com artesanato especializado, bens de prestígio, procedimentos administrativos e alto padrão de consumo (UR, 2007, p. 596). Brak tinha, em sua acrópole, construções monumentais que, provavelmente, serviam como depósitos, locais de festejos e de atividades industriais. O acesso era feito por uma via mais larga e pavimentada que, em contraste com as demais vias estreitas e tortas das áreas residenciais, servia para a passagem mais rápida de um maior número de pessoas e de carga.

O mesmo também é encontrado em Leilan, centro de uma rede de produção agrícola, na planície do Khabur. Entre 2600 e 2400 a.C. (RISTVET, 2005, p. 94, 97), em sua acrópole elevada e murada, ficavam grandes e variados depósitos com acesso por uma via reta pavimentada (Figura 3) que parece fazer parte de uma trama de vias radiais. Estas vias principais eram, geralmente, prolongamentos dos caminhos externos que penetravam o portão das muralhas e se dirigiam aos depósitos que, mais tarde, deram lugar aos templos e aos palácios.

Figura 3: Via reta em Leilan (2000 a.C.)



Fonte: [http://leilan.yale.edu/about/dig\\_sites/lower\\_town\\_south/](http://leilan.yale.edu/about/dig_sites/lower_town_south/)

## 5 CONCLUSÃO

O artigo procurou explorar a construção coletiva da rua no alvorecer da história, tendo como exemplo um grupo de assentamentos emblemáticos durante a emergência urbana na Revolução Neolítica. A partir da investigação dos contextos de Chatal Huyuk, Asikli, Brak e Leilan, foi possível identificar aspectos morfológicos da rua que lançam luz a respeito de seu papel como elemento de organização social. As etapas de inexistência, surgimento e organização da rua revelam importantes nuances do comportamento das sociedades proto-urbanas, como o progressivo disciplinamento da circulação. No início, nas comunidades sem ruas, há certa liberdade de movimento com cada indivíduo modelando o seu próprio caminho. O surgimento da rua significou uma redução das alternativas de rotas ao oferecer apenas uma direção e dois sentidos, enquanto a via reta induziu a aceleração (GONDIM, 2014, p.137).

A retrospectiva também mostra o veículo como indutor das transformações sociais e morfológicas dos assentamentos humanos. O trenó de tração humana foi, possivelmente, o primeiro veículo a penetrar num povoado, e deve ter condicionado o desenho das vias principais fazendo desaparecer degraus, batentes e escadas, preparando o caminho para a entrada das rodas e, na medida em que passou a ser mais utilizado em algumas comunidades, pode ter levado à pavimentação das vias em direção aos depósitos e silos, reduzindo o atrito de suas passagens. Portanto, desde o início, os veículos exigiram mais do sistema viário do que até então fizera o pedestre (GONDIM, 2014, p.321).

Com o uso dos animais para o deslocamento, o homem transfere o seu esforço e a sua velocidade para serem executados pelo boi ou jumento, facilitando mais ainda sua mobilidade. Isto pode ser interpretado como um maior domínio sobre o espaço e o tempo, e menor necessidade de ser membro de um grupo. Pode-se dizer que o transporte deu mais liberdade para o indivíduo, inclusive da dependência de localização no território (GONDIM, 2014).



Burros e carroças eram elementos importantes da economia agrícola e pastoril para o transporte de grãos; e de alimentos e suprimentos que libertavam os pastores de uma dependência do apoio logístico dos rios locais (MOORE, 2001, p. 345 apud RISTVET, 2005, p. 104).

O trenó pode ter sido um coadjuvante importante em duas revoluções, apontadas por Gordon Childe (SMITH, 2009). A Revolução Neolítica, correspondente ao período da transição da caça e da colheita para a agricultura, e a Revolução Urbana que, segundo o mesmo autor, marcou a origem das cidades e do estado. O fato é que o veículo, ao dar origem à via principal, revelou a rua como a primeira expressão coletiva da infraestrutura da cidade. De acordo com Jason Ur (2010, p. 76), as ruas são “formais”, “intencionalmente construídas” e, portanto, “tendem a ser retilíneas, com larguras definidas”; enquanto as vias tortas e estreitas são “informais”, resultantes do somatório de decisões individuais. O desenho da rua nos assentamentos nascentes – e possivelmente ainda na contemporaneidade – carrega as intenções coletivas ou individuais impressas no diálogo humano que é a cidade.

## REFERÊNCIAS

- ÇATALHÖYÜK RESEARCH PROJECT. (Org. FARID, Shahina; HODDER, Ian). Çatalhöyük 2006: Archive Report. Disponível em: <[http://www.catalhoyuk.com/archive\\_reports/](http://www.catalhoyuk.com/archive_reports/)>. Acesso em: 16 ago. 2013.
- ÇATALHÖYÜK RESEARCH PROJECT. (Org. FARID, Shahina; HODDER, Ian). Çatalhöyük 2008: Archive Report. Disponível em: <[http://www.catalhoyuk.com/archive\\_reports/](http://www.catalhoyuk.com/archive_reports/)>. Acesso em: 16 ago. 2013.
- ÇATALHÖYÜK RESEARCH PROJECT. (Org. FARID, Shahina; HODDER, Ian). Çatalhöyük 2010: Archive Report. Disponível em: <[http://www.catalhoyuk.com/archive\\_reports/](http://www.catalhoyuk.com/archive_reports/)>. Acesso em: 16 ago. 2013.
- DURING, Bleda S.; MARCINIÁK, Arkadiusz. Households and communities in the central Anatolian Neolithic. *Archaeological dialogues*, Cambridge, v. 12, n. 2, p. 165-187, 27 mar. 2006. Disponível em: <<http://journals.cambridge.org/action/displayIssue?jid=ARD&volumeId=12&seriesId=0&issueId=02>>. Acesso em: 15 mai. 2013.
- ESIN, Ufuk; HARMANKAYA, Savas. Asikli. Neolithic in Turkey. Istanbul, 1999. Disponível em: <<http://www.asiklihoyuk.org/AHeng.html>>.
- FARID, Shahina. Çatalhöyük comes Home. *Archaeology International*, Londres, n. 13/14, p. 36-43, 2011. Disponível em: <<http://www.ai-journal.com/article/view/58>>. Acesso em: 06 mar. 2013.
- GATES, Charles. *Ancient Cities: the archaeology of urban life in the Ancient Near East and Egypt, Greece and Rome*. New York: Routledge, 2011.
- GONDIM, M.F. A travessia no tempo: homens e veículos, da mitologia aos tempos modernos. Tese (Doutorado em Arquitetura e Urbanismo) – Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de Brasília, Brasília, 2014.
- MARCINIÁK, Arkadiusz. Communities, households and animals: convergent developments in Central Anatolian and Central European Neolithic. *Documenta Praehistorica*. Ljubljana: University of Ljubljana, n. 35, p. 93-109, 2008. Disponível em: <<http://arheologija.ff.uni-lj.si/documenta/pdf35/marciniak35.pdf>>. Acesso em: 5 set. 2013.
- MOORE, A.M.T. The Neolithic of the Levant. Tese. (Doutorado de Filosofia), 1978. Oxford University. Disponível em: <<http://ancientneareast.tripod.com/NeolithicLevant.html>>. Acesso em: dez.2012.
- OZBASARAN, Mihriban. Re-starting at Asikli. *Anatolia Antiqua*, Paris: De Boccard, n. 19, p. 27-37, 2011. Disponível em: <<https://istanbul.academia.edu/MihribanOzbasaran/Papers>>. Acesso em: 12 de mar. 2012.
- PIGGOTT, Stuart. *Wagon, chariot and carriage: symbol and status in the history of transport*. New York: Thames and Hudson, 1992.
- RISTVET, Lauren. Settlement, economy, and society in the Tell Leilan Region, Syria, 3000-1000 BC. Tese (Doutorado de Filosofia) - King's College, University of Cambridge- Faculty of Oriental Studies, 2005. Disponível em: <[http://leilan.yale.edu/pubs/files/Ristvet\\_Diss.pdf](http://leilan.yale.edu/pubs/files/Ristvet_Diss.pdf)>. Acesso em: 12 de mar. 2010.



III ENANPARQ

III Encontro da Associação Nacional de Pesquisa e Pós-graduação em Arquitetura e Urbanismo  
**arquitetura, cidade e projeto: uma construção coletiva**  
São Paulo, 2014

---

SANTOS, Milton. A natureza do espaço: técnica e tempo, razão e emoção. São Paulo: Universidade de São Paulo, 2008.

SMITH, Michael E. Gordon Childe and the Urban Revolution: a historical perspective on a revolution in urban studies. The Town Planning Review. n. 80, p. 2-29, 2009. Disponível em:  
<<http://www.public.asu.edu/~mesmith9/1-CompleteSet/MES-09-Childe-TPR.pdf>>. Acesso em: junho/2012.

Ur, Jason. Urbanism and cultural landscapes in Northeastern Syria: the Tell Hamoukar Survey 2000-2001. Chicago: The University of Chicago Oriental Institute, v. 137, 2010. Disponível em:  
<<https://oi.uchicago.edu/pdf/oip137.pdf>>. Acesso em: 30 mai. 2013.