

Lídia de Lisboa e Lima

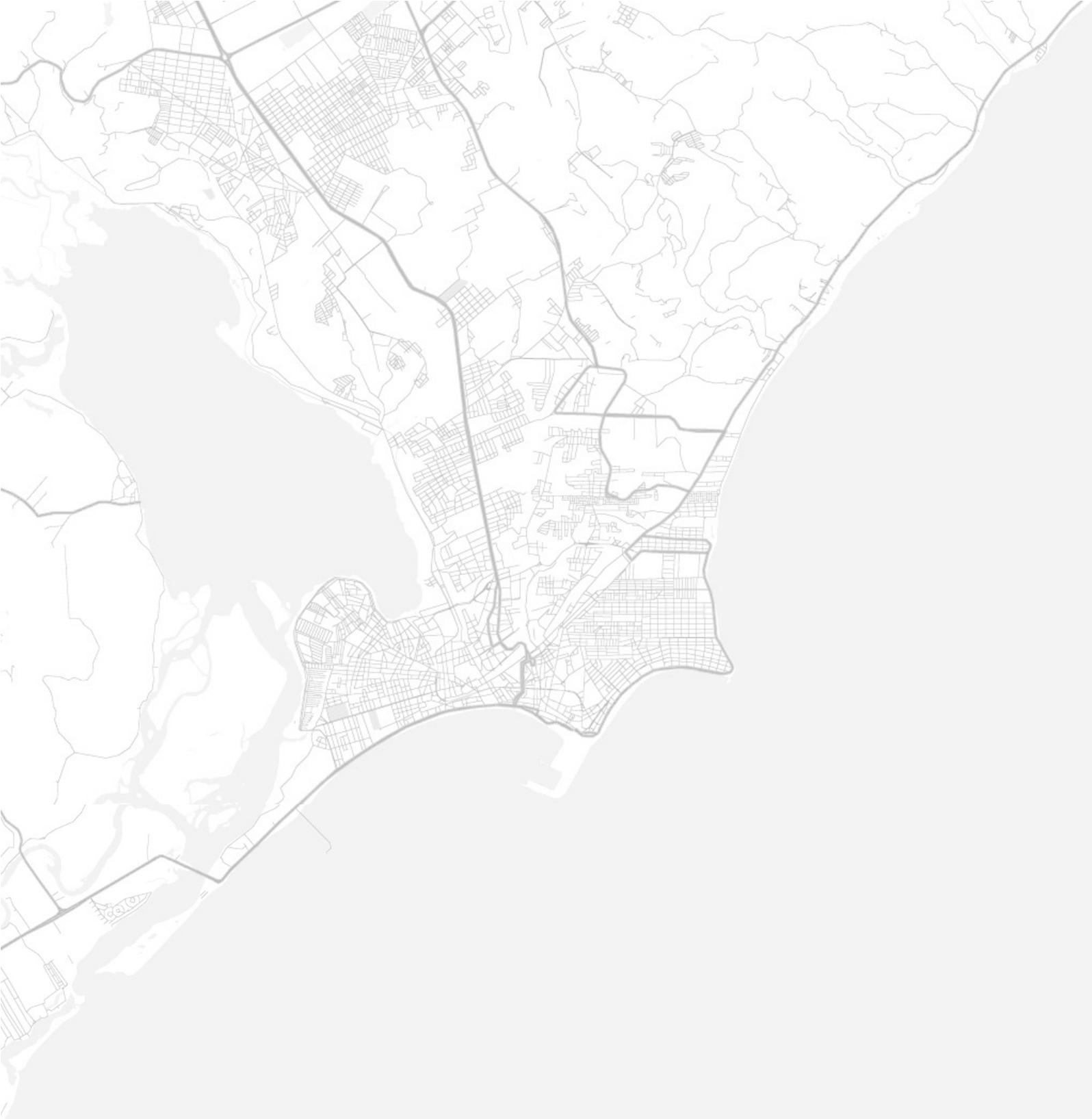
Arquitetura e Política

O Caso Urbano de Maceió: Uma Análise Sobre a Reurbanização
nas Áreas Autoconstruídas da Cidade

Dissertação de Mestrado Integrado em Arquitectura
Sob a Orientação do Professor Doutor Pedro Pousada
Faculdade de Ciências e Tecnologia da Universidade de Coimbra
Departamento de Arquitectura



Coimbra
Fevereiro - 2018



9.649°S | 35.7°W

Maceió - Brasil

Ao Professor Doutor Pedro Pousada, pela orientação durante a construção deste trabalho.

Às minhas amigas, que souberam ser presença, mesmo na ausência.

Ao João, pela paciência e carinho, e por ter dividido comigo essa jornada.

À minha família, em especial à Tia Lê, pelo apoio constante e amor infinito.

Aos meus pais e minha irmã, meu porto seguro. Por todas as razões.

Índice

Resumo	13
Abstract	15
Introdução	17
Enquadramento	21
Metodologia	31
CAPÍTULO I - Cidade Política	35
I. Visão Holística Sobre a Cidade	37
I. I. Contexto	41
I. II. Evolução Cívica	47
I. III. Cidade Individual	53
I. IV. Cidade Coletiva	63
II. Direito à Cidade	71
II. I. A Escala Humana	75
CAPÍTULO II - A Condição Urbana das Grandes Cidades	79
I. Da Modernidade à Cidade Global	81

II. A Ideologia dos Arquitetos Modernos e da Nova Arquitetura	91
III. Arquitetura Subjetiva do Período Pós-Moderno (Novas Paisagens Urbanas)	105
IV. Urbanização Mundial	113
IV. I. Desigualdade e Vulnerabilidade Urbana	117
IV. II. Cultura do Automóvel Particular	121
IV. III. Tipologia Contemporânea dos Megacentros	125
IV. IV. Restrições Urbanas Urbanizações Fechadas	125
CAPÍTULO III - Fazer Política Para Fazer Cidade	131
I. Políticas Públicas Urbanas	137
I. I. O Planejamento Estratégico Como Instrumento de Desenvolvimento das Cidades	139
I. II. Políticas Urbanas Mundiais	141
II. Política Urbana em Ato	143
II. I. O Processo Do SAAL	143
II. II. O Caso de Seattle	149
II. III. O Caso de Curitiba	153
CAPÍTULO IV - Brasil: Entre Muros e Favelas	161
I. O Processo Brasileiro de Urbanização	163
II. Brasil de Favelas	167
II. I. O Caos de Um Brasil Urbano	175
II. II. As Consequências do Consumo	181
II. III. O Fator Básico de Saneamento e Saúde	183
III. Estatuto da Cidade	189
III. I. Programas Urbanos de Desenvolvimento	195
IV. Caso de Alagoas	205
IV. I. Resumo da História	205
IV. II. Alagoas em Números	205
IV. III. Cenário Habitacional de Alagoas	209
IV. III. I. Autoconstrução	213
IV. III. II. Projetos Sociais	219
V. Propostas Existentes em Alagoas	227
V. I. Vale do Reginaldo	227
V. I. I. Projeto Integrado de Urbanização do Vale do Reginaldo	229
V. II. Orla Lagunar	233
V. II. I Projeto Integrado de Urbanização	

da Orla Lagunar	237
V. II. II Programa de Requalificação Urbana e Ambiental da Orla Lagunar de Maceió (Maceió de Frente Para a Lagoa)	241
VI. Valores Intangíveis dos Projetos	245
VII. Considerações Finais	257
Anexos	263
Bibliografia	291
Livros	293
Artigos e Periódicos	299
Artigos de Revista Científica	303
Publicações de Organismos Colectivos	305
Dissertações e Teses Académicas	313
Créditos das Imagens	313

Resumo

Compreender a relação entre a arquitetura e o urbanismo com a política e a sociedade é compreender que, por detrás das operações urbanas, detrás dos projetos e das decisões dos profissionais competentes, há sempre um pensamento político, por mais que seja negado. A arquitetura, independente da dimensão projetual ou de assumir carácter público ou privado, representa e molda um pedaço de cidade. Nesse sentido, o profissional arquiteto é tão responsável pela sua intervenção quanto pelo seu contexto na cidade, tornando-se, nas palavras de Alvar Aalto, “um servidor da sociedade”.

A visível relação entre a arquitetura de escala urbana e a política, no sentido coletivo de fatores social e comum, unidas, devem ser capazes de compreenderem a cidade, fornecer senso de organização, dimensionamento racional e capacidade de sustentabilidade no futuro. Ambas, em sintonia, devem solucionar desafios urbanos de equação de demanda de usos, questões técnicas, ambientais, culturais, sociais, económicas e estéticas.

A quantidade, assim como a qualidade dos espaços urbanos são fatores de grande importância na determinação da construção de uma boa cidade. São nesses espaços, de livre uso público, que a vida acontece e as cidades se desenvolvem, como uma comunidade igualitária ou não, capazes, ou não, de atender atividades essenciais e indispensáveis ao convívio humano e a formação de uma sociedade democrática.

Palavras-Chave:

Arquitetura; Política;
Reurbanização;
Autoconstrução;
Urbanismo.

Abstract

Understand the relationship between Architecture and Urbanism with Politics and Society is the same as understand that behind every urban operation and behind the projects and decisions of competent professionals, there is always a political thought, even if denied. An Architecture, independent of the design dimension and regardless of whether it is public or private, represents and shapes a part of a city. In this sense, the professional architect is as responsible for his intervention as to its context in the city, becoming, in the words of Alvar Aalto, "a servant of society".

The visible relationship between Urban Scale Architecture and Politics, in the collective sense of social and common factors, must be able to understand the city, provide a sense of organization, rational dimensioning and sustainability capacity in the future. Both, in tune, must solve urban challenges of demand equation of uses, technical, environmental, cultural, social, economic and aesthetic issues.

The quantity, as well as the quality of urban spaces, are factors of great importance in determining the construction of a good city. It is in these spaces, of free public use, that life happens and cities develop as an egalitarian community, or not, capable, or not, of providing the essential activities that are indispensable to human conviviality and the formation of a democratic society.

Key Words: Architecture; Politics; Redevelopment; Self-Construction; Urbanization.

Introdução

“Tendências demográficas refletem as escolhas individuais e as ações coletivas.”^[1]

[1] Fundo de População das Nações Unidas (UNFPA) (2014). A ONU e a População Mundial. Disponível em: <https://nacoesunidas.org/acao/populacao-mundial/>. Acesso em 20 outubro de 2016.

Embora a concepção de cidade tenha diversos fatores e variantes que determinem sua existência, em um contexto geral, dois fatores determinam seu conceito essencial. O fator físico, determinado pelo território, aglomeração e organização de habitantes como unidade local (seja de escala metropolitana, de vila ou povoado), incluindo o território urbano e seu entorno rural ou semi-rural, e o fator político que, por outro lado, é determinado pela sistematização institucional do território, atuando no território como gestor e autoridade governamental da comunidade como um todo. Neste sentido, as cidades, no sentido aqui admitido, corresponde ao espaço físico de ocupação humana em que acontece a realização de todos os direitos humanos no exercício da política de gestão democrática.

Como propriedade pública, dividida em pequenas parcelas de territórios privados, as cidades devem exercer função social, garantindo à seus habitantes condições de equidade e justiça. Dessa forma, assume, não somente o papel de palco para a realização dos direitos humanos, mas parte integrante destes mesmos direitos, o direito à cidade. O direito de usufruto pleno dos recursos que o território urbano oferece. Direito ao espaço e estrutura para habitar, para se deslocar e descansar. O mesmo direito a qual a população de baixa renda, em diversos países ao redor do mundo, não tem acesso.

Segundo dados do Fundo de População das Nações Unidas (United Nations Population Fund (UNFPA)) a população mundial, atualmente com um número superior a 7 bilhões de habitantes, abriga mais da metade desses habitantes dentro dos centros urbanos. Segundo projeções, o número de habitantes ocupantes do solo urbano tende a aumentar para 5 bilhões até o ano de 2030 e atingir um total de 10 bilhões em 2050 ^[2]. Dados como estes, representam uma enorme transformação nos setores econômicos, sociais e ambientais das cidades, e enfatizam a necessidade de um crescimento espacial aliado ao pensamento político de interesse coletivo e orientado para o futuro.

Dentro das grandes cidades, fatores como a ausência de políticas significativas de qualificação do espaço urbano e o liberalismo econômico, trouxeram consequências nocivas às cidades, como a administração urbana de interesse individual acima do direito público e a crescente especulação imobiliária, que tendem a gerar, cada vez mais nas grandes cidades, um grande abismo social. As grandes cidades do século XXI, a medida em que crescem, seja em território ou em população, afirmam cada vez mais sua dicotomia. Enquanto,

[2] United Nations Population Fund (UNFPA) (2016). Urbanization.

Disponível em: <http://www.unfpa.org/urbanization>. Acesso em 10 Julho de 2016.

por um lado, são sinónimos de novas oportunidades, de melhores condições de ensino, saúde e trabalho, por outro são áreas de crescente exclusão social, vulnerabilidade e marginalização. Esse crescimento, sem precedentes e desorganizado das grandes cidades, tem sido o grande fator de proliferação de pobreza e desigualdade nas áreas urbanas. São essas cidades em que comunidades de diferentes classes sociais vivem tão próximas e ao mesmo tempo tão distante umas das outras, separadas pelas barreiras físicas e pelas barreiras sociais.

“As cidades são um imenso laboratório de tentativa e erro, fracasso e sucesso, em termos de construção e desenho urbano. É nesse laboratório que o planejamento urbano deveria aprender, elaborar e testar suas teorias.” [3]

I. Enquadramento

As cidades são, sobretudo, grandes laboratórios do homem. Suas dinâmicas inter relacionais, sociais e ideológicas, são produto de uma história, seja ela de conquistas, de aprendizados ou frutos de ideologias passadas. Por essa razão, não pode-se entender por completo o momento atual em que encontram-se, diante das problemáticas econômicas ou sócio-ambientais, sem antes compreender as lógicas e os processos que as moldaram em sua origem.

Exatamente por sua capacidade de conter conhecimento sobre o homem e a vida em sociedade, as cidades devem ser compreendidas e estudadas como objetos privilegiados de história. São nesses espaços físicos, que evoluíram ao longo do tempo, que concentram-se as principais atividades e dinâmicas da atualidade, e onde materializam-se grandes relações sociais e econômicas dos países.

O urbanismo como disciplina prática de intervenção no território desenvolve-se com o intuito de organizar e ordenar o funcionamento das cidades. Por ser instrumento de ordem, apresenta desde sua criação a vocação política de transformação social sobre a realidade do espaço urbano. O sentido político assumido pelo urbanismo refere-se à elaboração de propostas de intervenção física no espaço, seja para melhoria da infraestrutura civil ou das condições de vida das populações. A política, nesse sentido, é associada à legislações urbanas, ao gerenciamento do solo e ao direito à cidade.

I.I. Urbanismo Político

Esse sentido político, associado as cidades e seu urbanismo, tem desaparecido com frequência em parte dos planejamentos urbanos atuais. Nesses

[3] JACOBS, J. (2000). Morte e vida de grandes cidades. Editora Martins Fontes. São Paulo. p. 5

casos, o pensamento político sobre o uso do solo atribuiu o protagonismo ao capital especulativo e ao mercado imobiliário. Essa omissão política ao urbanismo democrático e ao direito coletivo à cidade tornou o uso do solo submisso aos poderes econômicos e mediáticos, completamente contraditórios as ideologias éticas de vida em sociedade.

Embora os agentes políticos sejam cúmplice dos processos negativos de urbanização, seria injusto não observar as parcelas de culpa dos intelectuais e profissionais que atuam nas atividades de organização da cidade. A responsabilidade dos intelectuais, nas palavras de Jordi Borja, “(...) *parte de uma opção moral: combater a injustiça, os privilégios, as exclusões e a degradação do mundo.*”^[4] O pensamento crítico destes profissionais, assim como suas atitudes sobre os assuntos de moradia, mobilidade, igualdade de uso do solo, entre outros, são fundamentais para intervenções transformadoras da realidade social.

Apesar do papel indispensável dos intelectuais e suas ligações diretas à dialética de construção de cidade, a raiz da mudança urbana e social está, paralelamente, relacionada ao interesse e ao desejo de todos em construir um espaço e uma sociedade unificada. Há um papel crucial entre nós, seja individual ou coletivo, de construir as cidades através de atitudes contínuas de mudanças, que estão diretamente relacionadas ao engajamento político, econômico e intelectual de cada um, pois, segundo David Harvey, “*todos somos, de um jeito ou de outro, arquitetos de nossos futuros urbanos.*”^[5]

Diante da realidade do século XXI, podemos considerar que os grandes centros urbanos e grandes metrópoles, de um modo geral e sob o ponto de vista capitalista, vivem uma época em que os direitos à propriedade privada se sobrepõem ao direito à cidade.

A necessidade de encontrar terreno lucrativo, a acumulação de excedente, a busca perpétua pelo lucro, e o liberalismo econômico moldaram as cidades em grandes máquinas de capital. O grande contributo do desenvolvimento capitalista foi a autonomia das cidades e da sua classe de excelência, ou seja, as cidades capitalistas surgiram não por causa do que estava presente mas pelo que estava ausente: as restrições sobre práticas e políticas urbanas,

I.II. Modelo de Cidades Globais

[4] BORJA, J. (2014). *Arquitetura e Política: Ensaio para mundos alternativos*. Prólogo Homeopatia Crítica para o livro de Josep Maria Montaner e Zaida Muxí. Editora Gustavo Gil. São Paulo. p.11

[5] HARVEY, D., et al. (2013). *Cidades Rebeldes: Passe Livre e as manifestações que tomaram as ruas do Brasil*. Editora Bomtempo: Carta Maior. 1ª Edição. São Paulo. p.31

o que levou a expansão natural do comércio, da compra e venda, dos produtos e serviços que desencadearia o capitalismo maduro atual.^[6] O dito modelo de cidades globais refere-se às cidades de capitalismo avançado que “*são divididas socialmente entre as elites financeiras e as grandes porções de trabalhadores de baixa renda, que por sua vez se fundem aos marginalizados e desempregados.*”^[7]

A escala da urbanização em todo o mundo nos últimos 100 anos enfatizou e tornou cada vez mais visível a desigualdade social. O grande aumento do fluxo migratório e a emergente globalização dividiu as cidades e fragmentou os espaços urbanos de acordo com sua classificação social. Nesse sentido, de modo geral, podemos afirmar que vivemos em cidades segregadas e conflituosas, onde a maneira em que enxergamos o mundo esta extremamente relacionada com o lado da cerca que nos encontramos.^[8]

De modo geral, são em horizontes de megacidades, como São Paulo, Mumbai, Cidade do México ou Xangai, que o contraste dramático entre classes é cada vez mais evidenciado. São nessas cidades, e em tantas outras que caminham nessa mesma direção de crescimento populacional, que o desenvolvimento geológico desigual e forte presença de favelas e bairros informais proliferaram-se.

Embora esse cenário transpareça uma realidade claramente desigual, evidenciados principalmente em países subdesenvolvidos ou de Terceiro Mundo, essas práticas são mantidas e financiadas pelo interesse da minoria que obtém do poder. Interessa à políticos clientelistas, que promovem obras e embelezam as cidades em épocas eleitorais. Interessa à expansão imobiliária, que ocupa prejudicialmente o meio ambiente, com a transformação de locais impróprios para construção em terrenos habitáveis e privatizados. Interessa à tantos outros, que lucram com a segregação e que não se importam que a “favelização”, crescente e sem precedente, seja o futuro cartão postal de muitas cidades ao redor do mundo. As grades e muros que protegem-os hoje e as enormes rodovias que priorizam os automóveis individuais, caracterizam a degradação lenta e ininterrupta do mundo de amanhã.

[6] HUNT, E.K.; LAUTZENHEISER, M. (2013). História do Pensamento Econômico. Uma Perspectiva Crítica. Editora Campus-Elsevier. 3ª Edição. Rio de Janeiro. p.29-53

[7] HARVEY, D., et al. (2013). Cidades Rebeldes: Passe Livre e as manifestações que tomaram as ruas do Brasil. Editora Bomtempo: Carta Maior. 1ª Edição. São Paulo. p.29

[8] Idem

As imagens das cidades brasileiras modificou muito nos últimos 70 anos. Enquanto a década de 40 representava uma população brasileira, nas áreas urbanas, de apenas 31%, o início do século XXI elevou esse número para 82%. A população urbanas no Brasil, segundo Censo Demográfico do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), aumentou de mais de 32 milhões, em 1960, para mais de 160 milhões em 2010,^[9] ou seja, em 50 anos a população urbana quintuplicou de tamanho, e esse número tende a aumentar nos anos seguintes. A cidade de São Paulo, a mais populosa do Brasil, concentra em seu território mais habitantes que em alguns países Sul-americanos, como a Bolívia, Paraguai, Uruguai, Guiana e Suriname, e o Estado de São Paulo mais do que todos esses países citados juntos.

I.III. País de Favelas | Cidades na Conjuntura Brasileira

Enquanto há décadas atrás as cidades eram vistas como o lado moderno e avançado de um país em desenvolvimento atrasado, hoje são vistas como locais de proliferação de violência, poluição e desordem crescente. A dita modernidade das grandes cidades, presente nas grandes construções, nos meios de comunicação, nas novas tecnologias “*é apenas para alguns; a cidadania e os direitos, idem.*”^[10]

É nesse quadro acelerado de habitantes urbanos que a paisagem das cidades assume características desordenadas, tomada pela “*moradia precária, transporte caótico, que exila os trabalhadores e a juventude do direito à cidade.*”^[11] Embora tenham-se criados diversos programas sociais de governo para a melhoria das cidades e das condições de vida no Brasil, como os Programa de Aceleração de Crescimento (PAC), o Programa Minha Casa, Minha Vida (PMCMV) ou o Programa Luz para Todos, voltados ao planejamento e execução de obras de infraestrutura urbana e social, o Brasil ainda apresenta um dos maiores índices de favelas e moradias informais, de maioria ilegal, da América Latina.

Esse modo informal e ilegal de viver, típico da desigualdade de uso do solo, acontece dentro dos territórios urbanos pois grande parte da população não se encaixa no mercado imobiliário privado, legal e altamente especulativo. Essa parte da população, de trabalhadores de baixa renda, segregada

[9] Dados de população do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE) nos Censos Demográficos, segundo as Grandes Regiões, as Unidades da Federação e a situação do domicílio - 1960/2010. Disponível em: <http://www.censo2010.ibge.gov.br/sinopse/index.php?dados=8>. Acesso em: 4 de agosto de 2016.

[10] MARICATO, E. (2003). In Leonardo Basci Castriota: Urbanização Brasileira – Redescobertas. Editora C/Arte. Belo Horizonte. p. 78.

[11] MARICATO, E. (2013), citado em: Fundação Perseu Abramo; Fundação. Friedrich Ebert (orgs.) Classes? Que classes? Editora FPA. São Paulo. p.13

e excluída da cidade é obrigada a construir suas casas com as próprias mãos, em terrenos impróprios e ocupados ilegalmente, sem qualquer orientação de profissionais ou legislação urbanística, aumentando cada vez mais o fenômeno das auto-construções.

A cidade informal, que cresce todos os anos no país, é a mesma cidade que evidencia a imagem da violência, do analfabetismo e da segregação social. São nesses territórios, excluídos dos cartões postais brasileiros, que os baixos índices de desenvolvimento no país tornam-se cada vez mais alarmantes. São essas áreas que representam, com maior veracidade, a situação social e urbana do Brasil do século XXI, e que justificam a dificuldade de evolução e melhoria nos indicadores sociais.

No Brasil, embora alguns importantes indicadores sociais tenham alcançado números positivos de evolução, como a esperança de vida ao nascer, a taxa de mortalidade infantil^[12] e a porcentagem de distribuição de renda,^[13] outros indicadores assumem índice de evolução extremamente baixos, como a taxa de analfabetismo, que diminuiu somente 1,8% em 7 anos (entre 2007 e 2014). Um dos índices mais preocupantes, que aumentaram de forma acelerada no Brasil, é a Taxa de Homicídio, aumentando de 13,9 mortes a cada 100 mil habitantes, em 1980, para 56,3 (a cada 100 mil habitantes) em 2012, indicando um aumento na taxa de homicídio de 305% entre os anos de 1980 e 2012,^[14] onde grande parte dessas vítimas são moradores de periferia metropolitana das grandes cidades do país.

A situação precária das cidades brasileiras, em especial dos sistemas de transportes públicos, que atingem diversas famílias de trabalhadores e estudantes ao redor do país, causam cada vez mais indignação na população urbana, que nos últimos anos tem saído as ruas em manifestações como verdadeiros terremotos dentro de um país que parecia viver a ilusão de “*Ordem e Progresso*”.^[15]

[12] Instituto Brasileiro de Geografia e Estatísticas (2013). Projeção da População do Brasil. Disponível em: <https://ww2.ibge.gov.br/apps/populacao/projecao/>. Acesso em: 4 de agosto de 2016.

[13] Secretaria de Assuntos Estratégicos da Presidência da República (2013). In: FUND. PERSEU ABRAMO; FUND. FRIEDRICH EBERT (orgs.) *Classes? Que classes?*. Baseado na Pesquisa Nacional por Amostra de Domicílios (PNAD/IBGE). Editora FPA. São Paulo. p. 138.

[14] Sistema de Informação sobre Mortalidade, Secretaria de Vigilância em Saúde, Ministério das Cidades (SIM/SVS/MS) (2014). In: Julio Jacobo Waiselfisz: *Mapa da Violência 2014: Os jovens do Brasil*. Editora Flacso Brasil. Rio de Janeiro. p.17

[15] Lema nacional da República Federativa do Brasil. Estampada na bandeira brasileira.

“Quem acompanha de perto a realidade das cidades brasileiras não estranhou as manifestações que impactaram o país em meados de junho de 2013. (...) no Brasil é impossível dissociar as principais razões, objetivas e subjetivas desses protestos, da condição das cidades. Essa mesma cidade que é ignorada por uma esquerda que não consegue ver ali a luta de classes e por uma direita que aposta tudo na especulação imobiliária e no assalto ao orçamento público.”^[16]

O tema da dissertação tem como base o pensamento crítico sobre a arquitetura como um elemento político fundamental na construção de uma sociedade democrática, ambientalmente responsável e socialmente unificada. Visto que a contextualização de temas como cidade, política e arquitetura são demasiados extensivos, de opinião diversas e discordantes, para o desenvolvimento desta dissertação foram realizadas leituras transversais, de diferentes escritos, com o objetivo de relacionar os temas citados. Para compreender a cidade de maneira holística, não somente como espaço físico mas também como objeto de formação política, ao longo da dissertação são abordados temas e teorias que contextualizam elementos da formação à evolução cívica .

II. Metodologia

A medida que evoluem, diante as forças políticas, as cidades são determinadas a seguirem uma força motriz, seja esta com base na democracia ou no capitalismo. Neste sentido, no decorrer da dissertação, são discutidos os diferentes conceitos de cidades, de face coletiva ou individual, que refletem na configuração da cidade e interferem na sua condição urbana. Ao longo da dissertação, a problemática da condição urbana das grandes cidades também são abordadas, como um paralelo as más políticas de administração e gerenciamento do solo, principalmente dos espaços público de usufruto coletivo e universal.

Esta ligação, entre política urbana e a formação da cidade, nos direciona, naturalmente, a temática da arquitetura, como elemento responsável pela organização das parcelas de terreno da cidade. Sendo assim, ao longo das páginas, são abordados assuntos que envolvem a importância da interpretação da arquitetura com valores sociais e sustentáveis devidamente representados, pois é esta arquitetura que auxilia as políticas urbanas à formarem não somente uma cidade, como uma sociedade unificada e igualitária.

Ao introduzir teorias e autores que abordam os assuntos, a tese direciona-se a análise de diferentes exemplos de cidades com gestão política e intervenções

[16] MARICATO, E., et al (2013). Cidades rebeldes: Passe Livre e as Manifestações que tomaram as ruas do Brasil. Editora Boitempo, Carta Maior. São Paulo. p. 19.

arquitetônicas de repercussão positiva. A análise dessas cidades auxiliam a criar um paralelo de interpretação entre as condições das mesmas e das cidades do contexto brasileiro, pois é neste contexto brasileiro que o caso de estudo é integrado.

O caso de estudo escolhido, representado pela cidade de Maceió, capital do segundo menor estado do Brasil, deve-se à sua forte representatividade da realidade urbana das cidades brasileiras que, assim como as megacidades como Rio de Janeiro e São Paulo, também são capazes de ilustrar a realidade social de um país politicamente e arquitetonicamente carente de melhorias. Os projetos urbanos da cidade de Maceió trazem à tona a gravidade dos problemas urbanos do país, que evoluíram do cenário das metrópoles e alcançaram todas as cidades, principalmente as capitais. São projetos que, assim como tantos outros em diversos estados brasileiros, trazem a atenção ao modelo urbano de um país com falhas na interpretação política e gestão do território.

I. Cidade Política

“Cidade e política nasceram, na tradição ocidental, como conceitos e realidade interrelacionados. De resto, etimologicamente as ligações são claras: civitas e polis são as raízes em distintos idiomas para expressar, ao mesmo tempo, um modo de habitar e uma forma de participar: civismo e política.”^[17]

[17] CARDOSO, F.H.; SINGER, P. (1972). A cidade e o campo. São Paulo: CEBRAP (Série de cadernos CEBRAP, vol. 7). “A cidade e a política: do compromisso ao inconformismo” por Fernando Henrique Cardoso, Autoritarismo e democratização. Rio de Janeiro: Paz e Terra (Coleção Estudos Brasileiros, vol.3, capítulo 4, p. 29-61.

Há alguns milhares de anos atrás o conceito de cidades já se faziam presente em diversas sociedades e com diversos modos de produção. Entretanto sua maior importância, em termos históricos, só se deu em dois períodos mais recentes. O primeiro período de importância das cidades, como categoria sociológica, começou no fim da Idade Média com as transformações no sistema de feudalismo europeu através do desenvolvimento do sistema capitalista; o segundo período se caracteriza pela Revolução Industrial, ocorrida inicialmente na Inglaterra do século XVIII, que foi o grande precursor da formação do capitalismo, deixando para trás o capitalismo comercial e dando início ao capitalismo industrial.^[18]

I. A Visão Holística Sobre a Cidade

O primeiro período marca a importância da atividade aquisitiva de economia monetária, associada as cidades desde o fenômeno da cidade medieval. Nesta época, em que havia margens acentuadas de atividades e oportunidades aquisitivas, facilitou aos cidadãos urbanos uma certa revolução ao direito senhorial, dando ênfase ao adágio alemão “*O ar da cidade faz livre*” (*Stadt Luft macht frei*), visto que a cidade era um local onde o servo ganhava direito a aquisição de terra e o senhor feudal perdia o poder sobre ele.^[19] Embora a ideia de emancipação conferida pela cidade, como “*lugar de ascensão da servidão à liberdade*”,^[20] estivesse presente nas cidades da Idade Média, os homens libertos tornaram representantes de novas relações entre os senhores e os servos ou escravos da época. Visto que a cidade era um mercado, as camadas dos libertos deixavam se ser utilizados como mão-de-obra aos senhores e passava a servi-los como comerciantes ou artesão, que eram encaminhados à cidade para exercer atividades aquisitivas e retornavam com pagamentos aos senhores.^[21] Segundo Jacques Le Goff, em sua obra O Homem Medieval;

“a liberdade era, acima de tudo, um conjunto, progressivamente acumulado, de direitos e de costumes extorquidos, adquiridos, negociados, obtidos por consenso ou arrancados à força, muito mais do que o privilégio de um papel ou de um lei, Um lei só valia pela força de uma comunidade que podia fazê-la respeitar.”^[22]

[18] OLIVEN, R.G. (2010). Urbanização e mudança social no Brasil. A cidade como categoria sociológica. Centro Edelstein. Rio de Janeiro. p. 7-10

[19] WEBER, M. (2004). Economia e Sociedade: Fundamentos da sociologia compreensiva. Editora UnB. Vol. 2. Seção 7. São Paulo. p. 427

[20] Idem. p. 426-427

[21] Idem. p. 426-427

[22] LE GOFF, J. (1989). O Homem Medieval. Editorial Presença. Lisboa. p. 100 -101

Em um segundo período é pertinente enfatizar que a Revolução Industrial, foi o grande marco da evolução e mudança de conceito de cidade, devido ao desenvolvimento orientado politicamente ao acúmulo de capital e, conseqüentemente, do interesse de monopólio e do surgimento da classe burguesa, onde mais tarde criaria raízes.

Com o crescimento das cidades, desde o século passado até o atual,^[23] diversas teorias e escritos foram surgindo substancialmente sobre o assunto. É, diante a esse conceito de cidade sobe o ponto de vista filosófico e sociológico, que procuramos ordenar suas principais perspectivas. Dentre esses escritos e teorias, sobre o tema cidade, vários autores destacam-se e, embora abordem o mesmo tema central, dividem-se por divergência de opiniões.

Alguns consideram a cidade como uma variável dependente, relacionada com o contexto histórico e social e as influências específicas a que ela foi exposta, enquanto outros consideram a cidade como uma variável contextual, que embora não seja incompatível com o primeira teoria, estaria associada a explicações de origem e desenvolvimento das cidades ao contexto urbano e aos vários fenômenos sociais e, por último, os que consideram a cidade como variável independente que, através de outra perspectiva e de certo modo em oposição as duas primeiras, são vistas como independente do processo social, sendo considerada como influencia para a cultura urbana e não influenciadas por ela.

Esta última teoria pode ser se associada a alguns membro da Escola de Chicago^[24] que interpretam a cidade sob um prisma da Ecologia Humana^[25] sendo esta uma *“ciência que procura isolar estes fatores, e descrever as constelações típicas de pessoas e instituições produzidas pela operação conjunta de tais forças...”*^[26]

[23] OLIVEN, R.G. (2010). Urbanização e mudança social no Brasil. A cidade como categoria sociológica. Centro Edelstein. Rio de Janeiro. p.7-10

[24] Escola de Chicago ou Escola Sociológica de Chicago (Chicago School of Sociology), surgiu nos Estados Unidos da América na década de 1910. Por iniciativa de membros do corpo docente do Departamento de Sociologia da Universidade de Chicago e fundada pelo sociólogo e historiador Albion W. Small. A Escola de Chicago surge com interesse nos estudos dos processos de expansão urbana e crescimento demográfico da cidade de Chicago no início do século XX, o qual proporcionou o aparecimento de fenômenos sociais e urbanos, conhecidos na época como “patologia social”, como: crescimento de criminalidade, pobreza, desemprego, imigração, entre outros, que formou uma segregação social em várias comunidades da cidade.

[25] Conceito sociológico sustentado teoricamente pelos estudos de sociologia urbana elaborado por Robert Ezra Park, Ernest Watson Burgess e Roderick Duncan Mckenzie. Tal conceito serviu como base para o estudo comportamental humano no meio social urbano.

[26] PARK, R.E. (1967). A Cidade: Sugestões para a Investigação do Comportamento Humano no Meio Urbano in Otávio Guilherme Velho: O Fenômeno Urbano. Zahar Editores. Rio de Janeiro, op. cit., p. 25.

Para Robert Ezra Park, considerado um dos mais expressivos ícone nos estudos urbanos da Escola de Chicago, a cidade é um “organismo social” e em seu artigo “A Cidade: Sugestões para a Investigação do Comportamento Humano no Meio Urbano” afirma:

“Muito do que normalmente consideramos como a cidade — seu estatuto, organização formal, edifícios, trilhos de rua, e assim por diante — é, ou parece ser, mero artefato. Mas essas coisas em si mesmas são utilidades, dispositivos adventícios que somente se tornam parte da cidade viva quando, e enquanto, se interligam através do uso e costume, como uma ferramenta na mão do homem, com as forças vitais residentes nos indivíduos e na comunidade.” [27]

Em suma, embora a cidade seja definida e interpretada de diferentes formas e perspectivas e apresente diferentes fatores circunstanciais e forças históricas que desempenhem funções de forte valor explicativo sob o território urbano, em um primeiro momento, o enfoque ao tema estará associado a uma análise sob a primeira perspectiva descrita; A cidade como variável dependente.

Dentro desta perspectiva, apesar de apresentar diferentes posições teóricas quando analisadas por diferentes autores, destaca-se o teórico Max Weber, pela importante contribuição as ciências sociais e pelo enfoque na civilização ocidental. Weber constrói um conceito de cidade sob uma análise às diversas circunstâncias e condições. O autor afirma que, apesar das cidades apresentarem diferentes períodos e civilizações, alguns fatores, em conjunto, são necessários para formular o surgimento das comunidades urbanas e seu consequente desenvolvimento.

Em uma Europa de constantes transformações trazidas pela Revolução Industrial e a crescente ascensão do capitalismo, um novo modelo de vida criava uma nova sociedade marcada por profundas mudanças na estrutura social de diversos países. Instauravam-se novas políticas, novas economias e culturas, que deram origem a um campo na ciência dedicada ao estudo da sociedade. Nesse período destacam-se alguns intelectuais de grande importância como David Émile Durkheim (1858 - 1917), com um estudo sobre a divisão do trabalho e formas de solidariedade social, Karl Marx (1818 - 1883) e Friedrich Engels (1820 - 1895), como o estudo sobre o capitalismo e suas crises, e Max Weber (1864 - 1920), com teorias sobre a origem do capitalismo e formação social, entre outras.

I.I. Contexto

[27] PARK, R.E. (1967). A Cidade: Sugestões para a Investigação do Comportamento Humano no Meio Urbano in Otávio Guilherme Velho: O Fenômeno Urbano. Zahar Editores. Rio de Janeiro, op. cit., p. 26.

Em um contexto de unificação e organização da Alemanha enquanto Estado-nação, e em um período de afirmação da sociologia enquanto ciência, Max Weber torna-se um dos intelectuais mais influentes de sua época com obras de fundamental importância para a reflexão sociológica.

Ao definir “A Cidade”,^[28] com um ponto de vista erudito sobre diversas culturas e povos, Max Weber afirma: “*que se trata, em todo caso, de um assentamento fechado (pelo menos relativamente), um “povoado”, e não de uma ou várias moradias isoladas.*” Embora o tamanho dos assentamentos não sejam características decisivas na definição de cidade, há, segundo Weber, dois princípios pelos quais uma cidade pode basear-se, sendo; a) a existência de uma sede junto à regras de organização, cujas necessidades econômicas e políticas seriam administradas, e b) uma afirmação comercial regular, como componente essencial para a prática de atividades e satisfação das necessidades dos habitantes.^[29]

A análise de Weber sobre a cidade, nesse contexto, permite a compreensão e reflexão sobre o território ocupado por agentes de práticas e políticas urbanas. Os estudos comparativo e analítico do autor contribuem na interpretação do fenômeno urbano e nos processos de transformação das cidades contemporâneas.

Max Weber procura interpretar diferentes fatores de economia urbana e exercício de poder (e/ou dominação), que influenciaram as condições de surgimento e evolução de novos comportamentos econômicos, desde as cidades da antiguidade e da Idade Média, até a formação da organização econômica que conhecemos como capitalismo moderno.

Metodologicamente, Weber buscava distinguir o conceito de cidade econômica, e o conceito de cidade político-administrativa. No sentido econômico, uma “cidade” estaria relacionada com um lugar de mercado, no qual a população local teria suas necessidades cotidianas satisfeita. O mercado local, representado como centro econômico do assentamento, caracterizava o sentido de “cidade” como “localidade de mercado”. Para Weber “(...) a cidade (no sentido aqui adotado da palavra) é um assentamento

[28] “A Cidade” foi um ensaio escrito pelo sociólogo alemão Max Weber, postumamente publicado em 1921 e inserido no *Archiv für Sozialwissenschaften*. O ensaio reaparece no livro *Economia e Sociedade Fundamentos da sociologia compreensiva* (1999), Editora Universidade de Brasília, Volume 2, Seção 7 como “A Dominação Não-Legítima (Tipologia das Cidades).

[29] WEBER, M. (2004). *Economia e Sociedade: Fundamentos da sociologia compreensiva*. Editora UnB. Vol. 2. Seção 7. São Paulo. p.408

com mercado permanente”;^[30] embora também afirmasse que nem toda presença de mercado representava a presença de uma cidade.

Embora a concentração local de mercado, e de assentamento permanente de moradias, sejam fatores importantes na caracterização de uma cidade, não definem por si só o conceito absoluto de “cidade”. Para Weber, além desses fatores, a cidade representava uma associação econômica responsável pela regulamentação da economia. Tal regulamentação, denominada como “política econômica urbana”, caracterizava-se por fixar regras de interesse e estabilidade administrativa sobre as relações de troca e produção na cidade, o que contribuiu para uma organização econômica no território.

“O fato de que estávamos obrigados a falar nestas observações de uma “política econômica urbana”, um “território urbano” e “autoridades urbanas” já indica que o conceito de “cidade” ainda pode e deve ser incluído em outra série de conceitos, além das categorias econômicas até agora mencionadas exclusivamente - a saber, nas categorias políticas.”^[31]

Neste caso, a cidade política pode ser interpretada como um território dominado por uma autoridade politico-administrativa, que sujeitava os habitantes à regulamentações urbanas e, ao mesmo tempo, os assegurava, pelo menos a certos grupos, a direitos sobre o território.

Na análise de Weber, sobre as comunidades políticas, *“compreendemos uma comunidade política aquela em que a ação social se propõe a manter reservados, para a dominação ordenada pelos seus participantes, um “território” e a ação das pessoas que, de modo permanente ou temporário, nele se encontram (...)”^[32]* A participação da ação individual na comunidade, através de ações sociais, segundo Weber, fundamenta o sentido de sociedade. Nesse sentido, uma comunidade (ou cidade) política baseia-se na ação individual entre indivíduos, que gera uma relação social, ou seja, a comunidade forma-se na relação de co-dependência entre indivíduos e não necessariamente em bens ou poder. Ainda sobre a participação política na comunidade, Weber afirma que:

[30] WEBER, M. (2004). Economia e Sociedade: Fundamentos da sociologia compreensiva. Editora UnB. Vol. 2. Seção 7. São Paulo. p.410

[31] WEBER, M. (2004). Economia e Sociedade: Fundamentos da sociologia compreensiva. Vol. 2. Seção 7. Editora UnB. São Paulo. p.415

[32] WEBER, M. (2004). Economia e Sociedade: Fundamentos da sociologia compreensiva. Vol. 2. Editora UnB. São Paulo. p.155

“Como formação especial, em todo o caso, a comunidade “política” existe somente quando e na medida em que a comunidade não é simples “comunidade econômica”, isto é, quando possui ordens que regulamentam outras coisas além da disposição diretamente econômica sobre bens materiais e serviços.”^[33]

Weber direciona a análise da comunidade política, com fatores de natureza participativa, onde uma ação social, que regulasse as relações sociais, e que não se esgotassem em atividades econômicas, dentro de um “território” constituíam uma comunidade “política” especial.^[34] No contexto moderno, segundo Weber, essas relações políticas passam a ser baseadas em prestígios entre participantes e em ações sociais ordenadas pela “conformidade à lei”, “(...) até o ponto em que, exclusivamente, certas comunidades políticas (sob o nome de “Estados”) são consideradas capacitadas a ordenar ou admitir a aplicação de coação física “conforme a lei” por parte de outras comunidades quaisquer”.^[35]

Não pretende, este trabalho, descrever as articulações nem evoluções sócio-econômicas, ou as transformações do estilo de política urbana ao longo dos anos. No entanto, compreender o avanço capitalista e a divisão social do trabalho, como peso desproporcional à economia, e a ação dominante de controle, sobre as cidades, é fundamental para a interpretação da ação política sobre um determinado território urbano.

I.II. Evolução Cívica

Embora, historicamente, as cidades tenham origens distintas, a formação urbana das cidades modernas e contemporâneas apresentam alguns fatores sociais e econômicos em comum que, segundo Weber, somente seriam possíveis no fenômeno da civilização ocidental. A singularidade da cidade ocidental está na estrutura da dominação presente dentro dela. Essa relação de *dominação*, dentro de uma sociedade, existe e caracteriza-se pela necessidade de organização e manutenção social sob formas legítimas. Por um lado, a *dominação* se afirma como correspondência de ações, como de ordem e obediência, representada por legitimidade e regras, por outro a *dominação* apresenta caracter de força e disciplina.

A organização político-administrativas das cidades é composta por uma relação de domínio, onde uma parte da sociedade subordina-se a outra

[33] WEBER, M. (2004). Economia e Sociedade: Fundamentos da sociologia compreensiva. Vol. 2. Capítulo VIII: Comunidades Políticas. Editora UnB. São Paulo. p.155-156.

[34] Idem p.155-156

[35] Idem. p.157

parte, seja ela composta por um grupo de pessoas ou por um indivíduo. Isso acontece quando a relação social é estabelecida pelo poder desigual, em que um comanda e outro obedece.

A ascensão do comércio, o rompimento com a dominação tradicional, junto com a pluralidade de expressão social e política e o acúmulo de vontades coletivas, dentro da estruturação da cidade ocidental, deu origem a diferentes ordens legais de configuração. Essas características deram à cidade ocidental um caráter de que não havia, dentro da cidade, uma dominação legítima previamente estabelecida.

Neste sentido, é possível compreender o significado cultural da cidade do Ocidente na inevitável emergência do capitalismo moderno. O capitalismo, tal como o conhecemos, desenvolvido e inseparável das cidades ocidentais, “(...) criou uma relação inteiramente nova entre poder político e econômico que torna impossível que a dominação de classe se mantenha coexistindo com os direitos políticos universais.”^[36] O capitalismo, em sua forma final, permite um atributo à riqueza e conseqüentemente ao poder privilegiado.

Ao compreender e comparar diversos tipos de realidades urbanas e conseqüente desenvolvimento das cidades, Weber afirma que somente no mundo Ocidental a diferença no direito fundiário destacava-se como ideia de proteção aos bens jurídicos, pela legalidade.

Ao posicionar-se em um contexto moderno, Weber constrói uma análise entre a burocracia e a política, no que se refere aos princípios básicos de funcionamento. Enquanto as diretrizes burocráticas fundamentam-se em regulamentações específicas, no que concerne à atuação entre o indivíduo e o sistema, de ações rotineiras e previsíveis, a diretriz política atua de forma mais abstrata.

A burocracia moderna como forma avançada de organização política, torna-se também uma forma de “dominação legítima”. Para Weber, atributos que regem o sistema burocrático racionalizam as relações sociais da sociedade moderna. Não pretende-se, com isso, entender que a burocracia e a burocratização da sociedade sejam, de todo, negativa ou ineficaz. A condição burocrática, ordenada por regras jurídicas e leis, regulamentam e organizam o ser humano na sociedade, com medidas consideradas legítimas e racionais para atingir determinado fim.

[36] WOOD, E. (2007). Capitalismo e democracia: A teoria marxista hoje. Problemas e perspectivas. CLACSO, Consejo Latinoamericano de Ciencias Sociales. Coleção Campus Virtual. Buenos Aires. p. 417

As leis político-administrativas, na teoria social de Weber, sobre a racionalização do direito na sociedade, permite uma melhor compreensão sobre os mecanismos de ordenação e de controle social e político através da “conformidade à lei”. Em seus estudos sobre sociologia do direito Weber fomenta a importância do entendimento sobre o direito como produto e como reflexo das relações sociais, ou seja, norteia uma diferença entre o direito fruto de ações de indivíduos e da evolução da civilização.

Ao descrever sobre o desenvolvimento do direito Weber afirma que *“na teoria e prática jurídicas atuais, uma das distinções mais importantes é a entre o “direito público” e o “direito privado”. No entanto, há discordância quando aos princípios da delimitação.”*^[37] Segundo Weber a distinção entre o direito público e privado estão condicionadas às peculiaridades dos grupos que compõem e influenciam a criação do direito. Quando afirma que *“Isso acontece quando todo direito e todas as competências, especialmente todos os poderes de mando, têm o caráter de privilégios pessoais (...) denominados “prerrogativas”,*”^[38] reforça o caráter autocrata que o Estado assume no direito público e, conseqüentemente, neste contexto, no desenvolvimento das cidades.

Ao tentar compreender o Estado, enquanto por um lado Karl Marx afirmava que tudo estava relacionado com o interesse de classes, e Durkheim afirmava que tudo era direito público, Weber compreendia que o direito público e privado estavam mutuamente relacionados e em constante divergência de sentido, pois nunca apresentavam-se de forma exclusivamente pura. A análise crítica de Weber buscava interpretar a racionalidade que regia a sociedade moderna e com isso a relação entre público e privado. Seus questionamentos sobre o que seria de direito público ou privado, e a “invasão”, muitas vezes imoral e antiética, entre esses mesmos direitos, conduzem a uma interpretação de análise política administrativas sobre a formação das cidades.

Os mesmo direitos à propriedade privada, taxas de lucro e acúmulo de capital, são os mesmos direitos que, sob uma outra noção, se sobrepõe ao direito humano à cidade.^[39] Numa realidade onde tantos direitos humanos abandonam o sentido ético, o direito majoritário à cidade também é abandonado.

[37] WEBER, M. (2004). Economia e Sociedade: Fundamentos da sociologia compreensiva. Editora UnB. Vol. 2. São Paulo. p.1

[38] WEBER, M. (2004). Economia e Sociedade: Fundamentos da sociologia compreensiva. Editora UnB. Vol. 2. São Paulo. p.3

[39] HARVEY, D. (2008). The right to the city. (Versão electrónica) New Left Review, n. 53. Acesso em: 23 de Outubro de 2017. Disponível em: <https://newleftreview.org/II/53/david-harvey-the-right-to-the-city>

Nas grandes cidades, onde o capital imobiliário assume um papel central em determinadas localizações privilegiadas, a cidade torna-se um produto de grandes negócios, onde evidencia-se a disputa entre os que desejam melhores condições de vida nas cidades e os que procuram lucratividade.

São nessas cidades, que desde o início emergiram da concentração do capital e do produto excedente, que o fenômeno urbano associa-se, inquestionavelmente, ao fenômeno de classes. É, diante a essa situação, que persiste sob a ideia de desenvolvimento capitalista, que o desenvolvimento urbano desigual surge em direção ao inevitável conflito social.

Em uma sociedade onde inúmeras forças lutam contra esse direito à cidade, é evidente e inevitável a segregação de classes sociais e a consequente fragmentação das cidades. Os resultados dessa separação apontam para um aumento de desigualdade de uso de solo que, esta indelevelmente associada as formas e aos espaços que se formaram nos meios urbanos. É fato que as cidades não são sempre lugares harmoniosos, livres de conflitos e violência, pois sempre foram locais de encontros de diferentes opiniões e interações que se chocam, mas a questão é o modo como as cidades auxiliam ou não à essa falta de civilidade.

A cidade, nas palavras do sociólogo urbano Robert Ezra Park, é “(...) *a mais bem-sucedida tentativa do homem de refazer o mundo onde vive de acordo com o desejo de seu coração. Porém, se a cidade é o mundo que o homem criou, então é nesse mundo que ele agora está condenado a viver. Assim, indiretamente, (...) ao fazer a cidade, o homem refez a si mesmo.*”^[40]

I.III. Cidade Individual

A cidade, que outrora impulsionava vontades físicas e espirituais de seus habitantes, hoje vive uma realidade de atritos. Um dos grandes problemas trazidos pela vida moderna foi a individualização e autonomia do ser humano face a heranças históricas e forças sociais.

Segundo o sociólogo Georg Simmel, em *A Metrópole e a vida mental*,^[41] a individualização que a metrópole trouxe para o homem “*consiste na intensi-*

[40] PARK, R., *On Social Control and Collective Behavior* (Chicago, Chicago University press, 1967) p.3. In David Harvey et al. (2013). *Cidades Rebeldes: Passe Livre e as manifestações que tomaram as ruas do Brasil*. 1 Edição. São Paulo. Editora Bomtempo: Carta Maior. p.27

[41] “A Metrópole e a vida mental” foi um artigo escrito pelo sociólogo alemão Georg Simmel, como o título original *Die Großstädte und das Geistesleben*, publicado em 1902. Traduzido e editado da versão em inglês “*The Metropolis and Mental Life*”, reaparece como I capítulo no livro *O Fenômeno Urbano* (1967) de Otávio Guilherme Velho, Zahar Editores. Rio de Janeiro, 3ª Edição. p.10-24.

ficção dos estímulos nervosos, que resulta da alternância brusca e ininterrupta entre estímulos exteriores e interiores."^[42] Dessa forma, a metrópole, com um ritmo acelerado e a multiplicidade de informação, "extraí do homem, enquanto criatura que procede a discriminações, uma quantidade de consciência diferente da que a vida rural extrai."^[43] Enquanto a cidade rural flui lenta e uniformemente, criando relações conscientes e emocionais, as grandes cidades, em oposição, se enraízam sobre um ritmo interrompido e inconsciente de hábitos.

A cidade, local de mercado e fluxo de capital por excelência, é mais desprovida de relação entre produtor e consumidor, se comparada com as pequenas cidades. A metrópole moderna proporcionou solo fértil para que a economia do dinheiro a dominasse, e que a mentalidade, dos que nela habitam, tornassem-se cada vez mais calculista.

"A exatidão calculista da vida prática, que a economia do dinheiro criou, corresponde ao ideal da ciência natural: transformar o mundo num problema aritmético, dispor todas as partes do mundo através de fórmulas matemáticas."^[44]

Todos esses adjetivos, que a cidade metropolitana agrupa, fizeram surgir o fenômeno psíquico conhecido como atitude *blasé*. A atitude blasé metropolitana, que consiste no poder de discriminar e ser indiferente, direciona o sistema nervoso do indivíduo ao ápice, onde seus estímulos acomodam-se e recusa a reagir à forma de vida metropolitana, "essa atitude mental dos metropolitanos um para com o outro, podemos chamar, a partir de um ponto de vista formal, de reserva."^[45]

O estilo metropolitano de vida, sendo um misto de antipatia e indiferença, pode ser interpretado como forma de proteção aos perigos das grandes cidades. Dissociada da realidade, esse estilo de vida pode ser apenas um das formas de socialização.

A cidade individual, resultante do planejamento moderno, que aboliu o homem pedestre e o espaço público, e incentivou a segregação espacial e funcional, tornou o homem cada vez mais distante do seu papel social. Esse predomínio ao ser individual deu lugar a um novo modo de sociedade,

[42] SIMMEL, G. (1902). "A Metrópole e a vida mental", in Otávio Guilherme Velho: O Fenômeno Urbano (1967). Zahar Editores. Rio de Janeiro. op. cit., p. 11.

[43] Idem p.11

[44] Idem p.13

[45] Idem p. 16

caracterizada por Zygmunt Bauman como “*Modernidade Líquida*”.^[46] Essa modernidade na estrutura social transformou as relações sociais “sólidas” em relações voláteis e dissolúveis. A liquidez, a qual o teórico refere-se, é caracterizada pela individualização do ser moderno, agora “livre”. Segundo Bauman, “*a tarefa dos indivíduos livres era usar sua nova liberdade para encontrar o nicho apropriado e ali se acomodar e adaptar: seguindo fielmente as regras e modos de conduta identificados como corretos e apropriados para aquele lugar.*”^[47]

Embora o indivíduo agora possa ser o que conseguir ser, mediante suas forças, Bauman refere-se a inconstância e incertezas que a falta de pontos “sólidos” de referência socialmente estabelecidos gera.

“São esses padrões, códigos e regras a que podíamos nos conformar, que podíamos selecionar como pontos estáveis de orientação e pelos quais podíamos nos deixar depois guiar, que estão cada vez mais em falta. Isso não quer dizer que nossos contemporâneos sejam guiados tão somente por sua própria imaginação e resolução e sejam livres para construir seu modo de vida a partir do zero e segundo sua vontade (...) Mas quer dizer que estamos passando de uma era de “grupos de referência” predeterminados a uma outra de “comparação universal” (...) e tende a sofrer numerosas e profundas mudanças antes que esses trabalhos alcancem seu único fim genuíno: o fim da vida do indivíduo.”^[48]

O que acontece hoje não difere do que aconteceu antigamente, diante das mudanças do mundo pré-moderno. Entretanto, a liquidez de alguns parâmetros sociais moderno tornou os indivíduos seres incapazes de manter costumes, hábitos e verdades que lhes eram indubitáveis.

Bauman, levanta a questão da liquidez da sociedade através de uma análise sobre cinco tópicos principais: a emancipação, a individualidade, o tempo e espaço, o trabalho e a comunidade.

A emancipação remete ao conceito de liberdade, questionando se a mesma seria ou não objeto de favorecimento do indivíduo, visto que “*não só não*

[46] Modernidade Líquida foi uma ideia desenvolvida por Zygmunt Bauman, sobre a estrutura da sociedade moderna e individualização do mundo moderno, e título de seu livro: *Liquid Modernity*. Malden, Polity Press 2000. (edição em português: *Modernidade Líquida*. Editora Jorge Zahar. Rio de Janeiro. 2001).

[47] SIMMEL, G. (1902). “A Metrópole e a vida mental”, in Otávio Guilherme Velho: *O Fenômeno Urbano* (1967). Zahar Editores. Rio de Janeiro, op. cit., p.13

[48] BAUMAN, Z. (2001). *Modernidade Líquida*. Editora Jorge Zahar. tradução Plínio Dentzien. Rio de Janeiro. p.14

há contradição entre dependência e libertação: não há outro caminho para buscar a libertação senão “submeter-se à sociedade” e seguir suas normas.”^[49]

O abismo que existe entre a individualidade, como fatalidade e como capacidade realista de autoafirmação, torna o indivíduo, que é responsável por seus atos e suas escolhas, responsável por seus erros e fracassos.

Em suma: a individualização mostra-se, de certo modo, como inimiga da cidadania, no sentido de desintegrar-se da proteção geral de bens comuns. A “individualização” tornou o indivíduo em um ser que funciona a seu favor, deixando de lado preocupação coletivas e a capacidade de decidir em conjunto em prol de um bem maior.

“O “público” é colonizado pelo “privado”; o “interesse público” é reduzido à curiosidade sobre as vidas privadas de figuras públicas e a arte da vida pública é reduzida à exposição pública das questões privadas e a confissões de sentimentos privados. As “questões públicas” que resistem a essa redução tornam-se quase incompreensíveis.”^[50]

A individualidade aborda o papel do indivíduo em descobrir e potencializar suas capacidades intelectuais. Essa condição, diante ao capitalismo leve, diferente do capitalismo pesado, exemplificado através do estilo fordista de produção (onde cada indivíduo era responsável por uma única função imutável), possibilitou ao indivíduo atingir posições de melhoria. Sem excluir o poder da autoridade, o capitalismo leve e fluído permitiu a coexistência de múltiplas autoridades e, com isso, o poder de múltiplas escolhas disponíveis.

A identidade do indivíduo, e sua individualidade, requer uma reflexão sobre uma competitividade mais agressiva, onde cada um depende somente de si para assumir risco, romper vínculos e consequentemente assumir possibilidades infinitas na sociedade. A busca constante pela aptidão, segundo o autor *“promete uma serie de escaramuças vitoriosas, mas nunca o triunfo definitivo.”*^[51]

O tempo e espaço associam, sobre uma definição simplista, o papel do “espaço” onde se pode percorrer em determinado tempo, e o “tempo” como

[49] BAUMAN, Z. (2001). Modernidade Líquida. Editora Jorge Zahar. tradução Plínio Dentzien. Rio de Janeiro. p.28

[50] Idem p.46

[51] Idem p.92

fator necessário para percorrê-lo. Esses “espaços” seriam, então, locais de significado, que independente do propósito que lhe seja atribuído, seja sempre lugar de convívio, onde as pessoas lhe atribuam algum valor.

Dentro da cidade, no seu sentido de assentamento humano, o espaço assume caráter de encontro entre estranhos. No contexto da vida urbana, esses encontros necessitam de um tipo de atividade e habilidade diferenciada, onde as pessoas permitam-se estar juntas umas das outras, sob a ideia de “civildade”. Uma civildade que é possibilitada pelo uso de máscaras, que permitem a “sociabilidade pura”, distanciam-se de circunstâncias de mal-estar, poder e outros sentimentos e sobrecargas que as pessoas possam ter. O espaço urbano deve possibilitar a civildade, a fim de ensinar seus habitantes as habilidades de ser civil.

O tempo, por outro lado, remete a ideia da velocidade em que a vida acontece, procurando evitar o tempo ocioso, vazio e “improdutivo”, sustentando o indivíduo em dois pilares: o passado e o futuro. Entretanto, viver um “*modernidade líquida*”, implica em assumir responsabilidades e consciência de que vivemos o instantâneo, o momento, em um espaço único e em seu determinado tempo.

O trabalho representa a ideia de dominar o futuro com o poder sobre o presente. A ascensão ocorre quando o indivíduo descobre que a fonte de riqueza é, através do trabalho e da sua exploração e utilização eficiente, onde o progresso se faz presente. O progresso é sustentado pela ideia de autoconfiança e desenvolvimento, que precisa ser usufruído momentaneamente, antes que outro progresso se faça perceber. O significado desse progresso é exemplificado através de duas crenças que se relacionam e não se separam: “*de que “o tempo está do nosso lado” e de que “somos nós que fazemos acontecer”*”.^[52]

Por último, a ideia de comunidade, no sentido ideal da palavra, seria local de vida satisfatória e significativa, onde o indivíduo participe e interaja com meio em que vive, mesmo que para isso haja uma dicotomia entre liberdade de escolha e obediência de regras pré estabelecidas.

Os elementos, que unem membros de uma comunidade, sob um ponto de vista coletivo, perderam força com a liquidez dos tempos modernos. A comunidade, em seu sentido holístico, tornou-se mais um projeto do

[52] BAUMAN, Z. (2001). *Modernidade Líquida*. Editora Jorge Zahar. Rio de Janeiro. p.152

que propriamente uma realidade. A realidade comunitária só é possível se impulsionada por atitudes e estímulos individuais, que com o passar dos anos, foi tornando-a em um fenômeno postulado.

O interesse em transformar a comunidade é papel crucial de quem a habita e à representa. Nas palavras do geógrafo David Harvey: “A implicação é que nós, individual ou coletivamente, fazemos nossa cidade através de nossas ações diárias e de nossos engajamentos políticos, intelectuais e econômicos. Todos somos, de um jeito ou de outro, arquitetos de nossos futuros urbanos.”^[53]

A existência de uma cidade com espaços públicos, locais de encontro, lazer e diversidade socioespacial, permite a interação entre pessoas, além da integração do ambiente natural ou construído, como ferramenta de equilíbrio entre as necessidades pessoais e as relações sociais. A cidade contemporânea, devido ao seu crescimento sem precedentes e, de certo modo incontrolável, esta vivenciando um momento de fundamental reconfiguração, tanto dos espaços físicos quanto das relações por eles mantidas.

I.IV. Cidade Coletiva

Segundo Josep Maria Montaner e Zaida Muxí, em seu livro “Arquitetura e Política: ensaios para mundos alternativos”, o urbanismo contemporâneo enfrenta grandes desafios sociais e ambientais. Para os autores, a cidade do século XXI necessitam de uma revisão teórica profunda, pois parte das teorias desenvolvidas no século passado “(...) encontra-se obsoleta e foi superada pela complexidade da realidade. A prática urbanística tecnocrática está desacreditada, sua dimensão pública ficou marcada pelo predomínio da especulação imobiliária e o objetivo do bem comum foi contaminado pelas exigências do mercantilismo.”^[54]

A arquitetura ecológica e sustentável, que evolui em direção à uma vertente social, igualitária e diversificada, precisa ganhar destaque, diante a predominância de obras maioritariamente voltadas as classes favorecidas. Não se quer, com isso, dizer que o urbanismo e a arquitetura não tenham posicionamentos dignos e respeitáveis, com colaborações de cunho popular, baseadas em melhorias de moradias, transportes e espaços públicos, ao longo dos anos. A questão é fomentar a importância que o domínio de mais construções, com essas raízes comunitárias, sejam estabelecidas e priorizadas.

[53] HARVEY, D., et al (2013). Cidades Rebeldes: Passe Livre e as manifestações que tomaram as ruas do Brasil. 1ª Edição. Editora Bomtempo: Carta Maior. São Paulo. p.31

[54] MONTANER, J.M.; MUXÍ, Z. (2014). Arquitetura e Política: ensaios para mundos alternativos. Editora Gustavo Gil. São Paulo. p.211

Neste sentido, a arquitetura e o urbanismo contemporâneo, engajados na melhoria social e ambiental, devem seguir o fundamento construtivo de baixo para cima (*bottom up*), sob um pensamento coletivo autenticamente participativo e com justificações sustentadas em alguns parâmetros essenciais. Montaner e Muxí relacionam esses parâmetros em quatro eixos estreitamente relacionados, sendo eles: a igualdade, a diversidade, a participação e a sustentabilidade, com vontade participativa e ambientalista.

A igualdade, focada na prática dos direitos humanos, orientada perante a lei, deveria ser um dos principais pilares de sustentação do planejamento urbano. É, através da preconização da inclusão social, que o verdadeiro sentido da palavra cidadania é reforçado.

A prática dos direitos humanos, ao longo das décadas, sofreram diversas modificações e melhorias. Vale ressaltar, mesmo que de modo inicial de mudanças, o Direito à Propriedade^[55] (França de 1804), Direito à Moradia^[56] (Alemanha de 1919), e a Declaração Universal dos Direitos Humanos^[57] (1948) que promoveram o desenvolvimento e a consciência de humanidade, igualdade e liberdade, e fomentou os direitos e obrigações iguais e inalienáveis a todos os membros da “família humana”, além de considerar de essencial importância as relações amistosas entre nações.

De modo geral, todos esses direitos foram conquistados por etapas. Foi durante o século XX que esses direitos direcionaram-se aos governos locais, que em alguns casos e em algumas regiões do mundo foram, no século XXI, restringindo aos indivíduos diversos desses direitos, em especial os relacionados com a moradia e salubridade. A diversidade, estreitamente relacionada com o direito a igualdade, foca na liberdade de usufruto do espaço público, refletido na diversidade cultural, religiosa, na capacidade de expressão e nas diversas maneiras de se relacionar. Esta tem como objetivo o foco na valorização de experiências, nos diferentes

[55] O Direito à Propriedade, promulgado na França em 21 de março de 1804 por Napoleão Bonaparte, pertenceu ao Código Civil francês, comumente conhecido por Código Napoleônico (originalmente Code Civil des Français ou Code Napoléon). Nele a propriedade perdeu sua estrutura privilegiada e se tornou individual e acessível a qualquer pessoa, tratada igualmente pela lei.

[56] O Direito à Moradia foi uma lei pioneira na República de Weimar, firmada na Constituição de Weimar em 1919, em seu art. 155, responsabilizando a Estado pela regulamentação do uso e parcelamento do solo para fins habitacionais. Esta declarava o direito de “alojamento salubre” para todo cidadão alemão.

[57] A Declaração Universal dos Direitos Humanos, adotada pela Organização das Nações Unidas em 10 de Dezembro de 1948, delinea os direitos humanos em uma escala universal a ser atingido por todos os povos e todas as nações, com o objetivo de promover o respeito aos direitos humanos e liberdades fundamentais de cada indivíduo e cada órgão da sociedade.

meios de comunicação, na partilha, que facilita a relação entre habitantes da cidade, sejam eles nativos, imigrantes ou turistas, que partilhem ou não das mesmas crenças ou culturas. Trata-se de um símbolo de intercâmbio e de solidariedade e, de certa forma, do abandono a pretensão da unidade e do discurso único, dando espaço a pluralidade e as alternativas, criando a consciência generalizada de que “*em uma época na qual não existem estilos de vidas iguais para todos, a alternativa é a diversidade, o pensamento complexo (...), enriquecer o pensamento, a compreensão e a atenção pelo “outro” e pela alteridade*”.^[58]

A participação, interpretada como uma ferramenta necessária para o alcance da igualdade e da diversidade é, de certa maneira, a protagonista na transformação do meio humano, conseqüentemente urbano. É esta ferramenta o principal instrumento para o alcance dos objetivos comuns, que precisa ser analisada como um conjunto de etapas, que vai desde a informação, debate e propostas, entre o poder público e os cidadãos, até o acompanhamento e constante interesse por parte da comunidade nas intervenções públicas.

Este processo participativo, deve ser um processo contínuo, presente do começo ao fim. Embora esta participação não possa ser imposta, esse processo reforça, não só a opinião da comunidade, como a valorização e manutenção do local de intervenção, que tende a ser mais autêntico e duradouro.

O fator sustentabilidade, na sequencia deste discurso, refere-se aos três campos primordiais do termo sustentável; o social, o econômico e o ambiental. Este triângulo fundamental do desenvolvimento sustentável, é proveniente do relatório da ONU de 1987^[59] (World Commission on Environment and Development) “*A Global Agenda for Change*”, com estratégias para o comprometimento social de desenvolvimento, que seja satisfatória as necessidades atuais, sem causar danos futuros.

[58] MONTANER, J.M.; MUXÍ, Z. (2014). *Arquitetura e Política: ensaios para mundos alternativos*. Editora Gustavo Gil. São Paulo. p.217

[59] World Commission on Environment and Development: Our Common Future foi um documento da ONU (Oslo, Março de 1987) que reuniu um conjunto de acordos globais para a sustentabilidade no desenvolvimento e cooperação internacional na preservação do meio ambiente. Nele foram propostas: estratégias ambientais de longo prazo para alcançar o desenvolvimento sustentável; cooperação entre países em desenvolvimento e países em diferentes estágios de desenvolvimento econômico e social, recomendado apoio mútuo nas relações entre pessoas, recursos, desenvolvimento e meio ambiente; considerado formas e meios eficazes, no qual as comunidades possam lidar com preocupações ambientais; e ajudar a definir percepções e esforços, apropriados e necessários, para enfrentar com sucesso os problemas de proteção e melhoria do meio ambiente ao longo das décadas meio a comunidade mundial.

A sustentabilidade social, abrange um conjunto de ações que procuram estabelecer melhores relações e qualidade de vida entre a população. São ações que procuram garantir acesso aos serviços básicos (de educação, saúde, mobilidade e moradia) e diminuir desigualdades dentro da sociedade. A prática efetiva destas ações, que garante qualidade de vida a população de baixa renda, é refletida em todas as classes, quando se amplia o quadro geral, um exemplo prático é a diminuição de violência, de poluição e de epidemias.

Em um ponto de vista econômico, da sustentabilidade, as considerações abordam os graves problemas de escassez dos recursos naturais. O fundamento básico para um desenvolvimento estável requer evitar picos econômicos, evitando o foco na maximização da produção a qualquer preço sem se preocupar com os danos causados. Embora, esta condição econômica, seja um quadro complexo, a contribuição de uma boa gestão de recursos naturais, que consiga gerir de maneira renovável o uso ambiental contribui consideravelmente para o seu sucesso. A base estável e justa de um desenvolvimento econômico sustentável viabilizam, de certa forma, a independência econômica de cada nação, sem causar sofrimento às comunidades nem perda de ecossistemas naturais.

A sustentabilidade ambiental refere-se a capacidade restrita do uso do solo, a consciência dos limites do planeta e dos recursos disponíveis. O urbanismo sustentável proporciona equilíbrio entre o habitat e o habitante, com posturas não só benéficas a sociedade humana, como a todo o ecossistema, distribuindo recursos naturais e preservando o patrimônio natural e os laços com a natureza. A arquitetura gerada por esta consciência, propõe alternativas de urbanização, com uma profunda preocupação com os materiais utilizados nas obras, com os locais adequados para a construção, com os resíduos gerados na obra, ou na alternativa de recuperação e revitalização de construções existentes sobre novas construções.

Em suma, o argumento sustentável e a criação de uma cidade efetivamente coletiva, recai sobre a valorização de uma comunidade participativa e conscientes, que constrói a base dos quais se faz assentar uma cidade saudável, socialmente coesa e ambientalmente equilibrada. O sentido coletivo reforça a ideia de que todos somos parte integrante e essencial no objetivo da mudança, pois, nas palavras do filósofo brasileiro Mario Sérgio Cortella: *“Viver é conviver, seja na cidade, ainda que em casa ou prédio, seja no país, seja no planeta. A vida humana é condomínio. E só existe política como capacidade de convivência exatamente em razão do condomínio.”*^[60]

[60] CORTELLA, M.S., RIBEIRO, R.J. (2011). Política para não ser idiota. 7ª Edição. Editora Papirus 7 mares. São Paulo. p.9

A cidade, aqui compreendida como o elemento central de estruturação da sociedade, não se limita ao tecido urbano e à sua morfologia. Esta, é o suporte de um “modo de viver”, e a ideia do espaço induz a determinados comportamentos e hábitos.

As cidades contemporâneas assumem uma realidade complexa de compreensão. Enquanto nas cidades, anteriores ao período de industrialização, as grandes riquezas acumuladas eram centralizadas no investimento da própria cidade, o cenário das cidades contemporâneas conseguiu modificar completamente esses princípios medievais. Estas mesmas riquezas, garantidas pelo acúmulo de capital, comercial e bancário, são focadas em investimentos pessoais e privados.

A vida urbana, que sempre pressupôs confronto de opiniões e diferentes modos de viver, agora passa a ser local de conflituosa coexistência. É, neste cenário, que o sociólogo francês Henry Lefebvre (1901-1991) afirma: “*como a democracia urbana ameaçava os privilégios da nova classe dominante, esta impediu que essa democracia nascesse. Como? Expulsando do centro urbano e da própria cidade o proletariado, destruindo a “urbanidade”*”.^[61]

Ao traçarmos um paralelo entre as cidades contemporâneas podemos observar um certo isolamento no modo de habitar. A imagem de condomínios fechados, conjuntos habitacionais e o isolamento das funções urbanas (de morar, circular, trabalhar e ter lazer) proporcionam, de certa forma, a decomposição da ordem nas cidades. Esta decomposição pode ser compreendida como uma segregação de laços sociais, defendida pela ideia de urbanistas modernos, ao projetarem uma cidade “organizada”, porém socialmente desprovida de convívios, contatos ou encontros informais, fato que o arquiteto e urbanista dinamarquês Jan Gehl caracteriza como “*Síndrome da Brasília*”^[62], termo intitulado para a desconsideração, ou inexistência, da relação humana com o planejamento urbano, assumindo Brasília como principal exemplo.

O plano piloto de Brasília, norteou seu planejamento a partir da maior escala, vista do céu, por isso aparenta ser um desenho adequado quando visto de um avião ou helicóptero, mas vista ao nível dos olhos, entre os prédios, nas

[61] LEFEBVRE, H. (2011). O direito à cidade. Editora Centauro. São Paulo. p.23

[62] “The Brasília Syndrome” (em português “Síndrome de Brasília”) é um sub capítulo do capítulo 5 “Life, space, buildings - in that order” do livro “Cities for People” do arquiteto e urbanista dinamarquês Jan Gehl (2010). Neste capítulo, Gehl faz uma crítica as cidade feitas para serem admiradas “da janela do avião”, obcecadas pela forma e pelas grandes construções, como a capital brasileira, ou invés de serem pensadas a escala humana, focadas nas pessoas que andam pelas ruas e vivem a cidade no cotidiano.

II. Direito à Cidade

ruas das cidades, a cidade desconsidera a experiência sensorial agradável ao pedestre. Os caminhos são demasiadamente compridos, as ruas pouco convidativas e desinteressantes. As linhas retas e inexpressivas de Brasília resultaram em uma cidade sem escala humana, com percursos de passagem e não de ocupação. A capital brasileira do Modernismo, que corresponde a um desejo em trazer desenvolvimento para o interior do país, demonstra, em sua composição e seus espaços monumentais, uma certa vontade em manter afastada a população das ruas e, conseqüentemente, do centro do poder.

Nestas cidades, cuja prioridade é organização de setores, onde atividades de lazer, trabalho e moradia são posicionadas em locais específicos e separados, a dimensão humana torna-se, aos poucos, negligenciada. Este tipo de planejamento urbano afasta a escala humana, vivenciada no “*ground floor*”, no térreo, no nível da rua. É diante aos edifícios e as construções que os indivíduos vivem o espaço e despertam o ato da convivência, no cotidiano, com os “*olhos nos olhos*”, na busca pela qualidade de vida na cidade em que habitam, sem serem isolados ou ficarem dependentes de carros ou outros meios de transporte para deslocamentos diários. Na maioria das grandes cidades, segregada pelas funções de uso, o cenário é transformado, maioritariamente, a favor dos carros, que tomam conta das cidades com suas grandes rodovias, que acabam por expulsar a vida humana para fora dos espaços públicos.

A medida em que as pessoas desocupam as ruas, em busca de proteção ou descanso, em locais fechados, diante ao caos das grandes ruas movimentadas e ocupadas por automóveis e suas poluições, as cidades começam a perder o sentido de vida em comunidade, transformando as ruas em constantes focos de vazio social. Os hábitos de caminhada e apreciação da cidade são perdidos, as pessoas tornam-se condicionadas ao individualismo, fruto de uma cidade contaminada por espaços amorfos e isolados.

Neste sentido, a construção de uma cidade saudável, consiste, antes de mais nada, em compreender as necessidades e particularidades de cada lugar e abordar de forma objetiva as questões fundamentais à qualidade de vida na cidade. Para isso, é preciso um maior suporte e compreensão sobre a escala dos espaços, onde a solução de mobilidade, segurança, e todas as dinâmicas em geral que valorizam a vitalidade e sustentabilidade das áreas urbanas, sejam consideradas. Segundo Gehl “*estudos realizados em cidades de todo o mundo mostram a importância da vida e atividade como atração urbana. As pessoas se reúnem onde as coisas estão acontecendo e espontaneamente procuram a presença de outras pessoas.*”^[63]

[63] Tradução livre de “Studies from cities all over the world illuminate the importance of life and activity as urban attraction. People gather where things are happening and spontaneously seek the presence of other people.” The Urban Dimension em Cities for People de Jan Gehl. p.25

As escalas das cidades podem ser interpretadas como três escalas fundamentais.^[65] A Escala da Cidade, a Escala do Plano Local e a Escala Humana. A maior escala de todas é a Escala da Cidade, a qual abrange e compreende o território como um todo. Nesta, são definidas os contornos, onde são planejadas as funções do espaço, os quarteirões, as ligações dentro da cidade e o seu percurso, sob uma perspectiva aérea macro, onde os edifícios são um de seus focos principais.

II.I. A Escala Humana ^[64]

A Escala do Plano Local assume uma visão intermediária sobre a cidade, entre a visão aérea e a terrestre. Esta, embora ainda possua uma perspectiva mais ampla do território, encontra-se mais próxima ao solo, em baixa altitude, com planejamentos mais específicos sobre a cidade. É uma perspectiva da cidade onde podem ser definidos os espaços, no qual são feitas as divisões do uso do solo e suas funções adequadas.

A Escala Humana, no entanto, apresenta-se como a escala principal, mais próxima das pessoas, ao nível da rua. Nesta micro escala, encontra-se os fatores sensoriais que transformam a cidade em um “organismo vivo”, onde a cidade pode ser tocada e experimentada pelas pessoas em um ambiente físico diário. Essa escala, de perspectiva sobre a cidade, trás consigo a necessidade de deslocamentos mais curtos, com maior fluidez e contato humano. Pertence a uma lógica de prioridade ao pedestre, voltada à relações harmoniosas, entre o indivíduo e o espaço construído, no qual ele utilizará. A utilização desta escala, como forma de humanização na forma de planejar as cidades, torna-se essencial para o alcance de uma melhor qualidade de vida nos centros urbanos.

Embora o direito à cidade, e o de usufruir, tenha bases em princípios teóricos, filosóficos, socioeconômicos, ideológicos e culturais, como forma de entendimento acerca do processo urbano e suas articulações, é preciso levar em consideração a necessidade de uma dimensão mais ampla a esse direito, que seja focada em soluções de cunho jurídico e institucional.

Por fim, o direito a cidade, refere-se, sobretudo, ao direito de transformar a realidade. O direito a usufruir e experimentar as cidades, os centros urbanos e os espaços públicos, que posicionam encontros e valores pessoais acima

[64] A Escala Humana, com o título original “The Human Scale”, é um documentário idealizado pelo arquiteto dinamarquês Jan Gehl em 2012, que propõe uma reflexão acerca das condições urbanas das cidades modernas.

[65] GEHL, J. (2010). *Cities for People*. Island Press. Washington, Covelo, London. p.195

dos valores monetários. Para isso, o rompimento com a lógica capitalista de produção do espaço, se torna, extremamente necessária. O direito à cidade esta estreitamente interligado a outro processo básico: o de distribuição igualitária do espaço urbano. A prática deste direito está, rigorosamente, relacionada à valores de humanismo e democracia, pois *“toda alternativa de futuro passa pela cidadania”*.^[66]

[66] MONTANER, J.M.; MUXÍ, Z. (2014). *Arquitetura e Política: ensaios para mundos alternativos*. Editora Gustavo Gil. São Paulo. p.113

II. A Condição Urbana das Grandes Cidades

“Qual será a velocidade da cidade do futuro? Da Internet banda larga, que elimina fronteiras, desmaterializando espaços, ou do congestionamento quilométrico que transforma curtas distâncias em tempos imprevisíveis? E o espaço urbano do futuro? Serão ruínas inacabadas cobertas por montanhas de lixo e entulho ou a assepsia superiluminada dos megacentros de compras e lazer? Existirão no futuro ruas? Sobreviverão à fragmentação crescente dos espaços, à negação absoluta de qualquer terreno de ambiguidade ou convivência entre o público e o privado? Deixarão de ser o lar dos automóveis, decoradas especialmente com um paisagismo para ser visto através do pára-brisa? Ou serão a casa dos sem-casa, dos sem-lugar, dos fora da ordem mundial?”^[67]

[67] ROLNIK, R. (2003). Política urbana no Brasil. Esperança em meio ao caos?. Revista da ANTP, São Paulo. Acesso em: 20 de Janeiro de 2017. Disponível em: <http://www.redbcm.com.br/arquivos/bibliografia/esperanca%20em%20meio%20ao%20caos.pdf>.

I. Da Modernidade à Cidade Global

O estudo acerca da modernidade, assim como suas rupturas e transformações, assume caráter amplo de conceitos e interpretações múltiplas. A dificuldade de teorizar o tempo moderno surge na sua temporalidade intrínseca. Em uma analogia temporal do Ocidente, Matei Calinescu (1934-2009), em “As Cinco Faces da Modernidade”, divide a história em três eras: Antiguidade, Idade Média e Modernidade. A Antiguidade era vista como a era da “luz resplandecente”, a Idade Média como a “Idade das Trevas” escura e esquecida e a Modernidade associada ao tempo de “*despertar e renascença, proclamando um futuro luminoso*.”^[68] Calinescu analisou o contexto moderno como “*um conceito de crise envolvido numa tripla oposição dialética à tradição, à Modernidade da civilização burguesa (com os seus ideais e racionalidade, utilidade e progresso), e por fim, a si própria, na medida em que ela se percebe como a si própria como uma nova tradição ou forma de autoridade*.”^[69]

Na senda da oposição a tradição, o autor busca as raízes conceituais etimológicas, enaltecendo a origem linguística medieval da Modernidade, onde a palavra “*modernus*” designava, de acordo com o *Thesaurus Linguae Latinae*, “*qui nunc, nostro tempore est, novellus, praesentaneus*” e associava-se, em oposição, ao conceito de “*antiquus*”.^[70]

No contexto citadino, podemos interpretar a modernidade como a mudança do homem de um ser fixado num contexto rural de controle feudal ao homem dinâmico e livre que, de certa forma, abandona sua posição coletiva da Idade Média e se apresenta como um ser individual. Para Marshall Berman (1940-2013), em seu livro “Tudo que é Sólido Desmancha no Ar”, o ser moderno encontra-se inserido em um contexto de mudanças por todos os lados, com anulação de fronteiras geográficas, novos conhecimentos na ciência, comunicação e industrialização em massa e sistemas de poder cada vez mais poderosos e expansivos.^[71]

A transição para a Era Moderna se estendeu ao longo de muitos anos, ao abrir-se para o futuro através de novas descobertas. Para Berman, a modernidade pode ser dividida em três fases. A primeira iniciada no século XVI até finais do século XVIII, quando surgem descobertas marítimas e o capitalismo manufatureiro, no qual não se tinha consciência do sentido de

[68] CALINESCU, M. (1999). As Cinco Faces da Modernidade. Editora Vega. 1ª Edição. Lisboa. p.31

[69] CALINESCU, M. (1999). As Cinco Faces da Modernidade. Editora Vega. 1ª Edição. Lisboa. p.22

[70] CALINESCU, M. (1999). As Cinco Faces da Modernidade. Editora Vega. 1ª Edição. Lisboa. p.25

[71] BERMAN, M. (1986). Tudo que é Sólido Desmancha no Ar: A Aventura da Modernidade. Editora Companhia das Letras. São Paulo. p.15-16

comunidade moderna ou das experiências que esta viria trazer. A segunda representada pela Revolução Francesa, que despertou um espírito revolucionário de libertação política, económica e social, no qual, segundo Berman, ainda não se era moderno por inteiro pois ainda havia dualidade de ideias concernentes aos antigos preceitos. A terceira, e última fase, aconteceu no século XX, quando a aceitação do moderno se expande mundialmente, acolhendo diversas interpretações de ideias e pensamentos, no qual resultou em uma multiplicidade de caminhos fragmentados distante das raízes e do sentido moderno inicial.

Para Henri Lefebvre, no entanto, a Modernidade surge no século XX com as Guerras Mundiais, o imperialismo e a Revolução Russa de 1905 e 1917. O autor destaca a imagem da Modernidade como elemento que detém dois lados, sendo um relacionado com a aceleração do processo tecnológico e o rápido crescimento dos processos acumulativos e, do outro, a estagnação relativa as relações humanas do cotidiano.^[72]

Apesar das variadas referências sobre o surgimento da Modernidade é indubitável sua relação com o surgimento do capitalismo e de uma nova ordem social. Segundo Karl Marx (1818-1883) e Friedrich Engels (1820-1895), em O Manifesto Comunista, “*a sociedade burguesa moderna, que brotou das ruínas da sociedade feudal, não suplantou os velhos antagonismos de classes. Ela colocou no lugar novas classes, novas condições de opressão e novas formas de luta*”.^[73] Para Marx e Engels a nova época simplificou as relações sociais em duas classes opostas: a burguesia e o proletariado, onde a burguesia se destacava pelas profundas modificações que gerou no transcorrer da história, desde o fim das relações feudais ao impulsionamento do comércio e da indústria.

Assim como Marx e Engels, para Anthony Giddens a burguesia moderna nada mais era do que o produto do desenvolvimento dos modos de produção e troca, onde os laços entre os homens passavam a ser diretos e frios, com buscas constantes por inovações e novos mercados, o qual possibilitou oportunidades como nenhum período anterior.

“Os modos de vida que a modernidade fez nascer arredaram-nos de todos os tipos tradicionais de ordem social, de uma forma sem precedentes. Tanto em extensividade como em intensividade, as transformações envolvidas

[72] LEFEBVRE, H. (1995). Introduction to Modernity. Twelve Preludes September 1959-May 1961. Editora Verso. Londres - New York. p.228

[73] MARX, K.; ENGELS, F. (1848). O Manifesto Comunista. Editora Ridendo Castigat Mores. Versão eBook. p.8

na modernidade são mais profundas do que a maior parte das mudanças características dos períodos anteriores.”^[74]

Deste modo, a conduta burguesa, considerada moderna por Marx e Engels, dita o comportamento da humanidade a partir de uma época. Os padrões permanentes e o tradicionalismo dão lugar a uma nova dinâmica de mercado, onde o novo deixa de o ser quando surgem novas descobertas.

“Dissolvem-se todas as relações sociais antigas e cristalizadas, com seu cortejo de concepções e de idéias secularmente veneradas; as relações que as substituem tornam-se antiquadas antes de se ossificar. Tudo que era sólido e estável se esfuma, tudo o que era sagrado é profanado, e os homens são obrigados finalmente a encarar com serenidade suas condições de existência e suas relações recíprocas.”^[75]

Essa ruptura, que Marx e Engels afirmam com *“tudo que é sólido e estável se esfuma”*, refere-se a nova dialética da modernidade, que afasta-se dos preceitos antigos que perduraram por várias gerações e direcionam-se a possibilidades voltadas ao lucro monetário e a necessidade de novos mercados e novos vínculos. Entretanto, a mesma humanidade moderna que encontra-se diante das possibilidades, constantes mudanças e novas descobertas, é mesma humanidade submersa na *“enorme ausência e vazio de valores.”*^[76]

Assim como afirma Giddens, a modernidade é um fenômeno de dois gumes, de um lado a aproximação do desenvolvimento de oportunidades em escala mundial e progresso material, do outro, um lado turbulento de expansão burocrática que dissolvia a criatividade e da forte luta de classes que, embora já estivesse presente na história de todas as sociedades, agora faz-se mais vívida.

A medida em que a classe burguesa evoluía, surgia, paralelamente, novas formas de exploração. Através da instituição do capital, e da propriedade privada, novas relações de dependência e dominação assumiam lugar na sociedade moderna, ou seja, a existência do capital dependia da existência

[74] GIDDENS, A. (2005). As Conseqüências da Modernidade. Editora Celta. 4ª Edição. Oeiras. p.3

[75] MARX, K.; ENGELS, F. (1848). O Manifesto Comunista. Editora Ridendo Castigat Mores. Versão eBook. p.12

[76] BERMAN, M. (1986). Tudo que é Sólido Desmancha no Ar: A Aventura da Modernidade. Editora Companhia das Letras. São Paulo. p.21

de uma classe que o produzisse, o proletariado, a classe dos operários modernos. Para Marx e Engels esses operários, que só vivem se encontrarem trabalho, são vendidos diariamente como mercadorias, como um artigo do comércio.^[77] O desenvolvimento do maquinismo transformou os operários em “partes substituíveis” de uma linha de produção, onde o produto perdia o caráter autônomo e atrativo e o preço do trabalho, que é relativo ao custo produtivo, decrescia.

Enquanto para Marx e Engels a força que moldava a Era Moderna se resumia ao capitalismo, para Weber era a racionalidade e burocracia. Segundo Weber “o impulso para o ganho, a persecução do lucro, do dinheiro, da maior quantidade possível de dinheiro, não tem, em si mesma, nada que ver com o capitalismo”,^[78] o que difere é a operação lógica, racionalizada e calculista das ações, presentes no “capitalismo racional” devido ao trabalho livre, ao contrário do escravismo ou servidão existentes na pré-modernidade.

Embora haja divergência de opiniões entre os autores acerca das características sociais e econômicas da modernidade, ambos convergem a ideia de modernidade ao inerente contraste com a tradição. As novas práticas e condições, as quais foram submetidas a sociedade moderna, refletiram, conseqüentemente, na condição habitacional da população, que aos poucos moldaram a imagem da cidade.

Segundo Marx e Engels, o modo burguês de produção, presente na modernidade, trouxe à civilização até as “nações mais barbaras”, modificando a estrutura de cidades ao redor do mundo. Para os autores, “a burguesia submeteu o campo à cidade. Criou grandes centros urbanos; aumentou prodigiosamente a população das cidades em relação à dos campos e, com isso, arrancou uma grande parte da população do embrutecimento da vida rural.”^[79]

Entretanto, a mesma condição moderna da humanidade que proporcionou “uma desconcertante abundância de possibilidades”^[80] e oportunidades à população rural, também subordinou os camponeses a burguesia, num

[77] MARX, K.; ENGELS, F. (1848). O Manifesto Comunista. Editora Ridendo Castigat Mores. Versão eBook. p.18

[78] WEBER, M. (2008). A Ética Protestante e o Espírito do Capitalismo. Editora Cengage Learning. 2ª Edição. p.5

[79] MARX, K.; ENGELS, F. (1848). O Manifesto Comunista. Editora Ridendo Castigat Mores. Versão eBook. p.14

[80] BERMAN, M. (1986). Tudo que é Sólido Desmancha no Ar: A Aventura da Modernidade. Editora Companhia das Letras. São Paulo. p.21

contexto onde “a burguesia suprime cada vez mais a dispersão dos modos de produção, da propriedade e da população.”^[81] Diante do domínio da classe burguesa, estabeleceu-se uma força social com supremacia econômica e política que, “aglomerou as populações, centralizou os meios de produção e concentrou a propriedade em poucas mãos.”^[82] Neste sentido, podemos relacionar o nascimento da cidade moderna com o nascimento de um território de multiplicidade e contradição.

A evolução desta cidade modernizada à cidade global que conhecemos prolongou-se ao longo dos séculos. Segundo o filósofo Michel Foucault (1926-1984), o desenvolvimento das grandes cidades, ao longo do século XVIII, trouxe “pequenos pânicos” e angústias que surgiram como modelos de segregação espacial das classes privilegiadas, que procuravam o afastamento de locais insalubres como o intuito de alcançar melhor qualidade de vida.

“Nasce o que chamarei medo urbano, medo da cidade, angústia diante da cidade que vai se caracterizar por vários elementos: medo das oficinas e fábricas que estão se construindo, do amontoamento da população, das casas altas demais, da população numerosa demais; medo, também, das epidemias urbanas, dos cemitérios que se tornaram cada vez mais numerosos e invadem pouco a pouco a cidade; medo dos esgotos, das caves sobre as quais são construídas as casas que estão sempre correndo o perigo de desmoronar.”^[83]

O século XIX, em particular, pode ser considerado como período em que o termo urbano ganha foco e torna-se cenário de um novo “modo de vida”. De um lado vemos a aglomeração, o desenvolvimento, a liberdade e o novo: de outro vemos a produção em massa, o ruído, o individualismo e as lutas de classes.

O século XX, no entanto, passa a evidenciar uma maior generalização da vida urbana, refletida não apenas no processo demográfico de crescimento das cidades como na expansão do modo de vida que envolve territórios globais. O modo de vida urbana que inaugura-se nesse cenário moderno, segundo o sociólogo alemão Louis Wirth (1897-1952), é marcado pela “concentração em agregados gigantescos em torno dos quais está aglomerada um número menor de centros e de onde irradiam as idéias e as práticas que chamamos

[81] MARX, K.; ENGELS, F. (1848). O Manifesto Comunista. Editora Ridendo Castigat Mores. Versão eBook. p.14

[82] Idem.

[83] FOUCAULT, M. (1984). A Microfísica do Poder. Editora Graal. 4ª Edição. Rio de Janeiro. p.87

de civilização.”^[84] Para Wirth, a cidade moderna representava mais do que a proporção da população total ou o local de moradia e trabalho do homem moderno, representava, também, “o centro controlador da vida econômica, política e cultural” o qual uniu várias partes do mundo e “interligou as diversas áreas, os diversos povos e as diversas atividades num universo.”^[85]

A vida e a sociedade urbana, apresentada no final do século, ao mesmo tempo que representaram a conexão entre os indivíduos a nível mundial, como a forte globalização, também representaram um novo cenário global e múltiplo, que trouxe a tona elementos contraditórios. Segundo Wirth, ao se referir sobre a cidade e civilização contemporâneas, “a multiplicação de pessoas num estado de interação sob condições que tornam impossível seu contato com personalidades completas produz aquela segmentação de relações humanas (...).”^[86]

Essa nova dinâmica global moldou o cenário atual das cidades, onde “os cidadãos encontram-se uns aos outros em papéis bastantes segmentários”, manifestados através do “superficialismo, o anonimato, e o caráter transitório das relações urbano-sociais.”^[87] Os novos contatos dentro da cidade difere da perspectiva marxista, que atribuía as cidades como fruto de relações sociais e produtivas, e assemelham-se à imagem contemporânea da cidade traduzida na “não relação”. Segundo o sociólogo francês Michel Wieviorka (1946); “não é mais a luta contra a exploração, a sublevação contra um adversário que mantém como os autores uma relação de dominação, e sim a não-relação social, a ausência de relação conflitual, a exclusão social, eventualmente carregada de desprezo cultural ou racial, que alimentam hoje em toda a parte do mundo (...).”^[88]

Podemos afirmar que a arquitetura moderna, em sua maioria, surge como um novo modo de comunicação entre a arte e a função, fruto da necessidade, ou desejo, de combinar uma política de interesse coletivo e orientada para o futuro como nova abordagem ao desenvolvimento social. Os arquitetos mais notórios dessa época destacaram-se tanto pelas construções inovadoras, produtos de um novo campo artístico que se instalava internacionalmente,

II. A Ideologia dos Arquitetos Modernos e da Nova Arquitetura

[84] WIRTH, L. (1938). O Urbanismo como Modo de Vida. in Otávio Guilherme Velho: O Fenômeno Urbano (1967). Zahar Editores. Rio de Janeiro. op. cit., p. 89.

[85] Idem.

[86] WIRTH, L. (1938). O Urbanismo como Modo de Vida. in Otávio Guilherme Velho: O Fenômeno Urbano (1967). Zahar Editores. Rio de Janeiro. op. cit., p. 99.

[87] Idem.

[88] WIEVIORKA, M. (1997). O novo paradigma da violência. Tempo Social; Rev. Sociol. USP. Edição 9. São Paulo.

como pelo pensamento e desejo utópico que associava uma linguagem de reconstrução do ambiente à sociedade, em simultâneo, e tornava a criação de uma nova arquitetura inseparável do pensamento de uma nova maneira de viver.

O *deficit* nas habitações, fruto de um crescimento desordenado das cidades no século XIX, em uma época de emergência com as consequências das guerras, foi o fator que influenciou a atuação do estado na produção de novas moradias e soluções para sociedades devastadas. A grande demanda de construções, com rapidez e eficiência, contribuem para a utilização de novas técnicas e maneiras de produzir arquitetura. A arquitetura passa a corresponder ao novo modo de vida da sociedade assim com as suas novas necessidades, caracterizando uma Nova Arquitetura.

Os anos que sucedem os períodos das Grandes Guerras Mundiais são tomados por novas propostas de mudança no modo de vida das grandes cidades. São nesses anos que surgem novas ideias de organização do espaço, projetos sociais, correntes culturais e movimentos políticos que fogem dos padrões da historiografia tradicionalista. A ideologia “moderna” dessa nova arquitetura e urbanismo surge como reflexo do contexto histórico, econômico, político e social do século XX. Os países da Europa, que sofreram com a guerra, procuram soluções para as cidades e as sociedades afetadas, procuram encontrar um novo caminho para uma qualidade de vida, desenvolvendo campanhas e movimentos que acreditavam nas transformações políticas e sociais.

A industrialização coloca-se na história como um fator importante no processo de mudanças habitacionais e estruturais das cidades em desenvolvimento. Na Alemanha, a questão do alojamento abrange uma maior intensidade quando comparada a outras grandes potências europeias, onde a revolução industrial e a exploração demográfica se deram mais gradualmente.

Em uma Alemanha, onde destaca-se Walter Gropius (1883-1969) e Bauhaus, as decisões arquitetônicas e urbanísticas adotadas passam a ser determinadas de acordo com as circunstâncias sociais e políticas do período pós-guerra. A arquitetura moderna alemã é afirmada com a construção das *Siedlung* ^[89] agrupados na Alemanha e Áustria - resultado do pensamento social progressista alemão do século XIX e XX. Os arquitetos dos *Siedlungen* usavam técnicas

[89] *Siedlung* termo alemão utilizado para referenciar bairros de habitação com custos reduzidos, comumente associado a fins sociais. Segundo Giorgio Grassi, em *L'architecture come méritier et auteurs écrits* (1988), “*Siedlung* significa literalmente colônia.” Foram construídos durante as duas primeiras décadas do Século XX como conjuntos habitacionais, incorporados com equipamentos coletivos, para cidadãos das cidades industriais que não tinham condições de adquirir “moradia própria.”



Figura 1 - Vista aérea da Siedlung Römerstadt, Frankfurt am main. Fonte: Google Maps, 2018.

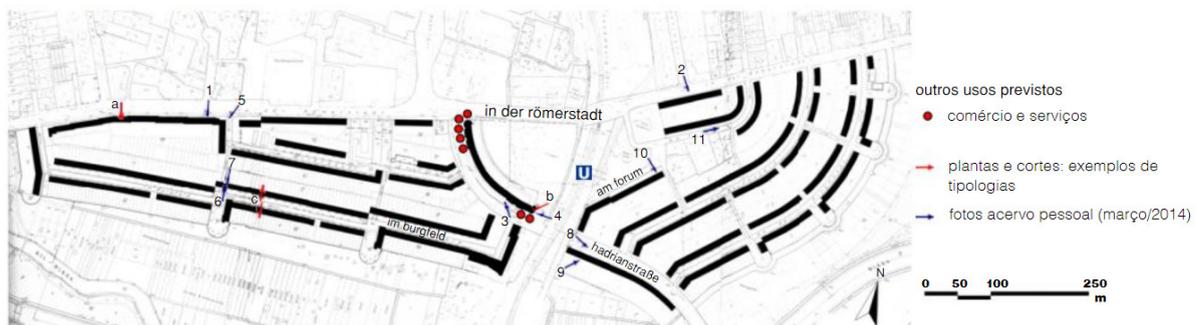


Figura 2 - Implantação do conjunto, Siedlung Römerstadt, Frankfurt am main. Fonte: Issuu, 2014.

inovadoras para tentar resolver os problemas de habitações coletivas em grande demanda, aumentando a produção e diminuindo custos e prazos, com uma produção voltada ao serviço coletivo. O objetivo da arquitetura não era a realização pessoal ou a construção de obras-prima, mas a construção de edificações com uma arquitetura em grande escala, voltadas à satisfação da grande massa de usuários.

As experimentações arquitetônicas, desenvolvidas neste período, procuravam concretizar as ideias modernistas de controle urbano e de produção de alojamentos sociais, buscando uma sintonia entre a arquitetura, política e gestão urbana municipal. Entre as décadas de vinte e trinta, a cidade de Frankfurt tornou-se um campo de experimentações para arquitetos modernistas. Nesta época, destaca-se o arquiteto Ernst May (1886-1970), por estar no comando dos serviços de construção de Frankfurt, da preparação do plano até o projeto arquitetônico de habitações populares. Durante este período foram construídas 15 mil habitações, devido a ampla demanda habitacional do operariado.^[90]

O modelo das Siedlung exemplifica o processo de transformação arquitetônico e urbano dos anos vinte na Alemanha. A partir das primeiras Siedlungen, Ernst May sintetiza o bairro-jardim e o racionalismo urbano e arquitetônico como novas formas de expressão na cidade moderna. Ernst May introduz a descentralização e a zonificação à escala metropolitana, com processos de intervenção em que as questões de âmbito particular e urbano são tratados a partir de planos setoriais, com intervenções adequadas e específicas a cada área, dentro do contexto urbano.

Além de Walter Gropius e Ernst May, as construções inovadoras desse período, que defendia a produção de espaços arejados, iluminados, convidativos e funcionais, abrange diversos nomes importantes da arquitetura moderna com valor social, como o do social-democrata Martin Wagner (1885-1957), Bruno Taut (1880-1938), Hans Scharoun (1893-1972), Hannes Meyer (1889-1954), entre tantos outros. Este vasto grupo de arquitetos, embora possuam inúmeras obras significativas e incontestavelmente relevantes, não serão especificados devido a sua extensão de conteúdos.

Entretanto, vale ressaltar-los devido ao fato de serem profissionais que mantinham um pensamento altruísta, visando o bem da sociedade como ponto

[90] ZAPATEL, J.A. (2017) Das neue Frankfurt. Pós. Revista do Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo. Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo. São Paulo. v.24. n.42. p.64-73. Acesso em: 24 de Novembro de 2017. Disponível em: <http://www.revistas.usp.br/posfau/article/view/111464/127901>.

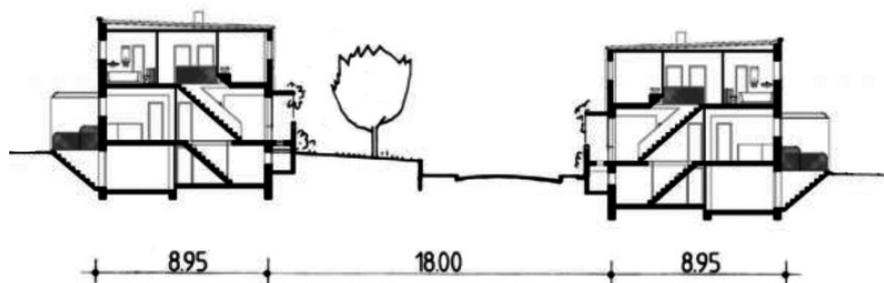


Figura 3 - Corte - Casas Unifamiliares na Rua In Burgerfeld, Siedlung Römerstadt, Frankfurt am main.
Nota : Imagem sem escala.

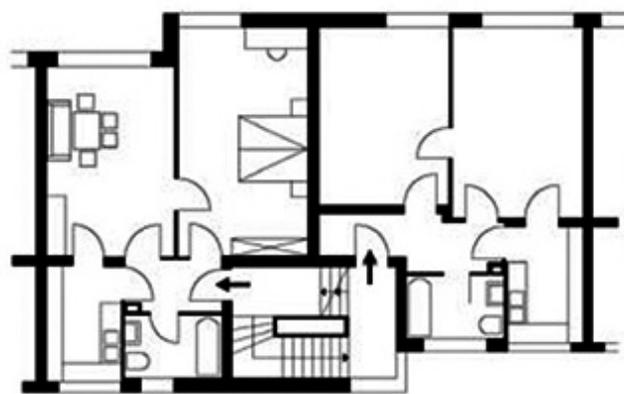


Figura 4 - Apartamentos de 48m2, 1 dormitório. Edifício Multifamiliar de 4 andares. Siedlung Römerstadt, Frankfurt am main. Fonte: Issuu, 2014. Nota : Imagem sem escala.

de partida para suas produções projetuais. Eram arquitetos que priorizavam, na produção da arquitetura, o valor ético ao valor estético, tornando-se subservientes a população carente de moradias, como mediadores entre os poderes públicos e a sociedade.

A arquitetura “moderna”, denominada por historiadores e críticos da arquitetura, caracteriza-se não somente pelas novas formas puras e técnicas inovadoras de construção, mas pelo significado particular na tentativa de participar do processo de desenvolvimento e transformação social. Essa ideologia afirma uma revolução em diversos domínios culturais, o que afirma o pensamento de Anatole Kopp, no qual a arquitetura “moderna” não resumia-se as suas formas depuradas ou ao uso de novas técnicas, mas, sobretudo, como ensaio de participação do espaço construído no processo de transformação social.^[91] São esses novos conceitos de cultura e de modo de vida que se baseiam as teorias arquitetônicas e artísticas dos anos vinte.

Neste contexto, Kopp coloca em causa a ideologia modernista, que estava longe de se limitar a revoluções formais, e fundamentava-se na “cultura do modo de vida”, colocando os arquitetos no mesmo patamar dos militantes que lutavam pelas questões de melhorias sociais.

Durante esses anos as novas formas de habitação assumem idéias fundamentadas sobre uma revolução que iria moldar a sociedade do futuro, “*costuma dar-se grande ênfase ao estilo, e não tanto à ideologia, na génese do Movimento Moderno em arquitetura; esta é geralmente associada ao empenho num mundo socialmente mais justo.*”^[92]

Na URSS os arquitetos modernos, proclamados “construtivistas”, viam as habitações antigas como células unifamiliares, representando determinado papel na sociedade, que deveriam ser substituídas por uma nova forma de alojamento, os quais representaria as novas relações humanas e, consequentemente, contribuiria na criação de novas relações sociais. Os arquitetos modernos da União Soviética, assim como os artistas de modo geral, adotaram com tarefa prioritária reconstruir o “modo de vida”, utilizando a arquitetura como instrumento social para a transformação dos hábitos e comportamentos forjados pela sociedade antiga.^[93]

[91] KOPP, A. (1990). Quando o moderno não era um estilo e sim uma causa. São Paulo. Editora da Universidade de São Paulo. Editora Nobel S.A, p.15-24.

[92] NEVES, G.S. (2005). Ideologia e Cultura na República de Weimar. A arquitetura e o planeamento urbano de Ernest May. Dissertação de Doutoramento em Teoria e História da Arquitectura. Faculdade de Ciências e Tecnologia da Universidade de Coimbra. Departamento de Arquitectura.

[93] KOPP, A. (1990). Quando o moderno não era um estilo e sim uma causa. São Paulo. Editora da Universidade de São Paulo. Editora Nobel S.A. p.74-97



Figura 5 - Vista aérea de Hufeisensiedlung, Berlim (Horseshoe Block). Fonte: Wikimedia Commons, 2017.



Figura 6 - Implantação e Cronologia Construtiva do Conjunto Hufeisensiedlung, Berlim. Fonte: Issuu, 2014.

“O que os interessará em primeiro lugar não será inventar formas originais e inéditas, ou copiar o Ocidente (...). As formas tornadas possíveis pela utilização das técnicas e materiais surgidos com a Revolução Industrial serão para eles antes de tudo instrumentos, ferramentas dessa “reconstrução do modo de vida” da qual eles se consideram, em igualdade com outros militantes da cultura e da política, como operários especializados.”^[94]

A França, quando comparada com outros países atingidos pela Segunda Guerra Mundial, teve um nível de urbanização e industrialização baixo. Devido ao seu caráter mais rural e menos industrializado, os arquitetos participantes do movimento e da ideologia moderna aparecem em um número reduzido. O movimento “moderno” não foi para a França o que foi para Alemanha ou Rússia, suas transformações políticas e econômicas do pós-guerra foram relativamente calmas e menos violentas que os dois outros países. Enquanto na URSS um projeto arquitetônico representava a reconstrução de toda uma nova sociedade, na qual a arquitetura e o urbanismo foram instrumentos, na França as circunstâncias isolaram os arquitetos nas áreas de experimentação. Embora tenham atuações diferenciadas possuem características em comum, como o papel da indústria na produção da arquitetura e da arte, que assumem papel de soluções de massa para necessidades de massa, fruto de um pensamento “progressista” que transformará as ruínas da guerra em um nova sociedade em gestação.

A arquitetura moderna na França, no contexto de reconstrução social, e não ao limite das formas e técnicas, surge, essencialmente, na obra de personalidades com André Lurçat (1894-1970) e Le Corbusier (1887-1965). A “Sociedade Maquinista” de Le Corbusier, estruturava a categoria social, não enquanto indivíduos, mas como um grupo ocupante de um lugar específico na sociedade. Esse grupo social expressava suas necessidades em “massa” que só uma solução arquitetônica também em “massa” poderia responder. Assim a arquitetura passa a ser aplicada de forma à solucionar questões de âmbito coletivo e não mais individualista e excepcionais. Dentro do contexto econômico, social e político do período pós-guerra, na qual a ideologia “moderna” floresce, as circunstâncias enfrentadas pela sociedade são determinantes nas posições arquitetônicas e urbanistas adotadas na época. Embora a arquitetura e urbanismo, nos países da Europa pós-guerra, tenham desencadeado o modernismo em tempo e formas diversificadas, o ponto essencial da ideologia consistia em uma sociedade mais igualitária, que surgiria através das ruínas da antiga.

[94] KOPP, A. (1990). Quando o moderno não era um estilo e sim uma causa. São Paulo. Editora da Universidade de São Paulo. Editora Nobel S.A. p.20

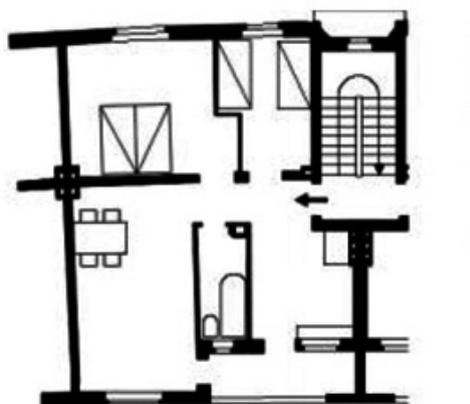


Figura 7 - Unidade-padrão do Edifício em forma de ferradura, com 2 dormitórios (60m²) Hufeisensiedlung, Berlim. Fonte: Issuu, 2014.

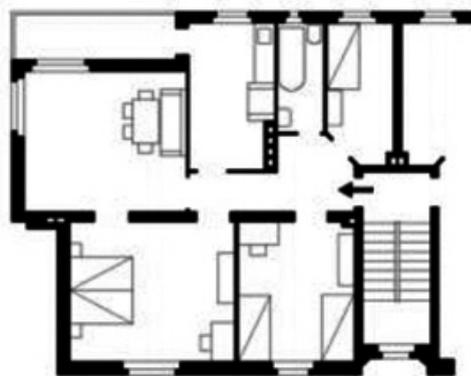


Figura 8 - Unidade das extremidades do Edifício em forma de ferradura, com 3 dormitórios (96m²) Hufeisensiedlung, Berlim. Fonte: Issuu, 2014.

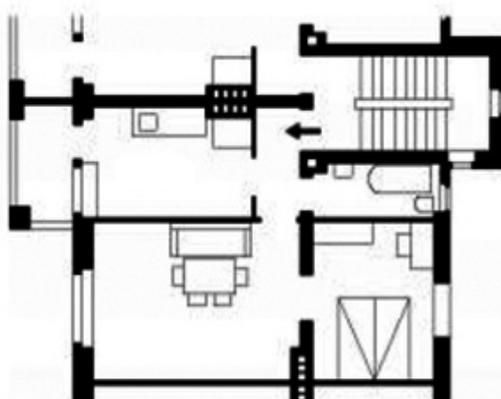


Figura 9 - Apartamento de um dormitório (49m²), pertencente à “Frente Vermelha” (1a/2a fase) Hufeisensiedlung, Berlim. Fonte: Issuu, 2014.

Na França, Le Corbusier será autor de um ordenamento completo, tanto do território quanto do mobiliário doméstico, que visava além de uma concepção de um novo modo de vida, um novo projeto de sociedade. Essa nova sociedade de Le Corbusier chamada de “Segunda era da civilização maquinista”, com obras mais humanas e otimistas, que ultrapassam as questões técnicas e funcionais, eram construções pertencentes a uma nova consciência. Diante dos estragos causados pela guerra, da diminuição de renda das famílias, da invalidez de grande parte de habitantes do sexo masculino, e dos ataques, cidades inteiras encontravam-se em ruínas. Era uma situação que clamava por mudanças fortes e rápidas. Era o início de um novo tempo.

Foi sob a ideia de “Toalha branca”, com base na ideia internacional da Tábula Rasa, que Le Corbusier edificou seus projetos urbanos. Esse pensamento se faz presente sob as tradições arquitetônicas, sob os espaços urbanos e os transportes precários, sob os estilos e técnicas de construção, mas também sob os hábitos humanos, sob o antigo modo de vida, que deve ceder lugar ao “homem novo”, com novas práticas, ávido de luz, de sol, de natureza e ar puro, sem foco nos luxos imobiliários e acessórios de “estilos”.

Esse aspecto político-social, que fez parte da corrente “moderna” na arquitetura, não se trata, necessariamente, do foco principal de todos os arquitetos classificados como “modernos” durante o período. Seria equívoco afirmar que todos os arquitetos incluídos no movimento moderno tinham preocupações com o fator social de sua arquitetura. Enquanto alguns arquitetos focavam-se em preocupações que posicionavam a utilização da arquitetura e do urbanismo como instrumento necessário para conseguir alcançar uma mudança social, outros direcionavam o foco e preocupações quanto as soluções formais e técnicas de suas obras.

“Antes de mais nada, às multidões anônimas que povoam os casebres das grandes cidades, aos trabalhadores, às massas que, se esperava, viriam a ser os verdadeiros atores da história, a estas responderam, cada um a seu modo e segundo a situação existente em seu país, os pioneiros da arquitetura “moderna”, colocando seus conhecimentos, seu talento e seu entusiasmo a serviço do que eles acreditavam ser o “sentido da história”. É por isso que o “moderno” não foi para eles um estilo, mas uma causa pela qual frequentemente sacrificaram (...) a gratificação que se poderia esperar do exercício tradicional da profissão de arquiteto: dinheiro e fama.” ^[95]

[95] KOPP, A. (1990). Quando o moderno não era um estilo e sim uma causa. São Paulo. Editora da Universidade de São Paulo. Editora Nobel S.A, p.24

Com o grande *deficit* habitacional, acumulado durante guerras, e a necessidade de substituir os cortiços operários do século XIX, a construção de novas habitações era iminente. Esses novos grupos de habitações que iriam surgir com essa nova arquitetura deveriam criar novas práticas, novas técnicas e nova percepção de sociedade. As consequências e privações trazidas com as guerras, ao mesmo tempo em que trouxe prejuízo às cidades, modificam certos comportamentos e idéias no meio social, dos quais surgem comportamentos mais humanos na vida cotidiana da cidade. A esperança por uma vida melhor junto com os movimentos pacifistas, que surgiam numa época de profunda destruição, desenvolve sentimentos de solidariedade e de comunidade, que superam a idéia individualista de isolamento de cada pessoa dispersa em sua casa ou terreno. Essas mudanças de pensamento da sociedade como um todo, teve um papel importante na construção das novas cidades.

Em diversos países da Europa a expressão arquitetônica que deu forma a essas novas ideias de sociedade foi o avanço na construção de habitações coletivas. Os grandes conjuntos de habitações tornaram o contato e as relações entre os habitantes mais fáceis e a impressão de segurança e defesa contra o exterior mais presente. Essa sensação de segurança, contra um mundo exterior hostil, também foi justificada pelo fechamento e isolamento de conjunto de habitações ao exterior, que podem ser ilustradas em certos exemplos da arquitetura de Siedlung alemãs, como Berlim-Britz de Bruno Taut .

Os arquitetos da Nova Arquitetura, diante de tantas mudanças sociais, assumem lugar, direta ou indiretamente, em posições políticas. O período moderno da arquitetura fugiu do sentido tradicional e conservador, e assumiu caráter de palco para as mudanças, onde uniu diversos arquitetos, de vários países, através de uma ideologia comum: a de posicionar a arquitetura coletiva e social no plano principal de construção.

No período moderno a arquitetura já não era simplesmente uma construção artística ou uma ciência da construção, com atos de composição baseados no conhecimento e na solução organizada. O objetivo da arquitetura, nesse período, também era a melhoria na formação da sociedade, era tornar-se instrumento ao serviço social, onde a produção artesanal cede lugar a construções com objetivos mais específicos.

“É preciso que o arquiteto torne-se igual ao engenheiro, que ele reconquiste o lugar perdido durante o século XIX devido à sua preocupação exclusiva com os problemas artísticos. É preciso que ele domine a economia, que ele tenha

condições de controlar tanto os problemas de custo quanto os de administração.”^[96]

Dessa arquitetura, em um mundo da contemporaneidade, ficou o sentido estético, o apelo ao belo e ao novo, que embora não seja de todo descartável, desviou o foco de interesse social. A arquitetura contemporânea transparece, em sua maioria, um apelo mediático e imediatista sem notório interesse em direcionar o foco a questões de cunho social.

Essa arquitetura do mais novo século, tornou-se fruto da indústria do entretenimento, das grandes marcas e da grande riqueza capitalista, sendo assim associada ao fetichismo formal, numa busca incansável pela expressão da forma através do limite da materialidade. A aceleração do crescimento de novas tecnologias, novos materiais e novos focos de construção civil direcionaram os projetos e construções a obras inovadoras, exuberantes derivadas de injeções de capitais com efeitos atrativos e ganhos especulativos.

“Não é possível dissociar a evolução de conjunto da arte moderna e, em particular e muito menos, da Arquitetura Moderna, de sua forma de inserção no mundo da produção capitalista, diluindo suas aporias na abstração dos “equivocos categoriais”, das “sobrecargas indevidas”, dos “programas extravagantes”, etc.

“Á medida que a forma-mercadoria se generaliza, e no caso da arte de massa, que é sobretudo o caso da arquitetura contemporânea, se estende até a forma-publicidade, a sujeição da funcionalidade estrita à funcionalidade sistêmica, além de fatal, é o primeiro dado do problema e, de modo algum, um acréscimo extrínseco.”^[97]

O novo pensamento arquitetônico proporcionou a busca pelo destaque e pelo único, através de obras com forte presença e poder simbólico. A produção em “massa” e o planejamento das cidades, conhecidos e explorados no período moderno, deu lugar a gestão contemporânea do espaço urbano. A exuberância formal, com o advento da tecnologia, construíram imagens de uma arquitetura exacerbadamente visual com possibilidades infinitas, com formas que não eram sonhadas no século passado. São construções arquitetônicas submetidas a um paradoxo técnico-formal que as posiciona entre a “liberdade” da forma, a desconstrução, a escultura e o “liquefeito”, e o sentido

III. A Arquitetura Subjetiva do Período Pós-Moderno (Novas Paisagens Urbanas)

[96] KOPP, A. (1990). Quando o moderno não era um estilo e sim uma causa. São Paulo. Editora da Universidade de São Paulo. Editora Nobel S.A.

[97] ARANTES, O. (2001). Urbanismo em fim de linha: e outros estudos sobre o copamos da modernização arquitetônica. Editora da Universidade de São Paulo. 2ª Edição. São Paulo. p.61-63

do edifício arquitetônico, que por excelência deveria representar o construído e o estável, se comparado a proposta da arquitetura moderna.

A nova paisagem, construída por essa nova condição da arquitetura, submete a construção ao desejo pela forma e a incessante busca pelo novo, estimulando o devaneio da nova cultura do consumo, onde tudo se transforma em produto. Para o geógrafo marxista, David Harvey (1935) “*é inegável que a cultura se transformou em algum gênero de mercadoria*”.^[98] Para Harvey, a arquitetura (assim como o cinema, o teatro, a música, artes plásticas, entre outros produtos e eventos culturais) representavam parte de uma mercadoria distinta das mercadorias de “massa”, por ser um produto de representação de uma “criatividade elevada”. A arquitetura torna-se reflexo de uma nova realidade cultural, dominada pelo impacto visual mais do que pelo social, no que se refere as obras de destaque dentro de um contexto urbano.

As novas obras e edificados vão desenhar as novas *skylines* das grandes cidades, e dão destaques a nomes como o de Frank Gehry, como sua “*arquitetura de espetáculo*”, responsável pela celebrada obra do Museu de Guggenheim em Bilbao. Esta obra, em particular, destaca-se pela grande repercussão mundial que alcançou, como a matéria de capa do New York Times “O Milagre em Bilbao”, escrita pelo crítico de arquitetura Herbert Murchamp (1947-2007), em que dizia “*O Guggenheim de Bilbao é motivo de orgulho coletivo*” e ainda “*É uma vitória para todos nós quando alguém encontra um caminho para a liberdade, como Frank Gehry encontrou este ano em Bilbao, e além.*”^[99] A grande obra de Gehry ganha reconhecimento pela sua liberdade formal, pelo valor escultórico, com desenho destorcido alcançado pelo material de placas finas com liga a base de titânio, metal nobre, resistente e leve que torna o edifício, no mínimo, curioso.

Obras como esta, embora mundialmente premiadas, publicadas e admirada por muitos, podem ser interpretadas por críticos como um elemento de papel negativo, se analisadas em relação ao caos visual, a relação ordenada com o entorno ou com o sentido da arquitetura como um ofício propagado, “*nela não há valores universais nem critérios perceptíveis, impedindo o exercício do juízo estético por parte de um observador não intimidado por sua aparência.*”^[100]

[98] HARVEY, D. (2005). Produção capitalista do espaço. Editora Annablume. 1ª Edição. São Paulo. p.221a

[99] MUSCHAMP, H. (1997). The Miracle In Bilbao. The New York Times. Magazine - Print Headline. 7 de Setembro de 1997. New York.

[100] MAHFUZ, E. (2009). Entre o espetáculo e o ofício. Revista aU - Arquitetura e Urbanismo. Edição 178 - Janeiro 2009.

Outros exemplos dessa arquitetura da publicidade e das grandes marcas, podem ser encontrados em obras como o edifício da marca italiana Prada em Tóquio, obra dos arquitetos suíços Herzog & de Meuron, a loja da marca francesa Hermès, também em Tóquio, do arquiteto italiano Renzo Piano, ou a loja da marca Armani, obra do arquiteto japonês Tadao Ando, que transformou um edifício industrial no subúrbio de Milão em uma grande loja com seu próprio teatro para desfiles da marca. Além de marcas da indústria da moda, empresas automobilísticas com as alemãs BMW, Porsche e Mercedes Benz também apresentam, em alguns de seus principais edifícios, marcas dessa nova arquitetura de destaque, como o edifício museu da Mercedes em Stuttgart, do grupo holandês de arquitetura UN Studio, ou o edifício do BMW World em Munique, obra do grupo austríaco Coop Himmelb(l)au.

Embora as obras referidas sejam direcionada a exceções construtivas, e não necessariamente a regras na ocupação do espaço, tratam-se de exemplos de uma arquitetura que representa a ruptura da forma, da produção e do consumo, assumidos por essa nova fase arquitetônica, a qual podemos interpretar como uma arquitetura que parece desviar do caminho seguido por arquitetos das fases anteriores, *“são exceções no tecido da cidade, construções que reivindicam para si o status de novos monumentos de uma civilização - repõem, assim, o que há de mais arcaico na profissão, a arquitetura como a arte da representação, em grande escala, do poder e do dinheiro.”* ^[101]

Não pretende-se, com isso, afirmar que a arquitetura contemporânea esteja resumida a este fato em particular e nem que estas obras não disponham de um sentido social ou de uma mais-valia no contexto urbano da cidade. Não pretende-se, também, assumir uma ideia de que a arquitetura moderna era baseada somente no valor social e histórico. Assim como a arquitetura moderna esteve aliada ao capital industrial e aos setores produtivos, a arquitetura contemporânea esta aliada aos setores dominantes e mais prósperos da economia.^[102] A realidade histórica da arquitetura é a sua constante ligação com o poder, o dinheiro e aqueles que os possuem. Esse fato, talvez, ocorra devido a arquitetura representar uma fonte de renda

[101] ARANTES, P.F. (2010). Forma, valor e renda na arquitetura contemporânea. Artigo-resumo da tese de doutoramento de Arquitetura na era digital-financeira: Desenho, canteiro e renda da forma. Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo. Publicada pela revista ARS. vol.8 no.16. São Paulo. Acesso em: 10 de Fevereiro de 2017. Disponível em: http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1678-53202010000200007.

[102] ARANTES, P.F. (2010). Arquitetura na era digital-financeira: Desenho, canteiro e renda da forma. Tese de doutoramento da Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo. p.1

monopolista em primeiro plano.^[103] O fato de ser um bem único, fixo e de custo elevado, sempre tornou a arquitetura elemento com maior valor e vantagem no monopólio da economia mercantilista e especulativa. Esta característica despertou a competitividade, e tornou-se determinante para o monopólio, “*na terra de todos contra todos*”^[104]

No entanto, embora ambas estejam, direta ou indiretamente, ligadas ao poder do capital, enquanto o período moderno deu maior ênfase a construções em massa, valorizando a visão da obra mais como um produto do que de um objeto de mercado, a arquitetura da contemporaneidade enfatizou com mais veemência a exclusividade e o destaque, ou seja, enquanto os arquitetos modernistas procuravam soluções que pudessem ser reproduzidas em grande escala, de caráter mais universal, os arquitetos desta nova fase arquitetônica objetivam a produção individualizada e restrita de sua obra, construindo na arquitetura uma nova identidade de *brandsapes*.^[105]

São arquiteturas que focaram-se nos aspectos subjetivos da funcionalidade mais do que nos aspectos da funcionalidade social ou urbana. Essa nova fase da cultura do capital, que alterou consideravelmente nas últimas duas décadas, modificou, conseqüentemente, a lógica cultural da sociedade, assumindo uma nova realidade em que “*o horizonte histórico se encolheu, as energias utópicas parecem esgotadas. A palavra de ordem de Rimbaud: “É preciso ser absolutamente moderno” foi substituída por um sucedâneo narcisista, espécie de conformismo minimalista: “É preciso ser si mesmo.*”^[106]

Com isto, não procura-se criar uma condenação puritana ou uma crítica moralista aos novos desejos e funções da arquitetura, mas sim uma análise voltada à compreensão de uma nova arquitetura, que modificou parâmetros

[103] Segundo David Harvey, a renda monopolista chega ao primeiro plano em duas situações; a primeira quando o recurso natural é de controle monopolizado, nesse caso “não se comercializa a terra, o recurso natural ou o local de qualidade singular, mas a mercadoria ou serviço produzido por meio do seu uso”. A segunda situação seria a de uso da terra e do que ela proporciona (em relação à proximidade, transporte, comunicação, etc.), nesse caso o monopólio acontece pela escassez, que “se cria pela retenção da terra ou do recurso para uso presente, especulando-se sobre valores futuros”, embora esses dois casos se encontrem, em algumas situações.

[104] HARVEY, D. (2001). Produção capitalista do espaço. Editora Annablume. 2ª Edição. p.224

[105] Termo utilizado pela autora Anna Klingamann, em seu livro *Brandsapes. Architecture in the experiency economy*. Klingamann utiliza o termo em uma análise crítica sobre a arquitetura contemporânea das marcas, examinando seus benefícios e danos. Para a autora o branding da arquitetura significou a expressão da identidade, tanto para uma determinada marca quanto para a marca de uma cidade, que recorreu à formas ímpares de arquitetura como modo de criar intervenções urbanas com transformações significativas na paisagem global.

[106] ARANTES, O. (2001). Urbanismo em fim de linha: e outros estudos sobre o copamos da modernização arquitetônica. Editora da Universidade de São Paulo. 2ª Edição. São Paulo. p.27-28

políticos, sociais e históricos e permutou o enfoque da construção das cidades, com pensamento direcionado a evolução conjunta, à fabricação de obras meramente escultóricas e dedicadas ao mercantilismo.

A análise das fases da arquitetura, ao longo dos séculos, nos proporciona à levantar questões fundamentais sobre o modelo de cidade que está sendo formado no contexto urbano global. Enquanto a fase da modernidade nos deixou a ideia de uma arquitetura como “*acesso universal a bens e serviços públicos*” e sustentou a utopia “*de uma ação direta de disponibilização destes bens e serviços para todos*”,^[107] a fase contemporânea, da consolidação e domínio do capitalismo global, trouxe preocupações de naturezas variadas, tanto relacionadas ao monopólio dos bens construídos de uso privado, quanto ao uso da arquitetura como elemento de domínio restrito, utilizada de forma seletiva. A contemporaneidade trouxe a arquitetura mais próxima a investidores, com recursos capazes de criar grandes infraestruturas privadas (ou públicas de uso esporádico), e a afastou das construções socialmente engajadas, estagnando o desenvolvimento equilibrado da sociedade.

A nova imagem criada para a cidade global emergente modificou os parâmetros da arquitetura de tal forma que “*boa parte da produção contemporânea do urbanismo tem sido mobilizada para criar uma cenografia de tal forma que a cidade se transforme numa espécie de produto à venda num stand, fazendo parte de uma megaexposição global de cidades à procura de empresários transnacionais que decidam nela investir.*”^[108]

Nos deparamos com diversas questões impostas pela “era da globalização”. Muitas delas pertencentes a uma dicotomia entre a complexidade e a simplicidade de solução, em um contexto onde o exercício democrático pertence a uma luta constante entre os sujeitos e o domínio da lógica dos sistemas.

IV. Urbanização Mundial

“Se aceitarmos o conceito de globalização como aquele que caracteriza a condição contemporânea, podemos utilizar a expressão “cidade global” para definir as tendências da cidade a partir do último quarto do século XX. Nela evidenciam-se as crises de um modelo urbano marcado pela funcionalização de todo o território, pela difusão e dispersão das áreas urbanas que compõem

[107] ROLNIK, R. (2003). Política urbana no Brasil. Esperança em meio ao caos?. Revista da ANTP, São Paulo. Acesso em: 20 de Janeiro de 2017. Disponível em: <http://www.redbcm.com.br/arquivos/bibliografia/esperanca%20em%20meio%20ao%20caos.pdf>.

[108] ROLNIK, R. (2003). Política urbana no Brasil. Esperança em meio ao caos?. Revista da ANTP, São Paulo. Acesso em: 20 de Janeiro de 2017. Disponível em: <http://www.redbcm.com.br/arquivos/bibliografia/esperanca%20em%20meio%20ao%20caos.pdf>.

um mosaico de fragmentos sem relação entre si. Essa situação é reforçada pela perda do espaço público em benefício de interesses setoriais e individuais, que se apropriam da memória e da herança coletiva, reduzindo-as a meras cenografias.”^[109]

O modelo urbanístico desenvolvido pelo período da pós-modernidade, principalmente em países de desigualdades sociais evidentes entre parcelas da população, demonstrou pouco, ou nenhum, interesse na criação de políticas urbanas, leis, normas e diretrizes com interesses em criar uma identidade coletiva. A sociedade, deste período, mostrou uma determinada absorção pelo mercado mais do que pelo Estado. Foi, de certa forma, o início de uma sociedade heterogênea, onde de um lado estavam os incluídos, de outro, os excluídos.^[110]

O liberalismo econômico, a mobilidade do capital e o emergente mercado global, criaram uma nova classe dirigente do controle de capital e informação. Diante desses acontecimentos, há um paradoxo entre a divergência de sentido entre a liberdade individual e o totalitarismo, provocando consequências em cidades ao redor do globo, que ficaram mais suscetíveis à desordem e a revolta.

Os resultados desses efeitos sociais aceleraram o sentimento de impotência, incerteza, insegurança e intolerância. Embora esses sentimentos sejam de grande extensão, podemos citar alguns deles como sendo; a impotência aos amplos problemas sociais diante aos impasses contemporâneos, incertezas de mercado e empregabilidade, insegurança meio a violência generalizada e intolerância de opiniões, religiões, etc, dentro de um contexto onde milhares co-habitam.

Os problemas encontrados nas grandes cidades assumem origem e caráter de naturezas variadas. Estes, vão desde o desenvolvimento de infra-estrutura à concentração de prioridades, tornando as cidades numa espécie de produto à venda, comercializando direitos básicos de saúde, educação e moradia digna. O caos das grandes cidades são consequência da ausência do Estado como regulador e re-distribuidor de oportunidades e renda, que abrem espaço para enclaves de desconexão de território solidário, com gestão débil dos recursos disponíveis e forte endividamento público, no contexto de políticas macroeconômicas de ajuste fiscal .

[109] MONTANER, J.M.; MUXÍ, Z. (2014). *Arquitetura e Política: ensaios para mundos alternativos*. Editora Gustavo Gil. São Paulo. p.115

[110] ROLNIK, R. (2003). *Política urbana no Brasil. Esperança em meio ao caos?*. Revista da ANTP, São Paulo. Acesso em: 20 de Janeiro de 2017. Disponível em: <http://www.redbcm.com.br/arquivos/bibliografia/esperanca%20em%20meio%20ao%20caos.pdf>.

A ausência do Estado, diante das estruturas de gestão pública eficazes, significa, também, pouco ou nenhum tipo de planejamento, controle de desenvolvimento ou infraestrutura de apoio à expansão das áreas urbanas. Estes, em grande parte dos casos, foram subvertidos em interesses políticos ou econômicos mais poderosos que o desejo de cunho popular.

Com a ausência desse controle associado ao parcelamento, uso e ocupação do solo, o controle ao desenvolvimento das cidades se expandem a esmo. Por conseguinte, isso produz uma manta de retalhos de diferentes tipos de desenvolvimento, fruto do ganho especulativo, que variam desde empresas de alta densidade à conjuntos e loteamentos habitacionais. O desenvolvimento do solo urbano é tomado por ações legais e ilegais por proprietários, construtores e empresas imobiliárias. Muitas dessas construções, que tomam conta dos terrenos em torno da cidade, ocorrem sem referência a qualquer plano de desenvolvimento geral da cidade.

A grande maioria das cidades não possui um plano direto de construção por serem construídas a partir de diferentes jurisdições locais, sem qualquer envolvimento do governo para permissão de um planejamento coordenado entre eles.^[111]

O conceito de urbanização é, fundamentalmente, o deslocamento de pessoas do meio rural para o meio urbano. Essa transferência está intimamente associada à concentração de diversas pessoas em um espaço restrito e à substituição de atividades primárias por atividades secundárias e terciárias.

Há uma forte ligação entre o desenvolvimento urbano desordenado e a desigualdade social. Em todo o mundo, as cidades são responsáveis por mais de 80% do produto nacional bruto.^[112] O rápido processo de urbanização dessas áreas, caracterizadas como fontes de crescimento econômico e concentração de oportunidades, resultou em uma grande massa migratória de trabalhadores que, sem alternativa de renda, ou que as possuíam em baixos valores, ficaram restritos a escolha de moradia nas áreas urbanizadas.

Durante o século XX, o mundo presenciou um crescimento populacional, nas áreas urbanas, sem precedentes. O número cresceu de 220 milhões para

IV.I. Desigualdade e Vulnerabilidade Urbana

[111] Satterthwaite, D. (2005) The scale of urban change worldwide 1950-2000 and its Underpinnings, in Human Settlements Discussion Paper, IIED, Londres. p.6-29.

[112] United Nations Population Fund (2016) - A world of opportunity. Acesso em 23 de Agosto de 2016. Disponível em: <http://www.unfpa.org/urbanization>.



Figura 10 - Deslizamento de terra em La Paz, Bolívia, 2010. Fonte: UOL Notícias, 2011.



Figura 11 - Deslizamento de terra em Nova Friburgo, Região Serrena do Rio de Janeiro, 2011. Fonte: Jornal Estadão, 2011.

2.8 bilhões de habitantes no século passado e, tende a atingir uma escala de crescimento urbano, no mundo em desenvolvimento, ainda maior nas próximas décadas. O aumento da parcela populacional urbana é inevitável e o fato é que nenhum país da era industrial consegue atingir um crescimento econômico, significativo, sem a urbanização. Embora esta seja vista como fonte de concentração de desigualdade, poluição ambiental, entre outros índices negativos, também podem ser interpretadas como fontes de soluções para esses problemas, pois os potenciais das cidades superam as desvantagens, o desafio está em aprender a explorar suas possibilidades (com o pensamento coletivo e sustentável).^[113]

A maioria do crescimento urbano é proveniente de formas naturais, maiores taxas de nascimentos versus menor taxa de mortalidade. Entretanto, a população de baixa renda, por possuir menos condições de educação, menos acesso à saúde e, conseqüentemente, menos informações são os mais propícios ao aumento de fertilidade. Além do aumento de fertilidade, a migração, de áreas rurais para áreas urbanas, também assume um ponto importante a se considerar no crescimento urbano acelerado.

Os problemas de habitação nas áreas urbanas estão associados ao crescimento de moradias precárias e informais (*slums*). São casas em bairros sem infraestrutura, como pouco ou nenhum saneamento básico, acesso à água potável, ruas pavimentadas, além de serem habitadas por diversos membros de uma família, que dividem pequenos cômodos, sem qualquer direito à conforto.

Em diversas cidades, como Buenos Aires, Delhi, Santiago, Seoul e Manila, muitas pessoas foram “acomodadas” em bairros periféricos, o que tornou comum metade ou um quarto da população viver em moradias precárias, sem desenvolvimento de terras ou qualquer tipo de aprovação oficial.^[114]

Essa expansão física e desordenada das cidades assume conseqüências, tanto sociais como ambientais, preocupantes. Além de fatores como a segregação social, entre grupos de diferente poder monetário, as conseqüências do uso inapropriado e sem supervisão profissional ou governamental dos terrenos, em assentamentos ilegais ou informais, causam graves problemas no meio ambiente, como deslizamento de terras, ocorrido por exemplo em La Paz em 2010

[113] United Nations Population Fund (2007). State of world population 2007. Unleashing the Potential of Urban Growth. UNFPA. p.3-7

[114] SATTERTHWAITTE, D. (2005) The scale of urban change worldwide 1950-2000 and its Underpinnings, in Human Settlements Discussion Paper, IIED, London. p.27

e Nova Friburgo no Rio de Janeiro em 2011, ou inundações, como o exemplo de Buenos Aires, Delhi, Bangkok, etc. Essas áreas tornam-se mais difíceis de estabelecer infraestrutura de base por serem longe de redes já existentes de estradas, redes de água e esgotos. São áreas como essas que despertam o paradoxo de extrema superlotação, onde a falta de moradia assume caráter preocupante de escassez aguda enquanto grandes quantidades de terras são deixadas vagas ou apenas parcialmente desenvolvidas implicando no custo de infraestrutura e serviço.

Essa expansão assume, também, caráter de destruição ou não preservação de áreas verdes, que poderiam ser utilizadas como parques, locais de descanso, recreação infantil ou prática de esportes. Estes espaços são necessários, principalmente, para habitantes de bairros de baixa renda, onde os espaços em que habitam são limitados, e que, na maioria das vezes, não possuem jardim ou qualquer espaço exterior para lazer.

A velocidade da vida urbana está diretamente relacionada com os meios de locomoção. Assim como a máquina de vapor e o computador, o automóvel teve, e continua a ter, um papel importante na transformação da paisagem e das relações sociais. Um dos elementos essenciais para a compreensão do urbanismo contemporâneo são as rodovias. Foram esses espaços, dentro das grandes cidades, que deu lugar a outro grande problema das metrópoles.

IV.II. Cultura do Automóvel Particular

“Substituindo as ruas como estrutura vertebral da metrópole, as rodovias foram configuradas contra o espaço público tradicional da rua, tornando-se a negação de sua essência.” ^[115]

A era do automóvel, marcada pela notória presença de Henry Ford - inventor da linha de montagem conhecida como fordismo, que produzia em massa, dividindo tarefas e consolidando linhas de montagem - modificaria, significativamente, a vida urbana dentro das cidades. Ford, ao mesmo tempo que produzia milhares de carros iguais, era responsável pela construção de bairros residenciais fora das cidades, com distâncias percorriáveis apenas com seus veículos.

A consolidação do automóvel privado, em todo o mundo, tornou sinônimo de liberdade individual, de ir e vir, a hora e a velocidade desejada por cada um. As vantagens de conveniência, privacidade e segurança, que esse meio de transporte proporciona, tornou o carro particular um meio de transporte

[115] MONTANER, J.M.; MUXÍ, Z. (2014). Arquitetura e Política: ensaios para mundos alternativos. Editora Gustavo Gil. São Paulo. p.117



Figura 12 - Tráfego de automóveis em Los Angeles, Califórnia. Fonte: CBS Los Angeles, 2014.



Figura 13 - Tráfego de automóveis em São Paulo, São Paulo. Fonte: SBT Noticias, 2016.

atraente para diversas pessoas ao redor do mundo, além de associar sua produção à benefícios económicos de emprego direto em sua produção, serviços e manutenção. Entretanto, também configurou-se como mercadoria associável à um estilo de vida específico, onde o habitante se individualiza, tornando a ligação do mesmo com a rua, e os caminhos, mais vagos e acelerados. “*O automóvel percorreu o mundo, dominou as cidades e se transformou em protagonista da vida cotidiana*”.^[116] Diante dessas raízes que desenvolveu-se a nova tendência das grandes cidades, com a presença de grandes rodovias associadas a longas distâncias realizadas diariamente.

Devido a separação física entre as áreas residenciais de locais de trabalho, serviços de saúde, escolas e mercados serem cada vez maiores, nos centros urbanos, os residentes, na maioria das vezes, se veem forçado a gastar grande quantidade de tempo na deslocação diária entre esses locais. O cenário de grandes rodovias, com longos congestionamentos, não é mais fato isolado ou incomum. São cidades como Los Angeles , Bangkoc, São Paulo , entre várias outras, que ilustram os exemplos do caos automobilístico, causado pela grande presença de automóveis nas ruas urbanas.

O número de carros vendidos anualmente aumentou de 39 milhões em 1990 para aproximadamente 63 milhões em 2012 e, segundo estatísticas, tende a aumentar para 1.6 bilhões até 2035. Na grande maioria das cidades africanas e asiáticas há menos de 1 metro de estrada por pessoa, e em cidades latino-americanas como São Paulo, Curitiba e Bogotá há apenas um pouco mais do que esse comprimento. Nos Estados Unidos os congestionamentos atingem um gasto de 5.5 bilhões de horas a mais de viagem e o consumo de 11 bilhões de litros de combustível extra, diante aos US\$ 121 bilhões em 2011, enquanto na Austrália o custo do congestionamento, de oito capitais, atingir a marca de US\$ 7.1 bilhões, em 2005.^[117]

São dados como esses que nos fazem repensar a importância de meios de transportes alternativos, que permitam melhor acessibilidade nas cidades sem os aspectos negativos, de poluição, altos níveis de congestionamentos e despesas monetárias, que os automóveis representam.

[116] ELIAS, RV; TELLES, S.C. (2015). Automóveis e automobilismo no Rio de Janeiro de 1954 a 1959. Revista Brasileira de Educação Física e Esporte. vol.29 no.2. Apr./June 2015. São Paulo. Acesso em: 20 de Novembro de 2017. Disponível em: http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1807-55092015000200245.

[117] Planning and Design for Sustainable Urban Mobility. Global Report on Human Settlements 2013 (2014). United Nations Human Settlements Programme (UN-Habitat) (Versão Eletrônica). Estados Unidos. Canadá. p.35

As cidades na Europa Ocidental têm destacado-se bastante no assunto de mobilidade urbana sustentável e alternativa. A Alemanha, a Holanda e Dinamarca são exemplos de países que despertaram para o uso de bicicletas como modo alternativo de transporte, melhorando condições de ciclovias e implantando locais de armazenamento de bicicletas próximos as estações de metro ou comboio.

O elemento urbano dos megacentros consiste, basicamente, na aglutinação dos centros terciários, dispostos como pontos urbanos focais de condensação de atividade, locais de encontro e fluxos. São centros onde os valores da sociedade modernista e capitalista encontram-se, mediante a tecnologias avançadas, em construções densas e, em sua grande maioria, expressas em altos edifícios.

Esses centros se distinguem pela pluralidade de funções que concentram. São locais que distribuem o movimento do comércio e dos serviços de um único centro da cidade, como era comum antigamente, para vários locais centrais ao longo do território urbano

Dentre esses novos centros, nas cidades contemporâneas, são destacados o elemento estrutural dos shopping centers. São espaços que assumem um papel de condensadores sociais e territoriais formados por grandes volumes construídos. Face a sua localização e autonomia podem alterar a configuração da trama urbana e estabelecer novos focos de convívio e noção de centralidade. *“Do mesmo modo que a rodovia metropolitana substitui o papel vertebral da rua, o shopping center tenta substituir o espaço público da praça, do mercado, da galeria e da rua comercial cheia de pequenas lojas.”* [118]

Não se pretende, contudo, afirmar que os megacentros são, necessariamente, elementos negativos para as cidades. Apesar de representarem, em sua grande maioria, elementos isolados do contexto urbano podem representar, também, elementos funcionais de integração dos habitantes a dinâmicas da cidade, quando associados a estações de transportes públicos, à centros históricos, pequenos comércios, fortalecendo-os. [119]

Em países onde a distribuição desigual do poder econômico, entre habitantes, faz-se mais evidente, um novo tipo de sociedade transformou padrões de integração social, acentuando desigualdades e aumentando as distâncias sociais

IV.III. Tipologia Contemporânea dos Megacentros

IV.IV. Restrições Urbanas e Urbanizações Fechadas

[118] MONTANER, J.M.; MUXÍ, Z. (2014). *Arquitetura e Política: ensaios para mundos alternativos*. Editora Gustavo Gil. São Paulo. p.120

[119] MONTANER, J.M.; MUXÍ, Z. (2014). *Arquitetura e Política: ensaios para mundos alternativos*. Editora Gustavo Gil. São Paulo. p.121



Figura 14 - Vista aérea da Favela Paraisópolis, São Paulo. Fonte: Tuca Vieira (tucavieira.com.br), 2012.

já existentes. A presença de condomínios fechados tornou-se elemento comum nas formas urbanas contemporâneas, proporcionando novas dinâmicas territoriais, econômicas, sociais e políticas. Esse novo uso para o território, através desses enclaves residenciais, contribuem para a aceleração de espaços privados e fortificados dos espaços urbanos, em escala global.

A proliferação de formas privatizadas de habitação (ensino, saúde, lazer, etc.) ganham cada vez mais terreno nas cidades. Os espaços urbanos foram divididos em setores polarizados, separando a cidade em áreas ricas e áreas pobres. Entretanto, em diversas áreas, o crescimento acelerado da ocupação urbana tornou, essas duas áreas distintas da cidade, cada vez mais próximas uma da outra. Esse processo foi acompanhado por uma forte delimitação de pequenas áreas, maioritariamente aliada à serviços de segurança privada. São o caso dos condomínios fechados (*Gated Communities* ou bairros cerrados), caracterizados por serem áreas privatizadas, separadas do resto da cidade, protegidas por muros e de acesso restrito; como ilhas dentro do território urbano.

São áreas fisicamente isoladas do seu entorno, vigiadas e, supostamente, homogêneas, em termos sociais e econômicos. São empreendimentos variados, com grandes conjuntos de casas unifamiliares a prédios de tipologia mistas, regidos por códigos de conduta, custos de manutenção e de gestão, conferindo status, segurança e qualidade de vida.

Segundo Setha Low, antropóloga e professora de psicologia ambiental da City University of New York, em seu livro sobre comunidades fechadas, “Behind the Gates”, afirma que a globalização e a economia despertaram relações sociais existentes e contribuíram para a criação de novas maneiras de impor e manter a ordem social: “*a criação de comunidades fechadas (e da adição de segurança, parede, e portões de entrada para os bairros estabelecidos) é uma parte integrante da construção da cidade fortaleza, uma técnica de controle social com base na chamada militarização da cidade.*”^[120]

O aumento da fragmentação urbana, para a implantação desses espaços privados, na maioria das vezes, pode ser associado a cultura política de práticas neoliberais, que defendem a não participação do Estado na economia capitalista, promovendo liberdade de comércio. Em países da América Latina, onde a desigualdade social é evidenciada com frequência e a deserção do poder político representado pelo papel do Estado progride, a proliferação

[120] LOW, S. (2003) Behind the Gates: Life, security, and the pursuit of happiness in fortress America. Editora Rutledge New York - Londres. Tradução Livre. p.17

intensa desses empreendimentos são justificados, maioritariamente, pela presença do neoliberalismo.

Em países como Brasil, Venezuela, Argentina e México a quantidade de condomínios fechados e frações de territórios privatizados multiplicaram, aumentando a ocupação de enclaves urbanos no território das grandes cidades. Em algumas cidades, esses empreendimentos abrangem uma vasta quantidade de condomínios privados que funcionam como verdadeiras fortalezas luxuosas dentro da cidade, como Nordelta, próximo a Buenos Aires, e Alphaville, nos arredores de São Paulo.

A incapacidade do Estado em planejar e administrar seu território afirma, cada vez mais, o incentivo a privatização, não só residencial como em outros diversos níveis sociais. A inexistência de uma estrutura legal, que trate dessa questão do domínio privado sobre equipamentos e espaços públicos, levará a produção e expansão direta desses empreendimentos.

Em suma, em contextos onde a distribuição de renda é desproporcional e a pobreza propaga na realidade de muitos, o crescimento das “*slums*” e dos bairros informais de baixa renda tendem a crescer e a proporcionar, cada vez mais, a vontade de afastamento dos indivíduos, de classe média e alta, das áreas pobres e inseguras da cidade. Isto leva-os a refugiarem-se em urbanizações fechadas, onde prevalece a segurança e homogeneidade social.

Em uma realidade onde o poder econômico mantém-se nas mãos de poucos e que estes afastam-se da realidade vivida pela cidade, a tendência de descaso com o resto dos habitantes tende a aumentar, promovendo uma crise de convívio social, separando duas faces da cidade que dividem o mesmo território, como se o isolamento residencial os protegesses dos problemas sócio ambientais derivados da injustiça social e econômica.

Esta combinação entre descaso, dos que tem condições financeiras de obter qualidade de vida, segurança e espaços privados de lazer e descanso, junto com a falência institucional de postura que solucionem os problemas sociais, econômicos e ambientais da cidade, tendem a levar à diversas consequências, desde a fragmentação do espaço público e das relações sociais, a privatização da segurança, a reclusão de parte da sociedade em enclaves fortificados, o incentivo ao preconceito e a desigualdade.

III. Fazer Política para Fazer Cidade

“A ciência por excelência, no que se refere à vida humana, é a ciência da sociedade. “Não só há mais beleza no governo do Estado do que no governo de si mesmo, mas... tendo o homem sido feito para a vida social, a Política é, relativamente à Ética, uma ciência mestra, ciência arquetônica.” ^[121]

[121] *ARISTÓTELES. Política. Coleção a Obra prima de cada autor. Editora Mertin Claret. São Paulo.

Ao interpretarmos a cidade como palco para as relações sociais, responsáveis pela qualidade de vida dos indivíduos que a ela pertencem, compreendemos que a cidade deixa de ser apenas um espaço ou um território para ser um local de convívio e comunhão, por excelência.

A cidade, sob uma análise aristotélica, formada da união de várias aldeias, foi constituída devido a necessidade do homem pela vida em sociedade. O homem busca a pólis como modo de viver a plenitude de suas potencialidades enquanto espécie e para suprir necessidades inexistentes em agrupamentos isolados, de família ou aldeia. Esta vida em sociedade, estaria nos desígnios da natureza do homem, como animal que detém a condição intelectual, moral e física capaz de encontrar o equilíbrio para o “bem viver” em conjunto. “*É, portanto, evidente que toda Cidade está na natureza e que o homem é naturalmente feito para a sociedade política.*” [122]

Segundo Aristóteles, o homem é um animal feito para a sociedade civil sendo, por natureza, um animal cívico. O interesse em viver em comunidade está, não apenas na vontade de viver junto e assegurar a existência pela proteção, mas na busca do bem estar, no desejo de viver melhor. Para Aristoteles, o homem “*só é verdadeiramente ele mesmo no seio da Cidade.*” [123]

Neste contexto, compreendemos a ciência do homem como a ciência da sociedade, sendo a política a ciência condutora para a vida social. A política é, então, a virtude ou capacidade do homem em administrar assuntos relativos à pólis. Em suma, a política aborda questões de relacionamento humano e do ato de administrar tais relações. Neste sentido, pode ser interpretada como a construção de uma realidade coletiva, seja ela de cunho familiar, escolar, partidária, ou, no caso aqui admitido, no sentido de gestão da vida em comunidade dentro do contexto da cidade, em que “*a constituição política não é senão a ordem dos habitantes que o compõem.*” [124]

Presente nos objetivos da gestão da vida na cidade é que se enquadram as políticas urbanas, seja ela de desenvolvimento, de expansão, de organização, etc. As políticas urbanas tornam-se um instrumento de efetivação de direitos humanos sobre a cidade, através da legalidade urbana, como um grupo de diretrizes e leis que organizam a construção e desenvolvimento dos territórios urbanos. São políticas que pretendem fomentar estratégias de ação,

[122] ARISTÓTELES (2006). Política. Coleção A Obra-Prima de Cada Autor. Editora Mertin Claret. p.11

[123] ARISTÓTELES (2006). Política. Coleção A Obra-Prima de Cada Autor. Editora Mertin Claret. p.7

[124] ARISTÓTELES (2006). Política. Coleção A Obra-Prima de Cada Autor. Editora Mertin Claret. p.27

articuladas por processos que (re)pensam as cidades, como o planejamento ou a requalificação urbana.

O planejamento torna possível agir na cidade sobre suas características físicas com o objetivo de reorganizar o espaço de maneira abrangente, sendo acessível e justa para todos, e sustentável, de modo a atenuar o impacto provocado por atividades humanas na natureza, fortalecendo o espaço urbano. A requalificação ou reestruturação urbana valoriza a qualidade do espaço, proporcionando melhorias funcionais ou ambientais, consolidando a identidade local.

Embora sejam elaboradas para a regulamentação dos espaços das cidades, funcionam, também, como elemento de restrição as forças de poder que agem sobre ela.

“A lei organiza, classifica e coleciona os territórios urbanos, conferindo significados e gerando noções de civilidade e cidadania (...). Funciona portanto, como referente cultural fortíssimo na cidade, mesmo quando não é capaz de determinar sua forma final. Aí reside, talvez, um dos aspectos mais interessantes da lei: aparentemente funciona, como uma espécie de molde da cidade ideal ou desejável.” [125]

Embora determinadas leis sejam estabelecidas para organizarem os territórios não são elas que moldam seus espaços como um todo, pois a cidade, interpretada como produto, está maioritariamente ligada as forças imobiliárias, que definem os territórios e os configura em *“regiões de plena cidadania e regiões de cidadania limitada.”*[126]

De qualquer modo, mesmo que na prática não funcionem como instrumento determinantes da forma da cidade, são as políticas urbanas que assumem o controle contra a expansão da vida precária no território e contra a segregação do tecido urbano. São instrumentos chaves para a luta pela moradia, pela gestão de ocupação dos espaços públicos, pelo fortalecimento de vínculos e laços de uma comunidade. É através de políticas urbanas de desenvolvimento e organização que uma nova urbanidade pode ser produzida, formando cidades mais igualitárias, pois é junto com o desejo de fazer política que se faz a cidade.

[125] ROLNIK, R. (1997). A cidade e a lei: legislação, política urbana e territórios na cidade de São Paulo. Studio Nobel: Fapesp. Coleção Cidade aberta. 3ª Edição. São Paulo. p.13

[126] ROLNIK, R. (1997). A cidade e a lei: legislação, política urbana e territórios na cidade de São Paulo. Studio Nobel: Fapesp. Coleção Cidade aberta. 3ª Edição. São Paulo. p.13

“As cidades como os sonhos são construídas de desejos e de medos, embora o fio do seu discurso seja secreto, as suas regras absurdas, as perspectivas enganosas, e todas as coisas escondam outra. (...) De uma cidade não disfrutas as setes ou setenta e sete maravilhas, mas sim a resposta que dá a uma tua pergunta.” ^[127]

Em algumas cidades e sociedades urbanas o crescimento não significou, necessariamente, seu desenvolvimento social, visto que crescimento quantitativo não é sinônimo de crescimento qualitativo. Em razão do crescimento descontrolado das cidades e da urbanização desordenada na maioria dos países em desenvolvimento, diversos fatores estão colocando em risco a população, tanto fatores imediatos, como a falta de recursos de infraestrutura sociais, de saúde, saneamento e transporte, como fatores futuros, fruto das consequências do consumo impróprios da terra e seus recursos naturais.

Embora muito desses quadros de desenvolvimento estejam ligados a fatores econômicos e sociais de cada local, individualmente, diversos países ainda não possuem planejamento público que ajudem a guiá-los em direção a um desenvolvimento favorável. ^[128]

Segundo a ON-Habitat, o desenvolvimento de políticas urbanas nacionais pode ser interpretado como elemento de fundamental importância para a reafirmação do espaço urbano e da territorialidade, visto que tais políticas fornecem uma estrutura coordenada de orientação as intervenções urbanas e aos setores responsáveis, sendo também, elemento de consciência e ligação entre o desenvolvimento sustentável e envolvimento público.

São planejamentos voltados a distribuição espacial dos habitantes, a ausência de áreas verdes dentro das cidades, aos aspectos predatórios do homem à natureza pela poluição de águas, ar e paisagens naturais, ao consumismo exagerado e à expansão econômica capitalista, que vêm deteriorando a qualidade de vida nas cidades.

A consolidação da sociedade urbana, concebida através de uma vida urbana, necessita de uma ciência da cidade, assim como uma força social e política apta e preparada para exercer funções de ordem sobre a mesma. ^[129]

[127] CALVINO, I. (1999). As cidades invisíveis. Tradução de José Colaço Barreiros. Editora Teorema. Lisboa. p. 46

[128] ON-Habitat. Urban Initiatives. National Urban Policies. Acesso em: 10 de Outubro de 2016. Disponível em: <http://unhabitat.org/urban-initiatives/initiatives-programmes/national-urban-policies/>.

[129] LEFEBVRE, H. (211). O direito à cidade. Editora Centauro. São Paulo. p.137 e 138.

I. Políticas Públicas Urbana

De acordo com Henri Lefebvre, ao referenciar Marx, “*a humanidade só levanta problemas que ela mesma pode resolver*”, afirmando ainda que “*talvez existam problemas fáceis de serem resolvidos, cuja solução está aí, bem perto, e que as pessoas não levantam.*” [130]

A arquiteta e Relatora Internacional do Direito à Moradia Adequada do Conselho de Direitos Humanos da ONU (2008-2014) Raquel Rolnik, configura a cidade como uma máquina de exclusão territorial e afirma que a possibilidade de uma política anti exclusão necessita de um entendimento absoluto dos fatores que a constituíram no princípio.^[131] Segundo Rolnik a exclusão territorial, no sentido das políticas urbanas, são formadas por três elementos fundamentais, sendo eles: distribuição de investimentos, a regulação urbana e a gestão urbana.

Em relação a distribuição de investimentos, observa-se que alguns elementos podem ter grande força influenciável em certas áreas da cidade. Através de investimentos privilegiados, determinados investimentos tornam-se responsáveis por consequentes distribuições de centralidades, causando presença ou falta de empregabilidade, serviços, comércio e educação em determinada área urbana.

A exclusão no território pode ocorrer por situações de investimentos privados, em áreas específicas do tecido urbano, que proporciona o surgimento de nova centralidade, reservadas a empreendimentos com público seletivo, beneficiando este ou aquele local. Neste sentido, esses equipamentos urbanos, são compreendidos como elementos capazes de gerar novas “frentes de oportunidades” que, dependendo da estratégia projetual, podem ser voltados ao público ou não.

Quanto a estratégia de regulação, considerada por Rolnik com elemento central da política urbana, não são excludentes quando é considerada “*a abertura da cidade à população nos mais diversos sentidos*”. Através dessa regulação, são criadas regras que traduzem o processo de desenvolvimento e construção das cidades, por meios não hegemônicos de setorização e parcelamentos das áreas.

Por fim, no sentido de gerenciamento urbano, quando voltado à um urbanismo anti exclusão, se faz necessária a democratização sobre o controle do território,

[130] LEFEBVRE, H. (1901-1991). O direito à cidade. São Paulo. Editora Centauro 2011. p.141.

[131] ROLNIK, R. (2003). Política urbana no Brasil. Esperança em meio ao caos?. Revista da ANTP, São Paulo. Acesso em: 20 de Janeiro de 2017. Disponível em: <http://www.redbcm.com.br/arquivos/bibliografia/esperanca%20em%20meio%20ao%20caos.pdf>

I.I. O Planejamento Estratégico como Instrumento de Desenvolvimento das Cidades

com total inclusão das partes interessadas, ou seja, que seja implantado uma política urbana onde a participação social seja feita de forma direta e organizada, e não de maneira indireta de poderes públicos “representativos”;

“Os planos urbanísticos, os projetos urbanos e a regulação precisam ser congruentes com a gestão da cidade, não se pode inventar um plano, um projeto de cidade cheia de qualidades, absolutamente deslocado da capacidade de organização e possibilidades reais de implementação e controle dessa política.”^[132]

As questões urbanas nas cidades vêm sendo abordadas, a nível internacional, há varias décadas. Em 1976, embora ainda não se reconhecesse a necessidade de planejamentos urbanos na comunidade internacional, a Assembléia Geral das Nações Unidas convocou a Conferência HABITAT I, sediada em Vancouver, devido a crescente ascensão da população urbana. Esta conferência se repetiu 20 anos depois, em 1996, quando foi realizada a 2ª Conferência Mundial Sobre os Assentamentos Humanos, em Istambul, a HABITAT II, onde foi moldado a agenda global de desenvolvimento dos anos seguintes. Nessa conferência foi implementado um Plano de Ação, conhecido como Agenda Habitat, cujo objetivo era fornecer diretrizes para a criação de assentamentos urbanos e cidades sustentáveis no século XXI.

A terceira Conferência sobre Habitação e Desenvolvimento Urbano Sustentável, a HABITAT III, que ocorre u 40 anos após a primeira Conferência, realizada em 2016 em Quito, no Equador, foi outra oportunidade para lideranças mundiais discutir o futuro das cidades através de uma arquitetura de governação internacional, que promova novas políticas e estratégias em resposta aos desafios urbanos, com aproveitamento do poder e das forças que a urbanização e seu desenvolvimento sustentável trazem. Entre as principais premissas da conferência destaca-se a importância de cidades mais limpas; a redução de emissão de carbono; o respeito pleno aos direitos dos refugiados e migrantes; a igualdade de oportunidade para todos; a implementação de iniciativas verdes e de conectividade, entre tantas outras.

Outra conferência de grande importância para o desenvolvimento do meio ambiente, a nível global, foi a Conferência das Nações Unidas sobre o Meio Ambiente e Desenvolvimento (Cnumad), conhecida como Cúpula da Terra, Eco-92 ou Rio-92, realizada no Rio de Janeiro, em junho de 1992.

[132] ROLNIK, R. (2003). Política urbana no Brasil. Esperança em meio ao caos?. Revista da ANTP, São Paulo. Acesso em: 20 de Janeiro de 2017. Disponível em: <http://www.redbcm.com.br/arquivos/bibliografia/esperanca%20em%20meio%20ao%20caos.pdf>

I.II. Políticas Urbanas Mundiais

Essa reunião, sediada 20 anos após a primeira conferência em Estocolmo, Suécia, marcou a comunidade política internacional pela consciência a respeito do desenvolvimento social e econômico sustentável com os recursos naturais. Foi uma parceria global para a criação de cooperação entre Estados, com o intuito de estabelecer acordos internacionais de interesse mundial de proteção ao meio ambiente.

A reunião da Cúpula da Terra, chamou atenção do mundo para a dimensão global dos perigos de desenvolvimento que ameaçam a vida no planeta, o que levou os participantes a preparar uma agenda de trabalho para o século a seguir chamada de Agenda 21. A implementação da Agenda 21 visava priorizar os problemas e enfrenta-los com metas para as décadas a seguir.

Dentre tantas propostas promovidas pela Agenda 21 encontram-se questões sobre o desenvolvimento dos assentamentos humano como: habitação adequada para todos, planejamento e gestão do uso de terra sustentável, infraestrutura ambiental de água, saneamento, drenagem e manejo de resíduos sólidos, etc. *“A Agenda 21 é ao mesmo tempo o mapa e o roteiro para a construção de uma sociedade sustentável.”* [133]

Tais conferências são exemplos de políticas urbanas, de poder global, que mostram a importância de uma ordem para as cidades e economias locais como modo de alcançar um desenvolvimento urbano equilibrado e engajado no desenvolvimento econômico e social voltado a toda população como um conjunto e uma comunidade.

Embora a globalização tenha trazido uma nova era para as cidades, de certa forma com caráter conflituoso, monopolista e de fronteiras, algumas políticas alternativas de reorganização surgiram, em algumas situações, como exemplos que se destacaram pelo seu caráter sustentável e de fortalecimento das relações sociais e estruturação comunitária. Dentre esses exemplos de políticas alternativas, vale ressaltar o processo do Serviço de Apoio Ambulatório Local, como um exemplo de arquitetura política no contexto europeu, e os casos das cidades de Seattle e Curitiba, como exemplos de arquitetura política no contexto das cidades americanas.

II. Política Urbana em Ato

O processo do Serviço de Apoio Ambulatório Local, conhecido popularmente como SAAL, foi um projeto arquitetônico e político criado pouco tempo

II.I. O Processo do SAAL

[133] FILHO, S. (1995). Conferência das Nações Unidas sobre o Meio Ambiente e Desenvolvimento. Presidente da comissão. Comissão de Defesa do Consumidor, Meio Ambiente e Minorias. Câmara dos Deputados. Centro de Documentação e informação Coordenação de publicações. Brasília.

depois da Revolução de 25 de Abril de 1974, data que marcou o período político de Portugal devido a deposição do regime ditatorial após mais de quatro décadas de vigência. O SAAL, mais que um projeto arquitetônico e urbano, foi caracterizado pela sua forte consciência política de participação social, que uniu a arquitetura e a participação direta da população numa tentativa de suprir as necessidades de moradia da população desfavorecida.

A condição de habitação de grande parte da população de baixa renda no país encontravam-se em situações precárias, *“cerca de 25% da população do território continental estava alojada em habitações sem qualquer espécie de indicadores de segurança, conforto, salubridade e privacidade, ou seja, em edifícios degradados, em espaços sobrelotados, em “ilhas”, em barracas, enfim, em casas sem qualquer tipo de condições de habitabilidade.”*^[134]

Nesse contexto habitacional e político do país, o SAAL surge como uma fonte de suporte projetual e técnico na construção de novas habitações e novas infraestruturas para os bairros degradados. A originalidade do processo estava na conscientização e aberturas políticas que proporcionava, além da interpretação da habitação como um elemento de interesse coletivo e não individual.^[135]

Ao longo de dois anos de atuação, o SAAL, iniciado em Agosto de 1974 pela Secretaria de Estado da Habitação e Urbanismo do Segundo Governo Provisório e finalizado em 27 de Outubro de 1976 através do despacho conjunto do Ministro da Administração Interna, conseguiu desenvolver 93 projetos, dos quais 73 foram parcialmente construídos. Cada projeto representava um caso específico, e por este motivo revelaram resultados bastante diversos entre si. Entretanto, quase todos os projetos eram classificados como “construções evolutivas”, visto que tinham previstas possibilidades de expansão interior.^[136]

As operações do SAAL, multiplicadas por todo o país, divide o processo em três grupos: SAAL/Norte, SAAL/Centro-Sul e SAAL/Algarve. Por serem projetos adaptados as características e necessidades regionais, o SAAL de Lisboa, por exemplo, tinham as áreas do subúrbio, nos arredores da cidade,

[134] BANDEIRINHA, J.A. (2007). O Processo SAAL e a Arquitetura no 25 de Abril de 1974. Editora Imprensa da Universidade de Coimbra. Coimbra. p. 68

[135] DAVID, B. (1976). Le SAAL ou l'Exception Irrationnelle du Système in O Processo SAAL e a Arquitetura no 25 de Abril de 1974 de José António Bandeirinha (2007). p. 222

[136] BANDEIRINHA, J.A. (2007). O Processo SAAL e a Arquitetura no 25 de Abril de 1974. Editora Imprensa da Universidade de Coimbra. Coimbra, Portugal. p. 238



Figura 15 - Antigas "Ilhas" na Cidade do Porto, década de 70. Fonte: 1060's SAAL Project/Youtube



Figura 16 e 17- Projecto do SAAL de Álvaro Siza, Bairro do Bouça, Porto, 2006.
Foto: Ultimas Reportagens by Fernando Guerra.

como principal foco das operações, enquanto o SAAL do Porto, ao contrário de Lisboa, ficou marcado por realizar intervenções no centro urbano, nos vazios da cidade histórica, nos bairros degradados e as chamadas “ilhas”.

Embora a problemática desenvolvida pelo processo do SAAL seja demasiadamente extensa, vale ressaltar o caso do Porto, das “ilhas”, dos subalugos e das ocupações. No Porto, logo após ao 25 de Abril, “*os residentes dos Bairros Camarários protagonizaram as primeiras manifestações públicas em torno do direito à habitação.*”^[137] As “ilhas” que generalizavam a malha urbana da cidade do Porto, eram domicílios improvisados e exíguos onde se instalavam as famílias atraídas às cidades pelos empregos fabris. A estrutura urbana da cidade, ainda marcada pelas construções da época da Revolução Industrial, eram representadas pela classe burguesa como ocupantes das frentes de rua, enquanto os operários ocupavam o centro do quarteirão, como “ilhas”. A tipologia mais comum das “ilhas” eram a de um corredor ladeado por construções, que tinham como acesso um discreto portão. Neste cenário, as soluções urbanas para a problemática das “ilhas” deveriam ser no mínimo criativas.

O Conjunto Habitacional da Bouça, por exemplo, situado no centro histórico do Porto, é formado por quatro blocos lineares com quatro pisos. Os edifícios conformam pátios longitudinais, encerrados a norte por um muro que funciona como um elemento orientador da proposta, numa clara relação de abertura com a cidade. O projeto é implantado de forma contínua com o contexto envolvente, proporcionando percursos transversais e longitudinais e equipamentos coletivos, como elementos de remate dos edifícios e como proposta de fortalecimento na relação entre a construção e a cidade.

As obras desenvolvidas no Porto, pela delegação do SAAL/Norte sob a coordenação de Alexandre Alves Costa, integrou em suas “brigadas técnicas” arquitetos como Álvaro Siza Vieira, Eduardo Souto Moura, José Bernardo Távora, Annie Gunther, entre tantos outros. Esses arquitetos, desenvolveram projetos de conjuntos de habitação social a baixo custo (como o Conjunto Habitacional da Bouça, o bairro de Antas e de São Vítor) que espelhavam a dinâmica da produção arquitetônica pós revolução. Devido à sua qualidade arquitetônica, e por serem fonte de estudos e interpretação da cidade, tais projetos ainda hoje continuam a ser objetos de visita e admiração.

[137] O Processo SAAL: Arquitetura e Participação 1974 - 1976 (2015). Dossiê Pedagógico do Serviço Educativo do Museu de Serralves. Museu de Arte Contemporânea de Serralves. Conceção: Ana Vieira e Andreia Coutinho.

De modo geral, as soluções encontradas pelos arquitetos do SAAL teve como base os principais aspectos da arquitetura participativa, nos quais os moradores ganharam um papel de grande relevância nas decisões locais e expuseram suas necessidades e expectativas. As operações multidisciplinares do SAAL articulavam um vasto conjunto de intervenientes, tais como: a organização dos moradores em comissões e associações; as brigadas técnicas (composta por juristas, engenheiros, sociólogos, geógrafos e arquitetos); o reconhecimento do direito dos moradores a permanecerem no lugar que habitavam e a possibilidade de utilização de recursos dos moradores (materiais ou humanos) para a maximização, adequação e eficácia do recurso estatal.

Apesar do pouco tempo de atuação, o processo do SAAL tornou-se decisivo na internacionalização e visibilidade dos arquitetos portugueses no contexto social e político da arquitetura, que na época já eram debatidos na Europa e em todo o mundo. O SAAL “*com todas suas contradições, interiores e exteriores, cria um novo ramo da arquitetura portuguesa - o que decorre da decisão política directa, com consequências que ainda são hoje motivo de investigação e polémica.*”^[138]

Seattle é uma cidade portuária do estado norte-americano de Washington, próxima a fronteira com o Canadá. A região metropolitana de Seattle é um centro sede de grandes empresas, como Microsoft e Boeing, que ajudam a compor, na cidade, um carácter contemporâneo de arranha-ceús e fabricas. Apesar de ser composta por grandes construções ao longo do tecido urbano, Seattle também representa uma cidade marcada por espaços públicos, praças e parques, os quais a tornou num modelo para outras cidades, por seus indicadores de sustentabilidade, iniciados após a Cúpula da Terra, em 1992.

II.II. O Caso de Seattle

Em 1994 foi definido o *General Plan Toward a Sustainable Seattle* (Plano Geral para uma Seattle Sustentável), atualizado, em 2004, pelo plano atual *Comprehensive Plan for Managing Growth* (Plano Compreensivo de Gestão de Crescimento), que funciona como um guia de 20 anos para o futuro de Seattle. O Plano de Seattle assume a decisão da escala urbana da cidade traçando um roteiro de crescimento, organização e preservação dos bairros. O plano propõe orientar as decisões da cidade sobre como melhorar o sistema de transporte, onde construir casas e empregos, onde investir o capital em utilitários como calçadas, bibliotecas, etc.

[138] FIGUEIRA, J. (2017). Homenagem a Nuno Portas. Revista Público. Texto resultado da comunicação apresentada no Dia Nacional do Arquitecto, 3 Julho 2017, promovido pela Ordem dos Arquitectos no Palácio da Ajuda. Acesso em: 15 de Novembro de 2017. Disponível em: https://www.publico.pt/2017/07/14/culturaipilon/opiniaao/homenagem-a-nuno-portas-1778578?page=/saal&pos=1&b=list_section.

Seattle, com seu planejamento urbano e participação cidadã como base para o desenvolvimento da cidade, se tornou referência de cuidado com o meio ambiente e cidadania não só para cidades norte-americanas como para diversas cidades no mundo. As estratégias promovidas pelo *Seattle Department of Transportation* (Departamento de Transporte de Seattle) como o *Pedestrian Master Plan*, que propõe as ruas de cidade de Seattle serem mais pedonais, saudáveis e tranquilas, ou a *City Center Circulation Report*, que incentiva a implementação de áreas de locomoção no centro da cidade com melhor acesso e integração de redes públicas de transporte, bicicletas e pedestres, são políticas urbanas que incentivam a cidade a serem mais coordenadas e focadas em prioridades e investimento de infraestrutura de caráter geral da comunidade, freando o domínio dos carros e estacionamentos e promovendo novas relações dos habitantes com as ruas da cidade.

Na cidade, também surgiram programas de construção de novos espaços públicos de baixo custo e temporários, *Adaptive Streets Program*, que podem ser construídos rapidamente por partes interessadas da comunidade. São projetos que funcionam como testes para futuras infraestruturas da cidade onde os bem-sucedidos serão transformados em estruturas permanentes enquanto os malsucedidos serão desclassificados e retornaram a sua configuração anterior.

Outro projeto da cidade de Seattle é o *Housing Affordability and Livability Agenda* (HALA), criado com a iniciativa do prefeito da cidade, Edward Murray, em setembro de 2014. O Projeto HALA consiste em um programa de criação de moradias com melhores condições de vida e acessibilidade financeira, a ser alcançado numa projeção de 10 anos. Tal projeto propõe a criação de 30 mil unidades habitacionais, com melhores taxas de mercado que ajudará a aumentar a qualidade e diversidade nas escolhas das habitações, e 20 mil unidades habitacionais voltados a habitantes com baixa renda. O projeto surgiu como resposta a necessidade de auxílio aos mais 45.000 habitantes que gastavam metade de suas rendas em suas habitações, aos mais de 2 mil cidadãos de Seattle sem moradia, aos altos preços de aluguel para famílias de trabalhadores da cidade, entre outros aspectos críticos que a cidade apresenta.^[139]

Além da criação de novas habitações no tecido urbano da cidade o plano do projeto é composto pela participação ativa de habitantes interessados

[139] *Housing Affordability and Livability* (2016). City of Seattle. Acesso em: 15 de outubro de 2016. Disponível em: <http://www.seattle.gov/HALA>.

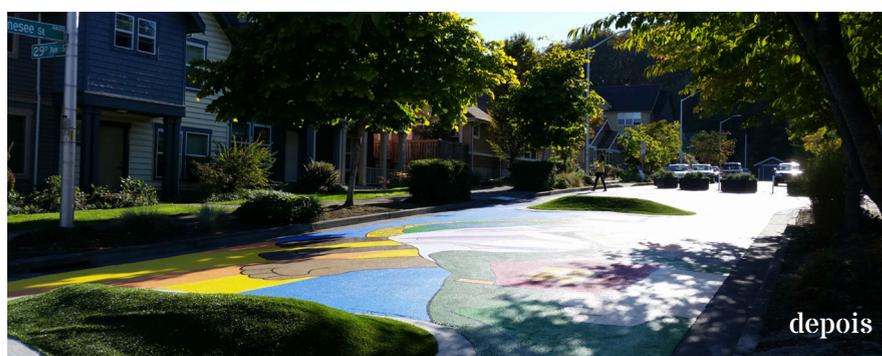


Figura 18 - Mural de rua projetado pela comunidade através do Projeto “Pavement to Parks” em Rainier View, Seattle, 2015. Foto: Seattle.gov

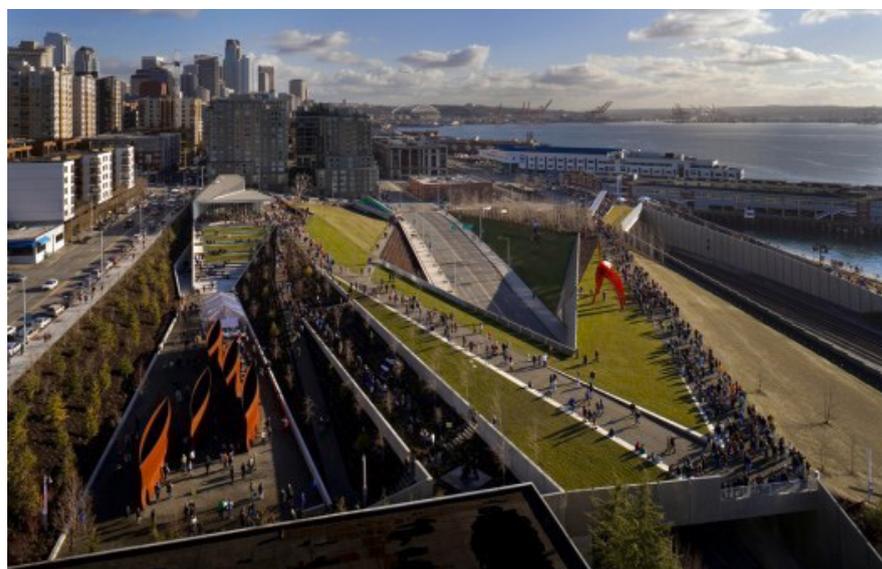


Figura 19 - Experience Music Project de Frank O. Gehry, Seattle, 2011. Foto: ArchDaily.

da comunidade. O plano consiste em conversas com cidadãos, reuniões de bairros e participação de representantes de cada comunidade, representados por 4 à 6 representantes de cada área urbana e bairros adjacentes, como medida de inclusão social da população no desenvolvimento da cidade, além de uma perspectiva local quanto as necessidade e problemas enfrentados pelos habitantes.^[140]

Em Seattle, grandes projetos de arquitetura também marcam as áreas da cidade como elementos de lazer, cultura e acolhimento aos habitantes e visitantes da região. Obras como o Experience Music Project do arquiteto Frank O. Gehry, museu que oferece vários programas comunitários e educacionais para o público como competições de bandas, festivais de filmes, etc, ou Olympic Sculpture Park erguido próximo a Elliott Bay como uma nova infraestrutura para a cidade. O parque foi construído como um estrutura de revitalização de um espaço urbano obsoleto que permitiu a livre circulação de pedestres entre centro urbano e a orla da cidade, oferecendo novas dinâmicas e novos outros pontos de vista dos habitantes com Seattle.

Seattle torna-se um modelo de cidade de reconhecimento exemplar no contexto norte-americano devido a características de gestão e planejamento do espaço urbano que aborda o urbanismo participativo com mudanças e planejamento na cidade, voltadas ao interesse coletivo. Com iniciativas progressistas que envolvem desde a remodelação e revitalização de áreas devolutas com grandes potenciais na cidade à medidas de debate e participação da comunidade no desenvolvimento do espaço urbano.

Dentre diversas cidades urbanas que equacionam o desenvolvimento urbano e ambiental de forma inovadora e sustentável a cidade brasileira de Curitiba, capital do Paraná, destaca-se há mais de duas décadas por apresentar uma visão estratégica de administração. Desde 1992, durante a Conferência das Nações Unidas sobre o Meio Ambiente e Desenvolvimento (Rio-92) Curitiba foi reconhecida como um exemplo de cidade, com planejamento e desenvolvimento urbano e socioambiental de qualidade, para diversas cidades e em especial para as cidades sul-americanas.

Curitiba, assim como diversas cidades em todo Brasil entre as décadas de 1950 e 1980, vivenciou um enorme fluxo de migração de habitantes da zona rural para a zona urbana, sendo uma das capitais brasileiras com

II.III. O Caso de Curitiba

[140] Housing Affordability and Livability (2016). City of Seattle. Acesso em: 15 de outubro de 2016. Disponível em: <http://www.seattle.gov/HALA>.

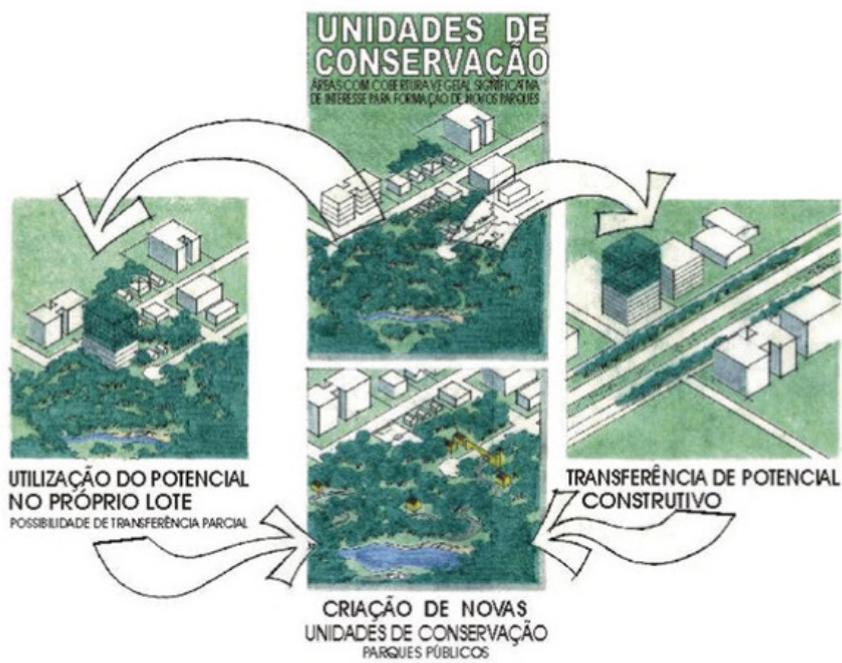


Figura 20 - A Transferência de Direitos de Desenvolvimento para Preservação Ambiental em Curitiba.
Foto: ECO2 Cities. Fonte: IPPUC.

o maior êxodo rural na década de 1970, com uma estimativa de crescimento de 5,7%, anualmente.^[141] Os reflexos socioambientais desse fenômeno foram, indubitavelmente, relevante para a criação de um planejamento efetivo para o tecido urbano da cidade.

A consolidação de um planejamento urbano é evidenciado em Curitiba desde a década de 40, quando foi elaborado um plano de desenvolvimento urbano para a cidade pelo urbanista francês Donat Alfred Agache, que projetou o crescimento de Curitiba com uma rede viária radial, com ruas de ligação aos bairros de modo a liberar o centro da cidade ao comércio e ao lazer. Nas décadas seguintes, com o processo de urbanização acelerado e o crescimento constante da cidade, foi necessária uma revisão e alteração parcial no plano de desenvolvimento da cidade de Curitiba.

Em 1965, em função do ritmo acelerado de crescimento da cidade, foi elaborado um Plano Diretor para Curitiba, através de um concurso promovido pela administração municipal da cidade. Em 1966 foi então aprovado o primeiro Plano Diretor da cidade, que estabeleceu metas para a reestruturação do desenvolvimento urbano de Curitiba, com foco na redução do tráfego de automóveis, implantação de um sistema de transporte público acessível e eficiente e preservação das áreas históricas da cidade. Paralelo ao Plano Diretor da cidade foi criada uma Assessoria de Pesquisa e Planejamento Urbano de Curitiba (APPUC) e o Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano de Curitiba (IPPUC).

O IPPUC, o qual é atribuído grande parte do sucesso da cidade, é responsável por estudos e pesquisas para o planejamento integrado do desenvolvimento da cidade e pela coordenação do processo de planejamento e monitoramento urbano da cidade, em busca do desenvolvimento sustentável, através de planos e projetos urbanísticos junto ao Plano Diretor.

Curitiba implementou diversas ações, em seu planejamento urbano, voltadas ao desenvolvimento econômico e ambiental, dentre essas ações podemos destacar: planejamento do uso do solo com planejamento de transporte integrado, sistema integrado de transporte público, aproveitamento das áreas verdes e controle de enchentes.

[141] United Nation. Low Carbon Green Growth Roadmap for Asia and the Pacific: Case Study - Curitiba, Brazil's transport and zoning policies. Acesso em: 17 de Outubro de 2016. Disponível em: <http://www.unescap.org/sites/default/files/15.%20CS-Curitiba-Brazil-transport-and-zoning-policies.pdf>.

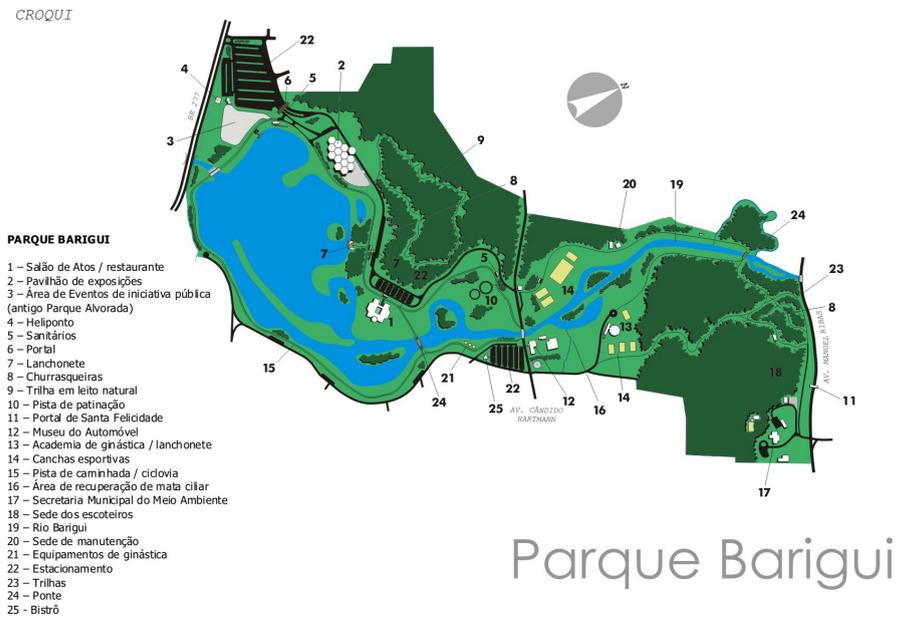


Figura 21 - Projeto de Preservação Ambiental do Parque Barigui, Curitiba. Fonte: curitiba.pr.gov.br



Figura 22 - Parque Barigui, Curitiba. Fonte: curitiba.pr.gov.br

O planejamento do uso do solo com planejamento de transporte integrado já antecipava o crescimento do tráfego automobilístico na área central da cidade e direcionou o crescimento urbano através de eixos estruturais que irradiam a partir do centro da cidade. Neste sentido, as áreas de maior atividade econômica são concentradas nesses corredores, área de maior densidade da cidade, a qual foi reforçada com as diversas rotas de transporte público com faixas exclusivas, e paragens com distância variando de 300 a 600 metros, de acordo com os intervalos e extensão da linha.^[142] O sistema de transporte público, implementado em Curitiba, serve a grande maioria da área urbana da cidade, e resultou na diminuição do tráfego, no consumo de combustível e na melhoria da qualidade do ar dentro do perímetro urbano.^[143]

Para controlar o crescimento urbano da cidade, o Plano Diretor de Curitiba implementou estratégias de zoneamento detalhado com requisitos e restrições quanto ao uso do solo, relações entre as construções e o entorno, altura máxima, etc. O Plano garantiu direito sobre as áreas próximas aos grandes eixos, o que permitiu a construção de habitações sociais nestas áreas centrais, e posteriormente foram incluídos bairros residenciais e edifícios escolares ao longo dessas áreas. Devido a diversidade do uso do território e a implementação eficaz de uma rede pública de transportes, o tráfego de automóveis privados é desviado do centro da cidade, as distâncias entre casa e trabalho ou escolas foram diminuídas e mais pessoas utilizam transportes públicos.

Outro aspecto em destaque na cidade de Curitiba é o crescimento de áreas verdes, tanto para o uso recreativo, com a criação de parques e ciclovias, quanto para o controle de enchentes, devido a proximidade da cidade com bacias hidrográficas, como a do Rio Barigüi e Rio Iguaçu. O caso do Rio Barigüi, o qual dá nome ao parque a sua volta, é um exemplo desta solução de drenagem da água de enchentes através da absorção do solo e das árvores, o que proporcionou ao local uma grande área verde dentro da cidade, com áreas de lazer e ciclovias, como também evitou custos de construção de sistemas de drenagem de concreto que levaria o exército de água para os rios.

Em Curitiba, a qualidade do planejamento urbano também pode ser percebido pelas ruas atrativas ao longo da cidade. Ruas do centro da cidade, que

[142] Plano de Mobilidade Urbana e Transporte Integrado - PlanMob Curitiba (2008). Anexo III. Diagnóstico Transporte Coletivo e Comercial. Prefeitura de Curitiba. Acesso em 17 de Outubro de 2016. Disponível em: <http://www.ippuc.org.br/default.php?pagina=310#>.

[143] SUZUKI, H.; DASTUR, A.; et al. (2010). ECO2 Cities: Ecological Cities as Economic Cities. The World Bank. Washington, DC. p.169-170.

antigamente era de uso de automóveis, foram transformadas em zonas pedonais, permitindo aos habitantes ou visitantes dessa área melhor aproveitamento do espaço urbano. Projetos como o Cores da Cidade, também marcam presença nas ruas de Curitiba com a revitalização de edifícios históricos no centro da cidade.

Por mais de cinco décadas Curitiba tem proporcionado melhorias na cidade, e no Plano Diretor, utilizando uma infraestrutura existente e características locais, sem gastos exagerados com novas construções, e sempre a procura de soluções mais sustentáveis, inclusivas e viáveis para o desenvolvimento da cidade. Outro aspecto positivo no desenvolvimento da cidade é a participação dos cidadãos no desenvolvimento urbano. Desde 2005 mais de 250 debates foram realizados,^[144] com o intuito de propor planos, avaliar e discutir ideias e soluções do desenvolvimento da cidade junto com a comunidade. São por esses e outros motivos que a cidade de Curitiba vem destacando-se, não só no contexto nacional como internacional, como cidade voltada para o futuro e para os habitantes, de maneira sustentável e com melhorias gradativas na qualidade de vida da população.

[144] SUZUKI, H.; DASTUR, A.; et al. (2010). ECO2 Cities: Ecological Cities as Economic Cities. The World Bank. Washington, DC. p.181.

IV. Brasil: Entre Muros e Favelas

“De vez em quando me perguntam qual o maior problema urbano brasileiro. Nem é preciso pensar duas vezes: É terra! Todo mundo precisa morar, inclusive a massa predominante dos que não tem recursos. A única porta estabelecida é a compra do direito a ocupar um pedaço de terra, seja na sua tradução direta (um lote), ou idealizada (uma fração de condomínio). Como isso era impossível, desde o início do século só resta para os migrantes que viam na cidade a tábua de salvação o apelo ao comportamento marginal. Virou lugar-comum o crescimento às custas de favelas, zonas decadentes e loteamentos semilegalizados nas periferias de grande centros. O poder público se limitou a olhar para tudo isso com a maior indiferença. Pode-se dizer o mesmo do conjunto da sociedade.” ^[145]

[145] SANTOS, C. (1986). Está na hora de ver as cidades como são de verdade. BIB. Rio de Janeiro. nº 21. p.59

Durante o século XIX, o Brasil já apresentava importantes pólos de concentração e de forte representação urbana. Entretanto, a grande maioria da população ainda permanecia no meio rural, tendo esse processo invertido com a chegada do novo século. O fenômeno da urbanização brasileira, assim como em diversos países da América Latina, foi constituído durante o século XX. No Brasil, esse processo ganha destaque na década de 1960, quando a população urbana se expande rapidamente, ampliando os assentamentos urbanos para abrigar mais 125 milhões de habitantes.^[146] Durante esse desenvolvimento, acelerado e sem precedentes, o crescimento das cidades assumiu grandes dimensões, na tentativa de suprir as demandas sociais de moradia, educação, saúde, transporte, infraestrutura e trabalho.

I. O Processo Brasileiro de Urbanização

O início do processo urbano no Brasil acontece, dentre outros fatores,^[147] devido às mudanças políticas da década de 1930,^[148] de incentivo à indústria e a regulamentação do trabalho no território urbano que, por serem inexistente no campo, influenciou o processo migratório do meio rural para os centros urbanos. A partir desta década, o Brasil sofreu um processo de urbanização acelerado, trazendo grande parte da população para a cidade, em busca de melhores condições de vida e trabalho, que surgia com a indústria florescente. Foi a época em que a cidade representou o lugar “*onde o futuro já havia chegado.*”^[149]

Embora o desenvolvimento urbano e social tivesse chegado às cidades brasileiras do século XX, as características colonialistas e imperiais, de monopólio de terra, poder e capital ou arbitrariedade de leis e política de favor, ainda permaneciam vivas no novo universo urbano que se formava.^[150]

[146] MACÊDO, C.S.; SILVA, R.C.N. (2009). A Urbanização Brasileira. Caderno de Geografia Urbana da Programa Universidade a Distância UNIDIS Grad. Universidade Federal do Rio Grande do Norte (UFRN) e Universidade Estadual da Paraíba (UEPB). p.1

[147] A abolição da mão-de-obra escrava (1888) e a proclamação da República (1889), também podem ser considerados fatores de influência no início do processo de urbanização das grandes cidades brasileiras, embora não superassem a hegemonia agrário-exportadora, que viria a acontecer em 1930, com a abolição da República Velha.

[148] Em 1930, o Brasil passou por um golpe de estado que pôs fim à Primeira República Brasileira, conhecida como “República Velha” ou, mais popularmente, “República do Café com Leite.” A Revolução de 1930 foi um movimento idealizado como uma revolta armada, liderada principalmente por chefes militares, que depuseram o 13º presidente da república Washinton Luiz e impediram a posse do presidente eleito Júlio Prestes, libertando o Brasil do modelo de política oligarca, de Minas Gerais e São Paulo (que se sustentavam no poder alternando a presidência da República entre elites desses dois estados políticos).

[149] SANTOS, C. (1986). Está na hora de ver as cidades como são de verdade. BIB. Rio de Janeiro. n° 21. p.60

[150] MARICATO, E. (1996). Metrópole na periferia do capitalismo: ilegalidade, desigualdade e violência. Editora Hucitec. São Paulo. p.4-12

As cidades abrigavam relações de favor, de privilégio e de interesses político, que sempre estiveram presentes na sociedade brasileira.

O processo de migração, brusco e crescente, junto ao monopólio de terra e o poder desinteressado pelas causas sociais, causou, no cenário brasileiro, uma urbanização desordenada e incapaz de suprir as necessidades emergentes da população, resultando em vários problemas sociais de superpopulação das metrópoles, presentes em vários aspectos, desde a insuficiência de infraestrutura urbana à moradias precárias nas áreas das grandes cidades.^[151]

A imagem da cidade e do território urbano no Brasil, no final do século XX, já não remetiam mais a terra dos sonhos e oportunidades, mas sim a cenários de poluição, violência, caos e outros inúmeros males que surgiram com a superlotação das áreas urbanas despreparadas. A partir da década de 1980 a população nas regiões urbana do Brasil atingiu mais que o dobro da década de 1960.^[152] Foi a partir dos anos 80 que periferias cresceram mais do que os núcleos centrais das metrópoles^[153] e o país registrou uma grande aglomeração, dentro das cidades, de regiões onde a pobreza era disseminada.

O Brasil urbano, do final do século XX, passava a apresentar uma lista interminável de problemas que eram desencadeados pela grande densidade de ocupação do solo. A dificuldade de acesso a moradia digna, transporte, infraestruturas, oportunidades de emprego e educação somada à descriminalização social, à segregação urbana, à exposição a violência e pobres acessos à justiça e lazer, criaram um cenário que se intensificaria no país no século a seguir. No Brasil, as transformações das cidade passam mais por um processo de desruralização do que um processo de urbanização propriamente dito. As pessoas deixaram de viver em áreas rurais mas não receberam da cidade as condições esperadas de um território urbanizado e desenvolvido.

A imagem das cidades no Brasil, que se formou no século XXI, são reflexos de um grande patrimônio histórico e social de apropriação desigual do território. São cidades que carregam na herança fatores que foram fundamentais para

[151] AGGIO, A.; BARBOSA, A.; COELHO, H. (2002). Política e sociedade no Brasil (1930-1964). 1ª Edição. Editora Annablume. São Paulo. p.87-89

[152] Segundo o Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), em 1960 a população urbana brasileira era de 32.004.817 milhões de habitantes. Em 1980, esse número elevou para 82.013.375 milhões de habitantes a viver em regiões urbanas. Acesso em 21 de Novembro de 2016. Disponível em: <http://www.censo2010.ibge.gov.br/sinopse/index.php?dados=8>.

[153] MARICATO, E. (1996). Metrópole na periferia do capitalismo: ilegalidade, desigualdade e violência. Editora Hucitec. São Paulo. p.6-7

a compreensão do contexto urbano atual; “*a desigualdade social, uma das maiores da América Latina, e a escravidão vigente até pouco mais de um século atrás são características que se somam a um Estado patrimonialista e à universalização da “política de favor”.*”^[154]

Segundo Erminia Maricato, arquiteta, ativista política e ex-Secretária Executiva do Ministério das Cidades do Governo Federal do Brasil (2003-2005), as heranças sociais presentes na história das cidades brasileiras excluiu da cidade legal a força de trabalho barata, a classe “baixa” da cidade, que por sua vez conseguiu espaço na cidade através de áreas invadidas, frágeis, ilegais. São construções feitas pelos próprios moradores, que compõe o lado informal da cidade, sem quaisquer legislação, ou qualquer direito a auxílio técnico ou legal, suscetíveis a diversos problemas de segurança, pois “*trata-se de uma força de trabalho que não cabe no mercado residencial privado legal, que por sua vez (e por isso mesmo) é altamente especulativo.*”^[155] A cidade informal, que aumenta em um ritmo alarmante, é negligenciada do interesse do governo, visto que a presença de urbanização e melhoria para essas residências ou bairros ilegais, são “*fonte inesgotável do velho clientelismo político: troca-se por votos a pavimentação de uma rua, a iluminação pública, uma unidade de saúde, uma linha de ônibus, etc.*”^[156]

Dentre os diversos fatores que atingem o cenário das cidades brasileiras, a questão da apropriação de terras e do mercado imobiliário podem ser consideradas uns dos principais tópicos causadores do caos que se instalou no Brasil urbano. A exclusão social que se apropriou das cidades brasileiras já não é mais mensurável. A realidade social do Brasil é a realidade de um país fragmentado, com altos indicadores de irregularidade, pobreza, informalidade, baixa escolaridade, e principalmente da falta de cidadania.^[157]

II. Brasil de Favelas

A pobreza que se instalou no Brasil superou a pobreza física do ter e atingiu uma outra dimensão social, mais difícil de ser reconstruída, uma pobreza política e humana.

[154] MARICATO, H., et al (2013). Cidades Rebeldes: Passe Livre e as manifestações que tomaram as ruas do Brasil. Editora Boitempo, Carta Maior. 1ª Edição. São Paulo. p.20

[155] MARICATO, H., et al (2013). Cidades Rebeldes: Passe Livre e as manifestações que tomaram as ruas do Brasil. Editora Boitempo, Carta Maior. 1ª Edição. São Paulo. p.21

[156] MARICATO, H., et al (2013). Cidades Rebeldes: Passe Livre e as manifestações que tomaram as ruas do Brasil. Editora Boitempo, Carta Maior. 1ª Edição. São Paulo. p.21

[157] MARICATO, E. (1996). Metrópole na periferia do capitalismo: ilegalidade, desigualdade e violência. Editora Hucitec. São Paulo. p.30

Segundo Pedro Demo (1941), a pobreza política pode ser interpretada como uma questão além do plano material, onde o pobre, reconhecido por ser desprovido do emprego, da habitação ou do alimento, é também desprovido da cidadania e do direito à cidade, tornando-se vítima da manipulação, da falta de conhecimento e, conseqüentemente, da falta de consciência.

“Pobreza não pode ser definida apenas como carência. Se assim fosse, não teria causas sociais. Ser pobre não é apenas não ter, mas ser coibido de ter. Pobreza é, em sua essência, repressão, ou seja, resultado da discriminação sobre os terrenos das vantagens. (...) Na pobreza não encontramos somente o traço da destituição material, mas igualmente a marca da segregação, que torna a pobreza produto típico da sociedade, variando seu contexto na história, mas se reproduzindo na característica de repressão do acesso às vantagens.”^[158]

Com o fim do regime jurídico da propriedade de terra das Sesmarias,^[159] em 1822, e a instauração da Lei de Terras,^[160] em 1850, a ocupação de terra tornou-se pura e simples. As terras, a partir de então, seriam apropriadas pela única forma legal de posse: a compra registrada; *“foram duas as implicações imediatas dessa mudança: a absolutização da propriedade, ou seja, o reconhecimento do direito de acesso se desvinculava da condição de efetiva ocupação e sua monetarização, o que significa que a terra passou a adquirir plenamente o estatuto de mercadoria.”*^[161]

Embora a posse de terra fosse livre para compra e venda, o Brasil ainda vivia em uma época marcada pelo trabalho escravo, ou seja, *“a terra no Brasil é livre quando o trabalho é escravo; no momento em que se implanta o trabalho livre, ela passa a ser cativa.”*^[162] Neste sentido, o escravo era privado da terra por sua própria condição de cativo, entretanto, o acesso livre de terras ainda era condição a altura de trabalhadores assalariados, o que passou a representar uma ameaça com necessidade de restrição.

[158] DEMO, P. (2001). Pobreza Política. Polêmicas do nosso tempo. Editora Autores Associados. 6ª Edição. São Paulo. p.13

[159] As Sesmarias foi uma Lei de distribuição de terra, à Donatários, destinada a produção agrícola, implantada em Portugal por Dom Fernando I, em 1375, e trazida para o Brasil Colonial, no século XVI.

[160] A Lei de Terras foi uma lei instaurada em Setembro de 1850 específica para a legislação fundiária. A Lei estabelecia a compra como única forma legítima de acesso à terra, abolindo o regime anterior das Sesmarias.

[161] ROLNIK, R. (1997). A cidade e a lei: legislação, política urbana e territórios na cidade de São Paulo. Studio Nobel: Fapesp. Coleção Cidade aberta. 3ª Edição. São Paulo. p.23

[162] ROLNIK, R. (1997). A cidade e a lei: legislação, política urbana e territórios na cidade de São Paulo. Studio Nobel: Fapesp. Coleção Cidade aberta. 3ª Edição. São Paulo. p.23

Com a instauração dos Códigos de Posturas,^[163] no final do século XIX, o qual compilavam as diretrizes urbanas, a legislação urbana e a propriedade de terra passam a marcar, com maior veemência, a estrutura da cidade com sua forte postura de segregação do uso do solo, no qual a cidade foi subordinada pelo capital imobiliário e excluiu do centro da cidade a classe menos provida da sociedade.^[164] A regulamentação encarregou-se de demarcar o desenho da cidade e segregar o uso do solo em áreas de zona urbana, restrita, protegida e minuciosamente regulada, e uma zona periférica (suburbana) reservada a indústrias, cemitérios, cortiços, etc.

A relação entre a legislação, o mercado imobiliário restrito e a exclusão social que se instaurou no Brasil a partir desta época, pode ser vista com mais clareza dentro das grandes cidades e metrópoles do país, devido ao fato do capital imobiliário e das leis de uso do solo terem monopolizado as áreas privilegiadas e mais valorizadas da cidade.

São as áreas rejeitadas e desvalorizadas, em encostas de morros, beira de córregos, terrenos impróprios para uso e poluídos, que a população sem condições financeiras irá se instalar. Este será o cenário, presente em inúmeras cidades brasileiras, que irá se espalhar e solidificar ao longo dos anos.

A imagem brasileira de um “País de Favelas”, não é fato muito distante da realidade. Inicialmente, o termo favelas surgiu no começo do século XX, no Rio de Janeiro, para descrever um bairro popular no Morro da Providência, assumindo desde então variados sentidos e conotações regionais e conjunturais, “em muitas ocasiões, no discurso oficial, durante o século XX, favela foi sinônimo de problema que o poder público deveria antes remover que resolver.”^[165]

Durante as primeiras décadas do século XX, os espaços denominados com favelas estiveram associados a regiões de precariedade, insalubres e foco de doença e marginalização. Em um primeiro momento foram vistas como

[163] Código de Postura ou Posturas Municipais, promulgadas em 1886 como um novo delineamento jurídico de reestruturação de relações de produção, relações sociais e de convívio na cidade. Os códigos de posturas, que assumiam o espaço urbano como elemento de grande importância nas relações humanas, foram criados por um grupo multidisciplinar de profissionais como legisladores, médicos, sanitaristas e engenheiros, como o intuito de organizar o ambiente urbano, disciplinar a população e proteger a cidade da proliferação de doenças.

[164] MARICATO, E. (1996). *Metrópole na periferia do capitalismo: ilegalidade, desigualdade e violência*. Editora Hucitec. São Paulo. p.30

[165] MEIRELLES, R.; ATHAYDE, C. (2014). *Um país chamado favela: a maior pesquisa já feita sobre o favela brasileira*. Editora Gente. 4ª Edição. São Paulo. p.8

locais de proliferação da pobreza e áreas de depreciação dos bairros prósperos, em seguida foram interpretadas como áreas de “ameaça aos bons costumes”, sendo locais de campanhas morais, religiosas e obras de caridade. Houve, também, a época em que as favelas sofreram fortes intervenções positivas de paisagem, limpeza e higienização, e época em que foram vítimas de intervenções mais violentas, de incêndio e explosões.

No entanto, a presença da favela dentro da cidade, tornou-se cada vez mais “necessária”, visto que se desenvolveu na sociedade como fonte de mão-de-obra barata e próxima da cidade, o que tornaria o tempo de deslocamento mais curto e barato, e ajudaria a manter os salários indignos dos trabalhadores. Para as classes mais favorecidas da sociedade “*era conveniente contar com porteiros e prestadores de serviço, operários e mão-de-obra explorável por perto, capazes de sobreviver com o mínimo e comparecer com pontualidade.*”^[166]

Esses mesmos trabalhadores brasileiros de baixa renda, foram excluídos do mercado imobiliário privado que, com grande frequência e em quantidades cada vez maiores, buscaram a “favela” como forma de solucionar os problemas de moradia. São cidadãos que se enquadram dentro do “produto excluído”, consequência do mercado de baixos salários e da sociedade segregada. Esse sentido de exclusão, ou até mesmo apartheid ambiental, no contexto brasileiro em questão remete a um histórico de mercado residencial de pouca abrangência onde “*a maior arte da produção habitacional no Brasil se faz à margem da lei, sem financiamento público e sem o concurso de profissionais arquitetos e engenheiros*”^[167]

As moradias ilegais que tomam conta das áreas rejeitadas pelo mercado imobiliário, encontradas com mais evidência nas regiões metropolitanas, formam “*uma base para que a exclusão se realize em sua globalidade.*”^[168] Segundo um estudo de Boaventura de Sousa Santos, denominado como Pasárgada, o medo do despejo, devido a ilegalidade na ocupação de terra, é o motivo (ou um dos motivos) dos moradores não procurarem seus direitos perante a justiça, o que também, segundo os moradores, é um dos motivos de terem suas casas “invadidas” por policiais “quando bem entendem”.^[169]

[166] MEIRELLES, R.; ATHAYDE, C. (2014). Um país chamado favela: a maior pesquisa já feita sobre o favela brasileira. Editora Gente. 4ª Edição. São Paulo. p.8

[167] MARICATO, E. (1996). Metrópole na periferia do capitalismo: ilegalidade, desigualdade e violência. Editora Hucitec. São Paulo. p. 154

[168] MARICATO, E. (1996). Metrópole na periferia do capitalismo: ilegalidade, desigualdade e violência. Editora Hucitec. São Paulo. p. 155

[169] SANTOS, B.S. (1993) in MARICATO, E. (1996). Metrópole na periferia do capitalismo: ilegalidade, desigualdade e violência. Editora Hucitec. São Paulo. p.31-32



Variável		Brasil
Automóveis	- -	51.296.981
Caminhões	- -	2.684.227
Caminhões-tractor	- -	606.679
Caminhonetas	- -	6.880.333
Caminhonetas	- -	3.053.759
Micro-ônibus	- -	383.325
Motocicletas	- -	20.942.633
Motonetas	- -	3.990.558
Ônibus	- -	601.522
Tratores	- -	30.896
Utilitários	- -	707.152

Figura 23 e 24 - Infográficos da Frota Municipal de Veículos. Instituto Brasileiro de Geografia e Estatísticas (IBGE). Fonte: Ministério das Cidades, Departamento Nacional de Trânsito -DENATRAN - 2016.

Nota 1: Atribui-se zeros aos valores dos municípios onde não há ocorrência da variável.

Nota 2: Atribui-se a expressão dado não informado às variáveis onde os valores dos municípios não foram informados.

A realidade do processo urbano no Brasil é a realidade encontrada na grande massa de migrantes que saem do meio rural para as cidades e que se instalam ilegalmente devido a barreira do mercado imobiliário privado e o descaso encontrado nas políticas públicas de habitação.

Além da nítida precariedade nas moradias da grande maioria da população brasileira, que vivem em grandes cidades ou metrópoles, outros problemas sociais, ambientais e econômicos assolam um Brasil que cresceu sem o mínimo de cuidado social ou planejamento urbano. Entre eles, vale citar o caos proveniente da precária rede de mobilidade urbana.

II.1 O Caos de um Brasil Urbano

A grande maioria dos moradores que se deslocam diariamente de suas casas até seus locais de trabalho (ou outras atividades), dentro das grandes e médias cidades brasileiras, se deparam todos os dias com grandes e cansativos congestionamentos viários. No Brasil, pode-se dizer que o problema da mobilidade urbana não é recente, e se agrava em uma velocidade preocupante. Esta questão, é decorrente tanto da falta de investimento nos transportes coletivos como na superlotação dos mesmos, além da ausência, e falta de incentivo ao uso, de vias de transportes alternativos como ciclofaixas ou até vias pedonais.

Segundo o Departamento Nacional de Trânsito (DENATRAN) são registrado o total de 601.522 autocarros para um país com a população atual de mais de 207 milhões de habitantes^[170] (número que sofre aumento num tempo médio de 20 segundos),^[171] o que representa uma quantidade desproporcional entre transportes versus população. Além da falta de transportes públicos, em quantidade e em qualidade, o preço exigido nas tarifas desses transportes apresentam aumentos repentinos e injustificáveis. Esse fato, gerou manifestações nas ruas do Brasil nos meses de Junho e Julho de 2013, que ficaram conhecidas como “As Jornadas de Junho”, convocada pelo Movimento Passe Livre (MPL) de São Paulo, cidade que, devido ao elevado número de habitantes, mais sofre com o “descaso” do Estado com a questão dos transportes públicos.

Essas manifestações, que iniciaram após um aumento de R\$ 0,20 centavos na tarifa nos transportes públicos em 2013, surgiram como “*uma fagulha*

[170] Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. Ministério das Cidades, Departamento Nacional de Trânsito - DENATRAN - 2015. Acesso em: 13 de Março de 2017. Disponível em: <http://cidades.ibge.gov.br/painel/frota.php>.

[171] Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE). Acesso em: 21 de Março de 2017. Disponível em: <http://www.ibge.gov.br/apps/populacao/projecao>.



Figura 25 - Protestos em São Paulo contra o aumento da tarifa de ônibus, 2013.
Foto: Fabio Braga/Folhapress



Figura 26 - Protesto na Avenida Paulista, em São Paulo, contra o fim da corrupção e da violência policial, melhorias no transporte, na saúde e na educação e os gastos excessivos com a Copa do Mundo, 2013.
Foto: Márcio Fernandes/Estadão Conteúdo.

que incendiou uma pradaria” (parafraseando Mao Tse-Tung).^[172] Essa reivindicação não foi casual e nem muito menos se resumiu ao valor do aumento em si. Foi um acúmulo de múltiplas insatisfações e de lutas fragmentadas que se uniram na iniciativa do MPL-SP. Na tentativa de entender o motivo das manifestações, é preciso considerar os fatos que as antecederam e fundamentaram.

Em 2013, o Brasil já se inseria em um cenário de megaeventos que, por si só, já desencadeou uma explosão social e política pelo fato de representar um contexto, considerado por muitos, como má administração do dinheiro público. Em diversas cidades, mesmo as que não sediaram jogos, ficou evidente o prejuízo que os gastos direcionados as reformas e construções dedicadas ao evento seria inestimável, e provavelmente irreversível, para o país. Esses megaeventos, que se instalaram no Brasil sem qualquer incentivo da grande população, *“constituem um ônus insuportável para nosso povo, desviam recursos de setores prioritários e beneficiam os mesmos poderosos de sempre.”*^[173]

Segundo a arquiteta, relatora da ONU (2008-2014) e professora da Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo, Raquel Rolnik, *“nas nossas ruas, o direito à mobilidade se entrelaçou fortemente com outras pautas e agendas construtivas da questão urbana, como o tema dos megaeventos e suas lógicas de gentrificação e limpeza social”.*^[174]

A medida em que milhões de pessoas tomavam as ruas, os prefeitos, que até então haviam alegado a necessidade do aumento nas tarifas dos transportes públicos e que posteriormente repudiaram os “desordeiros”, começaram a cessar os reajustes e até mesmo reduzir os preços vigentes, sem qualquer explicação sobre a mudança de um cenário onde era impossível rever os aumentos para um cenário completamente oposto.^[175] As manifestações que ganharam as ruas do Brasil neste período, ressaltou a realidade brasileira da

[172] VAINER, C. (2013). Megaeventos, Meganegócios, Megaprotestos. Uma Contribuição ao Debate sobre as Grandes Manifestações e as Perspectivas Políticas. Acesso em 21 de Março de 2017. Disponível em: <https://raquelrolnik.wordpress.com/2013/06/26/carlos-vainer-analisa-as-grandes-manifestacoes/>.

[173] VAINER, C. (2013). Megaeventos, Meganegócios, Megaprotestos. Uma Contribuição ao Debate sobre as Grandes Manifestações e as Perspectivas Políticas. Acesso em 21 de Março de 2017. Disponível em: <https://raquelrolnik.wordpress.com/2013/06/26/carlos-vainer-analisa-as-grandes-manifestacoes/>.

[174] ROLNIK, R., et al (2013). Cidades Rebeldes: Passe Livre a as manifestações que tomaram as ruas do Brasil. Editora Boitempo, Carta Maior. 1ª Edição. São Paulo. p.9

[175] VAINER, C. (2013). Megaeventos, Meganegócios, Megaprotestos. Uma Contribuição ao Debate sobre as Grandes Manifestações e as Perspectivas Políticas. Acesso em 21 de Março de 2017. Disponível em: <https://raquelrolnik.wordpress.com/2013/06/26/carlos-vainer-analisa-as-grandes-manifestacoes/>.

falta de política e de comprometimento dos governantes no tratamento dos problemas cruciais das cidades, que se reflete tanto na realidade urbana dos transportes como em diversas outras áreas públicas, como educação, saúde, saneamento, etc.

Os problemas de mobilidade urbana no Brasil estendem-se para a falta de capacidade em suprir a demanda dos habitantes, devido ao fato do país ter investido muito pouco em transportes sobre trilho, ou na educação e condição urbana para o uso de transportes alternativos. Culturalmente, o trabalhador brasileiro, no geral, tem como plano primordial a aquisição do próprio meio de transporte, o que explica o grande número de veículos que são acumulados nas ruas das principais cidades do país ao longo dos anos e se tornou um dos principais causadores do caos nas rodovias brasileiras de norte à sul. Vale ressaltar que este problema não se resume, necessariamente, a países em desenvolvimento como o Brasil, visto que em Nova Iorque, por exemplo, mesmo com um sistema de transportes públicos desenvolvidos e variados, ainda esteja vivenciando o mesmo caos urbano, embora seria imensamente pior se os mesmos não existissem.

Em cidades como São Paulo já foi estabelecido pela Companhia de Engenharia de Tráfego (CET) um sistema municipal de rodízio de veículos, também conhecido como Operação Horário de Pico. Nesse sistema municipal, com o intuito de evitar que o congestionamento da área metropolitana da cidade piore, foi determinado que de acordo com o último número da placa, o veículo não poderão circular no mini-anel viário, ou seja, nas ruas e avenidas internas da cidade. Esta determinação, que está em vigor das 7 às 10 horas da manhã e das 17 às 20 horas da tarde/noite, só permitem que um número limite de veículos circulem na cidade nos horários de maior fluxo.^[176]

Além do grande número de automóveis que circulam diariamente nas grandes ruas e avenidas das principais cidades brasileiras existem também o acréscimo dos outros tipos de veículos motorizados, como as motocicletas e motonetas, principalmente da última década. Segundo dados do DENATRAN, Departamento Nacional de Trânsito uma autarquia do Ministério das Cidades, no ano 2000 a frota de motocicletas e motonetas somava mais de 3,9 milhões de unidades, dentro do território nacional, e aumentou para mais de 24,9 milhões em 2016.^[177]

[176] Companhia de Engenharia de Tráfego. Secretaria Municipal de Mobilidade e Transportes da Prefeitura de São Paulo. Acesso em 21 de Março de 2017. Disponível em <http://www.cetsp.com.br/consultas/rodizio-municipal/como-funciona.aspx>.

[177] Ministério das Cidades. DENATRAN, Departamento Nacional de Trânsito. Acesso em 22 de Março de 2017. Disponível em: <http://www.denatran.gov.br/index.php/estatistica/237-frota-veiculos>.

Embora o aumento das frotas de veículos individuais fosse esperado pelas estatísticas brasileiras, poucos projetos foram feitos para suprir a demanda nas ruas e avenidas, ou até para tentar diminuir o acréscimo de veículos com a alternativa de transportes públicos. Estes números de frotas, assim como os consequentes acidentes que são decorrentes do trânsito, tendem a crescer cada vez mais.

O Brasil alcançou um índice histórico de veículos e congestionamento. As cidades nunca estiveram tão engarrafadas, e ainda assim, segundo a Associação Nacional dos Fabricantes de Veículos Automotores (ANFAVEA) nunca se produziu ou se vendeu tantos veículos no país.^[178] Essa superlotação das rodovias nas grandes cidades brasileiras, não interfere somente no tempo de deslocação e no índice de acidentes, como em problemas ambientais de poluição.

No Brasil, esse mercado em crescimento exponencial representa uma fonte de fatores que causam consequências sentidas intensamente e instantaneamente, principalmente nas grandes cidades onde o número das frotas aumentaram sem precedentes. Esse fato, junto a outros fatores sociais, ajuda a compor o quadro de problemas ambientais que causam um forte impacto na sociedade brasileira. Entretanto, a poluição sonora e do ar pode ser, quase que completamente, consequente a esse fator específico.

O Estado de São Paulo, utilizado como exemplo por ser a unidade de federação de maior ocupação territorial, maior contingente populacional e com maior frota automotiva, possui a maior alteração representativa da qualidade do ar no país, embora essa poluição se estenda, mesmo que em menor escala, por todas as grandes cidades brasileiras. Nas regiões metropolitanas de São Paulo os problemas de qualidade do ar ocorrem principalmente devido ao alto índice de emissões veiculares. Embora haja, nesta região, diversos programas federais de controle de poluentes em função dos veículos,^[179] como o incentivo ao

[178] Associação Nacional dos Fabricantes de Veículos Automotores - ANFAVEA. Acesso em 22 de Março de 2017. Disponível em: <http://www.anfavea.com.br/estatisticas.html>.

[179] Devido ao número crescente da frota no Brasil e das condições precárias de manutenção, tornou-se determinante a necessidade de reduzir os níveis de emissão de poluentes veiculares. Neste sentido, surge em 1986 através do Conselho Nacional do Meio Ambiente (CONAMA) um Programa de Controle de Poluição do Ar por Veículos Automotores, conhecido como PROCONVE, controlado pelo Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis (IBAMA). Este programa veio definir os primeiros limites de emissão para veículos leves e contribuir para o atendimento aos Padrões de Qualidade do Ar, instituído pelo Programa Nacional de Controle de Qualidade do Ar (PRONAR), o qual endossou a obrigatoriedade de redução dos níveis de poluentes provenientes dos veículos nacionais e importados. Em 2002 surge o PROMOT, como complemento PROCONVE. Este, denominado como Programa de Controle da Poluição do Ar por Motociclos e Veículos Similares, foi baseado nas legislações vigentes na Europa, principalmente na Diretiva das Comunidades Europeias.

II.II. As Consequências do Consumo

uso de tecnologias avançadas que atenda o limite de emissão e os estimule a ser cada vez mais restritos, a carga de poluentes que reduz devido a esses incentivos são compensadas pelo número excessivo e intensivo da frota de veículos individuais.^[180] Segundo a Companhia Ambiental do Estado de São Paulo, os veículos são considerados os responsáveis por 97% das emissões de monóxido de carbono, 97% de hidrocarbonetos, 35% de dióxido de enxofre, 40% de material particulado e 96% de óxidos de nitrogênio.^[181]

Estudos realizados pela Faculdade de Medicina da Universidade de São Paulo e Hospital das Clínicas mostram que houve um aumento no número de internações e mortes atribuídas à poluição devido a problemas respiratórios, principalmente em grupos suscetíveis como em crianças, que possuem grande suscetibilidade à exposição aos poluentes aéreos pois apresentam maior ventilação por minuto, em idosos, por apresentarem um sistema imunológico menos eficiente e um declínio na função pulmonar, em portadores de doenças crônicas pré-existentes (como asma, fibrose, arritmias, DPOC (doença pulmonar obstrutiva crônica) entre outras), ou em pessoas com suscetibilidade genética ou em mulheres gestantes. Para o Brasil, segundo a Organização Mundial de Saúde, estima-se que a poluição atmosférica seja responsável por cerca de 20 mil óbitos por ano.^[182]

É a partir dessas avaliações que consegue-se compreender a necessidade de mudanças imediatas em fatores caóticos como a mobilidade urbana no Brasil. O consumo excessivo de veículos individualizados causam consequências, muitas delas irreversíveis, no bem estar do cidadão urbano. É diante desses aspectos que a grande população, junto com os seus respectivos responsáveis administrativos, deve se conscientizar da importância do crescimento planejado e de políticas urbanas que permitam o encaminhamento de soluções globalizadas, imediatas, alternativas e sustentáveis.

Dentre os problemas citados, acarretados pelo crescimento acelerado das áreas urbanas no Brasil, podemos acrescentar a lista o grave problema de falta de acesso ao saneamento básico para todos os cidadãos. Dentro do

II.III. O Factor Básico de Saneamento e Saúde

[180] Qualidade do Ar no Estado de São Paulo (2014) Governo do Estado de São Paulo, Secretaria do Meio Ambiente, Companhia Ambiental do Estado de São Paulo. Série Relatórios, CETESB, São Paulo, p.14

[181] CALDAS, C. (2008). Automóveis: excesso e suas consequências. Revista ComCiência - UniCamp e Sociedade Brasileira para o Progresso da Ciência (SBPC). Revista Eletrônica de Jornalismo Científico. São Paulo. Acesso em: 6 de Fevereiro de 2018. Disponível em: http://comciencia.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1519-76542008000200003&lng=es&nrm=iso

[182] ARBEX, M.; SANTOS, U.; MARTINS, L.; et al (2012). A poluição do ar e o sistema respiratório. Laboratório de Poluição Atmosférica Experimental, Departamento de Patologia, Faculdade de Medicina da Universidade de São Paulo (USP). São Paulo. p.644-647.

perímetro urbano e rural brasileiro, principalmente nas áreas de ocupação ilegal e informal, é possível ver, com frequência e em grande quantidade, as condições precárias e insalubres que muitas famílias ainda se encontram. O saneamento básico, compreendido como conjunto de ações socioeconômicas que objetiva alcançar a salubridade ambiental, foi estabelecido como lei, pela política federal brasileira de saneamento básico.

A Lei Federal,^[183] estabelecida como diretriz nacional para a implantação de saneamento básico no país, tem como princípio a ampliação progressiva do acesso de todos os cidadãos à este serviço público. A proposta, estabelecida pela Lei, propõe disponibilizar à todos os domicílios, urbanos e rurais, serviços de água, esgoto, resíduos e drenagem, este último exigível apenas para áreas urbanas. Embora já se tenham passados mais de uma década desde a implantação da Lei, o país ainda não alcançou a universalização do acesso.

Segundo o Ministério das Cidades, através da Secretaria Nacional de Saneamento Ambiental (SNSA), mesmo com a Lei acima citada estando em vigor, no Brasil, apenas 50,3% da população tem acesso à coleta de esgoto, deixando mais de 100 milhões de brasileiros sem acesso a este serviço.^[184] Mais de 3,5 milhões de brasileiros, habitantes das 100 maiores cidades do país, despejam esgoto irregularmente,^[185] causando, em muitas casos, situações em que os lixos e dejetos são despejados em locais à “céu aberto”, tornando-se consideráveis focos de doença com consequências negativas em diversos aspectos relacionados ao desenvolvimento do país.

Ainda segundo estudos reportados pela SNSA, cerca de 35 milhões de cidadãos brasileiros não são abastecidos com água tratada, muitas vezes devido ao desperdício de água gerado por ineficiências técnicas, como falta de manutenção nas redes de distribuição, ou a outros fatores como erros ou falta de medição, roubos e ligações clandestinas nos sistemas de abastecimento de água, que agravam ainda mais a crise hídrica em diversas cidades.^[186]

[183] Lei Federal Brasileira nº 11.445/07, sancionada em 5 de Janeiro de 2007 pelo Presidente da República Luis Inácio Lula da Silva. Artigo 1º e 2º, parágrafo I. A supracitada lei estabelece diretrizes nacionais para o saneamento básico.

[184] Instituto Trata Brasil: “Situação Saneamento no Brasil”. Acesso em 30 de Março de 2017. Disponível em: <http://www.tratabrasil.org.br/saneamento-no-brasil>

[185] Ministério das Cidades - Brasil (2017). Secretaria Nacional de Saneamento Ambiental – SNSA. Sistema Nacional de Informações sobre Saneamento - SNIS: Diagnostico dos Serviços de Água e Esgoto -2015. Brasília, Brasil, SNSA/MCIDADES, 2017.

[186] Instituto Trata Brasil: “Ociosidade das redes de esgoto tornam mais distante a universalização do saneamento básico no país”. Acesso em 30 de Março de 2017. Disponível em: <http://www.tratabrasil.org.br/ociosidade-das-redes-de-esgoto-tornam-mais-distante-a-universalizacao-do-saneamento-basico-no-pais>.

OS EFEITOS DO SANEAMENTO NA SAÚDE

Internações por doenças gastrointestinais infecciosas* e internações que poderiam ser evitadas com a universalização do saneamento

UF	Internações			Economia anual, em R\$ mil
	Ocorridas em 2009	que poderiam ser evitadas	Redução	
Rondônia	6.443	856	5.587	300,54
Acre	2.315	370	1.945	126,23
Amazonas	5.521	793	4.728	265,19
Roraima	1.231	266	965	99,91
Pará	60.054	425	59.629	177,93
Amapá	1.020	428	592	148,79
Tocantins	4.258	1.054	3.204	379,15
Maranhão	41.890	727	41.163	254,42
Piauí	25.965	4.379	21.586	1.476,65
Ceará	25.689	9.120	16.569	3.122,28
Rio G. do Norte	10.545	3.405	7.140	1.207,78
Paraíba	18.534	6.313	12.221	2.154,48
Pernambuco	19.062	4.740	14.322	1.659,29
Alagoas	12.261	2.613	9.648	948,30
Sergipe	2.599	666	1.733	238,92
Bahia	75.254	16.497	58.757	5.855,31
Minas Gerais	22.966	11.070	11.896	3.791,14
Espírito Santo	6.108	3.697	2.411	1.369,67
Rio de Janeiro	13.555	4.103	9.452	1.460,62
São Paulo	24.433	18.564	5.869	6.526,51
Paraná	23.845	12.974	10.871	4.629,07
Santa Catarina	8.842	1.528	7.314	536,42
Rio G. do Sul	17.900	4.103	13.797	1.595,55
Mato G. do Sul	5.762	2.213	3.549	813,11
Mato Grosso	8.563	1.846	6.717	703,80
Goiás	15.876	5.890	9.986	2.049,58
Distrito Federal	2.076	770	1.306	253,77
Brasil	462.567	119.409	342.958	42.144,20

Número de óbitos por doenças gastrointestinais infecciosas* e internações que poderiam ser evitadas com a universalização do saneamento

UF	Ocorridas em 2009	Mortes que poderiam ser evitadas	
		Óbitos	Redução
Rondônia	18	12	6
Acre	10	7	3
Amazonas	19	12	7
Roraima	9	6	3
Pará	84	55	29
Amapá	7	5	2
Tocantins	11	7	4
Maranhão	63	41	22
Piauí	46	30	16
Ceará	131	86	45
Rio Grande do Norte	41	27	14
Paraíba	65	43	22
Pernambuco	127	83	44
Alagoas	53	35	18
Sergipe	29	19	10
Bahia	334	219	115
Minas Gerais	235	154	81
Espírito Santo	33	22	11
Rio de Janeiro	50	33	17
São Paulo	317	208	109
Paraná	91	60	31
Santa Catarina	65	43	22
Rio Grande do Sul	127	83	44
Mato Grosso do Sul	50	33	17
Mato Grosso	25	16	9
Goiás	54	35	19
Distrito Federal	7	5	2
Brasil	2.101	1.377	724

Figura 27 - Efeitos do Saneamento na Saúde, Brasil, 2010. Fonte: Fundação Getulio Vargas. Instituto Brasileiro de Economia/ Instituto Trata Brasil.



Figura 28 - Situação sanitária em Vila Dique, Porto Alegre, Brasil. Foto: tratabrasil.org.br

“Os efeitos do saneamento sobre a saúde e a qualidade de vida da população são extensos e permanentes. Desde a antiguidade, reconhece-se que sanear as áreas das cidades e vilas é meta de Estado, pois traz benefícios sobre o desenvolvimento humano da sociedade e o padrão de vida geral da população.”^[187]

A deficiência ao acesso à água potável e à coleta e tratamento de esgoto, são dois fatores com grande impacto na saúde pública nacional. Algumas doenças de veiculação hídrica e sanitárias, como a Diarréia, Dengue, Leptospirose, Esquistossomose, tem forte relação com água poluída e contaminação do solo, devido ao acesso escasso da população aos serviços de água e ao tratamento de esgotos. De acordo com o Instituto Trata Brasil^[188] em 2011 o Ministério da Saúde (DATASUS)^[189] notificou 396.048 pessoas internadas por diarreia sendo 138.447 delas, crianças menores de 5 anos. Em 2013, o DATASUS notificou mais de 340 mil internações e 2.135 mortes por infecções gastrintestinais no país. O custo por internação por infecção gastrintestinal no Sistema Único de Saúde é de R\$ 355,71 de reais por paciente na média nacional, e os gastos com internação por diarreia foi totalizado em R\$ 140 milhões de reais. A importância do saneamento estende-se além da questão de saúde pública, interfere também no desempenho escolar, visto que crianças que vivem sem saneamento básico apresentam decréscimo de 18% no rendimento escolar. Além destes aspectos, a questão de saneamento interfere também na economia e desenvolvimento do país, visto que, segundo a Organização Mundial de Saúde (OMS),^[190] a cada R\$ 1,00 real investido em saneamento gera economia de R\$ 4,00 reais na saúde do país.

Apesar de todos os problemas enfrentados, vale ressaltar que o Brasil não é só um país do descaso ou da total desatenção política aos mais necessitados, como também um país que sofre com grandes heranças históricas e com o crescimento acelerado que se instalou no território urbano nas últimas

[187] Benefícios Econômicos da Expansão do Saneamento Brasileiro (2010). Instituto Trata Brasil. Fundação Getulio Vargas. Instituto Brasileiro de Economia - IBRE. p.14

[188] O Instituto Trata Brasil é uma Organização da Sociedade Civil de Interesse Público, formado por empresas com interesse nos avanços do saneamento básico e na proteção dos recursos hídricos que atua desde 2007. Trabalha em parceria com entidades ligadas às áreas de Engenharia, Arquitetura, Saúde Infantil e Proteção à Criança, Meio Ambiente, Direito Sanitário, entre outras, como o princípio de informar e conscientizar a sociedade brasileira sobre a importância da universalização do serviço básico e essencial do saneamento.

[189] O DATASUS é o Departamento de Informática do Sistema Único de Saúde do Brasil. Surgiu em 1991, com a criação da Fundação Nacional de Saúde (Funasa), com o intuito de prover informações e suporte de informática, necessário ao processo de planejamento, operação e controle do Sistema Único de Saúde (SUS).

[190] Instituto Trata Brasil. Estudos Trata Brasil: Saneamento é Saúde. (2013). Acesso em: 30 de Março de 2017. Disponível em: <http://www.tratabrasil.org.br/saneamento-e-saude-3>.

5 décadas. Este processo de transformação do habitat, transformou também a sociedade brasileira numa máquina urbana predatória, desigual e, sobretudo, iníqua. Diante dessas transformações e precariedades, surgem novas atitudes e novas formas de mudanças que tentam diluir as marcas do passado.

No Brasil, durante anos, a questão do acesso à terra urbana e a igualdade social subiram para o topo da lista das prioridades políticas e de desenvolvimento. Por ser um dos países com maior desigualdade social do mundo, a resposta encontrada por representantes políticos foi mudar a Constituição, na tentativa de promover uma reforma a longo prazo na dinâmica urbana do Brasil. Surge então, abrigada na Constituição Federal de 1988 e na Lei 10.257 de 2001, a nova ordem jurídica-urbanística conhecida como Estatuto da Cidade. O Estatuto da Cidade se afirma como um instrumento jurídico único e inovador concebido em prol da reforma urbana no Brasil.

III. Estatuto da Cidade

De acordo com as Diretrizes Gerais desta nova Lei, sancionada em 10 de Julho de 2001, afirma-se que “Para todos os efeitos, esta Lei, denominada Estatuto da Cidade, estabelece normas de ordem pública e interesse social que regulam o uso da propriedade urbana em prol do bem coletivo, da segurança e do bem-estar dos cidadãos, bem como do equilíbrio ambiental.”^[191] Dentro desta Lei e da realidade urbana brasileira, são inúmeros desafios a serem encarados pelo governo para tentar reverter a característica engessada das cidades do país: a segregação socioespacial.

“Poucas leis na história nacional foram construídas com tanto esforço coletivo e legitimidade social. Esta é a grande vitória do Estatuto que, no entanto somente se efetivará na medida em que as forças sociais que o construíram, o tornem realidade e façam valer as importantes conquistas nele contidas.”^[192]

Dentre seus princípios fundamentais podemos citar o direito à cidade sustentável, à moradia, à infraestrutura e os serviços públicos, a distribuição justa e igualitária dos ônus e benefícios decorrentes do processo de urbanização, entre outros.

[191] Lei Federal Brasileira nº 10.257, sancionada em 10 de Julho de 2001 pelo Presidência da República Fernando Henrique Cardoso. Artigo 1º, parágrafo único.

[192] Estatuto da Cidade: Para Compreender. Faculdade de Engenharia Civil, Arquitetura e Urbanismo, Unicamp - Universidade Estadual de Campinas. Disponível em: http://www.fec.unicamp.br/~labinur/Estatuto_comp.html. Acesso em 3 de Abril de 2017.

A inclusão dos artigos 182 e 183,^[193] que compõem a capítulo da Política Urbana, pode ser considerado com um grande avanço no que diz respeito a participação ativa de entidades civis e de movimentos sociais em defesa do direito à cidade e, por decorrência, a oportunidade de vida urbana digna para todos.

Outra dimensão fundamental, dentro do Estatuto da Cidade, é relacionada à necessidade dos municípios em promoverem a devida integração entre o planejamento, a legislação e a gestão urbano-ambiental, para que o processo de tomada de decisão seja democratizado e legitimado plenamente pela nova ordem jurídico-urbanística de natureza socioambiental. É tido como essencial para a democratização dos processos decisórios locais, como condição de legitimidade sociopolítica e como condição de legalidade das leis e políticas urbanas, a implementação e o reconhecimento pelos municípios de processos sociopolíticos e mecanismo jurídicos adequados que garantam a participação efetiva dos cidadãos e associações representativas no processo de formulação e implementação do planejamento urbano-ambiental e das políticas públicas.

Foi em 2003 que o governo brasileiro fortaleceu suas intenções de mudança deste quadro com a criação de uma nova ordem institucional federal que elabora políticas públicas de desenvolvimento urbano, de habitação, de transporte público e de trânsito, denominado como Ministério das Cidades. Este novo setor administrativo do governo federal brasileiro recebeu a incumbência de apoiar os estados e municípios na consolidação de um

[193] Artigo 182 do Estatuto da Cidade (Lei Federal Brasileira nº 10.257), abrigada no Capítulo II da Política Urbana, sanciona que “A política de desenvolvimento urbano, executada pelo Poder Público municipal, conforme diretrizes gerais fixadas em lei, tem por objetivo ordenar o pleno desenvolvimento das funções sociais da cidade e garantir o bem-estar de seus habitantes.”

Este artigo, “dispõe que a política urbana é responsabilidade do Município e deve garantir as funções sociais da cidade e o desenvolvimento dos cidadãos. Estabelece que o Plano Diretor Municipal é o instrumento básico do ordenamento territorial urbano, devendo definir qual deve ser o uso e as características de ocupação de cada porção do território municipal, fazendo com que todos os imóveis cumpram sua função social.” (BARROS, Ana Maria; CARVALHO, Celso; MONTANDON, Daniel (2010). O Estatuto da Cidade Comentado. p.91

Artigo 183 do Estatuto da Cidade (Lei Federal Brasileira nº 10.257), abrigada no Capítulo II da Política Urbana, sanciona que “Aquele que possuir como sua área urbana de até duzentos e cinqüenta metros quadrados, por cinco anos, ininterruptamente e sem oposição, utilizando-a para sua moradia ou de sua família, adquirir-lhe-á o domínio, desde que não seja proprietário de outro imóvel urbano ou rural.”

Este artigo, “trata da aquisição da propriedade pelo ocupante de imóvel urbano que o utiliza para sua moradia ou de sua família. Com este dispositivo se garante o direito de propriedade àquele que, de fato, dá a ela uma destinação compatível com sua vocação legal.” (BARROS, Ana Maria; CARVALHO, Celso; MONTANDON, Daniel (2010). O Estatuto da Cidade Comentado. p.91

novo modelo de desenvolvimento urbano, promovendo ações baseadas nos três principais problemas sociais que afetam as populações urbanas, a moradia, o saneamento básico e ambiental (que engloba água, esgoto, drenagem e coleta e destinação de resíduos sólidos) e o transporte público - mobilidade e trânsito.

“A proposta do Ministério das Cidades veio ocupar um vazio institucional que retirava completamente o governo federal do discurso sobre a política urbana e o destino das cidades.”^[194]

Segundo o Ministério das Cidades, os investimentos realizados após a criação do setor, durante os vinte primeiros meses, aumentaram, nos setores de habitação, 30% a mais do que os anos de 1995 e 2002 e, no saneamento ambiental, os recursos foram 14 vezes mais do que o período de 1999 e 2002.^[195]

Paralelamente a essas ações, e em oposição a antiga política autoritária do regime militar,^[196] foi iniciado um pacto social e federativo que visava maior durabilidade, legitimidade e eficácia para as transformações pretendidas no contexto urbano. Foi então iniciada a implementação da Política Nacional de Desenvolvimento Urbano (PNDU), no Ministério da Cidade, que tratava de construir uma nova “cultura” através de um processo participativo de discussão e formulação de programas e linhas de ações. Para iniciar esse processo democrático o Ministério das Cidades em 2003, no mesmo ano em que foi criado, convocou a primeira Conferência Nacional das Cidades, tendo a sua sexta edição em 2017. Essas conferências nacionais, precedidas por conferências municipais e estaduais, debatem teses e propostas, previamente preparadas, para solucionar problemas e planejar ações de desenvolvimento e melhoria nas áreas urbanas, atuando de maneira democrática e plural, visando melhores condições e qualidade de vida para a geração atual e a sustentabilidade do futuro.

[194] MARICATO, E. (2006). O Ministério Das Cidades e a Política Nacional de Desenvolvimento Urbano. Políticas Sociais, acompanhamento e análise. Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (IPEA). p.214

[195] O Regime Militar, como é conhecido no Brasil, representa o período entre os anos de 1964 e 1985, no qual o país esteve sob controle das Forças Armadas Nacionais (Exército, Marinha e Aeronáutica). Neste período, no qual todos os chefes de Estados pertenciam a hierarquia militar, foi instaurado um regime político que privilegiava a autoridade do Estado em relação às liberdades individuais, e o Poder Executivo em detrimento dos Poderes Legislativo e Judiciário.

[196] O Regime Militar, como é conhecido no Brasil, representa o período entre os anos de 1964 e 1985, no qual o país esteve sob controle das Forças Armadas Nacionais (Exército, Marinha e Aeronáutica). Neste período, no qual todos os chefes de Estados pertenciam a hierarquia militar, foi instaurado um regime político que privilegiava a autoridade do Estado em relação às liberdades individuais, e o Poder Executivo em detrimento dos Poderes Legislativo e Judiciário.

Tanto a política urbana quanto os Programas Urbanos são assuntos relativamente atuais para o Brasil. Embora nunca tenham deixado de ser motivo de preocupação para os legisladores, somente nas últimas décadas ambos os temas ganharam força para evoluir e proporcionar transformações sociais e constitucionais, como maior amparo legislativo.

A criação de Programas Urbanos representa o reconhecimento do Governo Federal em encarar os desafios urbanos do país como políticas de Estado com o objetivo de assegurar o acesso à moradia digna, à terra urbanizada, à água potável, à mobilidade, à segurança e à um ambiente saudável para todos os cidadãos brasileiros.

No Brasil, segundo o Caderno MCidades ^[197] publicado em 2004, são mais de 7 milhões de famílias necessitadas de novas moradias, além de 10 milhões de domicílios com problemas de infraestrutura básica. Esta realidade, típica da sociedade brasileira, que caracteriza a desigualdade social e concentração de renda, constitui, dentre todos os problemas sociais do Brasil, o maior problema das cidades do país: “*a falta de moradia digna para a população carente, que representa 92% do deficit habitacional brasileiro.*” ^[198]

Para solucionar esses problemas, além da necessidade de financiamento e vontade política, é preciso planejamento. Com o intuito de enfrentar esses problemas o Governo Federal decidiu, junto com o Conselho Nacional das Cidades, retomar o planejamento do setor habitacional traçando uma Política Nacional de Habitação.

A Política Nacional de Habitação (PNH), elaborada pela Secretaria Nacional de Habitação do Ministério das Cidades e aprovada em 2004, “*obedece a princípios e diretrizes que têm como principal meta garantir à população, especialmente a de baixa renda, o acesso à habitação digna, e considera fundamental para atingir seus objetivos a integração entre a política habitacional e a política nacional de desenvolvimento urbano.*” ^[199] Essa política tem como objetivo principal mobilizar e articular recursos para viabilizar a cooperação entre

[197] Caderno MCidades é uma série de publicações, desenvolvida por representantes do Ministério da Cidade do Governo Federal Brasileiro, para promover o debate das políticas e propostas formuladas sobre a construção do desenvolvimento urbano do país.

[198] Política Nacional de Habitação (2004). Caderno MCidades. Ministério das Cidades, República Federativa do Brasil. Brasília, Novembro 2004. p.7

[199] Confederação Nacional de Municípios (2012). Coletânea Gestão Pública Municipal, Gestão 2013-2016, Volume 13. Habitação, Política Nacional de Habitação: O atual cenário das políticas do setor habitacional e suas implicações para os Municípios brasileiros. p.139

III.I. Programas Urbanos de Desenvolvimento

União, Estado, Distrito Federal e Municípios no combate ao *deficit* habitacional brasileiro, quantitativo e qualitativo, através de programas, planos e ações.

Outra proposta, que trataram o mesmo tema nos últimos anos, foi o Projeto Moradia, elaborada pelo Instituto da Cidadania. Este projeto, que associa o desenvolvimento à questão social, o crescimento econômico e geração de empregos, propôs a criação do Sistema Nacional de Habitação, formada pelos três entes da Federação (Conselhos Estaduais, Municipais e Distrito Federal) e principal instrumento da Política Nacional de Habitação, que atuaria de forma estruturada e teriam os seguintes objetivos principais: Proporcionar a população de baixa renda o acesso à terra urbanizada e à habitação digna e sustentável; Articular, acompanhar e apoiar as instituições e órgãos que desempenham funções voltadas ao setor habitacional; e Implementar programas e políticas de investimentos e subsídios, para viabilizar habitação à população de menor renda.

A política de subsídios previa utilizar recursos não onerosos, como o Orçamento Geral do União (OGU)^[200] e o Fundo de Garantia por Tempo de Serviço (FGTS),^[201] juntamente com recursos retornáveis, de forma a viabilizar melhoria nas moradias da população mais necessitada. Para poder concentrar o FGTS na população de baixa renda, seria imprescindível retomar a produção de habitação pelo mercado, reativando o crédito imobiliário para atender a classe média. O Projeto Moradia precisaria de uma forte intervenção no mercado fundiário, e de que o Estatuto da Cidade facilitasse e barateasse o acesso à terra e combatesse a especulação dos imóveis ociosos. A construção de casas, somente, não resolveria os problemas de habitação no país, para isto seria necessário enfrentar tanto a questão urbana quanto a fundiária, atitudes que tem grande atualidade no programa Minha Casa, Minha Vida.^[202]

[200] Orçamento Geral da União (OGU) é formado pelo Orçamento Fiscal, da Seguridade e pelo Orçamento de Investimentos das empresas estatais e federais, controlado pela Constituição, na Lei 4.320, de 17 de Março de 1964, no Plano Plurianual e na Lei de Diretrizes orçamentárias.

[201] Fundo de Garantia do Tempo de Serviço (FGTS) é um depósito mensal referente a um percentual de 8% do salário do empregado, no qual o empregador é obrigado a depositar em uma conta bancária no nome do empregado no Banco Caixa Econômica Federal. O FGTS tem como objetivo auxiliar o trabalhador em caso de demissão ou qualquer outra hipótese. Criado pela Lei nº 5.107, de 13 de setembro de 1966, vigente a partir de 01 de janeiro de 1967, atualmente regido pela Lei 8.036, de 11 de maio de 1990 o FGTS é gerido e administrado por um Conselho Curador, composto por entidades representativas de trabalhadores, empregadores e representantes do Governo Federal.

[202] BONDUKI, N. (2009). Do Programa Moradia ao Programa Minha Casa, Minha Vida. Teoria e Debate, Edição 82. p.9



Figura 29 - Cronologia da criação das instituições e regulamentações que compõem a nova Política de Habitação Brasileira.
 Fonte: PMCMV/Governo Federal Brasileiro.

Unidades habitacionais entregues até maio de 2012 <i>Housing units delivered up to May 2012</i>		
	Unidades / Units	(%)
Fase 1 / Phase I	541.799	67,7
Fase 2 / Phase II	258.130	32,3
Total / Total	799.929	100,0

Figura 30 - Entrega das Unidades Habitacionais do Programa Minha Casa, Minha Vida, 2012.
 Fonte: Ministério das Cidades.



Figura 31 - Residencial São Francisco, em Juazeiro, Bahia. Foram entregues o total de 1500 unidades habitacionais através do Programa Minha Casa, Minha Vida. Foto: PMCMV/Ministério das Cidades.

Em 2005, o Conselho Curador do FGTS autorizou a ampliação de recursos provenientes deste fundo monetário, o que proporcionou um aumento significativo nos subsídios habitacionais à população de baixa renda. Segundo o Ministério das Cidades, entre 2002 e 2007, o atendimento habitacional por faixa de renda aumentou, significativamente, para a população com renda mensal de até 3 salários mínimos.

Dois anos depois, em 2007, o governo lançou o Programa de Aceleração do Crescimento, conhecido popularmente como PAC, que tem como objetivo acelerar o desenvolvimento de maneira sustentável promovendo a retomada do planejamento e a execução de grandes obras de infraestrutura social, urbana, logística e energética do país. O plano estratégico do PAC viabilizava investir em setores estruturantes do país, contribuir no aumento de oferta de emprego e geração de renda, ao elevar o investimento público e privado em obras fundamentais.

No segundo semestre de 2008, com a crise econômica internacional,^[203] o Brasil viu-se afetado no setor imobiliário, o que gerou incertezas e uma certa paralisia no processo de aceleração da produção. A situação acentuou-se nos últimos meses do ano, e impactou as atividades desenvolvidas pelo setor, com a queda no valor das ações dessas empresas na bolsa de valores. No ano seguinte, em 2009, a Secretaria Nacional de Habitação proporcionou uma intervenção com a elaboração do Plano Nacional de Habitação, conhecido como PlanHab. O PlanHab, um dos componentes centrais da nova Política Nacional de Habitação, incorporou a maioria das propostas do Projeto Moradia, possibilitou planejar ações, tanto do setor público quanto do privado, para equacionar a problemática do setor habitacional em um prazo de quinze anos, tendo como horizonte o ano de 2023. Suas propostas viabilizavam a elaboração do Plano Plurianual (PPA), que previa o monitoramento as ações propostas, com avaliações e revisões a cada quatro anos.

Foi em 2011, com o mesmo pensamento estratégico do primeiro Plano de Aceleração do Crescimento, aprimorado com os anos de experiência, que o PAC entrou em uma segunda fase de desenvolvimento, com mais recursos e mais parcerias com estados e municípios na execução de obras nas cidades em todo o país. Entre os objetivos do PAC 2 destaca-se: a proposta de universalização do acesso à água tratada, no campo e na cidade, e acesso

[203] A Crise Econômica Internacional de 2008, consideradas por muitos como a pior crise desde a Grande Depressão de 1929, se deu a partir de uma sucessão de falências de instituições financeiras nos Estados Unidos e na Europa, estas que participavam de um complexo sistema financeiro mundial, que por sua vez estava diretamente relacionada com o ramo imobiliário.

à energia elétrica; revitalização de bacias hidrográficas; expansão de malhas rodoviárias e ferroviárias e suas integrações com portos, hidrovias e aeroportos; ampliação da agricultura irrigada; e a conservação das estradas vicinais,^[204] importantes tanto para o escoamento da produção quanto para a segurança no tráfego dos pequenos municípios.

Dentro deste Plano de Aceleração do Crescimento, foram investidos entre Janeiro de 2015 à Junho de 2016 uma soma de 254,3 bilhões de reais em uma série de segmentos e ações que abrangem desde o acesso a infraestrutura energética, logística e obras sociais e urbanas. Entre os programas de desenvolvimento iniciados pelo PAC, destaca-se o Programa Minha Casa, Minha Vida (PMCMV), que entregou 857 mil unidades habitacionais e foram contratados mais de 286 mil novos imóveis.^[205]

Em um primeiro momento, o Programa Minha casa, Minha Vida propôs contratar um milhão de moradias para famílias com renda de até dez salários mínimos, tendo como recurso previsto R\$ 28 bilhões de reais destinados a programas de subsídios, R\$ 5 bilhões de reais em programas de infraestrutura e R\$ 1 bilhão de reais direcionada a cadeia produtiva. Os recursos desde programa foram distribuídos por regiões do país, de acordo com as estimativas de *deficit* habitacional que cada uma apresentava, sendo 7% para a região Centro-Oeste; 10% para a região Norte; 12% para a região Sul; 34% para a região Nordeste e 37% para a região Sudeste do Brasil. Com o intuito de compatibilizar as prestações dos imóveis, o Programa estabeleceu diretrizes de pagamento onde a primeira prestação seria quitada somente após a entrada do mesmo.^[206]

Em um segundo momento, o PMCMV ampliou suas metas e desígnios e modificou as especificações das unidades habitacionais de acordo com a faixa de renda as quais seriam destinadas. Em 3 anos de ação do Programa foram construídas 1.728.555 unidades habitacionais, sendo 1.005.128 delas

[204] Estradas Vicinais é a designação dada a estradas secundárias em certas regiões do Brasil. São estradas que possuem importância econômica, social e ambiental pois são responsáveis pelo escoamento da produção agrícola, e o conseqüente abastecimento das zonas urbanas, pelo acesso da população rural à serviços básicos como educação e saúde, e pelo controle de erosão e perda de solo, diminuição do assoreamento de córregos e rios, etc.

[205] PAC executa R\$ 364,6 bilhões em 18 meses (2016). Ministério do Planejamento, Programa de Aceleração do Crescimento. Acesso em 26 de Abril de 2017. Disponível em: <http://www.pac.gov.br/noticia/da83668a>

[206] Programa Minha Casa, Minha Vida. Secretaria Nacional de Habitação. Ministério das Cidades. Governo Federal do Brasil. p.9

da primeira fase e 723.427 da segunda, concentradas maioritariamente no estado de São Paulo (19%), Minas Gerais (9,5%) e Bahia (8%).^[207]

Embora apresente dados de contribuição para a diminuição do deficit habitacional, o Programa PMCMV ainda é considerado como um programa que nada converge para os processos de habitar o espaço urbano brasileiro. “Ao contrário, o PMCMV foi criado sob o argumento da redução do deficit habitacional, porém, em prol da urgência de se salvar a indústria da construção civil brasileira, impactada pela crise internacional de 2008.”^[208]

Em regiões onde é possível observar um alto índice de deficit habitacional, como a Região Metropolitana de Belo Horizonte por exemplo, onde o *deficit*, concentrada em famílias com renda média mensal de até três salários mínimos corresponde à aproximadamente 99 mil moradias, a produção contratada através do Programa supriu pouco mais de 10% desse *deficit*. Embora esse número possa transformar-se, em razão dos novos contratos e novas unidades que possam ser entregues, a produção habitacional do Programa “precisa ser extremamente mais significativa se o objetivo é reduzir numericamente o *deficit* habitacional.”^[209] Neste sentido, é possível questionar se o discurso empreendido pelo PMCMV tem focado na complexidade da questão habitacional ou em interesses econômicos e políticos.

Em síntese, embora haja controvérsias quanto a finalidade e essência por trás dos programas e incentivos governamentais no Brasil, não pode-se negar que, apesar das dificuldades encontradas nas tentativas de construir novas políticas públicas destinadas ao direito à cidade, muitos avanços já foram alcançados, desde a mudança na constituição, que proporcionou inúmeras possibilidades de crescimento urbano planejado, à criação de um Ministério exclusivamente dedicado ao desenvolvimento das cidades. Isto mostra que, embora o Brasil ainda possa ser classificado como um país com grandes problemas relacionados à *deficits* sociais, econômicos e ambientais, não pode, nem deve, ser rotulado como um país completamente negligente ou estagnado.

[207] Programa Minha Casa, Minha Vida. Secretaria Nacional de Habitação. Ministério das Cidades. Governo Federal do Brasil. p.10

[208] NASCIMENTO, D.M., et al. (2015). Saberes [auto]construídos. Praxis. Universidade Federal de Minas Gerais - UFMG. Belo Horizonte. p.17-18. (Versão digital). Acesso em: 26 de Abril de 2017. Disponível em: https://issuu.com/praxisufmg/docs/saberes_auto_construidos

[209] NASCIMENTO, D.M., et al. (2015). Saberes [auto]construídos. Praxis. Universidade Federal de Minas Gerais - UFMG. Belo Horizonte. p.18 (Versão digital). Acesso em: 26 de Abril de 2017. Disponível em: https://issuu.com/praxisufmg/docs/saberes_auto_construidos

Esse pedaço de terra, entre o Litoral e o Sertão nordestino, antes de constituir o estado de Alagoas era habitat dos índios Caetés e outros índios nativos. Pertencente a Capitania de Pernambuco, comandada pelo donatário Duarte Coelho, foi ocupada pelos colonizadores portugueses no século XVI, a partir da cidade de Penedo, onde foi edificado um forte que deu origem a cidade, sendo o primeiro núcleo habitacional do estado.

Situado entre os dois principais centros produtivos de açúcar do Nordeste, Pernambuco e Bahia, o estado de Alagoas também consolidou uma economia baseada maioritariamente na produção de açúcar, como também na produção de gado e mão-de-obra escrava. As terras alagoanas, doadas as sesmarias, foram tomadas pelos engenhos que sustentariam a economia por séculos, até serem substituídas pelas usinas. A fertilidade da terra, a grande produção das usinas e o grande crescimento econômico, tornou Alagoas em uma Capitania autônoma, independente e desmembrada da Capitania de Pernambuco, tornando-se uma Província em 1822, até se tornar em Estado, durante a proclamação da república, em 15 de Novembro de 1889. Quando o Brasil tornou-se independente do império, o estado de Alagoas já havia consolidado-se no progresso. ^[210]

O Estado de Alagoas, localizado na região do Nordeste brasileiro, é a segunda menor unidade federativa do Brasil, com uma área de 27.848.158 km², sendo maior apenas que o estado de Sergipe. Embora seja pequeno em área, Alagoas abrange 102 municípios com 3.358.963 habitantes em sua totalidade, sendo concentrado em Maceió, sua capital, o total de 1.021.709 habitantes. ^[212]

Alagoas é um estado eminentemente rural. Dentre sua área total, 75,9% é ocupado por estabelecimentos agrícolas, sendo 93% dos estabelecimentos rurais considerados familiares. ^[213] No que concerne à população residente, segundo dados do IBGE, mais de 26% da população total do estado são residentes da

IV. Caso de Alagoas

IV.I. Resumo da História

IV.II. Alagoas em Números ^[211]

[210] PIMENTEL, J.B. (2014). Por que Alagoas: História. Gabinete Civil do Estado de Alagoas. Acesso em 29 de Maio de 2017. Disponível em: <http://www.gabinetecivil.al.gov.br/alagoas/porque-alagoas-1>.

[211] O Alagoas em Números é uma publicação anual elaborada pela Secretaria de Estado do Planejamento, Gestão e Patrimônio (SEPLAG) com o intuito de disponibilizar à sociedade, informações referentes à realidade socioeconômica alagoana. Acesso em: 29 de Maio de 2017. Disponível em: <http://dados.al.gov.br/dataset/alagoas-em-numeros>.

[212] Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística - IBGE (2016). Acesso em: 29 de Maio de 2017. Disponível em: <http://cidades.ibge.gov.br/xtras/uf.php?lang=&coduf=27&search=alagoas>.

[213] BARBOSA, L.; BRANDÃO, T.; et al (2012). Desenvolvimento e Gestão Territorial no Estado de Alagoas: Analisando o Índice de Desenvolvimento Sustentável dos Territórios Rurais do Alto Sertão, do Litoral Norte e do Agreste. VI Encontro Nacional da Anppas. Pará. p.4

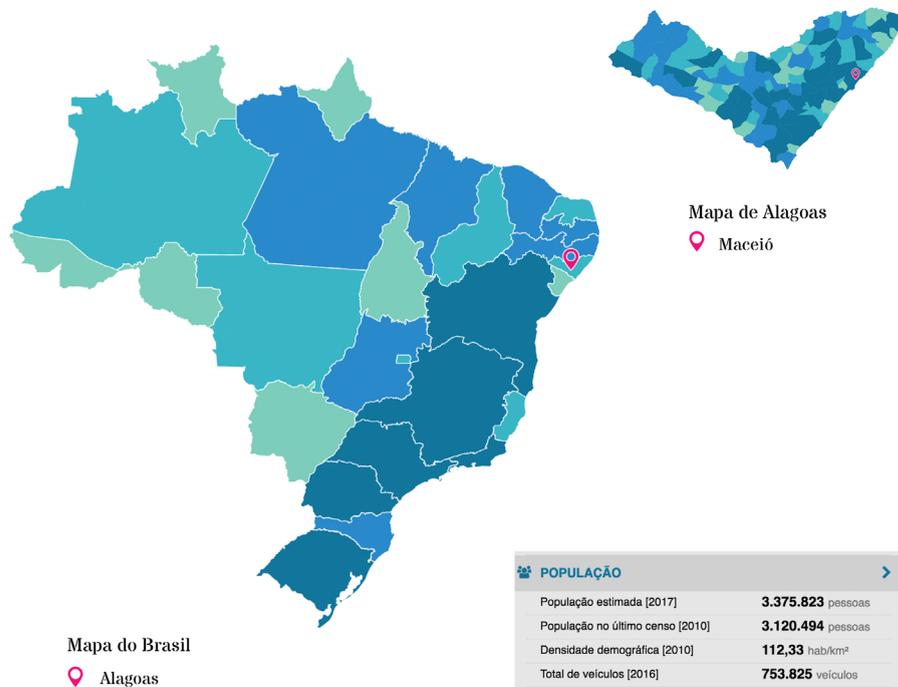


Figura 32 - Panorama geral da população do Estado de Alagoas. Fonte: IBGE

Projeção da População (Unidade: pessoas)

População projetada

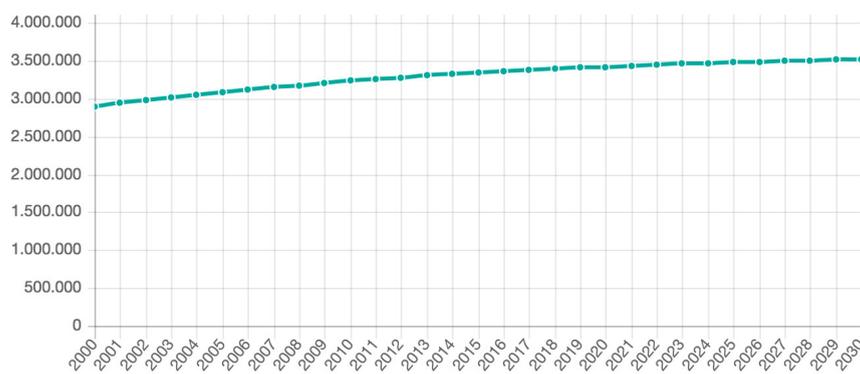


Figura 33 - Projeção da População do Estado de Alagoas. Fonte: IBGE

zona rural, sendo mais de 73% residentes de áreas urbanas, dos quais mais de 30% residem na capital.

Dentre as grandes regiões geográficas do Brasil (Norte, Sul, Sudeste, Nordeste e Centro-Oeste) é inquestionável afirmar que a região Nordeste é a região com maior índice de pobreza e baixa renda do país, registrando quase 28% da população na condição de pobreza absoluta em 2016. Dentre a população, segundo pesquisa realizada pelo IBGE no senso de 2010,^[214] entre 1995 e 2008 o estado de Alagoas era um dos estados com maior taxa de desigualdade de renda do Brasil, sendo em 2008 o estado com maior taxa de pobreza absoluta, com 56,6% da população vivendo nesta condição, e a maior taxa de pobreza extrema, atingindo um valor de 32,3%.^[215]

Em 2009, segundo dados do Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (IPEA),^[216] mais de 21% dos habitantes totais de Alagoas detinham de uma renda mensal per capita inferior à linha de extrema pobreza, sendo um dos maiores percentuais do Brasil. De acordo com o último censo realizado pelo IBGE, em 2010, o estado de Alagoas possui uma incidência de pobreza de mais de 59%, sendo mais de 30% da população com renda mensal de até 1 salário mínimo, sendo este, na época, pouco mais de R\$ 500,00 reais.

Em se tratando da população residente no estado de Alagoas, segundo estudos realizado pela Secretaria de Estado do Planejamento e da Desenvolvimento Econômico (SEPLANDE), em um trabalho denominado “Projeção da População dos Municípios Alagoanos”,^[217] em uma pesquisa que abrange o período de 2011 a 2016, a população do estado de Alagoas tem crescido, em média, cerca de 20 mil habitantes por ano. Em 2030, são estimada uma população de 3.514.114 habitantes para o estado, mais de 150 mil habitantes do que a população atual.^[218]

[214] O Senso Demográfico é uma pesquisa realizada pelo IBGE (Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística), sendo realizado a cada dez anos. Através dele, são reunidas diversas informações sobre toda a população brasileira.

[215] Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada - IPEA (2010). Dimensão, evolução e projeção da pobreza por região e por estado no Brasil. Governo Federal - Secretaria de Assuntos Estratégicos da Presidência da República.

[216] Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada - IPEA, é uma fundação pública federal vinculada ao Ministério do Planejamento, Desenvolvimento e Gestão do Governo Brasileiro. Suas atividades de pesquisa fornecem suporte técnico e institucional às ações governamentais para a formulação e reformulação de políticas públicas e programas de desenvolvimento para todo o país.

[217] Secretaria de Estado do Planejamento e do Desenvolvimento Econômico (2011). Projeção da População dos Municípios Alagoanos 2011 - 2016. Governo da Estado de Alagoas. Maceió, Alagoas. p.37-57.

[218] Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (2010). Censo Demográfico 2010. Acesso em: 1 de Junho de 2017. Disponível em: <http://www.ibge.gov.br/estadosat/temas.php?sigla=al&tema=projecao2013>.

Embora o estado tenha uma população bastante extensa em seu território, tanto urbano quanto rural, segundo o Censo de 2010, apenas menos da metade dos habitantes possuem domicílios particulares permanentes, correspondendo a pouco mais de 25% da população. Na capital do estado, Maceió, 46% da população municipal moram em assentamentos precários, que assim como nas demais cidades brasileiras, se dá nos terrenos “desprezados” e muitas vezes impróprios para moradia.

Ainda de acordo com o mesmo Censo, pouco mais de 21% da população urbana é analfabeta no estado, sendo na zona rural atingindo um valor um pouco maior que 85% da população. Esses valores são refletidos, principalmente, em moradores de comunidades carentes, que por terem pouco ou nenhum nível de escolaridade não conseguem empregos com renda fixa, carteira de trabalho devidamente assinada ou uma função regulamentada e acabam recorrendo ao trabalho informal como meio de subsistência, nos chamados subempregos, como vendedores ambulantes, artesãos, entre outros.

Este fato representa a realidade de grande parte dos habitantes, que procuram no serviço informal uma fonte de renda, sobrevivência e, por consequência, de moradia. A ocupação informal das áreas urbanas do estado, principalmente em sua capital, devido a grande quantidade de habitantes, não pode ser dissociada da dificuldade de acesso às condições adequadas de expectativa de vida que uma parcela considerável da população tem acesso. Essas condições estão extremamente ligadas ao crescimento acelerado e a falta de administração, planejamento e gestão do território através de políticas públicas e/ou setoriais pró-desenvolvimento.

Em todo o território brasileiro as grandes cidades se tornaram sinônimo de grandes oportunidades e foram responsáveis pela grande migração urbana a partir da década de 30, provocada pela diminuição de oferta de trabalho no campo, que ocasionou o inchamento de muitas cidades, que não foram capazes de absorver esse crescimento migratório de maneira adequada. Diante deste contexto as grandes cidades e capitais dos estados brasileiros sofreram e sofrem as consequências da desigualdade na distribuição da riqueza e da consequente disparidade no processo de ocupação do território urbano.

Estes fatores, aliado as condições precárias de educação, formação profissional aos cidadãos de baixa renda e os consequentes baixos salários, transformou a opção de autoconstrução como única alternativa para grande parte da população carente de diversas cidades ao redor do Brasil. Em Alagoas, onde a renda per capita máxima dos 20% mais pobres é de R\$ 85,00 de reais

IV. III. Cenário Habitacional de Alagoas

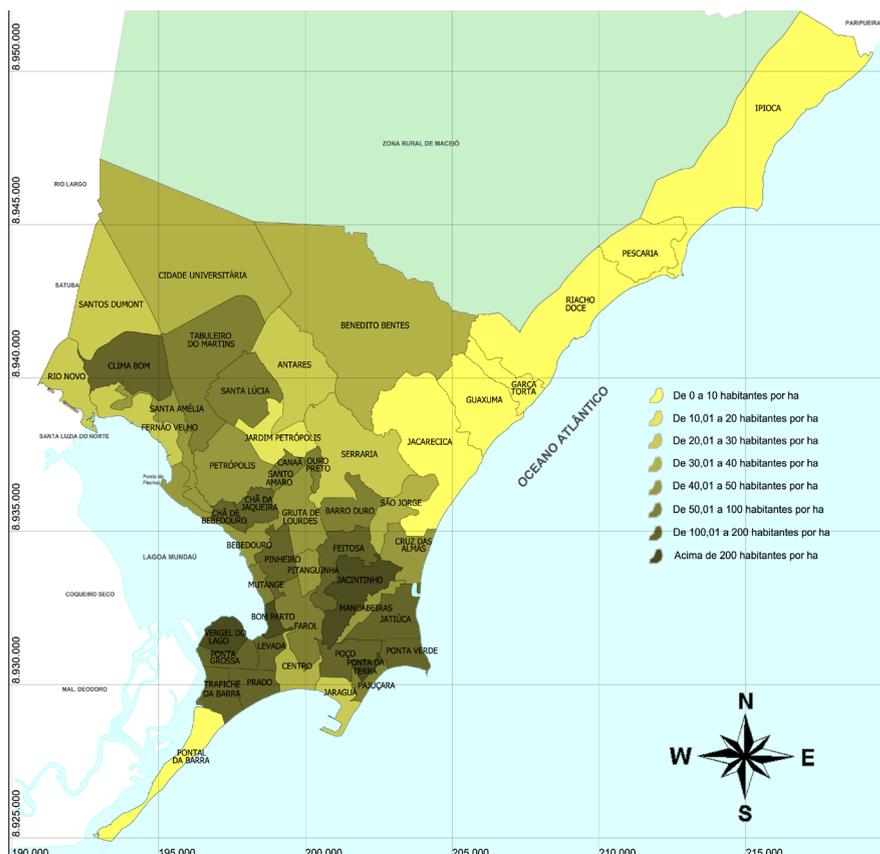


Figura 34 - Mapa da Densidade Popacional de Maceió, Alagoas. Fonte: SEINFRA/AL.

POPULAÇÃO	
População estimada [2017]	1.029.129 pessoas
População no último censo [2010]	932.748 pessoas
Densidade demográfica [2010]	1.854,10 hab/km ²

Figura 35 - Panorama Geral da População de Maceió, Alagoas. Fonte: IBGE.

enquanto os mais ricos tem renda mínima de R\$ 825,00 e detém 51,76% da riqueza do estado, a capital, Maceió, não ficou imunes a essa característica marcante das cidades brasileiras ^[219]

Em Alagoas, principalmente na região que abrange a área metropolitana de Maceió, são mais de uma centena de aglomerados subnormais^[220] que se sobressaem pela carência de infraestrutura ou precariedade de abastecimento de água, esgotamento sanitário e coleta de lixo. Essas mazelas atingem a maior parte dos alagoanos, o que não surpreende visto que é o estado com percentual mais elevado de vulneráveis a pobreza do país.^[221]

Segundo dados disponibilizados pelo IBGE em 2010, os aglomerados subnormais no Estado de Alagoas concentram-se no Litoral e na parte norte do Estado, sendo em Maceió mais de 120 mil habitantes vivendo nestas condições, inclusive em áreas consideradas de risco.

Em Maceió, a ocupação informal foi consolidada a partir da década de 50, época em que ocorreu um grande fluxo migratório causado por um forte período de seca que assolou todo o estado. Desde esta época os assentamentos informais foram ganhando maior concentração em áreas ambientalmente frágeis, que por terem pouco ou nenhum apoio do governo foram ganhando características rústicas, improvisadas e depreciadas.

Um dos casos mais conhecidos da região, é o caso do Vale do Reginaldo, área urbana que concentra grande parte dos aglomerados subnormais da cidade. O Vale do Reginaldo, embora esteja situado em uma zona de preservação ambiental, por estar no entorno da bacia hidrográfica do Reginaldo, é um bairro bastante representativo da precariedade de condição de vida dos moradores, indo muito além da construção. Nesta zona, os moradores estão condenados a morar em uma área com diversas irregularidades, desde urbanística, fundiárias à edificatórias.

Esta região, como várias outras da cidade, é consequência da ocupação desordenada do solo urbano, que não contaram com qualquer auxílio

[219] Secretaria do Planejamento, Gestão e Patrimônio (2015). Estudo da Autoconstrução em Alagoas. Governo do Estado de Alagoas, SEPLAG. Maceió, Alagoas. p.4

[220] Aglomerado Subnormal é um termo utilizado pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), para designar assentamentos irregulares conhecidos popularmente como favelas, contando no mínimo 51 habitações, ocupando ou tendo ocupado terreno de propriedade alheia (pública ou particular), dispostas de forma desordenada e densa e carente de serviços públicos e assistenciais, em sua maioria.

[221] Secretaria do Planejamento, Gestão e Patrimônio (2015). Estudo da Autoconstrução em Alagoas. Governo do Estado de Alagoas, SEPLAG. Maceió, Alagoas. p.22

governamental ou profissional na construção de moradias. É uma área sem vias pavimentadas, sem escoamento de águas, com acúmulo de dejetos e lixo nas ruas (por falta de coleta e/ou por falta de conscientização da população residente), com risco de enchente em períodos de chuva, etc. São características que afetam não somente a região, que sofre diariamente com essas condições, mas toda a cidade, quando os problemas urbanos tornam-se, também, problemas ambientais e de saúde pública, causando graves riscos de contração e disseminação de doenças, como o caso da Dengue, Zika e Chikungunya,^[222] que causou um surto no Brasil em 2013, causando a maior epidemia de Dengue registrada no país, com aproximadamente 2 milhões de casos notificados.^[223]

O fato é que a falta de ações e fatores como a implantação de políticas públicas de desenvolvimento urbano, condições básicas de habitação, apoio financeiro, auxílio profissional e materiais adequados, resultará em soluções desapropriadas do uso do solo urbano, que variam desde a poluição à autoconstrução, considerada uma atividade necessária e amplamente presente na produção e consolidação das cidades.

De acordo com o Art. 6º da Constituição Federal^[224] o direito à moradia está previsto para todos os cidadãos brasileiros, entretanto a persistência em um déficit habitacional, que atinge uma taxa superior a cinco milhões de domicílios dentro do território brasileiro, demonstra o quanto este direito social ainda não é efetivo. Dentre os componentes que constituem este déficit, são de maior notoriedade o ônus excessivo do aluguel e da coabitação familiar, que penalizam, maioritariamente, jovens com idades entre 21 e 30 anos, que apontam a falta de recursos financeiros como a principal causa para não terem casa própria ou independência habitacional dos pais ou familiares.^[225]

IV.III.I. Autoconstrução

[222] Dengue, Zika e Chikungunya são doenças transmitidas pelo mosquito *Aedes aegypti*, espécie com grande vetor de doenças no Brasil. Essas doenças, que apresentam sintomas similares, são transmitidas, principalmente, através da picada dos mosquitos, que proliferam-se através da água parada, acumulada, principalmente, em locais com grandes quantidades de lixo, como pneus, garrafas, etc.

[223] Ministério da Saúde (2015). Plano de Contingência Nacional para Epidemias de Dengue. Secretaria de Vigilância em Saúde - Departamento de Vigilância das Doenças Transmissíveis. Brasília, Distrito Federal.

[224] Capítulo II dos Direitos Sociais da Constituição Federal Brasileira - Art.6º: São direitos sociais a educação, a saúde, a alimentação, o trabalho, a moradia, o transporte, o lazer, a segurança, a previdência social, a proteção à maternidade e à infância, a assistência aos desamparados, na forma desta Constituição. (Redação dada pela Emenda Constitucional nº 90, de 2015)

[225] MORAIS, M.P.; REGO, P. (2014). Coabitação familiar e novos domicílios no Brasil. Instituto de Pesquisa Aplicada: Desafios do Desenvolvimento, ano 10, edição 79. Brasília. Acesso em: 2 de Junho de 2017. Disponível em: http://www.ipea.gov.br/desafios/index.php?option=com_content&view=article&id=3004:catid=28&Itemid=23.

A atividade da autoconstrução esta inegavelmente associada ao sonho da casa própria, o principal investimento dos brasileiros, que compromete grande parcela da renda mensal de diversas famílias. A necessidade do morar, da casa própria e do conforto e segurança que ela, implicitamente, traz consigo, leva as pessoas a reivindicarem seus espaços e a buscarem soluções. “*Na ocupação dos terrenos, evidencia-se imediatamente que a propriedade não está cumprindo a sua função social, como deveria, de acordo com a própria Constituição do país.*”^[226]

A autoconstrução é quase um sinônimo de produção habitacional conduzida pelo morador, com ou sem contratação (mesmo que informal) de mão de obra. Indicam a “autogestão” e associa-se ao fato de que “quem mora também constrói”. São habitações que se designam como uma “autoprodução”, ou seja, produção própria (*auto*) sem normas (*nomos*), aonde os moradores tomam as decisões sobre os espaços sem intervenção do poder público, mas em compensação sem auxílio de suporte técnico ou acesso a informações.

A luta constante pela moradia é a base para a decisão das famílias de construir elas mesmas a própria casa, desde a escolha do terreno ao planejamento e execução, seja em terreno próprio ou ocupado, seja ele adequado ou não. As habitações autoconstruídas surgem a partir da necessidade e da reivindicação do espaço, como único recurso dos que não conseguem financiamento ou apoio do governo e decidem eles próprios, ou em conjunto, projetarem e construir sua moradia. “*Esse fato modifica as relações de produção envolvidas no processo do fazer arquitetônico e da construção civil.*”^[227] Surge a produção de baixo custo, muitas vezes inadequadas às normas fundiárias e urbanísticas.

A autoconstrução, não somente em Alagoas como em todo o país, são configuradas por ocupações urbanas em um movimento contra-hegemônico e de forte intervenção do povo no direito à cidade, atuando de forma contrária as organizações fundiárias excludente e resistindo as políticas institucionais. São construções por si só subversivas, pois acontecem sem a presença direta

[226] A atividade da autoconstrução esta inegavelmente associada ao sonho da casa própria, o principal investimento dos brasileiros, que compromete grande parcela da renda mensal de diversas famílias. A necessidade do morar, da casa própria e do conforto e segurança que ela, implicitamente, traz consigo, leva as pessoas a reivindicarem seus espaços e a buscarem soluções. “*Na ocupação dos terrenos, evidencia-se imediatamente que a propriedade não está cumprindo a sua função social, como deveria, de acordo com a própria Constituição do país.*”

[227] ACCARDO, F. (2012). Capacetes Coloridos. Disponível em: <http://www.misturaindigesta.com.br/2012/08/capacetes-coloridos.html> Acesso em: 2 de Junho de 2017.

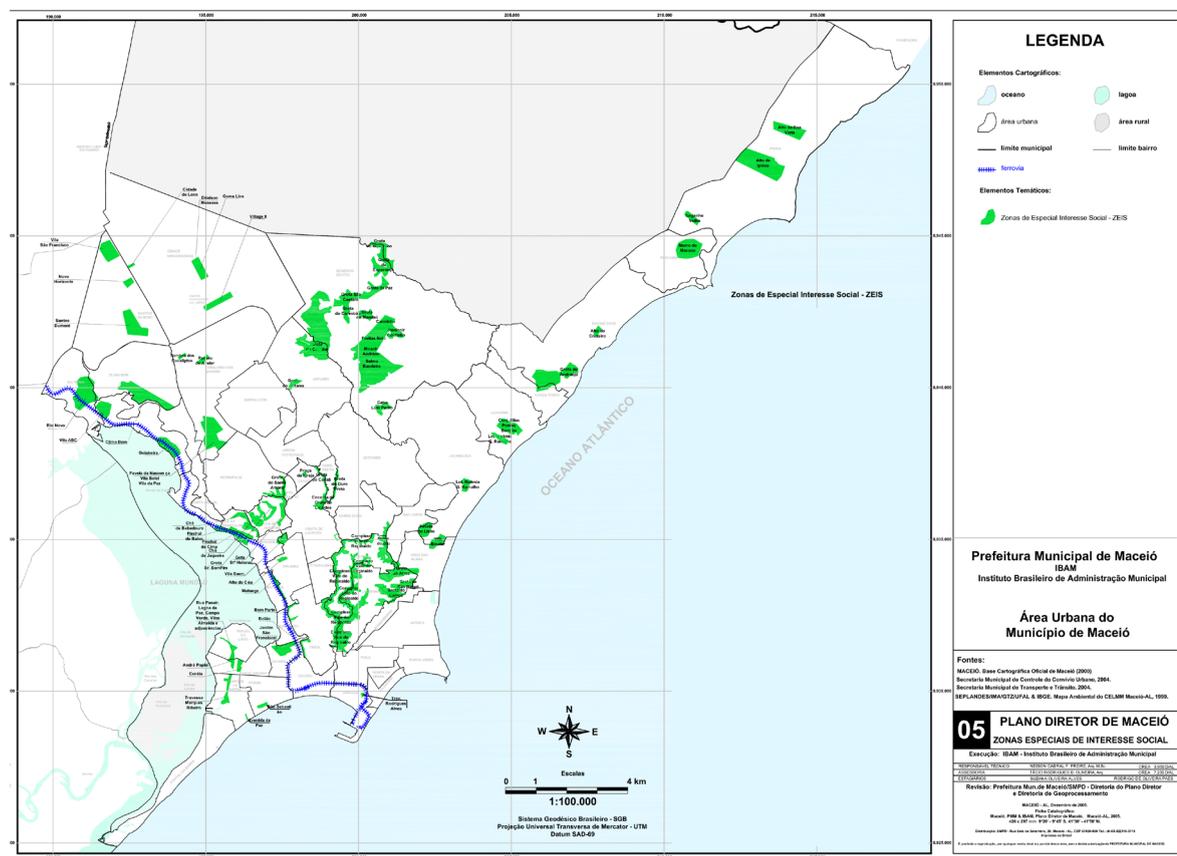


Figura 36 - Mapa do Plano Diretor das Zonas Especiais de Interesse Social (ZEIS). Nota: Zonas Especiais de Interesse Social são áreas demarcadas no território de uma cidade, para assentamentos habitacionais de população de baixa renda. Fonte: Maceio.al.gov.br

Especificação	Critérios de inadequação dos domicílios urbanos duráveis				
	Inadequação fundiária	Domicílio sem banheiro	Carência de infraestrutura**	Adensamento excessivo	Cobertura inadequada
2011					
Brasil	2.117.960	266.589	10.240.927	1.097.958	900.953
Nordeste	371.663	56.791	3.611.391	243.220	80.526
2012					
Brasil	2.041.402	261.408	10.323.559	1.073.720	848.218
Nordeste	360.897	56.312	3.726.815	260.579	83.403

Figura 37 - Critérios de inadequação dos domicílios urbanos duráveis* no Brasil - 2011 - 2012
Fonte: Fundação João Pinheiro (2015). Dados: PNAD/IBGE 2012. *Não são considerados os improvisados e os rústicos, sendo excluídos também os cômodos, por se constituírem parcela do déficit habitacional.
** Domicílios com pelo menos um tipo de carência de infraestrutura.

de um profissional especialista no gerenciamento ou construção do espaço, e de caráter híbrido, pois encontram soluções para os problemas de acordo com a disponibilidade ou a emergência da situação.

“O material é facilmente adquirido em depósitos de construção vizinhos ou em caçambas pela cidade em forma de resíduos, e, apesar da precariedade - ou justamente por conta dela -, solicita um inteligência criativa que pode ser percebida tanto nas associações e conexões entre os diferentes materiais comprados ou encontrados, como na maneira com que conseguem otimizar e ampliar os espaços construídos. (...) inventam-se a partir do imprevisto e da improvisação, resolvem-se imediatamente, no cotidiano, em ato. Dessa forma, são ações que não se deixam disciplinar porque estão em movimento, e, por isso, não se cristalizam nem no tempo nem no espaço.”^[228]

As moradias autoconstruídas apresentam, de um modo geral, algumas problemáticas notáveis especialmente nos aspectos técnicos das construções, como na estrutura portante, instalações hidráulicas e elétricas, coberturas, acabamento ou interface entre edificação e terreno. São exemplos de problemáticas encontradas: as estruturas, sendo de maioria superdimensionadas, com baixa qualidade construtiva e características geométricas irregulares; a falta de isolamento da umidade; vazamentos que comprometem a estabilidade do terreno; cobertura de lajes planas, sem impermeabilização que se deterioram com o tempo ou precisam serem recobertas com telhas ou outras coberturas improvisadas, como lonas, etc.^[229]

Todas essas deficiências podem ser encontradas em moradias autoconstruídas, entretanto muitas delas já existem há décadas e resistiram a suas precariedades com soluções sanadas paulatinamente. Ainda que, em várias situações, a autoconstrução tenha sido resposta a precariedade de habitação no contexto urbano legal, também são expressão de preferências, de habilidade e de prática cotidiana de produção dos moradores.

Embora a informalidade da construção seja percebidas exclusivamente pelo seu carácter negativo, podemos ampliar uma lente valorativa sobre a autoconstrução local e entende-la como a capacidade criativa de adaptação e flexibilidade frente às situações enfrentadas numa sociedade capitalista de

[228] LOPES, M.S.B., et al. (2015). Saberes [auto]construídos. Praxis. Universidade Federal de Minas Gerais - UFMG. Belo Horizonte. p.34

[229] SILVA, M. (2013). Água em meio urbano, favelas nas cabeceiras. Tese de Doutorado da Escola de Arquitetura da Universidade Federal de Minas Gerais. Belo Horizonte. p.116



Figura 38 - Autoconstruções e deficiência de saneamento em bairros periféricos, Maceió - Alagoas, 2013. Foto: Jonathan Lins/G1.



Figura 39 - Autoconstruções em Maceió - Alagoas, 2013. Foto: Jonathan Lins/G1

meio urbano especulativo. Esse “vício” urbano, também pode ser considerado uma “virtude” urbana. Isso se considerarmos que são nessas comunidades informais que surgem pequenas movimentações ou ações em conjunto em prol do espaço compartilhado.

“Nos processos de autoprodução das moradias com autoconstrução não há a divisão social entre trabalho intelectual e trabalho manual, característica do modo de produção capitalista. Frequentemente há atribuições de funções que envolvem toda a família, caracterizando uma divisão por habilidades.”^[230]

Além das moradias autoconstruídas, as circunstâncias fazem com que os moradores intervenham também nos sistemas de conexão das edificações com o provimento de água e energia ou a disposição de resíduos, ou nas infraestruturas das ruas, como em pavimentações pontuais ou abertura de becos e escadarias. São ações de trabalho incorporadas ao viver coletivo e ao espaço de uso comum.

Dentro do processo de autoconstrução são reveladas potencialidades e individualidades de cada comunidade. Não há um projeto de cidade homogêneo ou uníssono. São projetos em que as pessoas passam a criar e autogerir o espaço, ao invés de consumir o espaço que a cidade oferece. Nesse sentido, as pessoas passam a exercer de fato o direito à cidade que, segundo David Harvey:

“(...) significa o direito que todos nós temos de criar cidades que satisfaçam as necessidades humanas, as nossas necessidades. O direito à cidade não é o direito de ter (...) as migalhas que caem da mesa dos ricos. Todos devemos ter os mesmos direitos de construir os diferentes tipos de cidades que nós queremos que existam. O direito à cidade não é simplesmente o direito ao que já existe na cidade, mas é o direito de transformar a cidade em algo radicalmente diferente.”^[231]

Dentre todos esses aspectos que são englobados pela ação da autoconstrução, podemos relacionar a manutenção e reforma de habitações como outro tipo de atitude desenvolvida por essa prática. Alguns projetos desenvolvidos em território brasileiro, assim como em outros países, procuram proporcionar atividades voltadas para a melhoria das habitações de baixa renda.

IV.III.II. Projetos Sociais

[230] SILVA, M. (2013). Água em meio urbano, favelas nas cabeceiras. Tese de Doutorado da Escola de Arquitetura da Universidade Federal de Minas Gerais. Belo Horizonte. p.115

[231] HARVEY, D. (2009). Alternativas ao neoliberalismo e o direito à cidade. Universidade Federal do Pará. Novos cadernos NAEA. volume 12, n. 2. Pará. p. 269.



Figura 40 - Projeto Rebocar, Cabo do Santo Agostinho - Pernambuco, 2003. Fonte: Marcos Almeida/Mesa Redonda.



Figura 41 - Projeto "Tudo de Cor para o Rio" na comunidade de Santa Marta, Rio de Janeiro, 2012. Foto: misturaurbana.com.br

São projetos que oferecem aos moradores mão de obra e recursos do governo para revitalização das moradias.

O “Projeto Rebocar”, desenvolvido no Estado de Pernambuco na cidade de Cabo de Santo Agostinho, proporciona melhoria as habitações em situação de extrema pobreza, que por não possuírem condições de saneamento ou acabamento nas paredes se tornam alvo de proliferação de doenças, seja por questões sanitárias ou por serem acessíveis a insetos ou outros animais transmissores. Neste projeto, são realizadas ações de reboco e pintura, com a mão de obra e recursos fornecidos pela secretaria de Programas Sociais e Planejamento junto com o município. Através deste projeto, foram beneficiadas mais de 430 habitações, em diversos bairros da cidade.

Outro projeto de revitalização em comunidades com habitações de baixa renda foi o Projeto “Tá Rebocado”, desenvolvido no Estado da Bahia, em Salvador. Esse programa de desenvolvimento comunitário, iniciado em 1994, tem como objetivo principal promover uma transformação social a partir das necessidades latentes da comunidade, procurando respeitar a realidade do local e a subjetividade dos moradores.

O projeto desenvolvido no bairro do Candeal, marcado por uma população de baixa renda, com alta taxa de analfabetismo e por uma significativa expressão cultural, procura manter uma filosofia de construção comunitária, democrática e participativa. Nele, a participação da comunidade é extremamente ativa, pois os moradores identificam as reais necessidades e colaboram com soluções práticas e tangíveis. A prática do projeto foi além da proposta inicial, que proporcionava melhoria as habitações, e alcançou avanços em diferentes áreas do desenvolvimento comunitário, em questão como o meio ambiente, saúde, geração de trabalho e etc.

Após tantos anos de projeto foram alçados diversos resultados positivos para as comunidades, como a ampliação das redes de esgotamento sanitário, abastecimento elétrico e hidráulico, melhoria em 50 residências, criação de 1 escola infantil, implantação de 1 posto de saúde, construção de 2 praças públicas, fortalecimento de microempresas através de capacitação e qualificação profissional, entre outras.

Outro projeto relevante, desenvolvido pelo Governo do Estado do Rio de Janeiro em parceria com uma empresa de tintas Coral, foi o projeto “Tudo de Cor para o Rio” na comunidade de Santa Marta iniciado em novembro de 2012. O projeto reuniu moradores, voluntários e artistas para renovar

as fachadas de casas, muros e escadarias da comunidade através de cores, transformando as habitações, aumentando a autoestima dos moradores e proporcionando o estímulo ao turismo na região, colocando Santa Marta na rota de arte urbana do Rio de Janeiro. A empresa de tintas Coral forneceu ferramentas, equipamentos de segurança, treinamento de pintura, supervisão, orientação e as tintas necessárias durante todo o processo, com cores escolhidas pelos próprios moradores.

A comunidade, que existe há mais de 80 anos e foi a primeira a receber o projeto de Unidade de Polícia Pacificadora (UPP) em 2008, ganhou uma nova imagem e maior apelo visual. Foram cerca de 1,5 mil famílias beneficiadas, tendo vários imóveis mais valorizados. As ações desenvolvidas na Santa Marta contribuíram não só na questão estética da habitações e das ruas como proporcionou um maior sentido de comunidade, tanto para os moradores quanto para os voluntários que realizaram essa missão coletiva, além de despertar novas ações relacionadas com a comunidade, como a criação do plano inclinado e a ampliação e reforma de uma creche.

Além do Brasil, outros países também foram adeptos ao exercício da autoconstrução e de ações comunitárias de intervenção urbana. No México, na área periférica de Las Palmitas na cidade de Pachuca, conhecida por problemas sociais envolvendo o narcotráfico, foi desenvolvido um projeto de revitalização conhecido como “Pachuca se pinta”. Nele, durante 14 meses mais de 200 moradias foram transformadas em um grande mural de cores, através de uma parceria entre o Governo Mexicano, moradores da comunidade e o grupo de artistas conhecidos como Germen Crew.

Sendo o México um país com um histórico de autoconstrução bastante evidente e com diversas regiões onde a habitação de baixa renda são maioria, projetos como este ajudam a integrar a comunidade e a mudar a imagem negativa do bairro. Foram ações que acabam por ajudar a erradicar a violência entre os jovens e promover novas fontes de trabalho e interação entre os moradores.

Outro projeto Sul-americano de grande importância voltado à intervenções urbanas em áreas precárias da cidade, foi o caso de Medellín, cidade colombiana com o território urbano constituído por 60% por favelas urbanizadas.^[232]

[232] Secretaria do Planejamento, Gestão e Patrimônio (2015). Estudo da Autoconstrução em Alagoas. Governo do Estado de Alagoas, SEPLAG. Maceió, Alagoas. p.16

A cidade, que se encontrava em crise social e política com os problemas de narcotráfico, era considerada como uma das mais violentas e desiguais do mundo. Em menos de 20 anos a cidade contou com uma transformação urbana baseada principalmente em 3 questões principais: transporte público e acessibilidade, serviços públicos de qualidade e planejamento urbano e territorial de longo prazo.

O problema de transporte público foi resolvido de modo criativo com a criação de trens elevados, autocarros e Metrocable (teleféricos), construído através de uma solução original adaptada às condições geográficas, com autocarros menores que acessam a áreas mais remotas. O programa de acessibilidade inclui também sistema de ciclovias, calçadas e escadas rolantes, que surpreendem pela originalidade pelo carácter artístico transformador.

Os problemas de serviços públicos foram resolvidos pela empresa pública EPM (Empresa Pública de Medellín), que fornece todos os serviços desde água, energia, gás e esgotos, através de um sistema pré-pago. Quanto à questão de planejamento urbano contou com a participação da Empresa de Desenvolvimento Urbano (EDU), que abrange diversos profissionais de áreas de estudo distintas que elaboram, ajustam e fazem a implantação do Plano de Ordenamento Territorial, através de ações que procura desenvolver e planear a cidade através de um processo participativo.

Dentre tantas mudanças e obras projetadas e realizadas na cidade, Medellín se destacou e ganhou uma admiração a nível mundial. A cidade foi escolhida para sediar o 7º Fórum Urbano Mundial da ONU-Habitat, em abril de 2014, e eleita pelo “The Wall Street Journal e o Citigroup” como a “Cidade do Ano” no mesmo ano, sendo a mais inovadora entre as mais de 220 concorrentes. Segunda a revista a cidade encontrou soluções para problemas clássicos de mobilidade e sustentabilidade ambiental, e ampliaram seu campo cultural com a criação de novos museus, centros culturais, biblioteca e escolas, que enriqueceram a comunidade.

“Conexões criam inovações, e não é de admirar que nossa “Cidade do Ano” vencedora tem alcançado grande sucesso em trazer moradores juntos para assegurar oportunidades para todos. Essa cidade é a capital cultural tradicional da Colômbia: Medellín”.^[233]

[233] Urban Land Institute (2014). The Wall Street Journal: City of The Year. Acesso em: 29 de Junho de 2017. Disponível em: <http://online.wsj.com/ad/cityoftheyear>. Tradução Livre

Para o Estado de Alagoas, os benefícios alcançados através das intervenções e revitalização nos bairros sociais de diversos estados, serviram como um exemplo e incentivo à introdução de algumas propostas, voltadas principalmente para as regiões com habitações precárias e com predominância de aglomerados subnormais.

Por ser uma das áreas com maior evidência de precariedade habitacional em Maceió, o Vale do Reginaldo, é uma das áreas com maior intenção de intervenção urbana na capital do estado. O Vale do Reginaldo, um Vale que atravessa grande parte da região metropolitana da capital no sentido Oeste-Leste e abrange diversos bairros da cidade, é caracterizado, em sua maioria, como uma região ocupada por habitações de alvenaria irregulares, em condições precárias de habitabilidade. Por ser uma zona da cidade entre encostas e sem qualquer interesse imobiliário de ocupação, o Vale se tornou em uma zona de interesse da população de baixa renda, por sua localização central dentro do perímetro urbano e pela proximidade local entre diversos bairros residenciais e zonas de comércio da cidade.

Por serem zonas impróprias para construção, a maioria das áreas habitadas dentro do Vale são zonas sem quaisquer infraestrutura urbana, que por serem completamente carente de saneamento básico, trouxe como consequência para a região um ambiente extremamente degradado pela presença de esgotos a céu aberto e pelo acúmulo de lixos e dejetos, que são lançados diretamente no canal do riacho. Além da poluição evidente na região do Vale, outros aspectos como o acesso precário a região também fazem parte da realidade local, que isola os moradores do resto da cidade e dificultam à eles o acesso básico à hospitais, escolas, assistência social, emprego e áreas de lazer.

De acordo com estudos realizados na região, segundo a Secretaria de Estado e Infraestrutura do Estado de Alagoas (SEINFRA), 43,25% dos habitantes integram a categoria de êxodo rural, que migraram do interior do Estado para a capital, 96,67% possuem uma renda de até 2 salários mínimos e 47,9% da população tem o ensino fundamental incompleto. Essas características, de uma população com pouca renda e escolaridade, junto com as condições do terreno e a falta de investimento no local, ajudam a justificar o motivo da precariedade das habitações existentes e enfatizam a necessidade de melhorias provenientes de projetos urbanos.

Segundo a Secretaria de Planejamento, Gestão e Patrimônio do Estado de Alagoas, algumas propostas já foram idealizadas para o bairro, a fim de proporcionar melhorias nas habitações dos aglomerados consolidados,

V. Propostas Existentes em Alagoas

V.I. Vale do Reginaldo

assim como intervenções urbanas através de reformas nas fachadas das casas, criação ou preservação de espaços de convívio público e provisão de infraestrutura.

Em 2007, o projeto intitulado como “Projeto Integrado de Urbanização do Vale do Reginaldo” surgiu como parte integrante do Programa de Aceleração do Crescimento (PAC), numa união entre o Governo Estadual, o Ministério das Cidades e o Município. O projeto contaria com intervenções como; implantação do sistema viário na região; produção de unidades habitacionais (aproximadamente 1.500 moradias); regularização fundiária; implantação de equipamentos comunitários (desde creche/escola à posto de saúde, quadra poliesportiva, etc.); recuperação ambiental e projetos sociais.

V.I.I. Projeto Integrado de Urbanização do Vale do Reginaldo

Segundo o Ministério do Planejamento, o investimento previsto para a realização das obras no Vale seria de R\$ 120 milhões de Reais, tendo a fonte do recurso disponibilizado dividida entre os governos (federal, estadual e municipal). As obras destinadas a habitações, equipamentos comunitários, urbanização, indenizações e contenções das encostas, seriam financiadas pelo Governo Estadual e pelo Governo Federal, através do Ministério das Cidades, enquanto as obras complementares de esgotamento sanitário, pavimentação das redes viárias, sistema de distribuição redes de água, iluminação e drenagem, ficariam sob a incumbência do Município junto com o Ministério das Cidades.

O Projeto Integrado de Urbanização do Vale do Reginaldo, dividiu o Vale em diversas áreas e as classificou como zonas de intervenção, cada uma com sua devida setorização, sendo algumas áreas destinadas a habitações, outras a equipamentos comunitários, áreas de lazer, etc. Após setorizar o Vale em áreas, os terrenos seriam desapropriados, aos poucos, para a realização do eixo viário, da rede de esgotamento e estruturação das encostas. Para a realização das obras, alguns moradores deveriam ser removidos dos terrenos de intervenção, os quais receberiam uma determinada quantia de indenização ou o auxílio do governo para entrarem no aluguel social,^[234] durante a realização da obra.

Em 2008, após a definição do projeto, foram iniciadas as obras na primeira área de intervenção, chamada de Área 1, localizada no Bairro do Poço à sul

[234] O Aluguel Social é um benefício assistencial de caráter temporário, destinado a atender necessidades advindas da remoção de famílias domiciliadas em áreas de risco, desabrigadas em razão de vulnerabilidade temporária, calamidade pública ou em razão de Obras do Plano de Aceleração do Crescimento (PAC), sendo coordenado pela Secretaria Municipal de Assistência Social.



Figura 42 - Vale do Reginaldo, Maceió, Alagoas. Fonte: Arquivo - G1.



Figura 43 - Vale do Reginaldo, Maceió, Alagoas. Fonte: Arquivo Pessoal, 2016.

do Vale . O projeto desta área contava com a construção de 15 prédios, cada um com 3 andares e 4 apartamentos por andar, somando um total de 180 apartamentos, composto por uma sala, uma cozinha, um banheiro e dois quartos, todos com água encanada, energia elétrica e ligações de esgoto. Os apartamentos foram concluídos e entregues aos moradores, cadastrados pelo programa, em Julho de 2010, finalizando a primeira parte da obra de requalificação urbana no Vale.

Em paralelo com a construção da Área 1, foram iniciadas a construção de outras duas áreas na região do Vale. A Área 5, na qual abrigaria os equipamentos urbanos de creche e unidade de saúde, e a Área 7, na qual seriam construídas mais unidades de habitação. Entretanto, apesar das obras terem sido iniciadas e estarem em estado construtivo avançado, foram temporariamente pausadas devido ao um destrato de acordo entre as autoridades estaduais e a construtora responsável pela obra. Segundo o superintendente de habitação da SEINFRA, as duas áreas em questão serão as próximas áreas de atuação do programa de requalificação urbana no local.

A Área 2, também no Bairro do Poço, foi a segunda área de intervenção a ser entregue a população. Nesse trecho do Vale, foram investidos R\$ 2,8 Milhões de reais para a construção de 8 prédios, somando um total de 96 habitações. Essas habitações, que contavam com o mesmo programa dos blocos da Área 1, foram entregues a população em 2016. Embora a população tenha recebido, através da Secretaria de Estado da Infraestrutura (SEINFRA), as chaves das habitações, diversos problemas referentes as construções foram relatados pelos moradores. Segundo os moradores “*os apartamentos foram entregues de maneira desumana, sem água e energia. A SEINFRA joga a culpa para a construtora, e a construtora joga a culpa para a SEINFRA*”.^[235] Os apartamentos, que foram entregues sem água encanada ou energia, também apresentam outros diversos problemas, como infiltrações originadas pelas chuvas. As infiltrações causaram danos tanto nas paredes como nas portas dos apartamentos, causando dificuldade em abrir e fechar-las.

Embora os apartamentos tenham sido entregues a comunidade, nenhuma infraestrutura urbana foi realizada no local. Não houve a criação de áreas verdes, elementos urbanos que promovessem novas atividades nas ruas ou pavimentação, fato que por si só dificulta o acesso local, tanto dos moradores

[235] CÔLEN, R.; GUSTAVO, G. (2017). G1. Moradores de conjunto no Vale do Reginaldo protestam contra problemas em apartamentos. Jornal Gazeta de Alagoas. Editora Globo. (Versão digital). Acesso em 18 de Outubro de 2017. Disponível em: <https://g1.globo.com/al/alagoas/noticia/moradores-de-conjunto-no-vale-do-reginaldo-protestam-contra-problemas-em-apartamentos.ghtml>

como de automóveis de limpeza urbana, de técnicos de empresas de energia ou água, ou até mesmo da polícia municipal. Foram problemas como esses, de falta de infraestrutura urbana no entorno e nas próprias habitações, que criou um sentimento de insatisfação e preocupação entre os moradores, pela falta de segurança no bairro, principalmente no período da noite.

Devido a problemas nas construções do Programa Minha Casa Minha Vida, em todo o país, em 2016 o Ministério das Cidades trouxe a Portaria 160, implantada em Maio, e a Portaria 539, implantada em Outubro, com novas diretrizes a serem seguidas pelas construtoras e profissionais responsáveis pelos novos imóveis. A Portaria 160, criada devido ao grande número de reclamações de defeitos nos imóveis, foi implantada com a finalidade de apresentar mais rigor técnico e de segurança nas construções, e determina as seguintes regras a serem cumpridas: Ligações domiciliares de abastecimento de água e energia elétrica; Pavimentação asfálticas definitivas; Soluções de esgotamento sanitário e de drenagem de águas pluviais; Produção por pessoas jurídicas do ramo da construção civil; Exigência de laje nos imóveis com menos de 70m²; Frente mínima do lote de 5 metros; Matrícula individual correspondente a cada edificação e Geminação admissível em apenas uma das laterais da edificação.

Apesar das dificuldades e falhas nas entregas das primeiras áreas, e seguindo as novas regras exigidas pelo Ministério das Cidades, o projeto urbano no Vale do Reginaldo está pronto para iniciar a construção da Área 3, com a proposta de 224 unidades habitacionais. Segundo o superintendente de habitação da SEINFRA, essa nova área de intervenção será iniciada assim que houver a liberação da verba pelo Governo Federal, através do Programa Minha Casa Minha Vida, e assim que os projetos forem aprovados conforme as novas diretrizes do Programa Federal.

O perímetro urbano da cidade de Maceió abrange ao seu redor duas faixas litorâneas. Ao leste da cidade está localizado o Oceano Atlântico, banhando a Orla Marítima, enquanto a oeste, a Lagoa Mundaú, a Orla Lagunar da cidade. A Lagoa Mundaú, junto com a Lagoa Manguaba, são as maiores lagoas do estado de Alagoas, que junto com canais, ilhas e uma porção estuária das bacias dos Rios Mundaú, Paraíba do Meio e Sumaúma, formam um ecossistema que abrange os municípios de Maceió, Satuba, Rio Largo, Santa Luzia do Norte, Coqueiro Seco, Marechal Deodoro e Pilar.

V.II. Orla Lagunar



Figura 44 - Localização da Orla Lagunar de Maceió em relação à cidade. Montagem a partir da Base Cartográfica de Maceió (2000), 2009. Fonte: Prefeitura Municipal de Maceió (PMM).

Fonte: Rubens Duarte/UFAL.

Figura 45 - Planta da Orla Lagunar de Maceió e seu entorno. Montagem a partir da Base Cartográfica de Maceió (2000), 2008. Indicação do recorte físico. Fonte: Prefeitura Municipal de Maceió (PMM).

Fonte: Rubens Duarte/UFAL.



Figura 46 - Vista aérea da Orla Lagunar de Maceió, Alagoas. Fonte: Google Maps.

A Orla banhada pela Lagoa Mundaú, em Maceió, estende-se do Bairro do Pontal da Barra ao bairro do Rio Novo, com cerca de 24km de extensão.^[236] Embora tenha essa extensão, apenas um fragmento, demarcado fisicamente por uma via urbana, que abrange os bairros da Levada, Ponta Grossa, Vergel do Lago e Trapiche da Barra, conhecidos como Dique-Estrada, representam o que ficou conhecido como Orla Lagunar de Maceió.

Durante a década de 60 e 70, as áreas próximas a Orla Lagunar foram ocupadas com equipamentos importantes para a cidade, como hospital público e estádio de futebol, o que gerou forte estímulo para a ocupação do seu entorno. Nesse sentido, a vulnerabilidade das áreas mais próximas à lagoa, que estavam sujeitas a inundações periódicas, afastou o interesse imobiliário de investimento que, junto com a falta de ação do poder público sem políticas urbanas de intervenção para a qualificação local, justificaram a rápida ocupação da orla por habitantes ilegais, o que deu início a sua crescente favelização.

Nesse contexto, devido a “disponibilidade” do terreno e a falta de opção, surge nas margens da orla um aglomerado de casas informais, formadas maioritariamente por famílias de pescadores que vivem da pesca e do cultivo do Sururu de Capote, marisco típico da região. Por esse motivo, a região atual do Bairro do Vergel do Lago, na Orla Lagunar, ficou conhecida, popularmente, como favela ou comunidade “Sururu de Capote”.

A partir de 1999, diversos projetos e ações de requalificação paisagística, com propostas para uma nova apropriação do espaço, surgiram na tentativa de melhorar a condição social e urbana da área lagunar. Essas ações eram propostas em diversos projetos urbanos que foram desenvolvidos ao longo dos anos, como o Consórcio Plano Estratégico Cidade de Maceió, em 1999; o Projeto de Reurbanização da Orla Lagunar Mundaú, em 2000; o Plano Diretor do Município de Maceió, em 2005: o Pano de Ações e Gestão Integrada do Complexo Estuarino-Lagunar Mundaú-Manguaba, em 2006; e o Projeto Integrado da Orla Lagunar “Sururu de Capote”, em 2007.^[237]

[236] DUARTE, R.O. (2010). Orla Lagunar de Maceió. Apropriação e Paisagem (1960-2009). Tese de Mestrado em Arquitetura e Urbanismo. Mestrado sobre Dinâmicas do Espaço Habitado (DEHA). Universidade Federal de Alagoas. Maceió, Alagoas. p.14

[237] DUARTE, R.O. (2010). Orla Lagunar de Maceió: Apropriação e Paisagem (1960 - 2009). Tese de Mestrado em Arquitetura . Faculdade de Arquitetura e Urbanismo - Universidade Federal de Alagoas, Alagoas. p. 84-99

O Projeto de Reurbanização da Orla Lagunar Mundaú , desenvolvido em 2000, foi implantado parcialmente entre 2002 e 2004. Esse projeto buscava reverter a situação de precariedade, consolidado por toda a década de 1990, nessa área. Nesse sentido, o projeto contemplava propostas para toda a Orla Lagunar, que requalificaria e criaria uma nova imagem para o local. Para alcançar melhorias na ocupação da área, foram implantados alguns equipamentos para o uso da população, como barracas para bares e jogos, galpões de armazenamento de pesca, para comodidade dos pescadores locais, abrigos para embarcações, para o armazenamento de canoas, dentre outros. No entanto, apesar dos equipamentos urbanos de requalificação local terem sido concluídos, pouco foi modificado na imagem da Orla, na sua qualidade urbana e na quantidade do turismo local.

Em 2005, com a promulgação do Plano Diretor de Maceió, a Orla ganha novamente a atenção das autoridades. Com o Plano Diretor em ação, um novo instrumento de controle urbano surge no município. Nele, de acordo com as diretrizes da Política Habitacional, a região da Orla Lagunar recebe prioridade nas obras de saneamento, remoção das favelas e urbanização da lagoa, por ser uma zona na cidade considerada como área de preservação ambiental.

Através das estratégias do Plano Diretor, a região da Orla Lagunar passou a ser definida como uma área residencial, identificadas como Zona Residencial tipo 1 (ZR-1) e Zona Residencial tipo 2 (ZR-2). A primeira zona, ZR-1, define a ocupação para a construção com verticalização baixa de até dois pavimentos, para a construção de residências unifamiliares, e de até quatro pavimentos para edifícios residenciais multifamiliares. A segunda zona, ZR-2, permite uma verticalização alta, sendo permitido a construção de edifícios residenciais multifamiliares de até nove pavimentos. Ambos tipos de construção contariam com um auxílio do governo para a construção de habitação social e dariam opção e condições de novos parcelamentos como forma de incentivo para o desenvolvimento local.

Entretanto, apesar do auxílio do Plano Diretor e dos planos criados para a região, nada mudou na Orla Lagunar. O processo desordenado de apropriação do espaço e a falta de investimento local transformaram o lugar em uma área de repercussão negativa na cidade, devido a situação de miséria evidente.

Em 2007, a situação de calamidade local levou o Governo do Estado a desenvolver um novo projeto urbano de requalificação da Orla Lagunar, através do Programa de Aceleração do Crescimento do Governo Federal.

V.II.I Projeto Integrado de Urbanização da Orla Lagunar



Figura 47 - Vista aérea do Assentamento Precário da Orla Lagunar em Maceió, Alagoas. Fonte: SEINFRA/AL.



Figura 48 - Assentamento Precário da Orla Lagunar em Maceió, Alagoas. Fonte: SEINFRA/AL.

O projeto desenvolvido, e intitulado como “Projeto Integrado de Urbanização da Orla Lagunar”, propôs a remoção das famílias que residiam nas margens da orla, que seriam posteriormente alojadas em novas habitações, para iniciar a requalificação e melhoria do entorno urbano do local. O projeto de requalificação foi dividido em duas partes. A primeira englobava o projeto urbano as margens da lagoa e o segundo a construção das unidades habitacionais.

O projeto urbano nas margens da lagoa visou qualificar a área das vilas dos pescadores como um todo, propondo pavimentação de vias pedonais, criação de áreas verdes e espaços de lazer abertos à comunidade, com quadras poliesportivas e espaços de convívio. O projeto propunha uma orientação eco sustentável, procurando manter a vegetação nativa e promovendo o replantio de árvores nos locais em que fosse necessária a retirada da vegetação.

Para a implantação das unidades habitacionais, foram realizados cadastros de todas as famílias que residiam as margens das lagoas e que receberiam novas habitações. Foram cadastradas o total de 1.181 famílias, que passaram por uma pesquisa do governo e classificaram cada família conforme suas necessidades de locação.

Dentre as 1.181 famílias, 360 foram classificadas como família de pescadores que, por sobreviver da atividade pesqueira, precisavam permanecer na região próxima a lagoa. Para essas famílias, foram projetados cinco conjuntos habitacionais, totalizando noventa blocos compostos por quatro unidades habitacionais em cada. Cada bloco seria composto por dois pavimentos com dois apartamentos de 42,60m² de área construída, nos quais incluiria uma sala, uma cozinha com área de serviço, dois quartos e um banheiro. Os conjuntos seriam todos construídos em terrenos existentes na própria Orla Lagunar, em áreas ociosas entre a avenida principal e as áreas dos bairros que compõem o local. O projeto contaria com áreas externas de convívio, jardins, playground, entre outros equipamentos urbanos de atividades, e receberiam o nome de Vila São Pedro I, II, III, IV e V.

As demais 821 famílias cadastradas, que não dependem economicamente da pesca, deveriam ser removidas para o bairro do Tabuleiro do Martins, a cerca de 25km da Orla Lagunar. Nessa área seria implantado o Conjunto Santa Maria, com casas de 35,34m² de área construída e diversos equipamentos urbanos, como centro de saúde, escola, quadras poliesportiva, playground, pista de skate, pista de Cooper, etc.



Figura 49 - Mapa do Localização das Áreas de Intervenção do Projeto Integrado da Orla Lagunar em Maceió, Alagoas. Fonte: SEINFRA/AL.



Figura 50 - Vila dos Pescadores, após a conclusão do Projeto Integrado da Orla Lagunar em Maceió, Alagoas. Fonte: SEINFRA/AL.



Figura 51 - Conjunto Residencial Santa Maria, após a conclusão do Projeto Integrado da Orla Lagunar em Maceió, Alagoas. Fonte: SEINFRA/AL.

Entretanto, apesar de todos os planos e do investimento de mais de R\$ 40 milhões de reais^[238] de verbas federais e estaduais, o projeto de reurbanização da Orla não alcançou o sucesso desejado. As unidades habitacionais construídas no Conjunto Santa Maria, apesar de terem sido entregues, são posicionadas em uma localização completamente isoladas do centro urbano da cidade. As casas, que supostamente deveriam ser rodeadas de equipamentos urbanos, ficaram sem qualquer equipamento público planejado para o entorno, construído. Quanto as demais habitações, que deveriam ser construídas próximas a margem da lagoa, somente algumas edificações ficaram concluídas, deixando muitas outras incompletas e algumas que nem chegaram a ser construídas.

A margem da lagoa, que deveria ser requalificada e utilizada como um espaço urbano de convívio para a cidade e moradores locais, não foi revitalizada. Esse fato, junto à falta de retorno habitacional à população, resultou na volta de muitos moradores para suas antigas casas à margem da lagoa. A Orla Lagunar, que deveria se tornar um ponto turístico e atrativo para a cidade, voltou a ser local de ocupação ilegal e favelização.

Embora depois de várias décadas e diversas tentativas de mudança mal sucedidas, a Orla Lagunar ainda é assunto de discussão entre os representantes do governo municipal e estadual. Em 2015, a Prefeitura Municipal de Maceió em parceria com o Banco Interamericano de Desenvolvimento (BID), iniciaram novos estudos e levantamentos de dados para a elaboração de um novo programa urbano, chamado de Programa de Requalificação Urbana e Ambiental da Orla Lagunar de Maceió. Esse novo programa procura corrigir erros cometidos no passado pelo não planejamento do uso e ocupação do solo, identificando e solucionando problemas a partir de uma visão de planejamento multidisciplinar, envolvendo o urbanismo e arquitetura às áreas de análise socioeconômicas e preservação ambiental.

A proposta prevê a implementação do projeto em um “novo” território da Orla, que até então não tinha sido alvo de intervenção e projeto de requalificação urbana. A área de intervenção desse novo projeto abrange apenas três bairros banhados pela lagoa, mais a norte dos bairros das antigas intervenções, são eles: o bairro do Bom Prado, Mutange e Bebedouro. Nessas áreas de atuação, foram identificados 2.487 imóveis que serão diretamente atingidos

V.II.II. Programa de Requalificação Urbana e Ambiental da Orla Lagunar de Maceió (Maceió de frente para a Lagoa)

[238] Ministério do Planejamento (2017). Programa de Aceleração do Crescimento. Urbanização - Lagoa do Sururu Capote - Maceió - AL. Acesso em: 7 de Novembro de 2017. Disponível em: <http://www.pac.gov.br/obra/25139>



Figura 52- Projeto para o Programa de Requalificação Urbana e Ambiental da Orla Lagunar de Maceió (Maceió de Frente Para a Lagoa). Fonte: Prefeitura de Maceió.



Figura 53 - Projeto para o Programa de Requalificação Urbana e Ambiental da Orla Lagunar de Maceió (Maceió de Frente Para a Lagoa). Fonte: Rui Palmeira/Youtube.

pelo projeto, dos quais 2.2272 de famílias são residentes, sendo 429 famílias ocupando os imóveis na condição de inquilinos.^[239] Devido a necessidade de desocupação da área, foi estabelecido que 1.784 dessas famílias serão reassentadas no próprio território, após a construção das novas unidades habitacionais do programa, enquanto as demais serão reassentadas em outras unidades habitacionais já construídas (ou em construção), através de outras formas de reassentamento não pertencentes ao projeto, sob a responsabilidade da prefeitura de Maceió.

O novo programa urbano da Orla, que também ficou conhecido como “Maceió de Frente para a Lagoa”, abrange como principais componentes de requalificação da área a implantação da Via Lagunar, da rede de esgotos sanitário, dos sistemas de macro e micro drenagem, da melhoria no abastecimento de água tratada e da construção de 1.900 edificações habitacionais e 192 estabelecimentos comerciais. São propostas também a construção de 3 creches, uma escola de nível fundamental, um posto de saúde, campo de futebol para a comunidade, museu lagunar, como incentivo a cultura local, além de áreas de lazer, recuperação paisagística e implementação de programas sociais e ambientais.

O projeto divide o terreno a intervir em quatro áreas principais de intervenção. A Área 1, localizada no bairro do Bebedouro a norte da cidade, realizará duas desapropriações, e abrigará 20 áreas destinadas ao comércio, 328 unidades habitacionais, sendo 12 acessíveis, com 43 vagas de estacionamento. A Área 2, localizada no bairro do Mutante, mais a sul, realizará 79 desapropriações e construirá 8 áreas comerciais, 204 habitações, sendo 8 acessíveis, com 21 vagas de estacionamento.

A Área 3, no bairro do Bom Prado, realizará 90 desapropriações e abrigará 28 áreas comerciais, uma creche, 280 habitações, com 12 acessíveis e 54 vagas de estacionamento. A Área 4, também localizada no bairro do Bom Prado, será a maior área de intervenção, realizando um total de 368 desapropriações para a construção de um centro de assistência social, uma escola do ensino fundamental com creche e galpão comunitário, posto da guarda civil, 60 áreas de comércio, 912 unidades habitacionais, sendo 28 acessíveis, com 178 vagas de estacionamento.

[239] Resumo Executivo da Avaliação de Impactos Ambientais (2017). Programa de Requalificação Urbana e Ambiental da Orla Lagunar de Maceió. Prefeitura de Municipal de Maceió e Banco Interamericano de Desenvolvimento. Maceió, Alagoas.

Para as edificações habitacionais, segundo as diretrizes do projeto, as construções serão realizadas em conjuntos de apartamentos com cinco pavimentos cada. Cada um com quatro unidades habitacionais de 42,5m², mantendo uma distância de 10 metros entre edificações, com o intuito de preservar a qualidade urbanística e prover maior qualidade de iluminação e ventilação nas habitações.

Para a Via Lagunar, é proposto pelo programa a construção de quatro pistas de rolamento com 60km/h de velocidade diretriz, traçada relativamente paralela à Orla da Lagoa Mundaú. Essa nova via, que terá 3,7km de extensão, 2,2km em aterro e 1,2km em estrutura, propõe o escoamento do trânsito existente entre as ruas Cicero Goes Monteiro e General Hermes. A proposta prevê o uso de iluminação em LED, faixas de ciclovia e amplas calçadas com vegetações que, ao serem concluídas formaram uma barreira de proteção entre a cidade e o mangue.

As áreas ocupadas, atualmente, pelas habitações à margem da lagoa, que anteriormente ao processo de degradação antrópica eram ocupadas pelo mangue, serão recuperadas quase totalmente como tal e ganhará um Museu Lagunar, como um equipamento público cultural que promoverá a atenção e reflexão da população sobre a lagoa e sua paisagem.

O projeto “Maceió de Frente para a Lagoa”, que conta com o investimento de 200 milhões de reais para seu desenvolvimento e conclusão, ainda está em fase de análise, pesquisa e aprovação, para só então ser implantado na cidade através da prefeitura e do BID, a partir de 2018.

Em suma, a implantação do Programa de Requalificação da Orla Lagunar de Maceió se apresenta como uma solução social na busca por melhorias, tanto na área diretamente afetada quanto em núcleos circunvizinhos. A par das transformações físicas, descritas acima, a intervenção propõe a transformação imaterial do espaço, uma vez que os valores intangíveis do Programa abrangem relações sociais, econômicas e ambientais, ilustrando uma nova relação entre os habitantes e a cidade.

Dentre os projetos que já foram desenvolvidos em Maceió até à atualidade, nas regiões descritas do Vale do Reginaldo e da Orla Lagunar, podemos considerar que ambos não obtiveram resultados completamente positivos ou suficientes para solucionar o problema social dessas áreas. Assim como o Projeto Integrado da Orla Lagunar de 2007, o Projeto Integrado de Urbanização do Vale do Reginaldo, que ainda se encontra em ação, surgiu com o foco na

VI. Valores Intangíveis dos Projectos

solução para a problemática das habitações, através da remoção dos habitantes das áreas degradadas e das suas condições irregulares. Entretanto, embora a melhoria nas condições habitacionais serem prioridades para os habitantes locais, não foram formulados planos de ação adequado para solucionar a condição de exclusão que os moradores dessas zonas mantêm com a cidade. Apesar dos projetos, em teoria, terem propostas para o contexto urbano ao redor das regiões de intervenção, nenhum deles chegou a ser desenvolvido.

Se voltarmos a analisar as questões das cidades e as condições necessárias para uma boa qualidade urbana, veremos que as faltas do projeto são de duas naturezas distintas. Embora algumas falhas de projeto sejam de natureza administrativa e governamental de gerenciamento, outras falhas vem de natureza comunitária, através da falta participação, das partes interessadas, no desenvolvimento do projeto.

Assim como projetos previamente citados, como o caso da cidade de Seattle ou Curitiba, a participação da comunidade no processo de planejamento urbano são de extrema importância para a qualificação do local. São os habitantes que conhecem a área e as vivências que a comunidade desenvolveu ao longo dos anos, por isso, são os mesmo que devem auxiliar aos responsáveis pelos projetos a construir uma comunidade com maior qualidade e infraestrutura urbana, embora mantendo a personalidade e o sentido de comunidade já estabelecido. Além de manter as características de comunidade local, a população deveria manter contato constante com representantes dos projetos para garantir que os prazos sejam cumpridos e os orçamentos disponíveis sejam mantidos e aplicados da melhor forma possível na região.

Segundo Jane Jacobs, há quatro condições indispensáveis para gerar uma diversidade e qualidade nas ruas e nos distritos. A primeira condição seria garantir a presença de pessoas que saiam de casa em horários diferentes e estejam em lugares por diversos motivos, fazendo uso da infraestrutura local e mantendo as ruas movimentadas e cheias de olhos atentos. A segunda seria a condição de quadras pequenas, para que as ruas e as oportunidades de virar esquinas sejam frequentes. A terceira seria a condição de combinação entre edificações novas e antigas, de modo a gerar rendimento econômico variado. A quarta, e última condição descrita por Jacobs, seria a condição de densidade, que deveria ser suficientemente alta, a fim de concentrar pessoas, ainda que seja com o propósito de morar no local.^[240]

[240] JACOBS, J. (2011). *Morte e Vida de Grandes Cidades*. Editora Martins Fontes. Coleção Cidades. 3ª Edição. São Paulo. p.107 -108

Apesar de Jacobs relatar essas condições para a realidade novaiorquina, seus princípios e teorias podem ser aplicadas na realidade brasileira. São princípios de apropriação da cidade, de uso local, que surgem como forma de cidadania, que garante a participação da vida na cidade, como um ponto de partida para mudanças.

Assim como Jacobs que defendia a ideia de ocupação das ruas como forma de melhoria nas dinâmicas da cidade, a arquiteta e relatora da ONU (2008-2011 e 2011-2014) Raquel Rolnik afirma que a exploração e estudos sobre os usos das ruas da cidade podem ser a diferença entre “*pontos qualitativamente excepcionais e o resto do espaço urbano amorfo*”.^[241] São questões que estão diretamente relacionada com a administração da cidade e que, no caso brasileiro, ao invés de transformarem as ruas em locais de relações humanas as transformam em “ilhas”, desconectadas e desinteressantes. Essa situação, administrativa das ruas brasileiras, nas palavras de Rolnik: “*(...) em vez de exercer sua função pública de cuidar de todos os âmbitos da vida cotidiana, se preocupa apenas em garantir a fluidez do sistema viário que liga essas ilhas, mingando-se para um papel ridículo e ínfimo*”.^[242]

Outro aspecto que vale ressaltar sobre os projetos, é o fato de não serem propostas engajadas na melhoria social e ambiental, pois fogem do pensamento construtivo “bottom up”, ou seja, não coloca a pessoas em primeiro plano e sim as edificações. Assim como afirma o arquiteto e urbanista dinamarquês, Jan Gehl, as cidades, e suas frações que sofrem intervenções, devem posicionar as dinâmicas pessoais como elemento principal para a construção de uma vida urbana saudável;

“Assim como a experiência do planejamento de novos desenvolvimentos sublinha a necessidade de tratar a vida, espaço e edifícios nessa ordem, as experiências de cidades e áreas urbanas já existentes indicam que a vida na cidade deve ser feita visível e atribuída como prioridade no planejamento do progresso”.^[243]

Ao levarmos em consideração esses aspectos importantes no desenvolvimento qualificado de um espaço urbano, ressaltados tanto por profissionais renomados no assunto quanto através de práticas urbanas bem-sucedidas,

[241] ROLNIK, R (2000) O lazer humaniza o espaço urbano. In: SESC SP. (Org.). Lazer numa sociedade globalizada. SESC São Paulo/World Leisure. São Paulo.

[242] Idem.

[243] GEHL, J. (2011) Life, space, buildings - in that order em Cities for People. Island Press. Washington - Londres. Tradução Livre. p.211

observa-se que nenhuns desses valores foram implementados nos projetos em questão. Não há registros de reuniões periódicas com os moradores ou qualquer modificação projetual proveniente de solicitações ou exigências dos habitantes, como forma de participação na construção local. Ademais, os projetos desenvolvidos para as regiões em questão, propuseram, e ainda propõe (como no caso do projeto do Vale do Reginaldo que continua em construção), edificações, como os blocos residenciais, posicionados de forma aleatória, com “praças” e “equipamentos urbanos” ao redor, sem qualquer valor funcional ou estético, como se tivessem sido construídos para preencher um vazio ao invés de despertar o convívio local.

Assim como na Orla, as unidades habitacionais entregues aos moradores do Vale, não abrangem qualquer tipo de infraestrutura urbana que estabeleça uma ligação entre os moradores da comunidade e as áreas de intervenção com as outras áreas da cidade. São construções posicionadas como uma espécie de ilha que, embora procurem trazer melhorias para a comunidade menos favorecida, indiretamente (ou não) continua a afastar os espaços mais qualificados da cidade das regiões mais degradadas. As áreas mais desfavorecidas da cidade, mesmo que com intervenções pontuais, são mantidas isoladas, como se não houvesse qualquer intenção em juntar a cidade formal à cidade informal e desconstruir a paisagem fragmentada entre fortalezas e guetos.

Ademais, o cenário geral continua sendo o mesmo, a população de classe média e alta continuam localizada nas áreas mais desenvolvidas e qualificadas da cidade enquanto a classe baixa permanecem nos espaços abandonados e esquecidos das grotas, dos morros e das encostas, mantendo a pirâmide social ativa e cada vez mais segregada, “*é sempre a mesma história de destinar o menos urbano, o mais inacessível e desqualificado dos espaços para evitar a convivência que ameaça valores imobiliários e estabilidade social.*” [244]

Nesse contexto, é necessário retomar as questões de política urbana e compreender a cidade como uma entidade única. Os responsáveis pelo planejamento urbano das comunidades são tão responsáveis pela qualificação de uma fatia do problema como da sua relação com o quadro geral, ou seja, ao tratarem da uma parcela da cidade devem levar em consideração que a mesma faz parte de um todo, como complemento ao projeto urbano de

[244] ROLNIK, R. (2003). Política urbana no Brasil. Esperança em meio ao caos?. Revista da ANTP, São Paulo. (Versão digital). Acesso em: 20 de Janeiro de 2017. Disponível em: <http://www.redbcm.com.br/arquivos/bibliografia/esperanca%20em%20meio%20ao%20caos.pdf>.

desenvolvimento da cidade ao invés de uma modificação “setorial”. Segundo Nicholas You, presidente do Comitê de Coordenação da Campanha Urbana Mundial da ONU-Habitat;

“Os prestadores de serviço trabalham em um isolamento esplêndido, que é prejudicial à abordagem holística necessária para tornar as cidades mais sustentáveis. (...) Esses governos estão empenhados em construir o próximo shopping center, o novo campo de golfe e o próximo exurb (áreas de baixa densidade de ocupação nos arredores das grandes cidades, onde se utiliza o automóvel como principal meio de locomoção). A cidade é um organismo vivo que precisa ser gerido como uma entidade única, e como qualquer organismo vivo, precisa ser desenvolvida de maneira holística.” [245]

A problemática em questão envolve diversos fatores que impedem a cidade de tratar os desafios urbanos de maneira abrangente. Há obstáculos que envolvem desde políticas urbanas, que favorecem políticas de curto prazo *versus* as de longo prazo, até questões de falta de delegação de poderes às autoridades locais, além da sobreposição de jurisdições (como nos projetos para a Orla Lagunar, que iniciaram como um plano urbanístico dirigido pelo departamento estadual enquanto desenvolve, atualmente, um novo programa dirigido por autoridades municipais, sem qualquer relação entre as propostas).

Enquanto há, claramente, uma descentralização administrativa e ausência de um plano geral de desenvolvimento proativo na cidade, as áreas degradadas e desprovidas de estrutura, dentro do espaço urbano, estão tornando-se cada vez mais consolidadas no contexto físico da cidade. A presença marcante dos assentamentos informais, dentro do contexto urbano, representa a face da exclusão social e econômica do país, reafirmando a falta de interesse ou incapacidade das autoridades competentes em transformar a realidade urbana. Segundo Nicholas You; *“um dos pensadores latino-americanos mais avançados de sua época, Milton Santos, disse que a pobreza é a pior forma de poluição. Os assentamentos informais são uma prova viva de que não estamos planejando bem as cidades.”*

Em resumo, a atuação urbanística na cidade deve usar o desejo e o poder de intervir na lógica organizacional do espaço urbano e combater as consequências da rápida urbanização, com soluções duradouras e impactantes para a área

[245] YOU, N. (2010). Índice de Cidades Verdes da América Latina. Avaliando o desempenho ambiental das principais cidades da América Latina. Economist Intelligence Unit. Londres.p.18

em questão assim como para as áreas ao redor. O pensamento abrangente das políticas urbanas devem considerar cada intervenção na cidade como partes complementares de um quebra-cabeça integrado.

Quanto aos futuros projetos para a Orla Lagunar, que ainda encontram-se em processo de desenvolvimento, algumas questões são importantes serem consideradas. O projeto, que traz como slogan e plano estratégico principal voltar “Maceió de frente para a Lagoa”, posiciona, na realidade, a nova Via Lagunar como elemento principal e de maior destaque na ligação entre a Lagoa e a cidade. Esse novo elemento proposto, apesar de, alegadamente, criar uma barreira protetora para o mangue e solucionar questões de mobilidade na região, devido a suas grandes pistas de rolamento e grande fluxo de movimento, afasta os habitantes da Orla, ao invés de aproximar-los. É uma proposta que utilizam áreas privilegiadas da cidade, em termos de paisagem e identidade local, para o fluxo acelerado dos automóveis, ao invés do fluxo lento, de contemplação e apropriação do espaço, proporcionado pelo pedestre.

Outro aspecto negativo a ser considerado é direcionado à criação do Museu Lagunar. Nesse equipamento, que novamente foi proposto e desenvolvido sem participação pública ou envolvimento local, é possível observar a negligência em termos de qualidade urbana e arquitetônica.

É uma edificação ausente de valor estético e de características que proporcionem identidade local. Em obras como essa, de forte valor cultural, que propõe o encontro da grande população e traz notoriedade à cidade deveriam, por consequência, ser enaltecidas, com edificações de presença marcante, de arquitetura única, que conseguisse unir os habitantes através da vontade de permanecer e de vivenciar o espaço. O Museu, que deveria criar uma frente lagunar atrativa e se expandir pela orla como um elemento de ligação entre a cidade e a lagoa, se materializa no local como um bloco independente, sem qualquer relação com o entorno da lagoa ou da própria cidade.

Em suma, diante das características apresentadas, nenhum dos projetos urbanísticos já desenvolvidos na cidade conseguiram alcançar o objetivo de unificar os habitantes, de democratizar o espaço ou de melhorar a região intervencionada de nenhuma maneira positiva além de fornecer construções aleatórias e pontuais. A questão urbana dos locais em questão, assim como em várias grandes cidades do Brasil, estão focadas na resolução de problemas mais notórios da cidade e interpretam que as soluções para os problemas urbanos podem ser alcançadas através de construções fragmentadas, sem

a necessidade de um plano urbano complexo, abrangente, de atuação a longo prazo com soluções permanentes e eficazes.

Esta é principal peça do quebra-cabeça urbano no Brasil, o poder político, que assim como em tantos outros países são representados pela falha nos setores administrativos, reguladores e estratégicos, e são comandados por representantes que tentam transformar as cidades com projetos desqualificados, com o intuito de afirmar um desenvolvimento urbano ilusório.

No caso do Brasil, um país com dimensões continentais, a política urbana de abrangência nacional não pode ter como único objetivo, em programas de requalificação de uma região, a construção ou aperfeiçoamento de unidades habitacionais em larga escala. É preciso associar estes programas à miscigenação dos espaços, a articulação das realidades locais e a quebra da barreira que separa as áreas mal inseridas e isoladas da cidade.

“Não é por falta de leis e de planos urbanísticos que as cidades brasileiras apresentam a atual situação. As leis ambientais e urbanas são bastantes avançadas e as principais cidades têm Planos Diretores. (...) Mas tanto os PDs quanto as leis urbanísticas se aplicam apenas a uma parte da cidade, constituída por verdadeiras “ilhas” de luxo e modernidade.”^[246]

Esta problemática, possivelmente, pode ser compreendida ao interpretar o fato de que a *“política urbana não é uma soma de obras”*,^[247] e sim o controlo do uso e da ocupação do solo, que favorece o contexto urbano em um panorama geral, envolvendo assuntos de sustentabilidade ambiental à justiça social.

O debate sobre as cidades e as soluções para problemas urbanos, incitados ao longo dessa dissertação, certamente pode se prolongar ao longo de muitas outras páginas. Contudo, é possível compreender e interpretar a importância do discurso político, de direito à cidade, na construção da arquitetura em sua função mais ampla, numa escala urbana.

O estado de precariedade atual de diversas cidades ao redor do mundo decorre, fundamentalmente, devido os modelos capitalistas de uso do solo,

VII. Considerações Finais

[246] MARICATO, E. (2009). A cidade de São Paulo: Relações internacionais e gestão pública. Editora EDUC. São Paulo. p.277

[247] MARICATO, E. (2012). “Política urbana não é uma soma de obras”. Jornal Tribuna do Norte. Rio Grande do Norte. (Versão digital). Acesso em: 7 de Novembro de 2017. Disponível em: <http://www.tribunadonorte.com.br/noticia/politica-urbana-nao-e-uma-soma-de-obras/218295>.

sem foco em gestões democráticas ou posição proativa de poderes públicos. São esses modelos de cidade que distorcem a realidade urbana quando insistem em afirmar que o problema das grandes cidades é um problema físico, de metros quadrados onde faltam espaços para abrigar todos com condições satisfatória, quando de fato o maior problema urbano é de cunho político, que omite da cidade uma administração igualitária.

“Que cidade é essa que a maioria das pessoas não tem um lugar, e que quando inventam um lugar para si próprio, esse lugar não é reconhecido, esse lugar é taxado como irregular e ilegal?” [248]

Essa é a cidade que transparece a questão social da grande população do Brasil. São as mesmas cidades em que o poder econômico, controlado por uma minoria, fala mais alto que o direito universal à cidade. É a cidade onde os representantes políticos só reconhecem a população pobre, desprovida de educação e voz na sociedade, nos períodos de eleições, quando se tornam fonte de votos partidários. É a mesma cidade que constrói equipamentos sociais a curto prazo ou sem planejamento amplo só para melhorarem a imagem de um ou outro político, que não parecem se importarem com o desenvolvimento dos direitos e garantias sociais. São cidades com administrações que não compreendem que o problema social do espaço urbano desencadeia uma série de outros problemas sociais, de exclusão, de saúde, de violência, etc. É a cidade que só reconhece a minoria como parte integrante do contexto urbano.

O discurso democrático da cidade só fará sentido se for entendido como um processo de transformação coletiva, com atitudes qualitativas à quantitativas. Diante disso, vale ressaltar alguns valores intangíveis indispensáveis ao planejamento urbano. Primeiramente, é preciso reafirmar a importância da gestão democrática do espaço, ou seja, todos deveriam se pronunciar e participar de questões decisivas sobre a organização do tecido urbano e intervenções dentro da cidade. Outro fator de grande importância é a questão da regulação pública do uso do solo, ou seja, é papel do poder público regular as empresas ou o mercado imobiliário, para que as edificações tenham características adequadas e sustentáveis para o local, e para o entorno da construção. Outro aspecto de importante consideração é o valor social da propriedade, que deve sempre considerar a cidade como um bem coletivo e que, por este motivo, deve subordinar a cidade à coletividade. Por último,

[248] ROLNIK, R. (2015). Afinal, a Cidade é Para Quem? Fundação Lauro Campos. Acesso em: 3 Novembro de 2017. Disponível em: <https://www.youtube.com/watch?v=eYeZA73Bdzc>

embora não menos importante, está a função social da cidade, que deve prover à todos os habitantes os direitos fundamentais para um reprodução social digna, como a mobilidade, moradia, saúde, educação, cultura, etc.

“(...) o problema é que não existe diálogo. Temos de dialogar mais. Todos nós! Falo dos arquitectos, dos historiadores, dos arqueólogos, dos moradores. Existe um problema cultural de falta de debate e não há a consciência de que a cidade é de todos.” ^[249]

Se a essência da arquitetura consiste em pensar, projetar e organizar o espaço para receber e atender as necessidades humanas, como “contentores de vida”,^[250] então é indispensável para sua materialização uma visão plural da realidade social. A arquitetura abrange um campo de atuação multifacetado, relacionando-se com diversos campos de estudos que compõe uma sociedade.

Entretanto, quando se fala em arquitetura de escala urbana, contextualizando todos os elementos que compõe uma cidade, torna-se imprescindível sua associação ao elemento político, quando interpretamos a política como uma forma de atuação de um governo em relação à determinados temas sociais e econômicos de interesse público. Por conseguinte, para que as políticas de natureza urbana possam ser, verdadeiramente, evidenciadas nas cidades é essencial lutar pela presença de uma arquitetura qualificada, como protagonista no cenário de favorecimento à coesão social. Assim, ao lutar pela arquitetura qualificada, no contexto da cidade, não deixa, portanto, de lutar também pela própria cidade.

[249] BYRNE, G. (2017). Goste-se ou não, a cidade é antes de tudo um produto financeiro. *Jornal de Negócios*. Acesso em: 8 de Novembro de 2017. Disponível em: <http://www.jornaldenegocios.pt/weekend/detalhe/goncalo-byrne-goste-se-ou-nao-a-cidade-e-antes-de-tudo-um-produto-financeiro>

[250] BYRNE, G. (2017). Gonçalo Byrne: Goste-se ou não, a cidade é antes de tudo um produto financeiro. *Jornal Negócios*. (Versão digital). Acesso em: 8 de Novembro de 2017. Disponível em: <http://www.jornaldenegocios.pt/weekend/detalhe/goncalo-byrne-goste-se-ou-nao-a-cidade-e-antes-de-tudo-um-produto-financeiro>

Anexos



Figura 54 e 55 - Região do Vale do Reginaldo em Maceió, Alagoas.

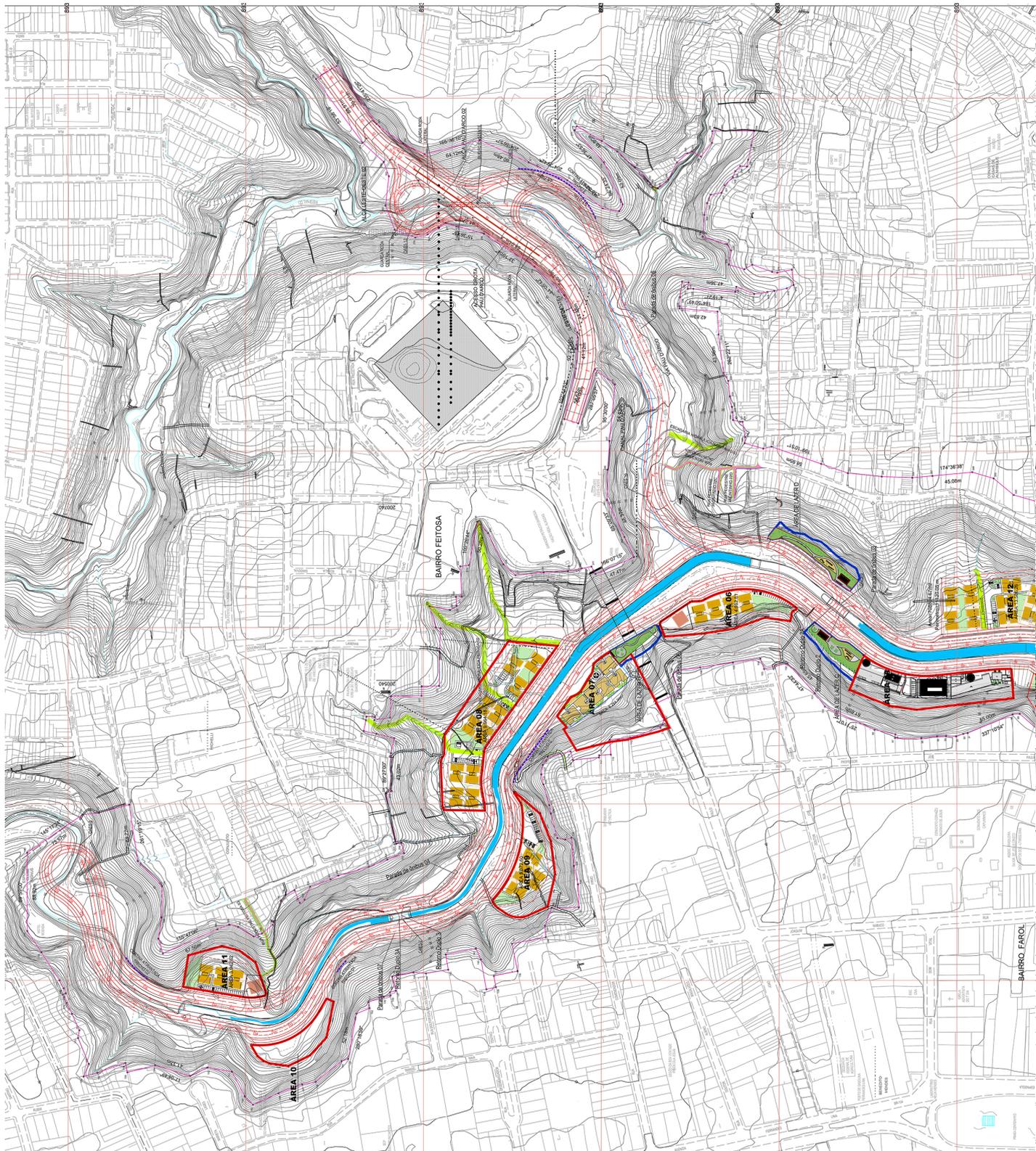
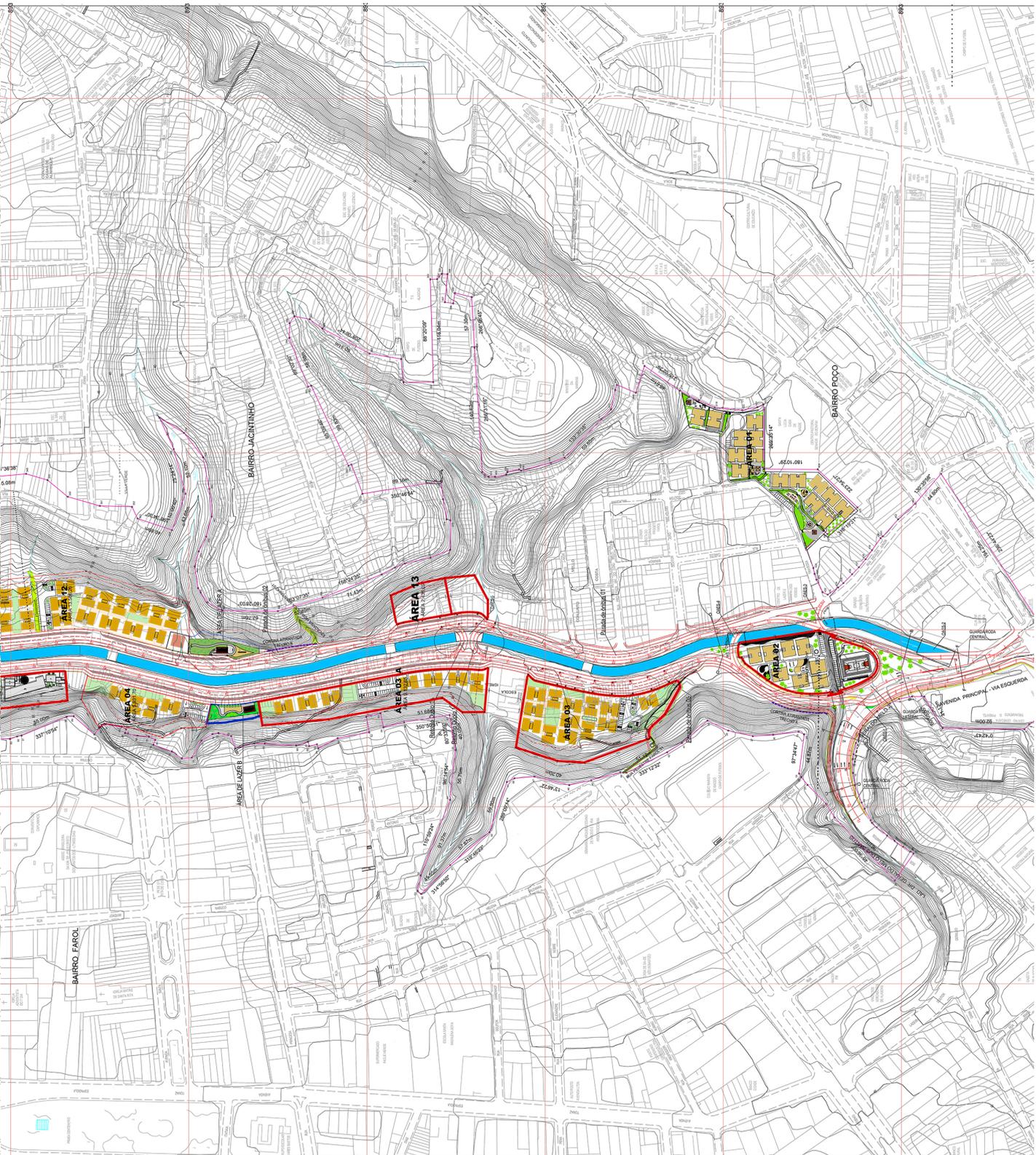


Figura 56 - Implantação Geral do Vale do Reginaldo, Projeto Integrado de Urbanização do Vale do Reginaldo. Fonte: SEINFRA/AL.
Nota: Planta de Implantação sem escala.



CONVENÇÕES:

-  RUAS PEDESTRE
-  ESCADARIA HIDRÁULICA



Figura 57 - Vale do Reginaldo, Vista de Satélite, Maceió, Alagoas. Fonte: Google Maps.

A1 - Unidades Habitacionais; A5 - Equipamentos Urbanos: Creche e Unidade de Saúde;
A7 - Unidades Habitacionais. A2 - Unidades Habitacionais;



— Não entregues
— Entregues

Área 1



Figura 58 e 59 - Área 1 do Projeto Integrado de Urbanização do Vale do Reginaldo, entregue à população em 2010. Fonte: G1/Alagoas

Área 2



Figura 60 e 61 - Área 2 do Projeto Integrado de Urbanização do Vale do Reginaldo, entregue à população em 2016. Fonte: AgenciaAlagoas.al.gov.br

Área 5



Figura 62 e 63 - Área 5 do Projeto Integrado de Urbanização do Vale do Reginaldo, obras temporariamente pausadas, 2017. Fonte: Google Maps.

Área 7



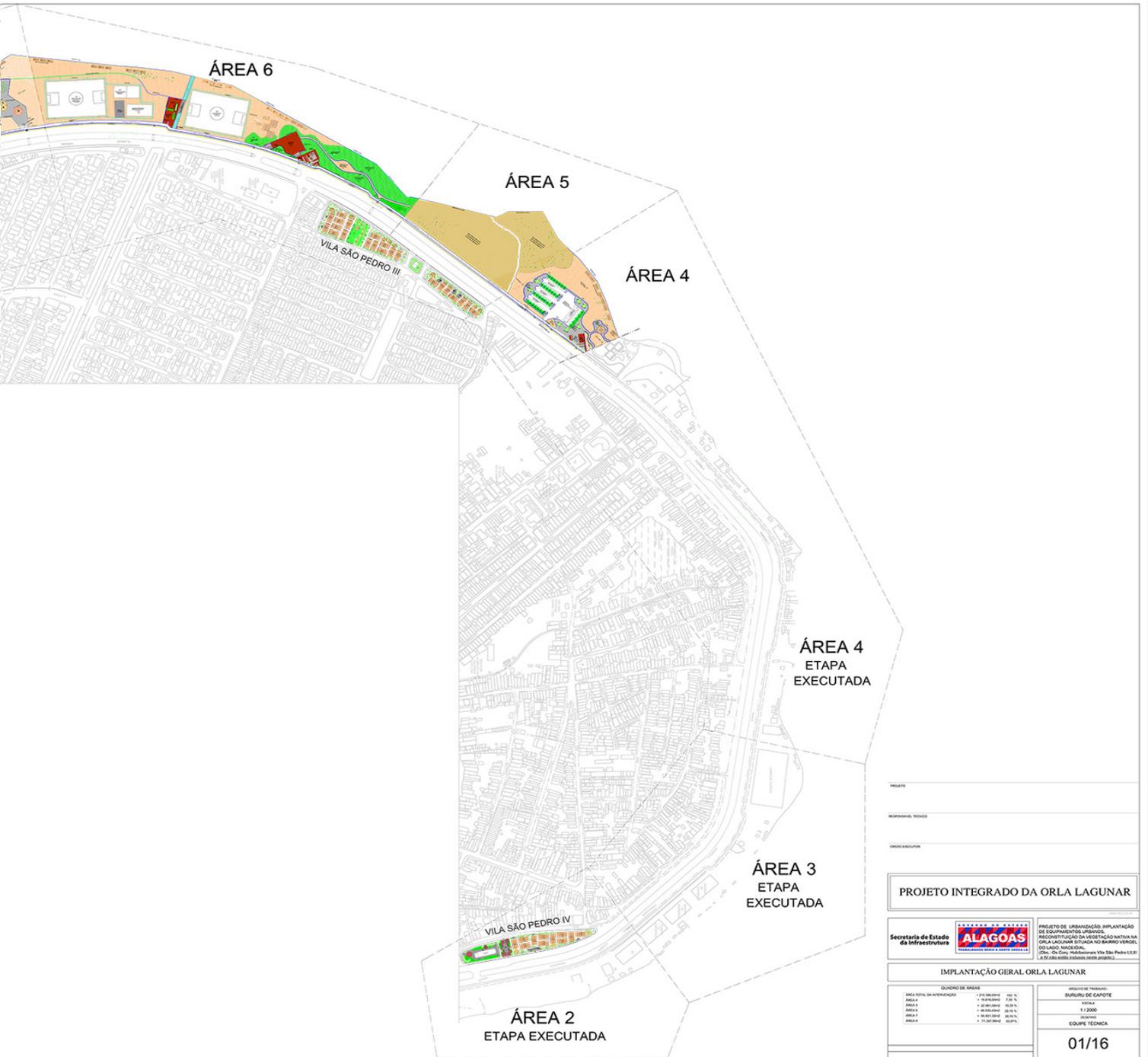
Figura 64 e 65 - Área 7 do Projeto Integrado de Urbanização do Vale do Reginaldo, obras temporariamente pausadas, 2017. Fonte: Google Maps.



Figura 66 e 67 - Degradação ambiental da Orla Lagunar de Maceió, Alagoas. Fonte: SEINFRA/AL



Figura 68 -Implantação da Orla Lagunar, Projeto Integrado de Urbanização da Orla Lagunar.
Fonte: SEINFRA/AL. Nota: Imagem sem escala.



PROJETO INTEGRADO DA ORLA LAGUNAR

Secretaria de Estado da Infraestrutura

ALAGOAS

PROJETO DE URBANIZAÇÃO, IMPLANTAÇÃO DE EQUIPAMENTOS URBANOS, RECONSTITUIÇÃO DA VEGETAÇÃO NATIVA NA ORLA LAGUNAR ETAPA 4 NO BARRIO VERDE DO LARCO MARCELO. (Obr. de Obr. Habitacional Vila São Pedro LEI nº 20.744 sobre pedágio sobre parcela)

IMPLANTAÇÃO GERAL ORLA LAGUNAR

QUADRO DE ÁREAS		PROJETO: Técnico	
		SUFRUTO DE CAPOTE	
ÁREA TOTAL DE IMPLANTAÇÃO	17.307,00m ² 100,0%	TÍTULO	
ÁREA 1	1.245,00m ² 7,2%	1/2000	
ÁREA 2	2.800,00m ² 16,2%	ESTADO	
ÁREA 3	1.800,00m ² 10,4%	EQUIPE TÉCNICA	
ÁREA 4	1.200,00m ² 6,9%		
ÁREA 5	1.200,00m ² 6,9%		
ÁREA 6	17.307,00m ² 100,0%		

01/16



Figura 69 - Bairro do Vergel do Lago, na Orla Lagunar. Vista de Satélite, Maceió, Alagoas. Fonte: Google Maps.

V1 - Vila S. Pedro I; V3 - Vila S. Pedro III; V5 - Vila S. Pedro V.
V2 - Vila S. Pedro II; V4 - Vila S. Pedro IV;



--- Não entregues
— Entregues

Vila São Pedro I



Figura 70 e 71 - Vila São Pedro I, Projeto Integrado de Urbanização da Orla Lagunar. Maceió, Alagoas, 2016. Fonte: Google Maps

Vila São Pedro II



Figura 72 e 73 - Vila São Pedro II, Projeto Integrado de Urbanização da Orla Lagunar. Maceió, Alagoas, 2016. Fonte: Google Maps

Vila São Pedro III



Figura 74 e 75 - Vila São Pedro III, Projeto Integrado de Urbanização da Orla Lagunar. Maceió, Alagoas, 2016. Fonte: SEINFRA/AL

Vila São Pedro IV



Figura 76 e 77 - Vila São Pedro IV, Projeto Integrado de Urbanização da Orla Lagunar. Maceió, Alagoas, 2016. Fonte: SEINFRA/AL

Vila São Pedro V



Figura 78 - Vila São Pedro V, Projeto Integrado de Urbanização da Orla Lagunar. Maceió, Alagoas, 2016. Fonte: Google Maps

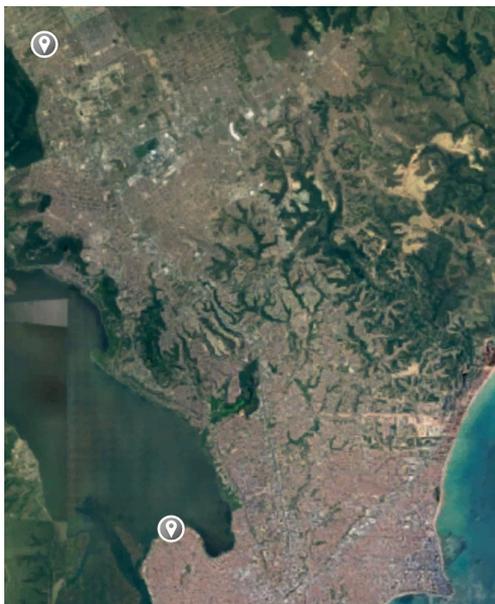


Figura 79 - Maceió, Alagoas. Relação entre a Orla Lagunar e o Conjunto Residencial Santa Maria. Fonte: Google Maps.

Conjunto Residencial Santa Maria



Tabuleiro do Martins

1. Escola
2. Pista de Cooper
3. Playground e Equipamento Musculação
4. Quadra Poliesportiva
5. Centro de Saúde
6. Centro de Atividades Múltiplas
7. Galpão de Apoio
8. Pista de Skate
9. Horta Comunitária

Figura 80 e 81 - Conjunto Residencial Santa Maria, Projeto Integrado de Urbanização da Orla Lagunar, Maceió/AL. Fonte: Google Maps/Prefeitura de Maceió. Nota: Imagens sem escala.

Conjunto Residencial Santa Maria



Figura 82 e 83 - Conjunto Residencial Santa Maria, Projeto Integrado de Urbanização da Orla Lagunar, Maceió/AL. Fonte: Prefeitura de Maceió/Google Maps.



Figura 84 e 85 - Orla Lagunar, Maceió, Alagoas. Área de Intervenção - Programa de Requalificação Urbana e Ambiental da Orla Lagunar (Maceió de Frente Para a Lagoa). Fonte: Google Maps.



Figura 86 e 87 - Áreas de Intervenção do Projeto para o Programa de Requalificação Urbana e Ambiental da Orla Lagunar de Maceió (Maceió de Frente Para a Lagoa). Fonte: Prefeitura de Maceió.



Figura 88 e 89 - Vegetação na Área Diretamente Afetada (ADA) do empreendimento (polígono amarelo) e da Área de Influência Direta (AID) (polígono branco). Fonte: Google Earth(Prefeitura de Maceió, Programa de Requalificação Urbana e Ambiental da Orla Lagunar de Maceió (Maceió de Frente Para a Lagoa).



Figura 90 e 91 - Orla Lagunar, Bairro do Bom Parto, em Maceió/AL. Área invadida por residências subnormais, ocupando a margem da laguna por meio de aterros. Área de estudo para a futura intervenção, através do Programa de Requalificação Urbana e Ambiental da Orla Lagunar de Maceió. Fonte: Alvaro Borba/Prefeitura de Maceió.

Bibliografia

AGGIO, A.; BARBOSA, A.; COELHO, H. (2002). Política e sociedade no Brasil (1930-1964). 1ª Edição. Editora Annablume. São Paulo. **Livros**

ARANTES, O. (2001). Urbanismo em fim de linha: e outros estudos sobre o copamos da modernização arquitetônica. Editora da Universidade de São Paulo. 2ª Edição. São Paulo.

ARISTÓTELES. Política. Coleção a Obra prima de cada autor. Editora Martin Claret. São Paulo.

BANDEIRINHA, J.A. (2007). O Processo SAAL e a Arquitetura no 25 de Abril de 1974. Editora Imprensa da Universidade de Coimbra. Coimbra.

BAUMAN, Z. (2001). Modernidade Líquida. Editora Jorge Zahar. Rio de Janeiro.

BERMAN, M. (1986). Tudo que é Sólido Desmancha no Ar: A Aventura da Modernidade. Editora Companhia das Letras. São Paulo.

BORJA, J. (2014). Arquitetura e Política: Ensaios para mundos alternativos. Prólogo Homeopatia Crítica para o livro de Josep Maria Montaner e Zaida Muxí. Editora Gustavo Gil. São Paulo.

CALINESCU, M. (1999). As Cinco Faces da Modernidade. Editora Vega. 1ª Edição. Lisboa.

CALVINO, I. (1999). As cidades invisíveis. Editora Teorema. Lisboa.

CORTELLA, M.S., RIBEIRO, R.J. (2011). Política para não ser idiota. 7ª Edição. Editora Papirus 7 mares. São Paulo.

DAVID, B. (1976). Le SAAL ou l'Exception Irrationnelle du Système in O Processo SAAL e a Arquitetura no 25 de Abril de 1974 de José Antônio Bandeirinha (2007).

DEMO, P. (2001). Pobreza Política. Polêmicas do nosso tempo. Editora Autores Associados. 6ª Edição. São Paulo.

FOUCAULT, M. (1984). A Microfísica do Poder. Editora Graal. 4ª Edição. Rio de Janeiro.

GEHL, J. (2010). *Cities for People*. Island Press. Washington - Covelo - Londres.

GEHL, J. (2011) *Life, space, buildings - in that order* em *Cities for People*. Island Press. Washington - Londres.

GIDDENS, A. (2005). *As Conseqüências da Modernidade*. Editora Celta. 4ª Edição. Oeiras.

HARVEY, D. (2005). *Produção capitalista do espaço*. Editora Annablume. 1ª Edição. São Paulo.

HARVEY, D., et al (2013). *Cidades Rebeldes: Passe Livre e as manifestações que tomaram as ruas do Brasil*. 1ª Edição. Editora Bomtempo: Carta Maior. São Paulo.

HARVEY, D., et al. (2013). *Cidades Rebeldes: Passe Livre e as manifestações que tomaram as ruas do Brasil*. Editora Bomtempo: Carta Maior. 1ª Edição. São Paulo.

HUNT, E.K.; LAUTZENHEISER, M. (2013). *História do Pensamento Econômico. Uma Perspectiva Crítica*. Editora Campus-Elsevier. 3ª Edição. Rio de Janeiro.

JACOBS, J. (2011). *Morte e Vida de Grandes Cidades*. Editora Martins Fontes. Coleção Cidades. 3ª Edição. São Paulo.

KOPP, A. (1990). *Quando o moderno não era um estilo e sim uma causa*. São Paulo. Editora da Universidade de São Paulo. Editora Nobel S.A.

LE GOFF, J. (1989). *O Homem Medieval*. Editorial Presença. Lisboa.

LEFEBVRE, H. (1995). *Introduction to Modernity. Twelve Preludes September 1959-May 1961*. Editora Verso. Londres - New York.

LEFEBVRE, H. (2011). *O direito à cidade*. Editora Centauro. São Paulo.

LOW, S. (2003) *Behind the Gates: Life, security, and the pursuit of happiness in fortress America*. Editora Rutledge. New York - Londres.

MARICATO, E. (1996). *Metrópole na periferia do capitalismo: ilegalidade, desigualdade e violência*. Editora Hucitec. São Paulo.

MARICATO, E. (2003). In Leonardo Basci Castriota: Urbanização Brasileira – Redescobertas. Editora C/Arte. Belo Horizonte.

MARICATO, E. (2009). A cidade de São Paulo: Relações internacionais e gestão pública. Editora EDUC. São Paulo.

MARICATO, E., et al (2013). Cidades rebeldes: Passe Livre e as Manifestações que tomaram as ruas do Brasil. Editora Boitempo, Carta Maior. São Paulo.

MARX, K.; ENGELS, F. (1848). O Manifesto Comunista. Editora Ridendo Castigat Mores. Versão eBook.

MEIRELLES, R.; ATHAYDE, C. (2014). Um país chamado favela: a maior pesquisa já feita sobre o favela brasileira. Editora Gente. 4ª Edição. São Paulo.

MONTANER, J.M.; MUXÍ, Z. (2014). Arquitetura e Política: ensaios para mundos alternativos. Editora Gustavo Gil. São Paulo.

OLIVEN, R.G. (2010). Urbanização e mudança social no Brasil. A cidade como categoria sociológica. Centro Edelstein. Rio de Janeiro.

PARK, R., On Social Control and Collective Behavior (Chicago, Chicago University press, 1967) In David Harvey et al. (2013). Cidades Rebeldes: Passe Livre e as manifestações que tomaram as ruas do Brasil. 1ª Edição. São Paulo. Editora Boitempo: Carta Maior.

PARK, R.E. (1967). A Cidade: Sugestões para a Investigação do Comportamento Humano no Meio Urbano in Otávio Guilherme Velho: O Fenômeno Urbano. Zahar Editores. Rio de Janeiro.

ROLNIK, R. (1997). A cidade e a lei: legislação, política urbana e territórios na cidade de São Paulo. Studio Nobel: Fapesp. Coleção Cidade aberta. 3ª Edição. São Paulo.

ROLNIK, R., et al (2013). Cidades Rebeldes: Passe Livre e as manifestações que tomaram as ruas do Brasil. Editora Boitempo, Carta Maior. 1ª Edição. São Paulo.

SIMMEL, G. (1902). “A Metrópole e a vida mental”, in Otávio Guilherme Velho: O Fenômeno Urbano (1967). Zahar Editores. Rio de Janeiro.

SUZUKI, H.; DASTUR, A.; et al. (2010). *ECO2 Cities: Ecological Cities as Economic Cities*. The World Bank. Washington, DC.

WEBER, M. (2004). *Economia e Sociedade: Fundamentos da sociologia compreensiva*. Vol. 2. Seção 7. Editora UnB. São Paulo.

WEBER, M. (2008). *A Ética Protestante e o Espírito do Capitalismo*. Editora Cengage Learning. 2ª Edição. São Paulo.

WIRTH, L. (1938). *O Urbanismo como Modo de Vida*. in Otávio Guilherme Velho: *O Fenômeno Urbano* (1967). Zahar Editores. Rio de Janeiro.

ACCARDO, F. (2012). *Capacetes Coloridos*. Disponível em: <http://www.misturaindigesta.com.br/2012/08/capacetes-coloridos.html> Acesso em: 2 de Junho de 2017.

Artigos e Periódicos

ARANTES, P.F. (2010). *Forma, valor e renda na arquitetura contemporânea*. Artigo-resumo da tese de doutoramento de Arquitetura na era digital-financeira: Desenho, canteiro e renda da forma. Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo. Publicada pela revista ARS. vol.8 no.16. São Paulo. Acesso em: 10 de Fevereiro de 2017. Disponível em: http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1678-53202010000200007.

ARBEX, M.; SANTOS, U.; MARTINS, L.; et al (2012). *A poluição do ar e o sistema respiratório*. Laboratório de Poluição Atmosférica Experimental, Departamento de Patologia, Faculdade de Medicina da Universidade de São Paulo (USP). São Paulo.

BARBOSA, L.; BRANDÃO, T.; et al (2012). *Desenvolvimento e Gestão Territorial no Estado de Alagoas: Analisando o Índice de Desenvolvimento Sustentável dos Territórios Rurais do Alto Sertão, do Litoral Norte e do Agreste*. VI Encontro Nacional da Anppas. Belém.

BONDUKI, N. (2009). *Do Programa Moradia ao Programa Minha Casa, Minha Vida*. Teoria e Debate. Edição 82. São Paulo.

BYRNE, G. (2017). *Goste-se ou não, a cidade é antes de tudo um produto financeiro*. *Jornal de Negócios*. Acesso em: 8 de Novembro de 2017. Disponível em: <http://www.jornaldenegocios.pt/weekend/detalhe/goncalo-byrne-goste-se-ou-nao-a-cidade-e-antes-de-tudo-um-produto-financeiro>.

CÓLEN, R.; GUSTAVO, G. (2017). G1. Moradores de conjunto no Vale do Reginaldo protestam contra problemas em apartamentos. Acesso em 18 de Outubro de 2017. Disponível em: <https://g1.globo.com/al/alagoas/noticia/moradores-de-conjunto-no-vale-do-reginaldo-protestam-contra-problemas-em-apartamentos.ghtml>.

HARVEY, D. (2008). The right to the city. (Versão electrónica) New Left Review, n. 53. Acesso em: 23 de Outubro de 2017. Disponível em: <https://newleftreview.org/II/53/david-harvey-the-right-to-the-city>.

LOPES, M.S.B., et al. (2015). Saberes [auto]construídos. Praxis. Universidade Federal de Minas Gerais - UFMG. Belo Horizonte.

MARICATO, E. (2012). Tribuna do Norte. “Política urbana não é uma soma de obras”. Rio Grande do Norte. Acesso em: 7 de Novembro de 2017. Disponível em: <http://www.tribunadonorte.com.br/noticia/politica-urbana-nao-e-uma-soma-de-obras/218295>.

MARICATO, E. (2013), citado em: Fundação Perseu Abramo; Fundação Friedrich Ebert (orgs.) Classes? Que classes? Editora FPA. São Paulo.

NASCIMENTO, D.M., et al. (2015). Saberes [auto]construídos. Praxis. Universidade Federal de Minas Gerais - UFMG. Belo Horizonte.

PIMENTEL, J.B. (2014). Por que Alagoas: História. Gabinete Civil do Estado de Alagoas. Disponível em: <http://www.gabinetecivil.al.gov.br/alagoas/porque-alagoas-1>. Acesso em 29 de Maio de 2017.

Qualidade do Ar no Estado de São Paulo (2014) Governo do Estado de São Paulo, Secretaria do Meio Ambiente, Companhia Ambiental do Estado de São Paulo. Série Relatórios, CETESB, São Paulo.

ROLNIK, R (2000) O lazer humaniza o espaço urbano. In: SESC SP. (Org.). Lazer numa sociedade globalizada. SESC São Paulo/World Leisure. São Paulo.

ROLNIK, R. (2003). Política urbana no Brasil. Esperança em meio ao caos?. Revista da ANTP. São Paulo. Acesso em: 20 de Janeiro de 2017. Disponível em: <http://www.redbcm.com.br/arquivos/bibliografia/esperanca%20em%20meio%20ao%20caos.pdf>.

ROLNIK, R. (2015). Afinal, a Cidade é Para Quem? Fundação Lauro Campos. Acesso em: 3 Novembro de 2017. Disponível em: <https://www.youtube.com/watch?v=eYeZA73Bdzc>

Resumo Executivo da Avaliação de Impactos Ambientais (2017). Programa de Requalificação Urbana e Ambiental da Orla Lagunar de Maceió. Prefeitura de Municipal de Maceió e Banco Interamericano de Desenvolvimento. Maceió, Alagoas.

SATTERTHWAITE, D. (2005) The scale of urban change worldwide 1950-2000 and its Underpinnings, in Human Settlements Discussion Paper, IIED, Londres.

VAINER, C. (2013). Megaeventos, Meganegócios, Megaprotestos. Uma Contribuição ao Debate sobre as Grandes Manifestações e as Perspectivas Políticas. Acesso em 21 de Março de 2017. Disponível em: <https://raquelrolnik.wordpress.com/2013/06/26/carlos-vainer-analisa-as-grandes-manifestacoes/>.

WOOD, E. (2007). Capitalismo e democracia: A teoria marxista hoje. Problemas e perspectivas. CLACSO, Consejo Latinoamericano de Ciencias Sociales. Coleção Campus Virtual. Buenos Aires.

CALDAS, C. (2008). Automóveis: excesso e suas conseqüências. Revista ComCiência - UniCamp e Sociedade Brasileira para o Progresso da Ciência (SBPC). Revista Eletrônica de Jornalismo Científico. São Paulo

Artigos de uma
Revista Científica

CARDOSO, F.H.; SINGER, P. (1972). A cidade e o campo. São Paulo: CEBRAP (Série de cadernos CEBRAP, vol. 7). "A cidade e a política: do compromisso ao inconformismo" por Fernando Henrique Cardoso, Autoritarismo e democratização. Paz e Terra (Coleção Estudos Brasileiros, vol.3. Capítulo 4. Rio de Janeiro

ELIAS, R.V; TELLES, S.C. (2015). Automóveis e automobilismo no Rio de Janeiro de 1954 a 1959. Revista Brasileira de Educação Física e Esporte. vol.29 no.2. Apr./June 2015. São Paulo. Acesso em: 20 de Novembro de 2017. Disponível em: http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1807-55092015000200245.

FIGUEIRA, J. (2017). Homenagem a Nuno Portas. Revista Público. Texto resultado da comunicação apresentada no Dia Nacional do Arquitecto, 3 Julho 2017, promovido pela Ordem dos Arquitectos no Palácio da Ajuda. Acesso em: 15 de Novembro de 2017. Disponível em: <https://www>.

publico.pt/2017/07/14/culturaipsilon/opiniao/homenagem-a-nuno-portas-1778578?page=/saal&pos=1&b=list_section.

HARVEY, D. (2009). Alternativas ao neoliberalismo e o direito à cidade. Universidade Federal do Pará. Novos cadernos NAEA. volume 12, n. 2. Pará.

MUSCHAMP, H. (1997). The Miracle In Bilbao. The New York Times. Magazine - Print Headline. 7 de Setembro de 1997. New York.

MAHFUZ, E. (2009). Entre o espetáculo e o ofício. Revista aU - Arquitetura e Urbanismo. Edição 178 - Janeiro 2009. São Paulo.

SANTOS, C. (1986). Está na hora de ver as cidades como são de verdade. BIB. n° 21. Rio de Janeiro.

ZAPATEL, J.A. (2017) Das neue Frankfurt. Pós. Revista do Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo. Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo. São Paulo. v.24. n.42. p.64-73. Acesso em: 24 de Novembro de 2017. Disponível em: <http://www.revistas.usp.br/posfau/article/view/111464/127901>.

WIEVIORKA, M. (1997). O novo paradigma da violência. Tempo Social; Rev. Sociol. USP. Edição 9. São Paulo.

Associação Nacional dos Fabricantes de Veículos Automotores - ANFAVEA. Acesso em 22 de Março de 2017. Disponível em: <http://www.anfavea.com.br/estatisticas.html>.

**Publicações de
Organismos
Coletivos**

Companhia de Engenharia de Tráfego. Secretaria Municipal de Mobilidade e Transportes da Prefeitura de São Paulo. Acesso em 21 de Março de 2017. Disponível em <http://www.cetsp.com.br/consultas/rodizio-municipal/como-funciona.aspx>.

Confederação Nacional de Municípios (2012). Coletânea Gestão Pública Municipal, Gestão 2013-2016, Volume 13. Habitação, Política Nacional de Habitação: O atual cenário das políticas do setor habitacional e suas implicações para os Municípios brasileiros.

FILHO, S. (1995). Conferência das Nações Unidas sobre o Meio Ambiente e Desenvolvimento. Presidente da comissão. Comissão de Defesa do Consumidor, Meio Ambiente e Minorias. Câmara dos Deputados. Centro de Documentação e informação Coordenação de publicações. Brasília.

Fundo de População das Nações Unidas (UNFPA) (2014). A ONU e a População Mundial. Acesso em 20 outubro de 2016. Disponível em: <https://nacoesunidas.org/acao/populacao-mundial/>.

Housing Affordability and Livability (2016). City of Seattle. Acesso em 15 de outubro de 2016. Disponível em: <http://www.seattle.gov/HALA>.

Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (2010). Censo Demográfico 2010. Acesso em: 1 de Junho de 2017. Disponível em: <http://www.ibge.gov.br/estadosat/temas.php?sigla=al&tema=projecao2013..>

Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE). Acesso em 21 de Março de 2017. Disponível em: <http://www.ibge.gov.br/apps/populacao/projecao>.

Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. Ministério das Cidades, Departamento Nacional de Trânsito - DENATRAN - 2015. Acesso em 13 de Março de 2017. Disponível em: <http://cidades.ibge.gov.br/painel/frota.php>.

Instituto Brasileiro de Geografia e Estatísticas (2013). Projeção da População do Brasil. Acesso em: 4 de agosto de 2016. Disponível em: <https://ww2.ibge.gov.br/apps/populacao/projecao/>.

Instituto Trata Brasil. Estudos Trata Brasil: Saneamento é Saúde. Acesso em 30 de Março de 2017. Disponível em: <http://www.tratabrasil.org.br/saneamento-e-saude-3>.

Instituto Trata Brasil: “Ociosidade das redes de esgoto tornam mais distante a universalização do saneamento básico no país”. Acesso em 30 de Março de 2017. Disponível em: <http://www.tratabrasil.org.br/ociosidade-das-redes-de-esgoto-tornam-mais-distante-a-universalizacao-do-saneamento-basico-no-pais>.

Instituto Trata Brasil: “Situação Saneamento no Brasil”. Acesso em 30 de Março de 2017. Disponível em: <http://www.tratabrasil.org.br/saneamento-no-brasil>.

Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada - IPEA (2010). Dimensão, evolução e projeção da pobreza por região e por estado no Brasil. Governo Federal - Secretaria de Assuntos Estratégicos da Presidência da República.

MACÊDO, C.S.; SILVA, R.C.N. (2009). A Urbanização Brasileira. Caderno de Geografia Urbana da Programa Universidade a Distância UNIDIS Grad. Universidade Federal do Rio Grande do Norte (UFRN) e Universidade Estadual da Paraíba (UEPB).

MARICATO, E. (2006). O Ministério Das Cidades e a Política Nacional de Desenvolvimento Urbano. Políticas Sociais, acompanhamento e análise. Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (IPEA).

MORAIS, M.P.; REGO, P. (2014). Coabitação familiar e novos domicílios no Brasil. Instituto de Pesquisa Aplicada: Desafios do Desenvolvimento, ano 10, edição 79. Brasília. Acesso em: 2 de Junho de 2017. Disponível em: http://www.ipea.gov.br/desafios/index.php?option=com_content&view=article&id=3004:catid=28&Itemid=23.

Ministério da Saúde (2015). Plano de Contingência Nacional para Epidemias de Dengue. Secretaria de Vigilância em Saúde - Departamento de Vigilância das Doenças Transmissíveis. Brasília, Distrito Federal.

Ministério das Cidades - Brasil (2017). Secretaria Nacional de Saneamento Ambiental – SNSA. Sistema Nacional de Informações sobre Saneamento - SNIS: Diagnostico dos Serviços de Água e Esgoto -2015. Brasília, Brasil, SNSA/MCIDADES, 2017.

Ministério das Cidades. DENATRAN, Departamento Nacional de Transito. Acesso em 22 de Março de 2017. Disponível em: <http://www.denatran.gov.br/index.php/estatistica/237-frota-veiculos>.

Ministério do Planejamento (2017). Programa de Aceleração do Crescimento. Urbanização - Lagoa do Sururu Capote - Maceió - AL. Acesso em: 7 de Novembro de 2017. Disponível em: <http://www.pac.gov.br/obra/25139>

O Processo SAAL: Arquitetura e Participação 1974 - 1976 (2015). Dossiê Pedagógico do Serviço Educativo do Museu de Serralves. Museu de Arte Contemporânea de Serralves.

ON-Habitat. Urban Initiatives. National Urban Policies. Disponível em: <http://unhabitat.org/urban-initiatives/initiatives-programmes/national-urban-policies/>. Acesso em 10 de Outubro de 2016.

Planning and Design for Sustainable Urban Mobility. Global Report on Human Settlements 2013 (2014). United Nations Human Settlements Programme (UN-Habitat) (Versão Eletrônica). Estados Unidos. Canadá.

Plano de Mobilidade Urbana e Transporte Integrado - PlanMob Curitiba (2008). Anexo III. Diagnóstico Transporte Coletivo e Comercial. Prefeitura de Curitiba. Acesso em 17 de Outubro de 2016. Disponível em:<http://www.ippuc.org.br/default.php?pagina=310#>.

Política Nacional de Habitação (2004). Caderno MCidades. Ministério das Cidades, República Federativa do Brasil. Brasília, Novembro 2004.

Programa Minha Casa, Minha Vida. Secretaria Nacional de Habitação. Ministério das Cidades. Governo Federal do Brasil.

Secretaria de Assuntos Estratégicos da Presidência da República (2013). In: FUND. PERSEU ABRAMO; FUND. FRIEDRICH EBERT (orgs.) Classes? Que classes?. Baseado na Pesquisa Nacional por Amostra de Domicílios (PNAD/IBGE). Editora FPA. São Paulo.

Secretaria de Estado do Planejamento e do Desenvolvimento Econômico (2011). Projeção da População dos Municípios Alagoanos 2011 - 2016. Governo da Estado de Alagoas. Maceió, Alagoas.

Secretaria do Planejamento, Gestão e Patrimônio (2015). Estudo da Autoconstrução em Alagoas. Governo do Estado de Alagoas, SEPLAG. Maceió, Alagoas.

Sistema de Informação sobre Mortalidade, Secretaria de Vigilância em Saúde, Ministério das Cidades (SIM/SVS/MS) (2014). In: Julio Jacobo Waiselfisz: Mapa da Violência 2014: Os jovens do Brasil. Editora Flacso Brasil. Rio de Janeiro.

United Nation. Low Carbon Green Growth Roadmap for Asia and the Pacific: Case Study - Curitiba, Brazil's transport and zoning policies. Acesso em 17 de Outubro de 2016. Disponível em:<http://www.unescap.org/sites/default/files/15.%20CS-Curitiba-Brazil-transport-and-zoning-policies.pdf>.

United Nations Population Fund (2007). State of world population 2007. Unleashing the Potential of Urban Growth. UNFPA.

United Nations Population Fund (2016) - A world of opportunity. Acesso em 23 de Agosto de 2016. Disponível em: <http://www.unfpa.org/urbanization>.

United Nations Population Fund (UNFPA) (2016). Urbanization. Acesso em 10 Julho de 2016. Disponível em: <http://www.unfpa.org/urbanization>.

Urban Land Institute (2014). The Wall Street Journal: City of The Year. Acesso em: 29 de Junho de 2017. Disponível em: <http://online.wsj.com/ad/cityoftheyear>.

YOU, N. (2010). Índice de Cidades Verdes da América Latina. Avaliando o desempenho ambiental das principais cidades da América Latina. Economist Intelligence Unit. Londres.

ARANTES, P.F. (2010). Arquitetura na era digital-financeira: Desenho, canteiro e renda da forma. Tese de doutoramento da Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo. São Paulo.

**Dissertações e Teses
Acadêmicas**

DUARTE, R.O. (2010). Orla Lagunar de Maceió. Apropriação e Paisagem (1960-2009). Tese de Mestrado em Arquitetura e Urbanismo. Mestrado sobre Dinâmicas do Espaço Habitado (DEHA). Universidade Federal de Alagoas. Maceió.

NEVES, G.S. (2005). Ideologia e Cultura na República de Weimar. A arquitetura e o planeamento urbano de Ernest May. Dissertação de Doutoramento em Teoria e História da Arquitectura. Faculdade de Ciências e Tecnologia da Universidade de Coimbra. Departamento de Arquitectura. Coimbra.

SILVA, M. (2013). Água em meio urbano, favelas nas cabeceiras. Tese de Doutorado da Escola de Arquitetura da Universidade Federal de Minas Gérias. Belo Horizonte.

Figura 1: Siedlung Römerstadt. Acesso em: 4 de Fevereiro de 2018. Disponível: <https://www.google.pt/maps/search/siedlung+r%C3%B6merstadt+frankfurt+am+main/@50.1459804,8.6342639,840a,35y,39.2t/data=!3m1!1e3?dcr=0>.

Créditos das imagens

Figura 2: SILVA, Bruna (2014). Issu - O neues bauen e a Habitação Social - A Exposição - Cartazes. Acesso em: 4 de Fevereiro de 2018. Disponível em: https://issuu.com/brunalimoli/docs/tfg_cartazes_expo_

Figura 3: SILVA, Bruna (2014). Issu - O neues bauen e a Habitação Social - A Exposição - Cartazes. Acesso em: 4 de Fevereiro de 2018. Disponível em: https://issuu.com/brunalimoli/docs/tfg_cartazes_expo_

Figura 4: SILVA, Bruna (2014). Issu - O neues bauen e a Habitação Social - A Exposição - Cartazes. Acesso em: 4 de Fevereiro de 2018. Disponível em: https://issuu.com/brunalimoli/docs/tfg_cartazes_expo_

Figura 5: Hufeisensiedlung. Fonte: Wikimedia Commons. Acesso em: 4 de Fevereiro de 2018. Disponível em: https://www.google.pt/search?q=hufeisensiedlung+imagens&client=firefox-b-ab&dcr=0&source=lnms&tbn=isch&sa=X&ved=0ahUKEwiv6_qS5YzZAhUDbxQKHU6FBvcQ_AUICigB&biw=1436&bih=781#imgdii=APVJHr60ksBknM:&imgcr=NIKRLiMW4LRnDM:

Figura 6: SILVA, Bruna (2014). Issu - O neues bauen e a Habitação Social - A Exposição - Cartazes. Acesso em: 4 de Fevereiro de 2018. Disponível em: https://issuu.com/brunalimoli/docs/tfg_cartazes_expo_

Figura 7: SILVA, Bruna (2014). Issu - O neues bauen e a Habitação Social - A Exposição - Cartazes. Acesso em: 4 de Fevereiro de 2018. Disponível em: https://issuu.com/brunalimoli/docs/tfg_cartazes_expo_

Figura 8: SILVA, Bruna (2014). Issu - O neues bauen e a Habitação Social - A Exposição - Cartazes. Acesso em: 4 de Fevereiro de 2018. Disponível em: https://issuu.com/brunalimoli/docs/tfg_cartazes_expo_

Figura 9: SILVA, Bruna (2014). Issu - O neues bauen e a Habitação Social - A Exposição - Cartazes. Acesso em: 4 de Fevereiro de 2018. Disponível em: https://issuu.com/brunalimoli/docs/tfg_cartazes_expo_

Figura 10: UOL Notícias. Deslizamento de Terra em La Paz. Acesso em: 4 de Fevereiro de 2018. Disponível em: https://noticias.uol.com.br/album/110227_lapaz_album.jhtm

Figura 11: Jornal Estadão. Catástrofe no Rio de Janeiro. Foto: José Patrício/AE. Acesso em: 4 de Fevereiro de 2018. Disponível em: <http://internacional.estadao.com.br/blogs/olhar-sobre-o-mundo/catastrofe-no-rio-de-janeiro/>

Figura 12: CBS Los Angeles. KNX 1070 Driven To Gridlock: LA's Never-Ending Sig-Alert. Kevork Djansezian/Getty Images. Acesso em: 4 de Fevereiro de 2018. Disponível em: <http://losangeles.cbslocal.com/2014/03/26/knx-1070-driven-to-gridlock-las-never-ending-sig-alert/>

Figura 13: SBT Notícias. São Paulo registra recorde de congestionamento. Acesso em: 4 de Fevereiro de 2018. Disponível em: <http://uipi.com.br/noticias/geral/2016/04/21/sao-paulo-registra-recorde-de-congestionamento/>

Figura 14: The Guardian. São Paulo: imagem de injustiça. Foto: Tuca Vieira, 2004. Acesso em: 4 de Fevereiro de 2018. Disponível em: <https://www.theguardian.com/cities/2017/nov/29/sao-paulo-tuca-vieira-photograph-paraisopolis-portuguese>

Figura 15: SAAL Project - Porto, Portugal. Acesso em: 5 de Fevereiro de 2018. Disponível em: https://www.youtube.com/watch?v=s_Ub7QnPEFw

Figura 16: Ultimas Repostagens. Álvaro Siza: latest projects. Bouça Housing, Porto, 2006. Acesso em: 5 de Fevereiro de 2018. Disponível em: <http://ultimasreportagens.com/98.php>

Figura 17: Ultimas Repostagens. Álvaro Siza: latest projects. Bouça Housing, Porto, 2006. Acesso em: 5 de Fevereiro de 2018. Disponível em: <http://ultimasreportagens.com/98.php>

Figura 18: Seattle Government. Seattle Department of Transportation. Public Space Management Programs. Adaptive Streets. Acesso em: 5 de Fevereiro de 2018. Disponível em: <http://www.seattle.gov/transportation/projects-and-programs/programs/public-space-management-programs/adaptive-streets>

Figura 19: ArchDaily. Architecture City Guide: Seattle, 2011. Experience Music Project. - Frank O. Gehry. Acesso em: 6 de Fevereiro de 2018. Disponível em: <https://www.archdaily.com/112371/architecture-city-guide-seattle/experience-music-project>

Figura 20: SUZUKI, H.; DASTUR, A.; at al. (2010). ECO2 Cities: Ecological Cities as Economic Cities. The World Bank. Washington, DC. p.176 Acesso em: 6 de Fevereiro de 2018. Disponível em: <https://books.google.pt/books?id=5pDvVUsYCtgC&pg=PA171&lpg=PA171&dq=IPPUC+The+Trinary+Road+System+in+Curitiba&source=bl&ots=gTU76uiaGR&sig=XN-HzuxZ-8qyw8miw1YyqGyb-w8c&hl=pt-PT&sa=X&ved=0ahUKEwi9rcW-Jr5HZAhVEaRQKHf-jA3cQ6AEIPDAC#v=onepage&q=IPPUC%20The%20Trinary%20Road%20System%20in%20Curitiba&f=false>

Figura 21: Portal da Prefeitura de Curitiba. Secretaria Municipal do Meio Ambiente. Croqui do Parque Barigui. Acesso em: 6 de Fevereiro de 2018.

Disponível em: <http://www.curitiba.pr.gov.br/conteudo/parques-e-bosques-croqui-parque-barigui/293>

Figura 22: Portal da Prefeitura de Curitiba. Secretaria Municipal do Meio Ambiente. Parque Barigui. Acesso em: 6 de Fevereiro de 2018. Disponível em: <http://www.curitiba.pr.gov.br/fotos/album-domingo-e-dia-de-aproveitar-a-companhia-dos-pais-veja-opcoes-de-passeios/27940>

Figura 23: Infográficos da Frota Municipal de Veículos. Instituto Brasileiro de Geografia e Estatísticas (IBGE). Acesso em: 6 de Fevereiro de 2018. Disponível em: <https://cidades.ibge.gov.br/painel/frota.php>

Figura 24: Infográficos da Frota Municipal de Veículos. Instituto Brasileiro de Geografia e Estatísticas (IBGE). Acesso em: 6 de Fevereiro de 2018. Disponível em: <https://cidades.ibge.gov.br/painel/frota.php>

Figura 25: The City Fix Brasil. Onda de manifestações gera redução massiva das tarifas de ônibus no Brasil, 2013. Foto: Fabio Braga/Folhapress. Acesso em: 6 de Fevereiro de 2018. Disponível em: <http://thecityfixbrasil.com/2013/06/28/onda-de-manifestacoes-gera-reducao-massiva-das-tarifas-de-onibus-no-brasil/>

Figura 26: G1 - Portal de Notícias da Globo. Protestos pelo país têm 1,25 milhão de pessoas, um morto e confrontos, 2013. Márcio Fernandes/Estadão Conteúdo. Acesso em: 6 de Fevereiro de 2018. Disponível em: <http://g1.globo.com/brasil/fotos/2013/06/veja-fotos-de-protestos-realizados-pelo-pais-nes-ta-segunda-feira.html#F840877>

Figura 27: Benefícios Econômicos da Expansão do Saneamento Brasileiro. (2010). Fundação Getulio Vargas. Instituto Brasileiro de Economia. Instituto Trata Brasil. p.16

Figura 28: Instituto Trata Brasil. Vila Dique – Porto Alegre. Acesso em: 6 de Fevereiro de 2018. Disponível em: <http://www.tratabrasil.org.br/vila-dique-porto-alegre-rs>

Figura 29: Programa Minha Casa, Minha Vida. Secretaria Nacional de Habitação. Ministério das Cidades. Governo Federal. p.5

Figura 30: Programa Minha Casa, Minha Vida. Secretaria Nacional de Habitação. Ministério das Cidades. Governo Federal. p.16

Figura 31: Programa Minha Casa, Minha Vida. Secretaria Nacional de Habitação. Ministério das Cidades. Governo Federal. p.10

Figura 32: Panorama geral do Estado de Alagoas. IBGE. Acesso em: 6 de Fevereiro de 2018. Disponível em: <https://cidades.ibge.gov.br/brasil/al/panorama>

Figura 33: Panorama geral do Estado de Alagoas. IBGE. Acesso em: 6 de Fevereiro de 2018. Disponível em: <https://cidades.ibge.gov.br/brasil/al/panorama>

Figura 34: Panorama geral do Estado de Alagoas. IBGE. Acesso em: 6 de Fevereiro de 2018. Disponível em: <https://cidades.ibge.gov.br/brasil/al/panorama>

Figura 35: Panorama geral do Estado de Alagoas. IBGE. Acesso em: 6 de Fevereiro de 2018. Disponível em: <https://cidades.ibge.gov.br/brasil/al/panorama>

Figura 36: Secretaria do Planejamento, Gestão e Patrimônio (2015). Estudo da Autoconstrução em Alagoas. Governo do Estado de Alagoas, SEPLAG. Maceió, Alagoas. p.21

Figura 37: Secretaria do Planejamento, Gestão e Patrimônio (2015). Estudo da Autoconstrução em Alagoas. Governo do Estado de Alagoas, SEPLAG. Maceió, Alagoas. p.24

Figura 38: G1 - Portal de Notícias da Globo. Governo de AL cobra impostos mais altos para combater a pobreza. Acesso em: 6 de Fevereiro de 2018. Disponível em: <http://g1.globo.com/al/alagoas/noticia/2013/08/governo-de-al-cobra-impostos-mais-altos-para-combater-pobreza.html>

Figura 39: Alagoas 24 Horas. Chuvas adiam transferência de famílias da Sururu de Capote, 2009. Acesso em: 6 de Fevereiro de 2018. Disponível em: <http://www.alagoas24horas.com.br/701940/chuvas-adiam-transferencia-de-familias-da-sururu-de-capote/>

Figura 40: Blog Mesa Redonda. Projeto Rebocar. Cabo de Santo Agostinho - Pernambuco, 2003. Acesso em: 6 de Fevereiro de 2018. Disponível em: <https://marcosalmeidalocutor.wordpress.com/2014/03/26/de-olho-na-ci>

dade-prefeito-vado-vistoria-obras-de-contencao-de-encostas-em-duas-comunidades-do-cabo-de-santo-agostinho-pe-2/

Figura 41: Favela Painting. 2010. Acesso em: 6 de Fevereiro de 2018. Disponível em: <http://misturaurbana.com/2010/05/favela-painting/photo9/>

Figura 42: Governo de Alagoas garante reinício de obras do Eixo Viário do Reginaldo. Página 181. Acesso em: 11 de Fevereiro de 2018. Disponível em: <http://pagina181.com.br/governo-de-alagoas-garante-reinicio-de-obras-do-eixo-viario-do-reginaldo/>

Figura 43: Vale do Reginaldo. Maceió, Alagoas. Arquivo Pessoal. 13 de Setembro de 2016.

Figura 44: DUARTE, R.(2010). Orla Lagunar de Maceió. Apropriação e Paisagem (1969-2009). Universidade Federal de Alagoas. Dissertação de Mestrado em Dinâmicas do Espaço Habitado - DEHA. p.15

Figura 45: DUARTE, R.(2010). Orla Lagunar de Maceió. Apropriação e Paisagem (1969-2009). Universidade Federal de Alagoas. Dissertação de Mestrado em Dinâmicas do Espaço Habitado - DEHA. p.15

Figura 46: Vista aérea da Orla Lagunar de Maceió, Google Maps. Acesso em: 11 de Fevereiro de 2018. Disponível em: <https://www.google.pt/maps/place/Macei%C3%B3+-+Jardim+da+Sa%C3%BAde,+Macei%C3%B3+-+AL,+Brasil/@-9.6510952,-35.7569067,6512m/data=!3m1!1e3!4m5!3m4!1s0x70146fcd6688849:0xee2c725b43e07653!8m2!3d-9.6498487!4d-35.7089492?dcr=0>

Figura 47: Vista aérea da Orla Lagunar de Maceió. APRESENTAÇÃO PROJETO INTEGRADO ORLA LAGUNAR .Fonte: SEINFRA/AL. Acesso em: 11 de Fevereiro de 2018. Disponível em: <http://webcache.googleusercontent.com/search?q=cache:ilxBmttKyDkJ:www.infraestrutura.al.gov.br/obras/habitacao-1/construcao-do-par+&cd=6&hl=pt-PT&ct=clnk&gl=pt&client=firefox-b-ab>

Figura 48: Assentamento Precário da Orla Lagunar em Maceió. APRESENTAÇÃO PROJETO INTEGRADO ORLA LAGUNAR. Fonte: SEINFRA/AL. Acesso em: 11 de Fevereiro de 2018. Disponível em: <http://webcache.googleusercontent.com/search?q=cache:ilxBmttKyDkJ:www.infraestrutura.al.gov.br/obras/habitacao-1/construcao-do-par+&cd=6&hl=pt-PT&ct=clnk&gl=pt&client=firefox-b-ab>

Figura 49: Mapa do Localização das Áreas de Intervenção do Projeto Integrado da Orla Lagunar em Maceió, Alagoas. Fonte: SEINFRA/AL. Acesso em: 11 de Fevereiro de 2018. Disponível em: <http://webcache.googleusercontent.com/search?q=cache:ilxBmttKyDkJ:www.infraestrutura.al.gov.br/obras/habitacao-1/construcao-do-par+&cd=6&hl=pt-PT&ct=clnk&gl=pt&client=firefox-b-ab>

Figura 50: Vila dos Pescadores, após conclusão do Projeto Integrado da Orla Lagunar em Maceió, Alagoas. Fonte: SEINFRA/AL. Acesso em: 11 de Fevereiro de 2018. Disponível em: <http://webcache.googleusercontent.com/search?q=cache:ilxBmttKyDkJ:www.infraestrutura.al.gov.br/obras/habitacao-1/construcao-do-par+&cd=6&hl=pt-PT&ct=clnk&gl=pt&client=firefox-b-ab>

Figura 51: Conjunto Residencial Santa Maria, após conclusão do Projeto Integrado da Orla Lagunar em Maceió, Alagoas. Fonte: SEINFRA/AL. Acesso em: 11 de Fevereiro de 2018. Disponível em: <http://webcache.googleusercontent.com/search?q=cache:ilxBmttKyDkJ:www.infraestrutura.al.gov.br/obras/habitacao-1/construcao-do-par+&cd=6&hl=pt-PT&ct=clnk&gl=pt&client=firefox-b-ab>

Figura 52: Prefeitura de Maceió. PROGRAMA DE REQUALIFICAÇÃO URBANA E AMBIENTAL DA ORLA LAGUNAR DE MACEIÓ (BR – L1430). Avaliação de Impactos Ambientais – AIA. Resumo Executivo. Projeto para o Programa de Requalificação Urbana e Ambiental da Orla Lagunar de Maceió. Fonte: Prefeitura de Maceió. p.11 Acesso em: 11 de Fevereiro de 2018. Disponível em: <http://webcache.googleusercontent.com/search?q=cache:0gc7hRyctp0J:www.maceio.al.gov.br/wp-content/uploads/2017/06/pdf/2017/06/AIA-Resumo-Executivo.pdf+&cd=1&hl=pt-PT&ct=clnk&gl=pt&client=firefox-b-ab>

Figura 53: Projeto para o Programa de Requalificação Urbana e Ambiental da Orla Lagunar de Maceió (Maceió de Frente Para a Lagoa). Acesso em: 11 de Fevereiro de 2018. Disponível em: <https://www.youtube.com/watch?v=opU7JR19msY>