



Universidade Federal de Juiz de Fora
Faculdade de Arquitetura e Urbanismo

Samya Marques Goliath

**PERCEPÇÃO AMBIENTAL: O PAPEL DO INDIVÍDUO NA
TRANFORMAÇÃO DO ESPAÇO URBANO**

Monografia apresentada à Faculdade de
Arquitetura e Urbanismo da Universidade
Federal de Juiz de Fora, como requisito parcial
para conclusão da disciplina Trabalho de
Conclusão de Curso I.

Orientador: Prof. Carlos Eduardo Ribeiro.

Juiz de Fora
Julho/ 2017

Dedico este trabalho aos meus amados pais, Iran e Patricia.

Agradecimentos

À todos aqueles que, de alguma forma, estiveram ao meu lado, me apoiaram e me estimularam durante essa jornada.

Ao Professor Carlos Eduardo, orientador dessa monografia, que com amplo apoio e dedicação, iluminou minhas ideias no decorrer deste trabalho.

Aos meus pais, que com paciência e carinho infinitos, ensinam-me e incentivam-me continuamente.

À minha família, que sempre foi meu mais perene porto seguro.

Aos meus queridos amigos da faculdade de arquitetura, com quem compartilhei trocas sinceras e companheirismos ao longo dos anos de graduação.

“Por muito que o espaço e tempo signifiquem, o lugar e ocasião significam mais. Porque o espaço à imagem do homem é lugar, e o tempo à imagem do homem é ocasião.”

VAN EYCK.

Resumo

O presente trabalho, tem como primeiro objetivo investigar os aspectos de percepção ambiental relacionados à vivência e produção do espaço urbano. Tendo como fio condutor inicial conceitos pautados na fenomenologia, investigamos de que forma é possível realçar a experiência fenomênica e sensorial do homem no espaço. Para este fim, recorreremos à busca na evolução urbana e histórica das cidades, fatores que permitissem o entendimento de suas conformidades nos dias atuais, bem como a origem de seus principais problemas e demandas. Dispondo também do que versa a sociologia, a psicologia e a literatura arquitetônica, buscamos o entendimento sobre a influência do papel do lugar na saúde física e mental dos indivíduos, nos vínculos afetivos estabelecidos no relacionamento entre pessoa e ambiente, e no conseqüente sentimento de identidade e pertencimento do homem ao espaço.

Palavras-chave

Urbanismo. Cidade. Homem. Percepção.

Lista de Figuras

Figura 1 – Modulor, o instrumento regulador de medidas universais da escala humana de Le Corbusier.....	17
Figura 2 – Walking City, Ron Herron.....	20
Figura 3 – Times Square, antes e depois da intervenção.....	37
Figura 4 – Diagrama processual da arquitetura como fenômeno.....	44
Figura 5 – Teto da Igreja da Sagrada Família, Antoni Gaudi.....	46
Figura 6 – Piazza della Rotonda e Panteão, Roma.....	48
Figura 7 – Igreja da Luz, Tadao Ando.....	49
Figura 8 – Caminho Novo e regiões ao seu entorno.....	54
Figura 9 – Avenida Rio Branco no início do século XX.....	56
Figura 10 – Avenida Rio Branco, 1960.....	57

Sumário

Introdução	01
1. Evolução das Cidades.....	04
1.1. A Cidade Industrial.....	05
1.1.1. Os Sentidos do Homem na Cidade Industrial.....	07
1.2. O Contra-ataque dos Pré-urbanistas: progressistas e culturalistas.....	08
1.3. O Urbanismo	11
1.3.1. Urbanismo Progressista	11
1.3.2. Urbanismo Culturalista.....	14
1.4. <i>Team X</i> e o grupo <i>Archigram</i>	16
1.4.1. <i>Archigram</i>	18
1.5. Urbanismo Contemporâneo	20
2. O Espaço Urbano	24
2.1. O Lugar como Espaço de Vivência do Homem.....	25
2.2. Influências Políticas e Econômicas	27
2.3. Contradições na Metrópole Contemporânea.....	28
2.4. Reflexões Sobre uma Cidade Saudável	31
2.4.1. O exemplo da <i>Times Square</i>	36
3. A Cidade do Homem.....	39
3.1. Fenomenologia	39
3.1.1. Imagem Poética e Imaginação Criadora.....	41
3.2. Análises Fenomenológicas.....	43
3.2.1. Conexão com o Lugar	45
3.2.2. Movimento.....	46
3.2.3. Qualidades Sensoriais.....	48
3.2.4. Atmosfera	50
3.3. A Cidade Desamparo à Luz da Psicanálise	50

4. Considerações Finais.....	53
4.1. Origem e Desenvolvimento de Juiz de Fora.....	54
4.2. Conformação Urbana de Juiz de Fora a partir de sua Economia.....	57
Bibliografia.....	62

Introdução

As cidades são uma criação humana. Um produto histórico, geográfico e social de contínuo dinamismo, sempre em construção. Tendo em vista seu caráter complexo, na produção acadêmica, as cidades são objeto de estudo das mais variadas áreas do conhecimento, como a geografia, história, arquitetura, sociologia, antropologia e psicologia. No presente estudo, buscamos unir algumas dessas áreas de conhecimento com o intuito de melhor compreender a relação existente entre o homem e o meio ambiente urbano. Nesse contexto, entendemos que as relações sociais do homem se realizam concretamente nos espaços os quais ele vive diariamente. Portanto, ao se refletir sobre a cidade, fundamentalmente refletimos também sobre as práticas socioespaciais que nela ocorrem, e como as formas de uso, ocupação e apropriação se apresentam como elementos constitutivos da existência humana.

Nessa direção, o espaço urbano além de apresentar suas características históricas, econômicas e geográficas, se revela como um sentido profundo de objeto da ação humana ao longo do tempo, em um determinado espaço. Esse sentido nos conduz a compreensão que a essência da cidade é maior do que uma simples localização de fenômenos, pois a releva como o sentido e lugar da vida humana, por ser ao mesmo tempo ao homem, o seu meio, e o seu produto. Para David Harvey, “o direito à cidade está muito longe da liberdade individual de acesso aos recursos urbanos: é o direito de mudar a nós mesmo pela mudança da cidade.”¹

A metrópole contemporânea caracteriza-se por sua heterogeneidade e complexidade. Acumula-se nela uma gama de influências herdadas de modelos urbanos, como o Movimento Moderno, por exemplo, além de influências sofridas pelo capitalismo, que passa a influenciar transformações na cidade com uma rapidez nunca antes vista na história do homem. Alterações acontecem todos os dias, sem que as anteriores estejam consolidadas, transformando a imagem da cidade continuamente. Ao mesmo

¹ HARVEY, 2008, p. 74.

tempo, temos um crescimento populacional urbano em sucessivo aumento por todo o mundo, desenvolvendo nas cidades numerosos problemas associados ao meio ambiente, à mobilidade, e principalmente, à segregação urbana e a desqualificação da vida humana.

Frente a essas questões, o estudo a seguir objetiva buscar dentro das relações entre espaço e indivíduo, os fatores essenciais que propiciem a sensibilização do homem em seu meio ambiente. Investigamos de que forma o cenário urbano pode participar ativamente nas subjetividades individuais e coletivas do sujeito, e vice e versa. Com o propósito de descobrir que tipo de ambiente, e ações projetuais, sejam capazes de estimular a percepção e satisfazer as necessidades intangíveis do homem.

Dessa forma, no primeiro capítulo investigamos a evolução histórica das cidades, traçando um ponto de origem a partir da Revolução Industrial. Nesse momento histórico, temos uma grande transformação no processo de conformação das cidades e na forma de habitar do indivíduo. Municípios inteiros se modificaram ou nasceram de uma hora para a outra sem haver o preparo necessário para abrigar o grande contingente demográfico que seguiu o processo de ascensão da industrialização. Por consequência, críticas diversas começaram a surgir e novos modelos de se pensar a cidade foram propostos. Assim, passamos pelos ideais dos pré-urbanistas progressistas e culturalistas, pelos princípios do Movimento Moderno, as ideias revolucionárias do grupo *Archigram*, até os apontamentos do urbanismo contemporâneo.

Já no segundo capítulo, buscamos apontar dentro do contexto das cidades atuais, quais agentes transformadores tem o poder de influenciar a conformidade dos espaços urbanos, desde motivos econômicos, políticos, sociais e midiáticos. Discutimos o papel do 'lugar' na relação do homem com o espaço, e na geração de vínculos estabelecidos, e apontamos algumas contradições percebidas que vão de encontro com a promoção de ambientes que gerem bem-estar e qualidade de vida na população. Neste mesmo capítulo, refletimos sobre cidade sustentável e sobre a influência do meio urbano na saúde dos indivíduos, indicando alguns apontamentos a favor da melhoria da qualidade da vida cosmopolita.

Por fim, no terceiro capítulo colocamos a percepção do homem no foco central do estudo. Versamos sobre os princípios da fenomenologia, que diz respeito ao estudo dos fenômenos e de seus significados apreendidos pelo indivíduo. Destacamos a relevância dos conceitos de Imagem Poética e Imaginação Criadora do filósofo Gaston Bachelard no processo de assimilação dos ambientes pelo homem, e sua consequente influência na forma sobre a qual um espaço poético pode ser ou não apreendido. Apontamos também, algumas diretrizes fenomenológicas relevantes na hora de se considerar um projeto que objetive conversar com as sensibilidades do homem. Ao fim do capítulo, que coincide com o final da presente monografia, propomos também uma consideração psicanalítica sobre a relação entre o sujeito e o mundo em que vive.

Este estudo, divide-se então em três momentos principais. O primeiro deles, busca elaborar uma trajetória histórica e urbanísticas das cidades, a fim de melhor compreender o seu passado. O segundo, versa sobre as metrópoles contemporâneas, suas influências, demandas, problemas, e possíveis ações de melhorias. E ao final, temos o terceiro momento, no qual o indivíduo assume o centro do estudo, compondo uma tríade-base, a qual, buscamos elucidar questões sobre o homem e o desenvolvimento de sua vida urbana.

1. Evolução das Cidades.

A cidade se embebe como uma esponja dessa onda que reflui das recordações e se dilata. Uma descrição de Zaíra como é atualmente deveria contar todo o passado de Zaíra. Mas a cidade não conta o seu passado, ela o contém como as linhas da mão, escrito nos ângulos das ruas, nas grades das janelas, nos corrimãos das escadas, nas antenas dos para-raios, nos mastros das bandeiras, cada segmento riscado por arranhões, serradelas, entalhes, esfoladuras.²

O que é uma cidade? O que a promove? Quais são as suas finalidades? De acordo com Lewis Mumford, “não há definição que se aplique sozinha a todas as suas manifestações, nem descrição isolada que cubra todas as suas transformações”³, e para tentar traçar novos rumos em busca de um desenvolvimento humano “cumpre-nos compreender a natureza histórica da cidade e distinguir, entre suas funções originais, aquelas de dela emergiram e aquelas que podem ser anda invocadas.”⁴

A partir da resolução de que conhecer o processo histórico de formação e transformação das cidades faz-se necessário para tentar compreendê-las, em sua total complexidade, e com base no intento de se pesquisar a compreensão da relação existente entre o homem e as cidades, buscamos no passado uma investigação de suas origens, bem como suas decorrentes transformações.

Por isso, iniciamos este estudo propondo uma construção evolutiva das cidades desde a época da Revolução Industrial até os tempos contemporâneos. Considerando as cidades não só a partir seu caráter histórico, geográfico, social e econômico, mas sim com uma construção socioespacial conjunta desses fatores, levamos em conta seus principais processos históricos e sociais, atrelando a população e sua vivência às modificações urbanas e ideais propostos.

Precisamos de uma nova imagem de ordem, que abrangerá o orgânico e o pessoal, e acabará por abraçar todos os cargos e funções do homem. Somente se pudermos projetar essa imagem, seremos capazes de encontrar uma nova forma para a cidade.⁵

² CALVINO, 1972, p. 7.

³ MUMFORD, 2004, p. 9

⁴ Ibidem, Idem.

⁵ Ibidem, p. 10.

1.1. A Cidade Industrial

Entre os séculos XVIII e XIX, a Revolução Industrial alterou, de forma significativa, o processo da formação das cidades e bem como a forma como o homem as habitava. Com a transição dos métodos artesanais de produção para os industriais, advindos do uso das máquinas, a produção do ferro, a geração e uso da energia a vapor, as cidades se tornaram um polo de atração aos camponeses e artesãos que buscavam melhores oportunidades de trabalho.

Dessa maneira, com a urbanização crescendo quase em proporção direta à industrialização, é possível identificar três principais agentes geradores dessa nova conformação urbanística. Foram elas as minas, as fábricas, e as ferrovias.

O crescimento da população durante o regime paleotécnico mostrava, pois, dois padrões característicos: um amontoado generalizado nas zonas carboníferas, onde floresciam as novas indústrias pesadas, a mineração de carvão e ferro, a fundição, a cutelaria, a produção de ferragens, a manufatura de vidro e a fabricação de máquinas. E, além disso, um adensamento parcialmente derivado da população, ao longo das novas linhas ferroviárias, com uma nítida concentração nos novos centros industriais, ao longo das grandes linha-troncos e uma concentração ainda nas cidades maiores situadas nos entroncamentos e nas terminais exportadoras.⁶

Dessa forma, o rápido deslocamento da população e ascensão no índice demográfico gerou um impacto no crescimento das cidades industriais, que não possuíam subsídios nem infraestrutura mínima para receber os novos habitantes. Então, o crescimento desordenado das cidades culminou no congestionamento urbano e numa larga aglomeração da mão de obra trabalhadora em subúrbios, com condições insalubres para a vida humana.

Além disso, os princípios criadores das cidades foram diminuídos pelo industrialismo, e os centros urbanos foram gerados sem nenhum planejamento movidos apenas pelo fomento do liberalismo econômico da classe burguesa, sem nenhuma adaptação às necessidades do homem.

Contudo, é importante frisar que cresceram não só as cidades fabris e as de origem mineira, próximas às jazidas; o processo industrial alavancou também o inchaço das

⁶ Ibidem, p. 49

idades antigas, as grandes capitais do período barroco, “pois era nelas que precisamente se encontrava aquele excedente de população miserável tão útil ao fabricante em determinadas situações.”⁷

Neste cenário, Mumford ⁸esclarece que “o industrialismo, a principal força criadora do século XIX, produziu o mais degradado ambiente urbano que o mundo jamais vira”. E de fato, a falta de água encanada, de pavimentação e calçadas nas ruas, o esgoto a céu aberto que causava mau cheiro à porta das casas, os montes de lixo e detritos sem destino, e os ruídos diversos provenientes da civilização mecanizada passaram a ser o novo habitat do homem proveniente do campo.

Considerando essa nova área urbana pelas suas condições físicas mais baixas, sem referência às suas comodidades sociais ou à sua cultura, fica evidente que não existe precedente, na história escrita de aglomerados tão grandes de pessoas a viver em ambientes tão degradantemente deteriorados.⁹

E como tão inerente é a relação do sujeito com o ambiente em que vive, o próprio homem sofreu grandes impactos em sua forma de vida. Podemos afirmar que a cidade burguesa e moderna modificou profundamente a configuração de vida da sociedade.

O indivíduo, que antes era camponês ou artesão e vivia de pequenas comercializações e agricultura de subsistência, tornou-se trabalhador assalariado, e seu ofício passou a ser composto por tarefas monótonas e repetitivas, nos quais, muitas vezes, eram levados à exaustão por um salário que não era suficiente à sobrevivência da família.

Ainda que se leve em conta as especificações de cada cidade, as habitações do período industrial eram comumente desconfortáveis e possuíam condições mínimas de higiene e salubridade. Em sua maioria, eram cortiços enfileirados em subúrbios, com esgotos malcheirosos nas ruas, onde as pessoas secavam suas roupas por falta de espaço livre nas casas. As habitações não possuíam ventilação, e na maior parte, nem móveis. Esses, quando existiam, eram formados por caixotes provenientes das indústrias. De forma geral, os domicílios eram sujos, úmidos e apertados, sendo

⁷ GOITIA, 2008.

⁸ MUMFORD, 2004, p. 484.

⁹ Ibidem, p. 513.

muitas vezes subterrâneos, em condições muito piores do que as encontradas no campo.

1.1.1. Os Sentidos do Homem na Cidade Industrial

Diante de tal realidade de vida, podemos afirmar que nas novas cidades industriais, era melhor que se tivesse os sentidos insensíveis para ser feliz. E de fato, é possível dizer que esse foi um processo que realmente ocorreu.

Mumford afirma que, nesse período, até mesmo o paladar das pessoas foi influenciado, e que a dieta básica era desvitalizada e baseada apenas no consumo de calorias. Os produtos mais consumidos eram enlatados e passados. Sendo assim, mesmo quando se achavam provisões frescas, nem mesmo os burgueses eram mais capazes de discernir a diferença.

Visualmente falando, esses novos espaços eram escuros e sombrios. A paisagem era composta pelo caos urbano e industrial previamente descrito. Além disso, havia sempre uma nuvem negra de fumo, proveniente das chaminés das fábricas e dos pátios ferroviários, e também as constantes sujeiras que se fixavam nas peles e nas roupas das pessoas. Partículas de ferro vindas das operações fabris, nuvens de poeira das fábricas de cimento, os vários subprodutos das indústrias químicas. Toda essa poluição se concentrava no ar, e penetrava de forma contínua os olhos, as gargantas e pulmões da população, baixando o nível de vitalidade das pessoas mesmo que seu contato imediato não produzisse uma enfermidade.

Para completar a experiência sensorial, a cidade industrial oferecia, também, uma quantidade máxima de ruídos. Era o toque matinal dos apitos das fabricas, os barulhos oriundos das locomotivas, das máquinas a vapor, das chaminés, dos teares, as batidas dos martelos nas bigornas. O povo foi obrigado a viver em meio a esse vibrante clamor, e parece que até mesmo suas diversões e invenções, a partir dali, passaram a ser barulhentas também.

É importante frisar, que, como não havia quaisquer esforços de separar as fábricas das habitações dos trabalhadores, todos esses sons eram onipresentes durante o dia, e muitas vezes durante a noite.

Hoje em dia, diante de numerosas experiências científicas, sabe-se que os ruídos produzem significativo impacto sobre a saúde do homem, causando efeitos psicológicos e até alterações fisiológicas no organismo. Logo, podemos concluir que diminuição de eficiência no trabalho e a queda da qualidade de vida estão diretamente ligadas ao excesso de ruído, portanto, é possível afirmar que na cidade industrial todos esses fatores estimulavam a pressão generalizada sobre os sentidos da população.

Frente a este cenário de tantas formas de desvitalização do homem, destacamos aqui o extremo impacto que a cidade industrial causou aos seus indivíduos, e sua decorrente queda na qualidade de vida. Desde doenças causadas, saúde debilitada, até formas de deterioração psicológica, apatia e neurose. Sem falar nas altas jornadas de horas trabalhadas nas indústrias e no trabalho infantil largamente explorado antes de ser regulamentado pelas autoridades. Deste modo, podemos afirmar que mesmo com o progresso tecnológico, muito se passou até que o homem pudesse, de fato, usufruir de tais benefícios, que apenas uma pequena parte da população burguesa possuía.

1.2. O Contra-ataque dos Pré-urbanistas: progressistas e culturalistas.

Podemos dizer que a sociedade industrial foi prioritariamente urbana. A revolução industrial produziu metrópoles, conurbações e grandes conjuntos habitacionais; no entanto, fracassou durante a ordenação desses espaços. Sendo assim, o congestionamento e as condições de vida cada vez mais precárias nas cidades industriais, serviu de estímulo para uma reação contra seus próprios descaminhos. Nas primeiras décadas do século XIX, a sociedade industrial começou a tomar consciência dos seus padrões e questionar suas realizações. Foi quando houve as primeiras respostas dadas a essa organização urbana.

Foi nesse período que surgiram pensadores que questionavam a estrutura das cidades e o caráter das relações sociais ali estabelecidas. Os chamados pré-urbanistas tentaram produzir ideais para uma cidade ideal, e nesse contexto podemos identificar dois grupos que possuíam pensamentos distintos, os progressistas e culturalistas.

Como autores progressistas, podemos citar Robert Owen, Benjamim Ward Richardson, Etienne Cabet, Charloes Fourier e Julio Verne, além de outros. Suas

ideias baseavam-se no fato de que eles acreditavam que todo homem possuía necessidades padrões¹⁰, e que o espaço urbano deveria atender a essa demanda subjetiva do homem de uma forma muito matemática e científica. Nessa perspectiva, temos que:

[...] solução da bela e grande questão da arquitetônica humana, calculada com base as exigências da organização do homem, respondendo à sua integralidade das necessidades e dos desejos do homem, deduzida de suas necessidades, seus desejos e matematicamente ajustadas às grandes conveniências primordiais da sua constituição física.¹¹

Dessa forma, a partir de um homem padrão e sua conseqüente arquitetura e urbanismo que também devem ser padrões e ideais a este homem, tem-se um urbanismo que pode ser facilmente replicado em qualquer local, sem levar em conta as especificidades e pré-existências do lugar.

Além disso, temos outras características inerentes ao modelo progressista. Em primeiro lugar, o espaço do modelo progressista é amplo e verde, um preceito ligado à necessidade de higiene, em oposição ao caos dos espaços durante a revolução industrial.

Em segundo lugar, o espaço urbano deveria ser tratado a partir das funções humanas. Havia uma distinção muito rigorosa em relação aos locais destinados ao habitar, ao trabalho, a cultura e ao lazer. Dessa forma, a cidade progressista deveria recusar qualquer herança artística do passado e seus ornamentos tradicionais, submetendo-se a arranjos muito mais simples e racionais, baseados numa geometria natural que eliminasse a possibilidade variante ou adaptações a partir de um mesmo modelo.

Podemos concluir, então, que esse modelo padrão de cidade termina por propor uma organização fragmentada do espaço urbano. O espaço livre com suas unidades distribuídas ao longo de uma vasta abundância de vazios verdes, acaba indo de encontro à realidade de atmosfera urbana da época. O conceito de cidade urbana desagrega-se e a cidade-campo volta a ser a ver valorizada numa retomada à vida camponesa pré cidades industriais. Ignorando as conformações urbanas antigas, os pensadores progressistas baseavam-se nas ideias de moderno e progresso,

¹⁰ CHOAY, 2005, p.8

¹¹ CONSIDÉRANT, apud CHOAY, 2005, p. 8.

colocando o "ideal socialista de qualidade de vida" de forma que pudessem ser extraídos os melhores rendimentos dessa sociedade.

“Já o ponto de partida crítico dos culturalistas não é mais a situação do indivíduo, mas a do agrupamento humano, da cidade”.¹² Os culturalistas criticam o desaparecimento da antiga unidade orgânica da cidade, ocorrida através da pressão exercida pelas demandas da revolução industrial.

Podemos citar nomes como John Ruskin e William Morris. Suas ideias eram baseadas na nostalgia da ‘bela totalidade’ perdida pelas cidades por causa das pressões da revolução industrial. Podemos afirmar que nas ideias culturalistas, as necessidades materiais ficam em segundo plano em comparação com as necessidades espirituais. Há também uma grande valorização do estético, a intensa valorização da higiene dos progressistas é aqui trocada pelo enaltecimento do belo.

A proposta desse modelo é integrar as heranças históricas, levando em consideração as especificidades de cada paisagem, de forma que se mantenha um equilíbrio. Na arquitetura, os culturalistas não pregam protótipos nem padrões. O desejo desses autores era de que a cidade fosse um reflexo da cultura, e que cada construção se diferenciasse das outras, exprimindo as suas peculiaridades. Nesse sentido, os culturalistas se divergem dos progressistas no tocante à valorização das especificidades e também pelo cenário urbano dos seus ideais.

Dessa forma, podemos dizer que, tanto os culturalistas quanto os progressistas, imaginam a cidade do futuro como um modelo reproduzível, sem refletir sobre ela como parte de um processo histórico e a partir de uma construção social. De fato, o rompimento com a realidade socioeconômica da época, classificou por tudo, esses dois modelos como utópicos.

¹² Ibidem, idem.

1.3. O Urbanismo

O termo urbanismo foi criado em 1910, aparecendo pela primeira vez no *Bulletin de la Societè géographique de Neufchâtel*. Essa nova ciência tinha como caráter principal resolver os problemas acerca do planejamento das cidades maquinistas.

Podemos dizer que o urbanismo se diverge do pré urbanismo pela sua ordem prática. Além disso, encontramos no último, pensadores mais generalistas, como historiadores, economistas ou políticos. No urbanismo entretanto, quem difundiam as ideias eram geralmente arquitetos que propagavam a parte teórica e estavam dispostos a executar a parte prática. Dessa forma, pode-se dizer que os modelos urbanistas foram menos utópicos do que os previamente citados. Apesar disso, reconhecemos que a tarefa dos primeiros urbanistas não foi nada fácil, pois muito embora suas ideias fossem mais passíveis de serem aplicadas, ora eles tinham que lidar com o poder das estruturas econômicas e administrativas, ora com a realidades econômicas desfavoráveis. Por isso, é possível afirmar que a tarefa dos urbanistas não fugia também à dimensão utópico. E de acordo com CHOAY (2005), mesmo que não aja uma continuidade ideológica, é possível encontrar a existência de dois modelos semelhantes aos do pré urbanismo, renascidos aqui sob uma ótica mais modernizada.

1.3.1. Urbanismo Progressista

A ideia-chave que permeia o urbanismo progressista moderno é a concepção da Modernidade, buscando uma ruptura histórica radical. Contudo, diferentemente dos pré urbanistas progressistas que tinham seus interesses voltados para as estruturas econômicas e sociais, os urbanistas dessa época voltaram seus interesses para as estruturas técnicas e estéticas.

A partir de 1918 o modelo progressista obtém no CIAM (Congressos Internacionais de Arquitetura Moderna) um importante meio de difusão, o qual, por intermédio desse evento foram estabelecidos ideias e receituários para o desenvolvimento e estabelecimento de padrões para as cidades do mundo inteiro. Dessa maneira, reafirma-se aqui o ideal de um homem-padrão que deveria ter suas necessidades-tipo satisfeitas por uma arquitetura que também poderia seguir um padrão pré-determinado. Alia-se a essa ideia, em 1933, a elaboração pelos C.I.A.M., da Carta de

Atenas. A carta foi realizada sobre o tema 'cidade funcional', e reuniu um conjunto de diretrizes sobre as quais os progressistas modernos passaram a seguir, onde definia o tipo ideal de localização humana baseada em suas necessidades humanas universais (habitar, trabalhar, locomover-se e cultivar o corpo e o espírito). Segundo Piedrahita-Gutiérrez (2012)¹³, este texto exerceu e ainda exerce um impacto único de seu tipo, e deixou sua marca sobre a organização do espaço no mundo.

De acordo com os progressistas, as cidades do século XX ainda não havia realizado a verdadeira Revolução Industrial, Schuchter, (2015) coloca que:

A cidade (...) precisava tornar-se eficaz, com implantação dos métodos industriais modernos de padronização e mecanização da indústria. A partir desse pensamento, são propostas novas relações com o objeto, numa composição rígida e racional da beleza, representada nos movimentos construtivistas, purismo e *DeStijl*.¹⁴

Existem, portanto, dois imperativos principais que regem de forma absoluta o modelo progressista: o paradigma da eficácia e da estética.

Seguindo estes modelos universais, os ideais modernistas seriam aplicados de modo idêntico e independente do local em que se estivesse intervindo. “Com a intenção de preencher suas funções e ser eficaz, os urbanistas adotariam o mesmo plano de cidade para a França, o Japão, os Estados Unidos e a África do Sul”¹⁵.

Em termos de eficácia, a adoção desse ideal se manifesta nas questões relacionadas a saúde e higiene. Dessa forma, o sol e o verde passam a ser valorizados, desta forma os edifícios são densificados e isolados no sol e no verde, por conseguinte, deixam de serem ligados uns aos outros para funcionarem de forma independentes entre si. Nesse contexto, Le Corbusier afirma que “a cidade transformar-se-á pouco a pouco num parque”¹⁶.

Também a serviço da eficácia, a cidade modelo do urbanismo progressista foi separada cuidadosamente entre zonas de funções distintas: trabalho, habitar, centros cívicos ou locais de lazer. Na qual cada uma dessas categorias possuía

¹³ Apud SCHUCHTER, p. 12.

¹⁴ Ibidem, idem.

¹⁵ CHOAY, 2005, p. 21.

¹⁶ Ibidem, p. 22.

subcategorias, como exemplo a zona de trabalho dividia-se em industrial, burocrático, comércio e outros.

Frente a este cenário, a rua, que nesse contexto histórico simbolizava a desordem circulatória, é então abolida em nome da higiene. A circulação passa a ser concebida como uma função separada do volume dos edifícios. Le Corbusier acrescenta que as “autoestradas recortarão o espaço [...] perfeitamente independentes dos edifícios ou imóveis, que podem estar a maior ou menor proximidade”.¹⁷

Do ponto de vista estético, os urbanistas progressistas, rejeitavam qualquer sentimentalismo a respeito do legado estético do passado. Em conformidade com os princípios do cubismo, do purismo e do Stijl, elimina-se então qualquer detalhe em função de formas mais simples e despojadas, onde não houvesse nenhuma particularidade elementar dos edifícios. “Para a maior parte dos urbanistas progressistas, tais como Le Corbusier e seus discípulos, a geometria torna-se ponto de encontro do belo e do verdadeiro: a arte é regida por uma lógica, matemática”.¹⁸ Dessa forma, os modelos das cidades eram regidos por formas ortogonais, onde as vias eram linhas retas que se cortavam em ângulos retos. O ortogonismo era a regra de ouro que determinava a relação dos edifícios entre si e com as vias de circulação. Dessa forma a cidade se constituía como um espaço ordenado e geometricamente composto, contudo, tratava-se também de um espaço desassociado em si mesmo.

Os primeiros trabalhos dos C.I.A.M concentraram-se inicialmente nas formas de habitat dos indivíduos-tipo. Podemos classificar aqui dois tipos de habitação que foram considerados naquela época: por um lado havia a *casa baixa*, individual e reservada a uma pequena quantidade de famílias, e por outro lado era proposto o imóvel coletivo que visava abrigar um grande número de famílias de forma ordenada e modernizada. A partir do uso dos elevadores e do concreto armado a verticalidade substituiu a horizontalidade. Dessa forma, os arquitetos, e principalmente Le Corbusier, projetavam um apartamento-tipo onde suas funções tinham um espaço mínimo e intransformável para acontecerem, onde os moradores deveriam se habitar ao sistema de circulação e ao modo de vida proposto pelos arquitetos.

¹⁷ Ibidem, Idem.

¹⁸ Ibidem, p. 23.

"Em resumo, este plano, com suas dimensões arbitrárias, o modo como frustra os ocupantes de qualquer possibilidade de insolamento, seu fracasso na utilização da luz natural oferece uma perfeita demonstração das condições procustianas que começam a reinar na arquitetura moderna. Como o antigo hospedeiro grego, o arquiteto da cidade radiosa apela para a violência para dobrar os seres humanos às dimensões inflexíveis de seu edifício monumental.¹⁹

Conclui-se então, que a cidade pensada pelos urbanistas progressistas tinha um potencial de ser o lugar de produção mais eficaz e ser um centro de produção humana (Idem). Le Corbusier afirma: "É assim que o rebanho é conduzido" e que "O mundo precisa de harmonia e de fazer-se guiar por harmonizadores".²⁰

1.3.2. Urbanismo Culturalista

Pode-se dizer que o modelo culturalista toma sua forma urbanística antes mesmo do modelo progressista fazê-lo. Surgido por volta de 1880 e 1889, temos como seus principais urbanistas Camillo Sitte, Ebenezer Howard – o autor das cidades-jardins, e Raymond Unwin, projetista da primeira *garden-city* inglesa. Esses arquitetos, "defendiam a construção das cidades respeitando as construções já existentes e criticavam a implantação de novos planos preconcebidos".²¹

Os princípios ideológicos são os mesmos do seu movimento precursor. O foco na totalidade urbana e no conceito cultural, prevalecem sobre as noções do indivíduo-tipo e das matérias modernas, mas pode-se afirmar que diferentemente do seu movimento antecessor, essa corrente não é movida por considerações políticas.

Nesse sentido, a manifestação do pensamento culturalista encontrou muito menos espaço de ação do que o modelo progressista. Sua incidência deu-se na forma de planos parciais em cidades inglesas novas e nas cidades vítimas de bombardeios na Europa Central. Nesses locais, o culturalismo buscava implementar efeitos pitorescos em pequenas escalas.

A oposição mais clara desse modelo em relação aos progressistas é no tocante às constituições limitantes das cidades. No modelo dos culturalistas, limites físicos e

¹⁹ Ibidem, p. 25.

²⁰ Ibidem, p. 26.

²¹ SCHUCHTER, 2015, p. 18.

precisos deveriam ser definidos. Para Howard o modelo de cidade deveria ser circunscrito e limitado por um cinturão verde. Apenas quando se fizesse necessário seu crescimento por causa de uma possível superpopulação, dever-se-ia fundar um novo centro a uma distância razoável que também seria circundado por outro cinturão verde. Dessa forma, estas cidades possuiriam seu próprio modo particular e diferenciado, onde seria dever do próprio arquiteto atribuir a elas essa individualidade.

Nesse contexto, a rua da cidade culturalista é considerada um órgão fundamental na composição da cidade. Ela deveria que se relacionar com os edifícios, tendo ênfase nos locais de passagem, pontos de encontro, nas praças e nos componentes verdes. Observamos que esse este fato se dá em completa oposição ao modelo urbanístico descentralizado progressista, o pensamento culturalista sobre encerrar os espaços pode ser explicitado por “sentimo-nos à vontade se o olhar não pode perder-se no infinito”.²² Além disso, para eles quaisquer intervenções deveriam ignorar qualquer princípio de simetria e seguir o traçado natural do terreno, respeitando topografias, insolações e variações dos ventos.

Contudo, é possível afirmamos que existiu uma rachadura dentro do próprio movimento culturalista. Seus arquitetos encontravam obstáculos frente as questões de circulação, nas quais seus modelos não se faziam compatíveis com a situação vivida na época. Alguns arquitetos, como o Unwin por exemplo, tentaram conciliar esse modelo com as demandas de circulação presente, no entanto, ainda assim não se pode dizer que ele foi cem por cento eficaz nas suas respostas em suas *garden-cities*.²³

Observamos então que isto se deve ao fato desse modelo ter como base a nostalgia em relação às cidades do passado. Tiramos daqui uma conseqüente crítica: Essa valorização inconsiderada do passado permitiu considerar o tempo atual como se ele fosse reversível. Dessa forma o modelo culturalista chega no mesmo resultado utópico do modelo progressista, no qual um baseia seu utopismo no moderno e o outro baseia seu utopismo no nostálgico, negando as questões atuais e fugindo de um presente considerado inassumível.

²² LE CORBUSIER apud CHOAY, p. 28.

²³ Ibidem, Idem.

1.4. *Team X* e o grupo *Archigram*

Neste ponto histórico, podemos afirmar que os modernistas acreditavam que o bem-social poderia ser obtido a partir de uma estrutura urbana racional e principalmente, funcional, regido por um modelo aplicável em qualquer corpo social-tipo. Contudo, o exagero da racionalização dos espaços, a padronização desses ambientes e uso recorrente desse modelo sem haver significativas relações com a identidade do local a ser intervindo, geraram fortes críticas por parte das gerações mais novas dentro do próprio corpo do C.I.A.M.

A partir desse conflito de ideias que estava dominando os debates do congresso desencadeou-se, então, um processo de entrega do controle da organização do C.I.A.M. à geração mais jovem. E após o décimo congresso em Dubrovnik em 1956, organizado justamente pela nova geração denominada *Team X*, a tentativa de rejuvenescer as ideias do congresso modernista começou a hesitar, e em 1959 a organização chegou ao fim num congresso final em Otterlo. A partir de então os membros do *Team X* organizaram novos encontros, porém sem declararem formalmente serem uma nova organização.

Pouco antes dessa dissolução, contudo, o *Team X* já havia sido constituído em 1954. Entre seus membros mais assíduos podemos citar Alison e Petter Smithson, Giancarlo De Carlo, Aldo Van Eyck, Jaap Bakema e George Candilis: arquitetos provenientes de distintas formações e formas de atuação, que em determinado momento, compartilharam uma mesma visão crítica aos colóquios internacionais destinados à arquitetura.

A partir de então, este grupo de arquitetos passa a advogar a favor da revalorização do aspecto da comunidade na arquitetura moderna. Diferenças individuais ganham valor frente à ideia do coletivo ideal. Eles fazem sua crítica à Carta de Atenas, com ideias baseadas na avaliação de que em um processo hierárquico, as relações humanas deveriam estar acima das relações funcionais dos espaços. Desta forma, conceitos como 'pertencer' e 'identidade' surgem à tona nas discussões. Em seu texto da Declaração, os arquitetos explicitam seu ponto de vista a favor da "diversificação entre ambientes e a base conceitual para evitar continuar construindo as mesmas

casas em todos os lugares pois acreditavam que o ambiente é fator condicionante ao modelo da casa”.²⁴

Rejeitando os conceitos mecânicos de ordem nos quais a “carta de Atenas” se parecia fundas, as reflexões promovidas pelo “*Team X*” procurariam assim operar a substituição do modelo Cartesiano de “vida”, pelo modelo “orgânico” ou “holista”, no qual a concepção do princípio inerente à própria natureza da vida implicava necessariamente a noção de um todo orgânico coerente e interativo.²⁵

Ecoou então, a partir de suas propostas teóricas, arquitetônicas e urbanísticas, a valorização de espaços mais humanizados, e a consideração da identidade cultural das coletividades. O *Modulor*, homem ideal de Le Corbusier, foi tirado de foco para que se pudesse olhar para os homens reais das comunidades. Mesmo assim, apesar de partirem de um mesmo objeto teórico, é possível afirmar que este novo ideal gerou manifestações distintas. Peter e Alison Smithson tinham como base de projeto, os padrões de associação dos grupos no espaço arquitetônico. Já o Aldo Van Eyck buscava o estabelecimento das zonas de transição em seus projetos, onde as relações entre os espaços construído e não construído, individual e coletivo, pudessem interagir entre si.

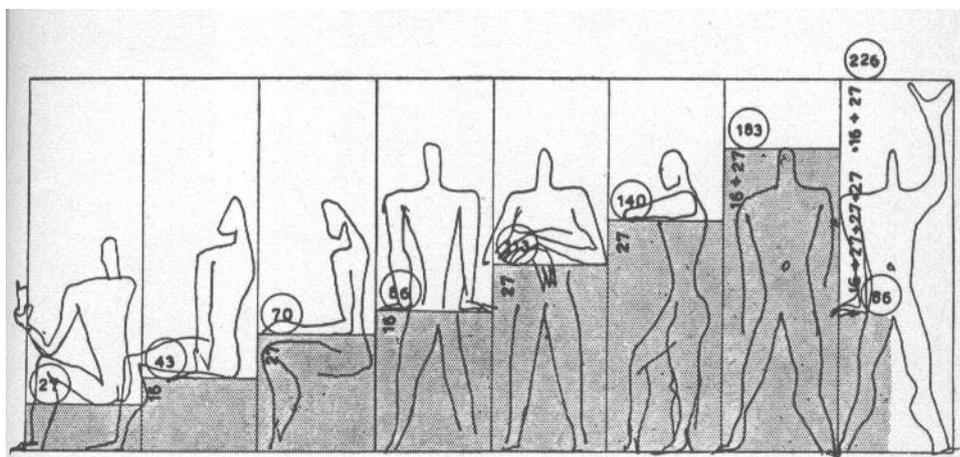


Figura 1: Modulor, o instrumento regulador de medidas universais da escala humana de Le Corbusier. Disponível em: <<https://coisasdaarquitectura.wordpress.com/>>. Acesso: 19 jun. 2017.

²⁴ SCHUCHTER, 2015, p. 20

²⁵ FELICIANO apud SCHUCHTER, 2015, p. 21

Desta maneira, tem-se que a ideia geral do chamado *Team X*, era buscar uma redefinição entre a relação do homem com o espaço, de forma que fosse garantida a liberdade de expressão dos indivíduos e o respeito aos seus repertórios culturais.

Contudo, apesar de seu forte caráter crítico-projetual, podemos afirmar que não houve uma escola baseada nas teorias do *Team X*. O produto proveniente do grupo foram as suas reuniões, nas quais os participantes expunham seus projetos e faziam uma análise crítica desses. E foi a partir deste quadro teórico colocado pelo grupo, podemos observar profundas influências no pensamento arquitetônico na segunda metade do século XX, principalmente na Europa. A partir dele dois movimentos distintos surgem: o “novo Brutalismo”, regido por Peter e Alison Smithson, e “Estruturalismo”, coordenados pelos holandeses Aldo Van Eyck e Jacob Bakema.

1.4.1. Archigram

Neste cenário do século XX, em meados dos anos sessenta, já havia se passado o traumatismo da Segunda Guerra Mundial e os países se encontravam em expansão econômica e tecnológica, resultando num agressivo desenvolvimento nos meios de transporte e de comunicação. Nesta mesma época, houve também o surgimento da robótica, dos computadores e dos eletrodomésticos, principalmente da televisão. Tais adventos introduzidos na vida cotidiana dos indivíduos, se traduziu na formação de uma nova cultura mediática baseada na relação entres essas novas tecnologias.

Dessa forma, os arquitetos levados por essa perspectiva de progresso, passaram a enxergar a arquitetura tradicional como algo obsoleto. Assim, o *Archigram* surgiu a partir de um grupo de arquitetos recém graduados que se reuniram e publicaram uma revista de mesmo nome, no qual seu propósito se dava a partir de críticas irônicas às convenções arquitetônicas já estabilizadas, ratificando seu caráter contestatório em relação à arquitetura tradicional.

O grupo *Archigram* foi formado pelos arquitetos Peter Cook, Ron Herron, Warren Chalk, Dennis Crompton, David Greene e Mike Webb, e suas propostas projetuais sempre carregavam uma carga de modernidade e caráter inovador. As próprias linguagens de suas representações traziam ares contemporâneos, além das revistas, eles propagavam suas ideias através de exposições e instalações, o que não era muito utilizado na época.

Segundo SILVA²⁶ é possível afirmar que as ideias por trás do *Archigram* repercutiram o mundo inteiro e influenciaram a forma de entender e lidar com a arquitetura. Pois a partir de então, houveram vários projetos experimentais com esse caráter.

De forma geral, esses os projetos continham forte influência dos novos sistemas de transporte, informação e comunicação. E buscavam prenunciar uma ordem futura. Suas ideias eram subsidiadas pelos novos adventos da alta tecnologia da era espacial. Assim, podemos entender que com as mudanças sociais, econômicas e culturais da época, alterou-se também a forma de conceber a arquitetura, como coloca Silva em seu texto 'Redescobrimo a arquitetura do *Archigram*':

A arquitetura, entendida tradicionalmente como a arte/ciência de planejar e construir o habitat artificial do homem, sempre foi pensada pelos arquitetos a partir de princípios fundamentais como a rigidez, a estaticidade, a estabilidade e a durabilidade. As vertiginosas mudanças econômicas, sociais e culturais da época solicitavam novas alternativas de planejamento espacial fundamentadas em princípios como a mobilidade, a flexibilidade, a instabilidade, a mutabilidade, a instantaneidade, a efemeridade, a obsolescência e a reciclagem.²⁷

Assim, o grupo idealizou, também, implantações urbanas que eram planejadas como um único objeto: muito articulado e dotado de uma malha de circuitos comunicacionais e informacionais. Nessas propostas as estruturas costumavam ser leves, moveis e intercambiáveis, a fim de permitir a renovação do espaço urbano de acordo com as demandas e necessidades dos seus habitantes. Para eles, as cidades deveriam poder ser reprogramadas e reconstruídas, consoante com as mudanças ocorridas no cotidiano urbano e em consequência do surgimento de novas necessidades de consumo (SILVA, 2004). Desta forma, o que era visado pelo grupo era a máxima flexibilidade, praticidade e adaptabilidade dos espaços.

²⁶ SILVA, Marcos Solon Kretli da. Redescobrimo a arquitetura do Archigram. Vitruvius, maio. 2004. <<http://www.vitruvius.com.br/revistas/read/arquitextos/04.048/585>>. Acesso em: 20 de mai. 2017.

²⁷ Ibidem.



Figura 2: Walking City, Ron Herron. Disponível em: <<https://coisasdaarquitectura.wordpress.com/>>. Acesso: 27 mai. 2017.

Desta forma, o *Archigram* e seus projetos consolidaram essa nova interface da arquitetura. Contudo, houve um forte sentimento de rejeição por parte dos arquitetos conservadores que viam nas propostas do grupo uma utopia, graças às grandes inviabilidades de execução, e uma ameaça à cultura tradicional da arquitetura. Mesmo assim, não é possível afirmar se o grupo idealizava essas propostas apenas no campo do imaginário - como uma forma de revolucionar o jeito de pensar arquitetura, ou se eles tinham como intenção uma futura realização desses projetos.

De qualquer maneira, mesmo não havendo muitos projetos que foram para o campo da prática, suas ideias e propostas são discutidas até hoje como uma importante idealização criativa, e suas contribuições acerca da valorização das interconexões dentro das cidades servem de referência até hoje para os arquitetos do século XXI.

1.5. Urbanismo Contemporâneo

A partir de meados dos anos sessenta, podemos ver que se inicia um período de fomentado estudo das cidades e sua evolução histórica. Foi nessa época que surgiram as primeiras críticas sobre a qualidade do ambiente urbano que tinha sido

produzido até então. Foram analisados a própria qualidade dos espaços urbanos, da arquitetura, e dos seus consequentes impactos sobre o meio ambiente e a vida dos indivíduos.

Os principais autores que produziram essas críticas foram Jane Jacobs em seu livro “Morte e vida das grandes cidades”, assim como Wolf Jobst Siedler juntamente com Elisabeth Niggemeyer, no livro “A cidade assassinada”. Já Aldo Rossi elaborou um aprofundado estudo da cidade e sua evolução histórica em “A arquitetura da cidade”.

Desta forma, foram estabelecidas novas ideologias e valores, as ciências sociais foram prestigiadas e a discussão sobre o urbanismo ganhou enfoques mais humanísticos. Começou-se, então, a se voltar os olhos aos ambientes tradicionais e pelo respeito aos sistemas culturais. Ampliou-se o conceito de patrimônio, e também houve grandes participações comunitárias nesses protestos e críticas, onde ocorreram diversos movimentos sociais que forçaram numerosos processos de tomada de decisão, principalmente em países de primeiro mundo.

Assim, pode-se dizer, em síntese, que frente a uma análise atual, o século XX e o Movimento Moderno ficaram na história como um legado de uma postura inicial, os quais, a partir deles, ocorreram sucessivas correções em seus postulados.

No contexto das metrópoles contemporâneas, podemos dizer que o modelo de crescimento urbano que se seguiu a partir do modernismo e dos anos sessenta, levou à formação de espaços chamados de espaços residuais, termo referente a lugares públicos que por vezes sobram ou são esquecidos de acordo com a conformação urbana. Esses espaços se conformaram pelo crescimento espontâneo das cidades, decorrente das formas de apropriação da população. Assim como também podemos apontar que desde a época do movimento moderno e a simultânea era da mobilidade, a crescente do automóvel influenciou o processo de planejamento urbano, e como isso também favoreceu a formação desses espaços residuais.

No que tange à propagação do automóvel, podemos dizer que tal fato favoreceu a expansão urbana causando um alargamento horizontal nas tipologias das cidades. As cidades passaram a ser enxergadas como uma grande infraestrutura rodoviária, que nesse processo distancia o convívio entre os indivíduos e das várias escalas de comunidades dentro de uma mesma cidade.

Dessa maneira, observamos que para se discutir a sociedade e a cidade contemporânea, a mobilidade tem um papel fundamental para entender a conformação desses espaços, assim como as respostas que os urbanistas tendem a dar às demandas que a contemporaneidade segue colocando.

Um arquiteto contemporâneo que tem seus olhos voltados para esses espaços residuais é Rem Koolhaas, autor de diversos livros nos quais analisa o urbanismo pós-modernidade, produziu em ensaio de nome *Junkspace* (em tradução livre, ‘espaço-lixo’) onde esclarece que:

Se o lixo espacial são os resíduos humanos que conspurcam o universo, o espaço-lixo é o resíduo que a Humanidade deixa sobre o planeta. O produto construído [...] da modernização [...] é [...] o espaço-lixo. (...) é o que resta depois da modernização seguir o seu curso, ou mais concretamente o que se coagula enquanto a modernização está em marcha, o seu resíduo”.²⁸

Para o arquiteto, o *junkspace* pode ser considerado um subproduto da produção urbana após o Movimento Moderno e do pós-moderno, e se apresenta como uma infraestrutura ininterrupta que se configura por acumulação e adição de matérias, segundo uma ordem confusa que mistura o público com o privado, o direito com o torto, ou o realmente importante com o mesquinho, para no final gerar uma totalidade continuamente desconexa.²⁹

O contexto social a partir do qual o ‘espaço-residual’ se conforma, é composto pela cultura do ócio, da individualização do homem, da consideração da paisagem como uma apropriação cultural, pela conformação da cultura como objeto de consumo, e pelas mudanças advindas da globalização. Tais lugares possuem uma estrutura que os permitem se conformar em qualquer espaço, com poder de unificar os territórios. Apesar disso, os *junkspaces* podem também não serem permanentes, podendo mudar de lugar assim como de cara de um dia para o outro.

Voltando a falar sobre a mobilidade, é possível ver de perto as evidências do *junkspace* nas ruas, que tem falhado em cumprir seu propósito de unificadora do espaço. Isto fica evidente quando, mesmo contando com transportes de massa como

²⁸ KOOLHAAS apud PEREIRA. P. 109

²⁹ Ibidem, p.109

VLT, metrô, trem, BRT e outros, os transportes individuais ainda dominam a paisagem, e as cidades ainda são planejadas em função desses automóveis, deixando a escala do pedestre em segundo plano.

Dessa forma, um espaço residual se configura em maior escala dentro de cidades que são muito heterogêneas, “e apesar de seu caráter urbano, este reduz a ideia de urbanidade à cidade, pois geralmente está associado à dicotomia global/local presente na contemporaneidade”.³⁰

Para o arquiteto Jan Gehl, o planejamento das cidades por muito tempo não considerou a dimensão humana e nem a sua acomodação, priorizando a organização do fluxo de tráfego dos automóveis. Para ele, o principal papel do planejamento urbano é o respeito às pessoas. Agrupar e integrar esses indivíduos juntamente à suas atividades individuais e coletivas nos espaços, deveria ser o caráter principal na hora de se pensar no planejamento público das cidades. O arquiteto “refere que o conjunto de sentidos do ser humano é um requisito fundamental para desenhar e dimensionar todas as formas de espaço público urbanos e a disposição do edificado”³¹.

Nesse contexto, observamos que essas novas exigências em relação à qualidade de vida do homem têm repercutido aos próprios arquitetos e críticos do urbanismo do século XXI, e entendemos que para se melhor trilhar os caminhos de um urbanismo contemporâneo deve-se ter em vista uma perspectiva de crescimento econômico, social e cultural das cidades, mas principalmente, deve-se ter em prioridade a qualidade de vida da população.

³⁰ Ibidem, p. 111.

³¹ SCHUCHTER, 2015, p. 27.

2. O Espaço Urbano

Considerando 'cidade' como obra da expressão da vida humana, através de um processo social ao longo do tempo na história, falar sobre meios urbanos deve significar investigar não só seus processos urbanísticos, mas também falar sobre sociedade e história. Assim como no livro 'O espaço urbano' de Ana Fani Alessandri Carlos (2007), consideramos nesse estudo o pressuposto de que a cidade é palco das relações sociais dos indivíduos, e por isso podemos dizer que também é palco das 'relações espaciais' que nela ocorrem.

É importante, quando se fala de cidade, frisar que ela vem frequentemente sendo interpretada sobre a ótica geográfica (como um mapa), ou como apenas um meio ambiente urbano, e dessa forma, percebe-se que muitas vezes se ignora a influência da relação socioespacial que da forma e conteúdo às cidades.

Nessa linha, percebemos que o estudo do espaço urbano deveria ser interdisciplinar e incorporar o estudo do urbano, do geográfico, bem como do social. Desvendando essa realidade urbana não só em pequenas parcelas de estudo, mas em sua totalidade, pois quando se olha a cidade sob vistas da reprodução do capital ou sob a dominação do Estado, exclui-se o sentido da vida humana. Além disso, entendemos que sob a perspectiva geográfica, a cidade não é apenas uma realidade material, mas algo que por sua vez, contempla nessa materialidade o conteúdo de suas relações sociais.

O contexto que vamos considerar é que cidade é um produto proveniente de um acúmulo da relação da sociedade com a natureza ao longo dos anos. Dessa forma, fica claro a indissociabilidade entre o espaço e a sociedade. Mais do que isso, o sentido mais profundo desse fato, é que o indivíduo ao produzir a sua vida, e coletivamente a sociedade produzir a sua vivência nos lugares, produzem, apropriam e reproduzem o espaço de forma única e específica.

Deste modo, podemos acrescentar que a prática social é o conjunto de relações humanas proveniente de modelos de comportamento, bem como um sistema de valores. Todavia, esses modelos e valores tem características mutáveis de geração em geração, e por isso,

temos mais rápido do que podemos acompanhar, novas estruturas sociais que aparecem indicando um novo caminho para as cidades. Entretanto, sendo o tempo material muito mais sólido em relação às virtualidades sociais, neste compasso resiste nas cidades as 'persistências', que nada mais é tudo o que é arquitetônico e "resiste e se reafirma continuamente em quanto referencial da vida"³², e do que foi essa sociedade na história.

Essa relação contraditória entre o que é novo o que resiste, apresenta-se dentro das cidades na qualidade de ações, como: ações de preservação, de degradação e de transformação do meio urbano, caracterizando, dessa forma, a vivência humana no espaço.

Dessa forma, ao pensarmos no urbano, vemos que não temos como produto apenas a materialidade, mas também uma virtualidade colocada pela mundialização da sociedade e pela forma como essa sociedade vai se colocando e impondo seu modo de vida no meio urbano. Assim, entendemos a sociedade como uma agente produtora do espaço, onde o uso e as formas de apropriação traduzem esse espaço a partir de todas as multiplicidades de aspectos já mencionados.

2.1. O Lugar como Espaço de Vivência do Homem

Para o filósofo Lefebvre, é a partir das relações entre as pessoas e os lugares de suas vidas cotidianas, que elas se tornam um 'todo' humano. Essa teoria se afirma como uma dualidade, na qual as práticas cotidianas que englobam momentos da vida privada de lazer e de trabalho, se tornam reais em um espaço reproduzido para esse fim, assim como a vida cotidiana destes habitantes acontecem em um espaço produzido para esta finalidade. É nessa relação que nasce a identidade 'habitante-lugar'. Nela, consiste uma articulação entre as relações realizadas pelo homem com os lugares, como a casa, a rua, e o bairro, e é dessa forma que "a produção do espaço se realiza como produção ininterrupta da vida".³³

É a partir do corpo, que o indivíduo experimenta o espaço. Através de experiências sensoriais os seres humanos usam e constroem os lugares – a partir da concepção de

³² CARLOS, 2007 p 21.

³³ Ibidem, p. 41.

que 'lugar' significa justamente a parcela de espaço onde acontece a vida. Nesse sentido, se constrói então a relação entre cidadão, identidade e lugar, pois é nesse processo de uso e relação que os habitantes se identificam com os lugares e se apropriam deles como memória social. Essa identificação ocorre a partir do significado ganhado pelo espaço a partir das relações cotidianas mais estreitas que o indivíduo obtém com o local onde mora, seja convivendo com a vizinhança, ou caminhando pelo bairro, estabelecendo relações com os pequenos comércios, com as praças, os trajetos percorridos diariamente até o trabalho, por fim, pelas práticas cotidianas que envolvem atos aparentemente triviais, mas que ao longo do tempo criam laços profundos de identidade com o habitante.

[...] o lugar é a porção do espaço apropriável para a vida - daí a importância do corpo e dos sentidos que comandam as ações, que envolvem e definem o ato de morar que tem a casa como centro, mas que a partir dela vai ganhando os significados dados pela articulação desta com o bairro, com a praça, com a rua através do movimento da vida. Nesse processo vão se identificando os lugares da vida, marcando/apoiando a relação com o outro. Assim se constrói a tríade cidadão/identidade/lugar, que aponta a necessidade de considerar o corpo, pois é através dele que o homem habita e se apropria do espaço (através dos modos de uso) e significa que nossa existência espaço-temporal, tem uma corporeidade, pois agimos através do corpo; é ele que nos dá acesso ao mundo.³⁴

Assim, conforme os seres humanos produzem suas vidas e se apropriam do espaço, a cidade ganha novas significâncias. A apropriação se traduz como o uso dos lugares em tempos definidos para as atividades básicas do homem, e é a partir dela que a cidade se torna um local de referência para o sujeito. Local onde ele concebe sua identidade, e onde os elementos constituintes de sua identidade vão prover a sua memória³⁵.

Dessa forma, entende-se que o homem não habita realmente a metrópole onde vive, e sim os lugares cotidianos que não podem ser apenas compreendidos pela sua forma ou pela sua função, mas também por um conjunto de sentidos que só podem ser apreendidos através do uso de cada indivíduo desse local.

³⁴ Ibidem, p. 44.

³⁵ Ibidem, p. 23.

2.2. Influências Políticas e Econômicas

Tal como deve ser considerado a prática socioespacial dentro do estudo do meio urbano, também nos cabe falar sobre dois outros planos de influência: a influência política – na qual a produção do espaço está diretamente ligada às normatizações do Estado, e a econômica – quando temos a cidade submetida às conveniências do capital.

Como vimos no capítulo 1, as cidades de maneira geral irromperam a partir de uma concentração demográfica apoiada por um excedente de capital. Contudo, por trás dessa estreita relação entre o urbanismo e o capitalismo, temos sobretudo, um vínculo antagônico, no qual um se encontra dependente do outro, mas onde o foco da atividade lucrativa molda a urbanização de forma a desfavorecer os habitantes. Pode-se dizer que a influência do capital como um norteador da produção do espaço cria modelos e padrões estimulados pelo consumo, influenciando profundamente a vida cotidiana do homem e suas relações. Como visto anteriormente, o uso é o fator que estabelece o caráter de determinado local, manifestando-se por meio da apropriação dos indivíduos na cidade. Contudo, as relações com a propriedade privada constituem limites no uso do espaço público. Pois em um cenário onde o consumismo, o turismo e a indústria se conformar os principais aspectos da política urbana, a vida urbana torna-se uma mercadoria, gerando dessa forma, uma falsa liberdade de escolha, porque só tem acesso à essa cidade capitalizada, os possuidores de capital.

Dessa maneira, sendo a cidade influenciada por estratégias imobiliárias que correspondem diretamente às expectativas de mercado, os lugares são constantemente transformados pelas metamorfoses da morfologia urbana, onde o cidadão fica submetido a usar a cidade de acordo com o seu capital. Transforma-se assim, o consumo ‘no espaço’ para o consumo ‘do espaço’, revelando-se também uma certa tendência a redução de lugares na cidade em que não se pode vendê-los como mercadoria. “Neste sentido, o uso delimitado apresenta a tendência à destruição das condições de realização da sociabilidade em função a eliminação do encontro fortuito entre os cidadãos”.³⁶

Já a relação Estado-espaço acontece nas metrópoles através das intervenções feitas em nome da lei e da ordem. As políticas urbanas constantemente transferem para novos locais, as centralidades, por causa de novas formas de uso e consumo do espaço.

³⁶ Ibidem, p. 14.

Encoberto pelos interesses imobiliários, é possível notar com frequência nas gestões, certas áreas da cidade sendo privilegiadas em detrimento de outras, nas quais novas avenidas são abertas, bairros são substituídos, assim como determina-se alguns usos e exclui-se outros, bem como deslocam-se os habitantes, incentivando o crescimento da mancha urbana para determinadas periferias a favor da valorização ou desvalorizações dos bairros, provocando o aumento da desigualdade dentro da metrópole.

Nesse contexto, o habitante, passa a ser visto como um usuário de bens de consumo coletivo, redefinindo dessa forma, o conceito de cidadania. Em seu livro, Carlos, coloca que:

Podemos inicialmente afirmar que a reprodução do espaço metropolitano, nesta direção, sinalizaria a realização de uma cidadania "formal" e não "real", isto porque o homem, habitante da metrópole, entendido ora consumidor, ora produtor, mão de obra ou ainda usuário, nunca assumiria a condição de sujeito da reprodução do espaço urbano. Nesta construção, o discurso assume um papel central na definição do consumo de bens como condição de cidadania.³⁷

2.3. Contradições na Metrópole Urbana

De acordo com Lefebvre³⁸, o estudo do espaço subsidia a compreensão do mundo moderno. Contudo, sob essa análise, é possível encontrar determinadas dicotomias a respeito da vida cotidiana dos indivíduos nas metrópoles.

Sabe-se que uma das prioridades dentro do planejamento das metrópoles é lidar com a questão dos fluxos. Ligar as pessoas em uma rede de acesso produz uma solução para os problemas circulatórios, e contraditoriamente, espaços de isolamento. Dotadas de vias largas, pontes e viadutos, a cidade se vê cada vez mais impossibilitada de prover um uso aos seus espaços públicos, visto que sua função é determinada pela característica de ser um local de deslocamento. Nesse sentido, vemos nossas cidades construindo uma rede de comunicação "que aproxima os homens e lugares ao mesmo tempo que os isola"³⁹.

³⁷ Ibidem, p. 15.

³⁸ Ibidem, p. 25.

³⁹ Ibidem, p. 26.

Contudo, não só a velocidade dos fluxos urbanos deve ser considerada. Atualmente, a velocidade dos processos de comunicação, tem influenciado a estrutura social mundial de forma rápida e constantemente mutável. O homem atual, usa o seu tempo de forma muito mais veloz do que o homem dos anos 20, por exemplo. Dessa forma, é possível concluir que os novos comportamentos sociais têm promovido transformações nos usos do espaço urbano. Ademais, temos todas as contemporaneidades colocadas pela mídia, que promove um antagonismo entre os novos modelos culturais e comportamentais provenientes da mundialização da sociedade, *versus* a especificidade das antigas relações sociais e espaciais particulares de cada lugar.

Além disso, percebemos também que a cidade perde continuamente sua escala humana, pelo tamanho dos edifícios, pela largura das vias públicas, pela quantidade de pessoas que se cruza todos os dias e que não se consegue estabelecer contatos, entre diversos outros fatores. O número de horas que um indivíduo passa fora do convívio familiar ou do convívio social, preso no trânsito é uma constante dentro das metrópoles atuais, e perder essa dimensão humana significa perder a dimensão coletiva e social que deveria reger as aglomerações urbanas.

Assim esse movimento entre o que é global e o que é local, implode dentro da sociedade, e obtém-se então novas formas de relações sociais e novos espaços surgindo a cada dia, bem como e uma nova relação entre esses espaços e a sociedade.

“A forma de uma cidade muda, mais depressa do que o coração de um mortal...
Paris muda, mas nada na minha melancolia se moveu.
Palácios novos, tapumes, blocos, velhos bairros,
tudo para mim virou alegoria.
E minhas lembranças são mais pesadas que rochas”.⁴⁰

Para além dos fatores sociais e circulatórios, temos também a já mencionada influência soberana do interesse econômico. Ao passo que a produção do espaço responde as demandas e interesse do capital e do Estado, distancia-se de uma postura ligada a reprodução da vida, que responde as necessidades do indivíduo como construção de um ser humano.

Em seu artigo, “O direito à cidade” (2008), David Harvey coloca o direito à cidade como o principal direito do homem, principalmente em um mundo onde os indivíduos

⁴⁰ BAUDELAIRE apud CARLOS, 2007 p. 46.

encontram-se livres apenas para exercer seus direitos de consumo. O direito à cidade, bem como as ações de planejamento urbano, deveria estar pautado em investigar que tipo de cidade satisfaz os desejos do ser humano, e compreender que tipo de relação com a natureza, e de relações sociais, estilos de vida e valores, o ser humano busca ter em sua vida.

É importante ser frisado, também, que o direito à cidade não deve ser entendido apenas como uma liberdade aos recursos urbanos, mais do que isso, seria dizer que é ter o direito de mudar a nós mesmos pela mudança da cidade, pois como diria Robert Park, a cidade é:

a tentativa mais bem-sucedida do homem de reconstruir o mundo em que vive o mais próximo do seu desejo. Mas, se a cidade é o mundo que o homem criou, doravante ela é o mundo onde ele está condenado a viver. Assim, indiretamente, e sem qualquer percepção clara da natureza da sua tarefa, ao construir a cidade o homem reconstruiu a si mesmo.⁴¹

Nessa direção, para Harvey, o direito à ser reivindicado pelo homem deveria ser obter uma maior participação em que forma o capital é investido em seus meios urbanos, pois “estabelecer uma administração democrática sobre sua organização constitui o direito à cidade”⁴². Nesse sentido, vemos que “Lefebvre estava certo ao insistir que a revolução tem de ser urbana. No sentido mais amplo deste termo, ou nada mais.”⁴³

Frente a este contexto, vemos que cidade se conforma como um conjunto de ruínas antigas e novos produtos provenientes da era moderna. O problema aqui observado, é que o atual ritmo acelerado que a forma urbana se transforma é muito mais veloz que o tempo da vida humana, e a partir de tantas mudanças, o espaço se torna incerto e instável para os indivíduos, comprometendo o processo de criação de identidade com o lugar, que perde pontos referenciais. Assim, sobre a ótica de Lefebvre, a cidade é o lugar do possível, pois nela concentra-se todas as atividades humanas, sociais e cotidianas. Contudo, podemos acrescentar que a metrópole também carrega em si coações e limites rigorosos do espaço, delimitando o lugar da vida e da manifestação dos desejos do indivíduo. Dessa forma, o cidadão se encontra no meio desse processo no qual a cidade

⁴¹ PARK apud HARVEY, p. 73

⁴² Ibidem, p. 86.

⁴³ Ibidem, p. 88.

se torna cada vez mais densa e mutável, deixando, assim, a produção de sua identidade condicionada a novos parâmetros.⁴⁴

“Portanto, o período atual impõe uma nova relação espaço-tempo, e com ela a produção de novas mediações entre o habitante e o lugar”.⁴⁵ Por fim, ficamos com a uma posição muito bem colocada por Ítalo Calvino, que promove uma interessante reflexão sobre a criação do espaço urbano nas cidades atuais:

“[...] é inevitável determinar se Zenóbia deve ser classificada entre as cidades felizes ou infelizes. Não faz sentido dividir as cidades nestas duas categorias, mas em outras duas; aquelas que continuam ao longo dos anos e das mutações a dar forma aos desejos e aquelas em que os desejos conseguem cancelar a cidade ou são por elas canceladas”⁴⁶

2.4 Reflexões Sobre uma Cidade Saudável

O acelerado crescimento populacional mundial vem causando um preocupante problema relacionado à saturação dos centros urbanos. A partir deste fenômeno, assistimos uma busca cada vez maior por parte dos gestores políticos, pensadores urbanos e contemporâneos, e da própria população, por um desenvolvimento sustentável para as cidades, de forma a se adquirir uma melhor qualidade de vida para os seus habitantes e uma projeção saudável dessas cidades para o futuro.

Frente as questões colocadas anteriormente, eis que surge o questionamento: seria possível obter uma cidade saudável? Como vimos que o processo de urbanização é proveniente das demandas políticas, econômicas, e sociais de uma determinada sociedade ao longo do tempo, entendemos que as conformações urbanas se traduziram de forma heterogênea ao longo do globo terrestre. Neste cenário, é sabido que principalmente em países em desenvolvimento, como o Brasil, por exemplo, a fragmentação socioeconômica do território, reserva áreas muitas vezes impróprias aos moradores de baixa renda. Desse modo, produzem-se problemas sociais e ambientais, que influenciam diretamente na qualidade de vida, e nos espaços que

⁴⁴ CARLOS, 2007.

⁴⁵ Ibidem, p. 46.

⁴⁶ CALVINO apud CARLOS, 2007, p. 48.

deveriam ser saudáveis aos cidadãos, bem como dificultam a própria municipalidade de gerir o território.

Constantemente a questão da saúde é vista apenas como responsabilidade exclusiva dos setores da saúde do governo. Sabemos que o planejamento urbano analisa e intervém em aspectos tradicionais ligados ao ambiente físico, como o traçado viário, as composições arquitetônicas, os parques e aglomerados naturais, entre outros. Rosaneli⁴⁷, entretanto, observa a grande necessidade de os gestores urbanos unir-se a outras frentes do Estado, a fim de intervir de forma mais direta em aspectos das interrelações estabelecidas da vida na cidade, principalmente a respeito do vínculo direto entre espaço urbano e saúde, propondo uma conexão entre o planejamento urbano e os valores de qualidade de vida e bem-estar saudável da população.

A Política Nacional da Promoção da Saúde – PNPS vai de encontro com essa visão multifocal do entendimento da cidade ao buscar “o planejamento de ações territorializadas de promoção da saúde, com base no reconhecimento de contextos locais e respeito às diversidades, para favorecer a construção de espaços de produção social, ambientes saudáveis e a busca da equidade”.

48

Muito embora foquemos na questão da saúde física dos indivíduos, temos um segundo lado que engloba outras percepções, como a da segurança, por exemplo. Com base no preceito de fragmentar a cidade por funções de uso proveniente do movimento moderno, os setores da arquitetura e da construção civil transformaram sua forma de produção do espaço. Os lugares de convivência das ruas foram influenciados pela impessoalidade característica dos espaços públicos modernistas, e levados para dentro das construções, gerando uma cidade com edifícios autossuficientes e isolados, em ruas largas e cheias de automóveis sem espaço para as atividades sociais.

Assim, temos como realidade nas grandes metrópoles (sobretudo as brasileiras e de países em desenvolvimento), um constante clima de medo. São cidades onde se

⁴⁷ ROSANELI, Alessandro Filla; SHACH-PINSKY, Dalit. Anne Vernez Moudon. Entrevista, São Paulo, ano 10, n. 040.01, Vitruvius, out. 2009.

<http://www.vitruvius.com.br/revistas/read/entrevista/10.040/3397/pt_BR>.

⁴⁸ BRASIL. Portaria nº 2.446, de 11 de Novembro de 2014. Redefine a Política Nacional de Promoção da Saúde – PNPS apud ROSANELI. A Política Nacional de Promoção da Saúde (PNPS) foi instituída em 30 de março de 2006, estabelecendo o compromisso do Estado brasileiro de qualificar ações de promoção da saúde nos serviços e na gestão do SUS.

constroem condomínios fechados, casas muradas, crianças sempre acompanhadas de motoristas para as escolas, com os indivíduos em suas janelas gradeadas, fechados em seus carros, e com as famílias e os jovens frequentando shoppings centers com seguranças em todas as portas. Vemos as pessoas em contato cada vez menor com a cidade e com as outras pessoas. Então como almejar uma cidade saudável, com a violência e o medo habitando dentro dessa mesma cidade? Afinal, para garantir um espaço urbano de qualidade, que seja usado amplamente pelos seus habitantes, devemos primeiramente assegurar a eles um ambiente onde seja possível sentir-se seguro.

Para Jan Gehl⁴⁹, vitalidade, segurança, saúde e sustentabilidade deveriam guiar o planejamento dos centros urbanos. O objetivo seria dar as ruas espaço suficiente para a circulação, não só de automóveis, mas principalmente para pedestres, bicicletas e outros veículos, exercendo o papel de máxima agregadora da comunicabilidade social dos habitantes. O arquiteto acredita na possibilidade de se obter a segurança das cidades a partir da segurança no tráfego, bem como a prevenção à criminalidade.

Para Jane Jacobs⁵⁰, estimular a troca de cultura entre a população de uma cidade é um dos pontos-chave para garantir a vivacidade dos centros urbanos. Assim como para garantir tal vitalidade foi colocado por Gordon Cullen⁵¹ a necessidade de promover qualidade nos espaços de transição, pois para ele “o tratamento dado as calçadas, fachadas, e andares mais baixos dos prédios, e todo espaço dentro do campo visual dos transeuntes”⁵² pode gerar estímulos no homem que incentive a vontade de caminhar pelas ruas.

Apontamos também que a inclusão de ambientes propícios para o caminhar e pedalar é um fator essencial a ser considerado, no que tange a promoção de melhoria da saúde pública. Porque assim como deve-se pensar na segurança para os habitantes a fim de se garantir uma cidade saudável, deve-se levar em conta também a saúde do homem como parte de uma preocupação do planejamento urbano.

⁴⁹ apud XIMENES, 2016, p. 98.

⁵⁰ Ibidem, p. 97.

⁵¹ Ibidem, idem.

⁵² Ibidem, idem.

Isto porque a maior preocupação com a saúde atualmente, segundo a PNPS, é sobre as doenças crônicas relacionadas à inatividade física: o sobrepeso e a obesidade. Tais distúrbios, provenientes também do sedentarismo, podem estar diretamente ligados a dependência do automóvel, tanto os públicos como os individuais, que de certa forma, se liga ao traçado viário propostos das cidades. A arquiteta Anne Vernez Moudon, acredita que outras desordens como o autismo também são influenciadas por agentes poluidores, tão comuns nas metrópoles atuais, assim como também a falta de comidas orgânicas e saudáveis, e a grande ingestão de alimentos industrializados.⁵³

Dessa forma, temos que não só o traçado das cidades exerce influência no comportamento e saúde humano, mas também consideramos, o ar e a água agentes ativos da promulgação/degradação da saúde dos indivíduos.

Segundo Moudon, pesquisas na área da saúde buscam compreender como o comportamento humano está associado aos problemas de saúde atuais. Nestas pesquisas, o ambiente físico apareceu como responsável em 10% do quão ativas as pessoas são nas cidades. Portanto, enxergamos como responsabilidade urbana, a produção “de espaços de qualidade para caminhar e para o ciclismo, com trajetos agradáveis, e infraestrutura adequada”⁵⁴.

Outra medida a ser tomada com influência positiva sobre a criação de um espaço urbano de maior qualidade seria a limitação das velocidades altas das vias. Incentivando um maior uso pelos pedestres, além de assegurar também os próprios motoristas, tendo em vista o maior o impacto sofrido quanto maior for a velocidade dirigida no momento um acidente.

Já para a prevenção contra a criminalidade, além das medidas de ramo político a serem tomadas, o planejamento urbano poderia contribuir de acordo com o Jacobs chamava de manter os ‘olhos da rua’ a fim de garantir a segurança local. Tal fato se daria a partir de uma boa iluminação das ruas, um movimento de transeuntes intenso,

⁵³ ROSANELI, Alessandro Filla; SHACH-PINSKY, Dalit. Anne Vernez Moudon. Entrevista, São Paulo, ano 10, n. 040.01, Vitruvius, out. 2009.

http://www.vitruvius.com.br/revistas/read/entrevista/10.040/3397/pt_BR. Acesso em 19 jun. 2017.

⁵⁴ XIMENES, 2016, p. 98.

proveniente de edifícios multifuncionais que aglomerasse moradores e comerciantes, e com o planejamento de futuros quarteirões de pequenas extensões.

Todavia, se o problema urbano nasce não só na gestão política, ou como fruto de uma economia que promove a desigualdade, mas também na sociedade, é dela que podemos também incentivar um primeiro passo para se organizar de forma diferente em prol de espaços mais saudáveis. Se ‘a cidade é a expressão da sociedade que a produz e que a consome’⁵⁵ essa cidade só caminhará para um futuro mais saudável se a coletividade se organizar e agir de forma mais saudável também.

Segundo a Organização Mundial de Saúde (1995), para que uma cidade se torne saudável ela deve esforçar-se para garantir: ambiente físico limpo e seguro; ecossistema estável e sustentável; alto suporte social, sem exploração; alto grau de participação social; necessidades básicas satisfeitas; acesso a experiências, recursos, contatos, interações e comunicações; economia local diversificada e inovativa; orgulho e respeito pela herança biológica e cultural; serviços de saúde acessível a todos; e alto nível de saúde.⁵⁶

É importante notar que apenas nas duas últimas premissas para uma cidade sadia apareceu diretrizes ligadas à saúde. Portanto, podemos concluir, que a qualidade de vida de uma população depende de diversos fatores já colocados previamente, assim como também emprego, renda, educação, alimentação adequada, acesso a bons serviços de saúde, transporte, saneamento básico entre outros.⁵⁷ E para o Adriano, a qualidade de vida e saúde são dois conceitos interligados, na qual seria a saúde o fator que relevaria o nível da qualidade de vida de uma de determinado público.

A saúde é considerada produto social, isto é, resultado das relações entre os processos biológicos, ecológicos, culturais e econômico-sociais que acontecem em determinada sociedade e que geram as condições de vida das populações.⁵⁸

Assim, entendemos que para se garantir uma cidade saudável deve-se estabelecer um tripé a favor do desenvolvimento da saúde, no qual o primeiro segmento seria o

⁵⁵ ROLNIK apud RODRIGUES apud COSTA, p. 68.

⁵⁶ Ibidem, p. 69.

⁵⁷ ADRIANO, WERNECK, SANTOS, SOUZA, 2000, p. 54

⁵⁸ MENDES, apud Idem.

comprometimento político local com a qualidade de vida da sua população, o segundo segmento o planejamento urbano pautando-se em ações intersetoriais, e o terceiro envolvendo a participação e uma postura ativa de diversos segmentos da sociedade, como setores técnicos e sociais, para que a própria população tenha oportunidade de exercer sua cidadania de forma ativa na discussão sobre os problemas urbanos.

2.4.1. O exemplo da *Times Square*

Um exemplo de transformação da rua em espaço de convívio social é a chamada Times Square em Nova York. Em 2009, o prefeito da cidade, Michael Bloomberg, decretou que parte da avenida Broadway seria fechada para os carros e seu espaço seria ocupado por praças temporárias a fim de diminuir o volume de veículos e aumentar a segurança e bem-estar dos pedestres. Porém, tal ação foi tão bem recebida pelos habitantes, que em fevereiro de 2010 a medida que antes havia sido realizada como um experimento, foi tornada permanente entre as avenidas 42 e 47. Em 2014, 4 anos após a consolidação da Times Square como um local para transeuntes, o resultado obtido de tal intervenção foram o movimento diário de 400 mil pessoas, 33% de redução de lesões causadas por acidentes de trânsito, e um aumento de 180% no número de estabelecimentos comerciais.⁵⁹

⁵⁹ GAETE, Constanza Martínez.

Disponível em: <http://www.archdaily.com.br/br/601289/pedestrianizacao-da-times-square-deve-ser-concluida-em-2016>. Acesso em 19 de junho de 2017.



Figura 3: Times Square, antes e depois da intervenção.
Disponível em: <<http://www.archdaily.com.br>>. Acesso: 19 jun. 2017.

O local, além de conformar uma praça pública de mais de 9 mil metros quadrados, e apresentar quantitativos positivos referentes à sua melhoria da qualidade do espaço, passou também a se tornar um ícone imagético da cidade de Nova York. Em 15 de maio de 2017 foi inaugurado um projeto de requalificação desse espaço, formulado a partir do seu superlotação e da necessidade de se inserir mais mobiliários público para os habitantes e turistas.⁶⁰ O arquiteto sócio e fundador do Snøhetta, que liderou o projeto coloca que:

a reinvenção de Times Square é um modelo de como o desenho de nossas paisagens urbanas pode melhorar a saúde e o bem-estar de seus usuários ao mesmo tempo que oferece u importante palco para o encontro da comunidade.⁶¹

Assim, encerramos esse capítulo com a convicção de que nós - enquanto planejadores, habitantes ou gestores - almejamos para as cidades atuais um modelo mais sustentável e saudável, a fim de garantir uma melhoria na qualidade de vida de

⁶⁰ LYNCH, Patrick. Traduzido por BARATTO, Romullo. Disponível em: <<http://www.archdaily.com.br/br/871088/projeto-de-snohetta-para-a-times-square-e-inaugurado>> Acesso em 19 jun. 2017.

⁶¹ Ibidem.

todos os cidadãos. Colocamos, porém, que tal modelo não existe de forma pré-determinada, tendo em vista que cada cidade de cada região apresenta suas peculiaridades e singularidades particulares de si próprias. A sustentabilidade desejada só será de fato alcançada, com a junção de esforços entre sociedade e o Estado em se usar “melhores ferramentas e melhores soluções urbanas para o sítio em questão”⁶².

⁶² XIMENES, 2016, p. 102.

3. A cidade do Homem

3.1. Fenomenologia

No período após a Segunda Guerra, as cidades tiveram um momento de grande destaque no cenário da construção civil. Por consequência dos efeitos destrutivos da guerra, havia grande necessidade de reconstruir tecidos urbanos (expandir cidades consolidadas ou recriá-las após os desastres), e gerar abrigo para as pessoas. Isto fez com que a arquitetura modernista, composta por ideias funcionalistas, ganhasse força dentro desse contexto, pelos seus métodos que possibilitavam a fácil reprodução e pela capacidade de ser desenvolvida com baixos recursos financeiros.

Como o movimento moderno considerava que o homem era um ser biológico e podia ser considerado fora de seu contexto, presumia-se que os homens tinham todas as mesmas necessidades. Esse pensamento, como foi apontado anteriormente no primeiro capítulo, foi contestado pelo *Team X* que questionou os ideais vigentes e precedeu a arquitetura pós-moderna. Assim, na década de 70, uma forma mais humanista de pensar a cidade começou a ganhar espaço dentro das discussões dos pensadores urbanos, gerando a busca por um ideal de vida mais qualitativo, emocional e cultural. A interação das pessoas com o seu ambiente alavancou teorias que tratavam da relação homem-espço, e a área da arquitetura e urbanismo apropriou-se de metodologias de disciplinas como geografia, psicologia, sociologia, antropologia e filosofia.

Surgiu, então, o conceito de 'fenomenologia', proveniente da união da filosofia e da psicologia. Para Natália Bula, "a fenomenologia é uma filosofia existencial que estuda a relação do ser com o mundo"⁶³, relacionando "o estudo dos fenômenos, da aparência das coisas e de quais são seus significados na experiência humana."⁶⁴

⁶³ BULA, 2015 p. 54.

⁶⁴ Ibidem, idem.

Segundo o filósofo Merleau-Ponty (1999), a conexão entre a mente e o mundo é obtida através do corpo, podendo-se entender, desta forma, que o conhecimento humano é proveniente da experiência com o mundo através de seus sentidos. Como a experiência humana não pode ser separada em partes, o estudo da fenomenologia é transdisciplinar, abrangendo “percepção, pensamento, memória, imaginação, emoção, desejo, vontade, até a consciência corporal, ação corporificada e atividade social, incluindo atividade linguística.”⁶⁵

Assim, a fenomenologia investiga aquilo que só se pode ver quando se abre um pensamento poético, pois ao estar ligado às subjetividades humanas, o mundo imaginário não pode ser compreendido pela ciência, e é justamente no mundo imaginário onde se fazem as obras de arte e o poético, bem como a arquitetura. Portanto, entendemos que métodos científicos são insuficientes para interpretar a arquitetura em sua totalidade. Essa dualidade entre o que é científico e o que é imagético sempre esteve presente dentro da disciplina de arquitetura e urbanismo enquanto uma dicotomia entre ciência e arte. Pois apesar de considerarmos sua materialidade, é nas entrelinhas que se encontra a arte arquitetônica muito mais do que pode ser interpretada pelos sentidos fisiológicos. Assim, a arquitetura frequentemente tem seu valor ofuscado pela objetividade dada a ela quando submetida a uma ótica científica, formal e funcional, pois seu caráter estrutural não transmite necessariamente o que ela tem de artístico, e nem o que o seu efeito produz nos indivíduos.

Para Pallasmaa, a arte da arquitetura comporta-se como uma poesia. Na qual a sua imagem foge da materialidade e se conforma como uma imagem ou uma sensação na consciência, e é proveniente da obra e da subjetividade individual que cada um traz consigo ao experimentar um espaço pela primeira vez.

A dimensão artística de uma obra de arte não está na coisa física propriamente dita; ela só existe na consciência da pessoa que passa pela experiência pessoal da obra. [...]. Seus significados não estão contidos na forma, mas nas imagens transmitidas pela forma e na força emocional que elas carregam. A forma somente age sobre nossos sentimentos por meio do que ela representa.⁶⁶

⁶⁵ SMITH apud BULA, 2015, p. 62.

⁶⁶ PALLASMAA apud NESBITT (in:) GONZAGA, 2016 p. 16.

Por isso, entendemos que conceber um edifício vai muito além do que projetar suas formas e as suas funções, pois elas não definem um objeto arquitetônico. Há de se buscar uma linguagem interna da construção. Algo que remeta a um sentimento arquitetônico a quem a vivencia. Pois, com efeito, essa é a principal missão de todo e qualquer objeto de arte.

De acordo com Norberg-Schulz, essa linguagem interna pode ser definida como 'caráter' arquitetônico ou urbanístico, no qual o seu conceito reside em proporcionar uma experiência ambiental única em determinado lugar. Segundo o arquiteto, todo lugar é possuidor de um caráter, pois além de ser abrangente com o espaço que o encerra, o caráter também está contido na materialidade. Ou seja, é na arquitetura que um caráter se manifesta e que contém as características de um lugar. Assim compreendemos que o caráter nos permite sentir e nos identificar com determinado local, bem como habitarmos os lugares. Na verdade, a identidade humana, pressupõe a identidade do local que ela habita, e nesse sentido, é importante que nos sintamos representados e conformados com o espaço, para que seja possível estabelecer uma relação de sensações positivas com o meio ambiente. "O significado final de qualquer edificação ultrapassa a arquitetura; ele redireciona nossa consciência para o mundo e nossa própria sensação de termos uma identidade e estarmos vivos."⁶⁷

3.1.1. Imagem Poética e Imaginação Criadora.

Para estabelecer uma relação verdadeira e íntima entre o homem e o meio ambiente que ele habita, é desejável, através da conexão com a paisagem proporcionar um espaço urbano que sensibilize a interatividade entre o homem e os seus lugares. Para que isto ocorra, buscamos por uma abordagem que levasse em conta os desejos humanos, e que valorizasse e sensibilizasse as questões existenciais contidas no relacionamento homem-espaço.

Nesse contexto destaca-se a teoria fenomenológica de Gaston Bachelard, que versa sobre Imaginação Criadora e Imagem Poética. Segundo o filósofo, a imaginação criadora comporta-se como um instrumento do saber, e a imagem poética comporta-se como provocadora de uma lógica, de forma que ambos os conceitos

⁶⁷ Ibidem, p. 17.

complementam o conhecimento científico acerca da percepção do espaço através de suas contribuições particulares.

Bachelard trabalha sobre a possibilidade um devaneio vivido pelo homem, no qual ele, assumindo um papel de sonhador, se deixa admirar um objeto contemplado. Dessa forma a imagem concebida na mente do sujeito, poética, não diz respeito à representação de sua figura, mas valoriza-se por seu teor ontológico, recebido ao ser vivenciado pela imaginação do homem.

Desta relação, entendemos que para uma imagem tornar-se poética há de se estabelecer uma participação ativa do sujeito que devaneia. Pois não há fenomenologia perante um sujeito passivo. É importante que se vivencie este momento de sonho para se permitir perceber além daquilo que pode ser captado pelos sentidos físicos. Para que este fenômeno da imagem poética ocorra, é necessário, também, que o objeto lance um convite para um estado de devaneio que conduza o indivíduo a um momento de felicidade, o qual ele deixa de ser apenas um indivíduo para tornar-se um homem-sonhador. Nesse momento, ocorre então uma dilatação da existência.⁶⁸ Pois ao pensarmos sobre o objeto, damos vida a ele ao mesmo tempo em que o admiramos.

Uma vez que o sujeito participa de uma imagem poética, já não existe distância ou distinção entre ser e objeto, entre homem e mundo contemplado. A admiração pelo objeto faz com que ele se torne nosso, ele “nos diz respeito”, fala à nossa consciência criadora. Participamos de sua criação na medida em que o vivemos, o repercutimos.⁶⁹

Norberg-Schulz⁷⁰ considera diferentes escalas de compreensão sobre o meio ambiente, determinando níveis: do interior ao exterior. Assim, o homem vivendo no exterior recebe toda a diversidade do mundo e a internaliza a partir de sua imaginação criadora sobre a realidade.

Aqui se dá, portanto, a importância da fenomenologia no contexto da produção do espaço urbano, pois o homem-sonhador, sensibilizado, devota-se frente as imagens que o provocam, “ampliando sua existência e seu pertencimento ao mundo que

⁶⁸ CRUZ, 2006, p. 21.

⁶⁹ Ibidem, p. 20.

⁷⁰ Apud CRUZ, 2006, p. 27.

acabara de criar”. Pois há um desejo e uma necessidade na condição humana de estabelecer relações afetivas com o espaço que habita. A fenomenologia, por conseguinte, permite a construção de um pensamento que possibilite a criação de raízes com o espaço. Pois como explicita Schulz: “O objetivo de uma construção – arquitetura – é, assim, o de fazer um não-lugar se tornar um lugar, ou seja, trazer à tona os significados potencialmente presentes num determinado espaço”.⁷¹

Para o teórico Martin Heidegger⁷², a fenomenologia tem um caráter global, no qual o mundo é constituído por uma quaternidade composta entre o céu, a terra, os seres mortais e os seres divinos. Para ele, toda construção deve reunir esses quatro elementos de forma perfeita e sensível, a partir do destaque das qualidades e de cada nuance que compõe sua atmosfera, conformando uma paisagem através do realce dos seus valores, a fim de compor um lugar que inspire pertencimento, um local que promova ao homem encantamento.

Nesse contexto, Bachelard criou o termo ‘Topofilia’ para descrever o amor humano pelo lugar. Perante a esse conceito de amor, é possível englobar diversas escalas que variam, tanto de um apego familiar ou histórico com um local – relativo à memória, quanto a prazer estético apenas visual. E é exatamente neste ponto da topofilia que se estabelece uma das principais responsabilidades do arquiteto: revelar potencialidades locais, através de uma intervenção que busque o destaque dos atributos naturais e significativos que o compõe, a fim de promover uma valorização do lugar a partir da exposição do seu caráter.

3.2. Análises Fenomenológicas

A partir da afirmativa de que o homem busca um prazer em vivenciar o mundo e que este prazer está vinculado de certa maneira com o seu sentimento de pertencimento a um lugar, buscamos investigar o processo de concepção do projeto arquitetônico sobre uma abordagem fenomenológica. Pois é através do desenho da paisagem que se faz possível propiciar uma vontade de vivê-la em sua excepcionalidade. Os fatores que dão forma a essa conexão entre o homem e o espaço se conformam em seu sítio,

⁷¹ Ibidem, p. 28.

⁷² GONZAGA, 2006, p. 11.

ou seja, é a arquitetura e a sua paisagem, que contém signos que dependendo de como se relacionam com os indivíduos, falam com a alma do homem.

Definindo a experiência como uma intenção do arquiteto dentro do programa do projeto, faz-se preciso elaborar quais finalidades pretende-se transmitir: que tipo de mensagem passar, qual a finalidade do espaço, entre outros. Após definidas as finalidades, há de se buscar um meio que permita materializar tais intenções, ou seja, transmitir a mensagem através de um meio físico, bem como buscar compreender como este meio físico será assimilado pelas pessoas.

Assim, para tornar o processo da arquitetura um fenômeno, Jacobsen criou um modelo de teoria da informação, na qual, o remetente (o arquiteto), através de suas finalidades, codifica uma mensagem até o receptor (os indivíduos). O receptor, interpretaria a mensagem através de sua experiência no espaço. Este contato é o chamado canal de comunicação, feito através do corpo que assimila as informações através de seu sistema sensorial e pelas sensações percebidas pelos códigos. Os códigos, neste caso, seria a materialidade arquitetônica, possuidora de signos que, de forma a serem combinados, materializam significados. Toda esta relação, deverá acontecer dentro de um contexto, que abrange tanto a paisagem, a cultura, o clima e quaisquer outras condicionantes locais.



Figura 4: Diagrama processual da arquitetura como fenômeno. Fonte: Autor.

Desta forma, para melhor compreender a relação entre o arquiteto e materialização de suas intencionalidades, torna-se conveniente definir categorias que analisem a experiência fenomenológica na arquitetura. Para Fergus Nicol⁷³ existem três componentes estabelecem uma relação tríplice da arquitetura com conforto: as pessoas, o lugar, e as edificações.

⁷³ ROAF; FUENTES; THOMAS-REES, 2014 apud BULA, 2015, p.109.

Dentro conceito de análise da experiência de arquitetura, Bula fundamenta quatro categorias de análises fenomenológicas, que seriam elas: a conexão com o lugar, o espaço e o tempo, as qualidades sensíveis e a atmosfera.

3.2.1. Conexão com o lugar

Esta é a categoria que liga a arquitetura às preexistências do espaço, ou seja, ela pode se dar através da conexão visual com a paisagem, através da utilização de elementos, sejam eles materiais, ou técnicas arquitetônicas que representem símbolos que falem com o usuário daquele espaço. Desta forma, relaciona-se a valorização do local, por intermédio de um sentimento de identificação e memória. Apropria-se desta categoria também as analogias, algo que seja reconhecível consciente ou inconscientemente e que remeta a uma afetividade no processo de experimentação do lugar. Por exemplo, a natureza é um dos recursos mais utilizados, pois está relacionada inconscientemente à qualidade de vida, e pode ser visto ópera de Sydney, ou nas obras do arquiteto Antoni Gaudí.

A arquitetura pode emoldurar paisagens, valorizando pontos de vista, pode criar padrões de luz e sombra que se modificam de acordo com os ciclos circadianos e estacionais em cada latitude, longitude, altitude e clima. Pode amplificar ou atenuar o som da chuva.⁷⁴

⁷⁴ Ibidem, p. 110.

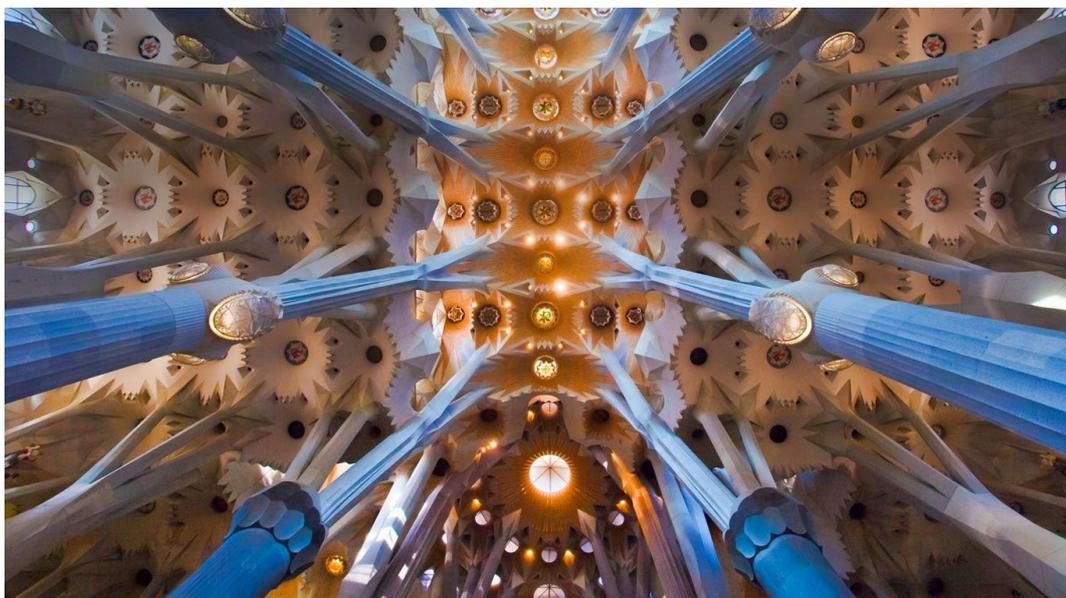


Figura 5: Teto da Igreja da Sagrada Família, Antoni Gaudi. Disponível em:
<<http://decumanosud.blogspot.com.br/>>
Acesso: 26 jun. 2017

3.2.2. Movimento

Ao experimentar o espaço urbano, o transeunte obtém uma apreensão gradual da arquitetura ao longo de seu percurso. A cada ângulo de sua visão, compõe-se uma imagem que contribui para a totalidade da experiência urbana ou arquitetônica. Este deslocamento pelo espaço foi denominado por Le Corbusier de *promenade architecturale*, ou passeio arquitetural. Nessa categoria temos o exemplo da visão serial de Gordon Cullen, na qual o arquiteto concebe que a paisagem urbana é definida por uma série de espaços correlatos.

Neste cenário, é importante frisar a já citada crítica a respeito da influência dos automóveis na percepção do espaço urbano. Dotadas de vias rápidas, as cidades tendem a perder o valor do percurso quando experimentadas à grandes velocidades, pois quanto maior a velocidade dos deslocamentos, menos se pode assimilar o espaço.

Assim, considerar o movimento do corpo humano é essencial para a criação de percursos, pois estes têm o poder de gerar surpresas aos transeuntes, possibilitando descobertas e encantamentos, que instigam o envolvimento do indivíduo com o meio.

A nível de exemplo, temos o caso do centro histórico de Roma e seu caminho ao Panteão. Com exceção às vias de acesso aos veículos, focamos aqui nosso olhar sobre o pedestre que caminha em direção ao edifício. O percurso é composto por vielas apertadas, repletas de pequenos comércios, restaurantes, e uma concentração de turistas. Cheiros, imagens, cores e ruídos. Os edifícios são altos, 6 ou menos andares que pela estreita largura da via, têm sua verticalidade acentuada, encerrando a paisagem à direita, e à esquerda. Neste interím, temos o transeunte que passeia por um caminho que, após dobrar muitas esquinas diversas e similares entre si, se amplia. Frente ao sujeito, sem aviso, descortina-se uma grande *Piazza*, com espaços livres para o caminhar e o pousar. Nada é pequeno, estreito ou singelo. O Panteão se conforma como uma imagem monumental e robusta. O obelisco ao centro, compõe o equilíbrio com sua leveza em direção ao céu. Na paisagem, há espaço para as nuvens e para um respiro urbano sentido pelo próprio sujeito, fenômeno esse que só foi vivenciado pela condução de uma experiência sensorial, provocada pela soma do percurso antecedente, com a surpresa causada pela mudança repentina de cenário, e o amaravilhamento próprio de se estar à frente de obras milenares e inspiradoras como o *Pantheon*.



Figura 6: *Piazza della Rotonda* e Panteão, Roma. Disponível em: <<https://www.ci.com.br>>. Acesso: 26 jun. 2017.

3.2.3. Qualidades Sensoriais

Nesta categoria, considera-se a multissensorialidade da arquitetura através das características materiais (cor, textura e dureza), e características imateriais, (estímulos à luz, som, temperatura, entre outros). Ao se combinar estes elementos, é possível compor e diferenciar espaços, destacando formas, e influenciando percepções. Por exemplo, as aberturas de um edifício podem controlar o contato visual do sujeito com o exterior, assim como podem emoldurar paisagens específicas e também controlar a entrada e saída de vento. Um ambiente ser caracterizado por uma iluminação clara, natural e homogênea, assim como também pode ter uma iluminação pontual, ou um jogo de luz e sombra para compor o seu efeito significativo.

Um elemento altamente utilizado para este fim, é a água, pois, sua superfície refletora potencializa os fenômenos que acontecem em seu entorno. Ela reflete e refrata a luz,

modifica sons, e a depender de como for empregada, pode possuir uma característica mais estática, como num espelho d'água, ou dinâmica, como cascatas em jardins, variando de acordo com a intencionalidade de cada projeto.

Todas essas características materiais e imateriais, são percebidas pelo sistema sensorial dos homens. Neste ponto, faz-se interessante adotar, em vez do sistema aristotélico tradicional dos cinco sentidos, o sistema sensorial de J.J. Gibson, que traz: o sistema auditivo, sistema visual sistema gosto-olfativo, sistema háptico (tato, musculoesquelético, pressão, calor/frio, dor e cinestesia), sistema de orientação (gravidade, acima/abaixo, direita/esquerda, à frente/ atrás)⁷⁵. Desta forma, assimilados pelo corpo do homem, detalhes tangíveis ou intangíveis, como temperatura, luz, som, vento, cores e texturas, quando combinados, contribuem na geração de uma qualidade sensível aos espaços.

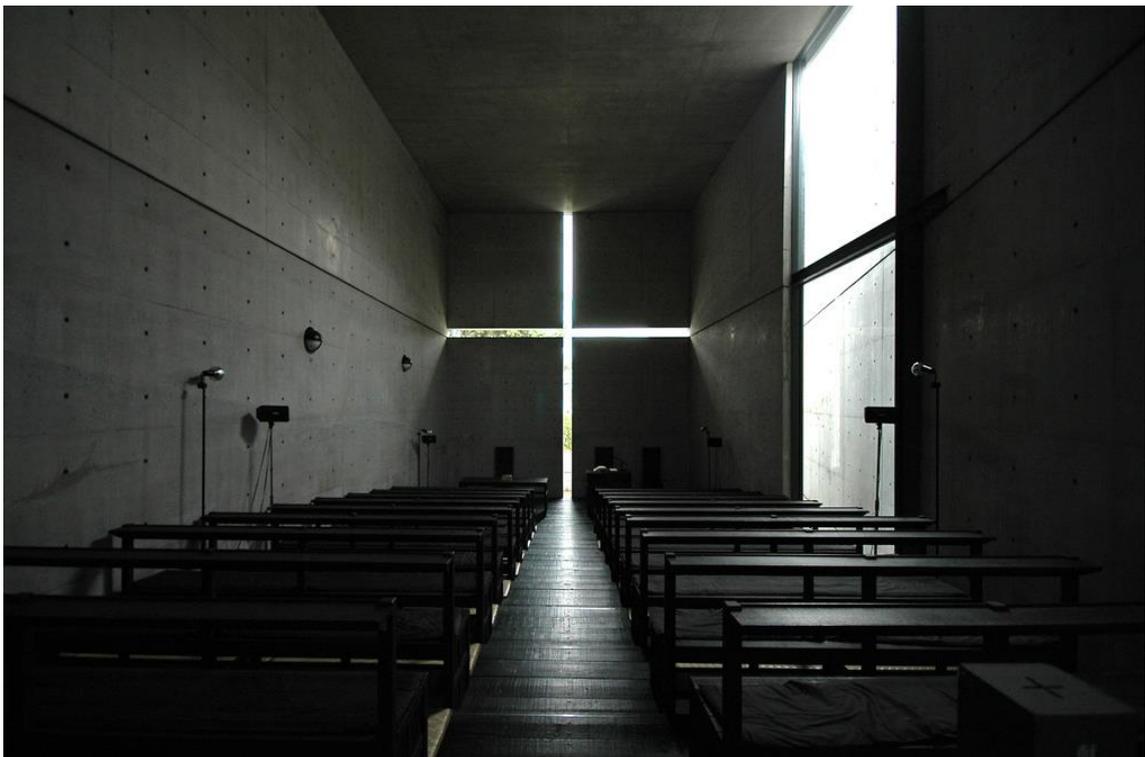


Figura 7: Igreja da Luz, Tadao Ando. Disponível em: <<http://www.archdaily.com.br>>. Acesso em: 26 de junho de 2017.

⁷⁵Ibidem, p. 111.

3.2.4. Atmosfera

Por fim, temos a categoria mais complexa de todas, pois nela estão contidas todas as outras, de forma a compreender a experiência total vivida pelo homem. Assim, a atmosfera apreende todas as características materiais e imateriais de um espaço, tal como as sensações, o percurso, as luzes, os sons, entre outros. Através da vivência desses espaços dotados de estímulos, que se pode captar a ambiência, aura, atmosfera, ou caráter, de determinado lugar.

Para Merleau-Ponty⁷⁶, assim como para Pallasmaa e Holl, é através da experiência e das sensações percebidas pelo sistema sensoriais do homem, que são assimilados os significados dos espaços. Sendo assim, o corpo humano seria o proporcionador de tais experiências. Dessa forma, podemos dizer que a atmosfera não está contida apenas nas características propostas por um arquiteto na materialidade, e nem somente no homem. A atmosfera, é na verdade, o fenômeno que ocorre a partir da relação do ser humano no mundo.

Atmosfera é o conjunto das impressões perceptuais, sensoriais e emotivas de um espaço, local ou situação social. Ela fornece a coerência unificadora e o caráter para um ambiente, espaço, lugar e paisagem. [...] Ela é 'o denominador comum', 'a qualidade' ou 'a ambiência' de uma situação experiencial. Atmosfera é [...] uma propriedade experiencial ou característica que está suspensa entre o objeto e o sujeito.⁷⁷

3.3. A Cidade Desamparo à Luz da Psicanálise

Considerando o homem e a cidade como o cerne desta monografia, e sendo o homem o centro focal deste capítulo, aproveitamos este espaço para investigar a fundo a mente do sujeito em relação às críticas (as contradições, os desamparos e os descaminhos) colocadas às cidades atuais nos capítulos anteriores. Para tanto, nos apoiamos em considerações sociológicas e psicológicas, a fim de estreitar o conhecimento sobre essa relação tão intrínseca entre o homem e o ambiente.

⁷⁶ Ibidem, p. 133.

⁷⁷ Ibidem, idem.

Para Georg Simmel, cidade é sinônimo de estranhamento e desamparo. Com vida e morte entre 1858 e 1918, o sociólogo acompanhou de perto o *boom* das cidades industriais. Neste cenário, Simmel era um dos muitos que já considerava que a cidade se transformava mais rápido do que durava um coração mortal, e que a relação do homem com o espaço-tempo se comprometia gravemente por causa dessa rápida e ininterrupta mudança de estímulos.

Do seu ponto de vista, portanto, a cidade é um ambiente no qual o indivíduo, desamparado, não consegue se reconhecer e estabelecer sentimentos de identidade e pertencimento. De fato, sua problematização em relação às cidades industriais permanece mais atual do que nunca, pois como já previamente citamos, observamos o mesmo problema em relação ao espaço-tempo na contemporaneidade.

Dessa maneira, para entender melhor o 'desamparo' ao qual Simmel se refere, Leitão⁷⁸ busca na psicanálise de que forma, e porquê, o desamparo marca a condição humana. Assim, a arquiteta elucida que para Sigmund Freud, o desamparo é uma constância psíquica própria do ser humano. Procedente desde o nascimento, trata-se de uma situação onde há a apartação do espaço uterino, onde todas as condições de vida do bebê estavam asseguradas, para serem, então, providas por outra pessoa. Ao recém-nascido desamparado, o mundo externo apresenta-se de forma incerta e ameaçadora, marcando sua essência individual com essa primeira experiência sensitiva. O pai da psicanálise, portanto, ao afirmar que o fator biológico presente nas primeiras situações de perigo cria no ser humano a necessidade de ser amado, nos permite compreender o indivíduo como subordinado de suas relações humanas - atenção e reconhecimento -, e mais do que isso, entender que a sensação de desamparo é intrínseca à condição humana.

Deste modo, revela-se uma luz frente ao sentimento de temor causado pelas cidades grandes. Dentro delas, o indivíduo vê ao redor - nos grandes prédios, nas largas avenidas, nas multidões de rostos desconhecidos - a afirmação do quão pequeno é seu ser em relação ao mundo, e confuso por essa condição psíquica, culpa a cidade por não satisfazer suas subjetividades mais básicas.

⁷⁸ LEITÃO, 2011.

Neste ponto, é interessante colocar em questão se não vivemos a cidade de forma a buscar uma referência como elemento substitutivo desse desamparo. Atribuímos a ela o papel de preencher uma carência psíquica que, trazida desde o nascimento, não parece ser completamente satisfeita. Mas talvez devamos considerar que é possível estarmos exigindo mais da cidade do que ela pode oferecer por conceito. Talvez ainda não tenhamos compreendido que essa função substitutiva que atribuímos a cidade não seja justa, nem possível de ser alcançada. “Talvez queremos dela mais do que ela pode dar. Talvez queiramos dela a segurança e o bem-estar que a condição humana não permite obter”.⁷⁹

Sob essa perspectiva, contudo, faz-se importante tomar nota de que a condição de desamparo vivida pelos indivíduos é, certamente, um fator intrínseco, mas que em vez de ser encarado como uma fatalidade, deve ser considerado como uma oportunidade de experiência positiva, que impulsiona o desenvolvimento humano.⁸⁰ Pois assim como um bebê inteiramente vulnerável, cresce e torna-se um adulto maduro e capaz de lidar com todas as questões de sua vida, o sentimento de desamparo na fase adulta nos move em busca de respostas, que uma vez assimiladas, nos conduz a um amadurecimento. Dessa forma, parece relevante buscar melhor entender as funções psíquicas que atribuímos ao lugar que habitamos. Pois ao captar a cidade não apenas por sua materialidade que abriga as atividades sociais, mas também como um fenômeno “marcado pela subjetividade que caracteriza tudo que é humano”⁸¹, nos tornamos capazes de entendê-la: um organismo complexo assim como os indivíduos que a habitam.

A cidade dos homens sempre nos fará inquietos [...], mas será também sempre e necessariamente a morada humana por excelência. Um espaço privilegiado para a aventura existencial que nela se expressa de modo pleno e irrenunciável. Sob esse modo de ver, como bem anotou Simmel, não nos cabe acusar nem perdoar, apenas, à semelhança de nós mesmos, compreender.⁸²

⁷⁹ Ibidem, p. 469.

⁸⁰ ROCHA apud LEITÃO, idem.

⁸¹ Ibidem, p. 469.

⁸² Ibidem, p. 470.

4. Considerações finais

Este estudo buscou desde o seu início, destacar o homem e a cidade, e de que maneira se estabelece suas relações perceptivas. O contexto demonstrou, que tal conexão apresenta-se como um decurso de mão dupla, no qual os processos morfológicos urbanos, atuam como fator influente da qualidade de vida humana, bem como sensibilidade perceptiva do homem, influência sua consequente apreensão do espaço.

Buscamos também, demonstrar de que forma os estudos fenomenológicos podem contribuir na construção de um ambiente que revele, por si mesmo, suas características mais profundas e poéticas, de forma a favorecer o exercício projetual do Arquiteto e Urbanista perante às intervenções feitas no meio ambiente, a fim de promover uma ligação mais humana entre os homens e as cidades contemporâneas.

Assim, através do percurso desse trabalho, traçamos panoramas históricos e teóricos, acerca da evolução do urbanismo ao longo dos anos, apontamos fatores influentes na conformação da malha urbana contemporânea, bem como investigamos como se dão os processos perceptivos dos indivíduos no espaço. Deste modo, promovemos um estudo que fornecerá o aporte teórico na proposta de intervenção que será desenvolvida no Trabalho Final de Graduação II.

Da mesma maneira como justificamos nesse trabalho a importância de se compreender os fenômenos históricos de um determinado lugar, a fim de compreender a qualidade de seus relacionamentos com o homem, e por quanto o local exato do desenvolvimento de nossa intervenção ainda não esteja definido, à guisa de finalização deste estudo, elaboramos um traçado do percurso histórico, econômico, social e urbanístico de Juiz de Fora. Buscamos esclarecer os mais importantes processos caracterizadores de sua morfologia cidadina, a fim de revelar o cenário de sua realidade urbanística.

4.1. Origem e Desenvolvimento de Juiz de Fora

A origem de Juiz de Fora se deu durante o período de maior crescimento de cidades em toda a História do Brasil, no decorrer da época da mineração aurífera em Minas Gerais, no início do século XVIII.

Por volta do ano de 1703, no tempo das bandeiras paulistas, foi construída uma estrada chamada Caminho Novo, a qual ligava a região das minas ao Rio de Janeiro, sendo um dos principais canais de transporte do ouro extraído. Essa estrada foi considerada uma artéria responsável pelo fluxo econômico entre o Rio de Janeiro e Minas Gerais por aproximadamente 200 anos⁸³, e promoveu a ocupação de diversas cidades, incluindo o vale onde se encontra grande parte da cidade de Juiz de Fora.



Figura 8: Caminho Novo e regiões ao seu entorno. Disponível em: <<https://novocaminhonovo.blogspot.com.br>>. Acesso em: 01 de jul. 2017.

A partir da queda mineração na segunda metade do século XVIII, o Caminho Novo passou, então, a escoar produtos alimentícios, principalmente o café. Dessa forma, Juiz de Fora se desenvolveu conjuntamente com a economia cafeeira, e passou a servir de polo atrativo à população das regiões esgotadas pela mineração. Nessa mesma fase, o Rei de Portugal passou a estimular a ocupação das terras para funções agrícolas e de povoamento, e para tanto, começou a distribuir terras aos nobres, denominadas sesmarias, promovendo a formação de fazendas na região. “Entre estas

⁸³ GODOY, p. 38.

fazendas encontravam-se, na margem esquerda do rio, a do ‘Juiz de Fora’, que depois passou a ser o nome da cidade que ali surgiria”.⁸⁴

Em 1836, a Província de Minas Gerais contratou o engenheiro alemão Henrique Guilherme Fernando Halfeld, com a finalidade de abrir uma nova estrada mais ampla e menos tortuosa, compatível com os novos carros de transportes. A Estrada do Paraibuna originou-se do percurso do Caminho Novo, ampliando-o.

Vindo de Barbacena, ao atingir a região a atual região do Benfica, Halfeld atravessou o Rio Paraibuna, abrindo caminho pela margem direita. Para fugir dos pântanos subiu o atual Morro da Glória, formando a avenida dos Andradas, para logo traçar uma reta de cerca de três quilômetros que seguia até o Alto dos Passos. Dali virou à esquerda e desceu pela atual região do Graminha até alcançar novamente o rio.⁸⁵

Pouco a pouco, se formou uma povoação às margens dessa estrada, que se tornou “a primeira via pública da localidade, a princípio chamada de Rua Direita, atualmente, sendo conhecida como Avenida Rio Branco”⁸⁶, eixo estruturador da cidade até hoje.

Em 1853, a vila é elevada à categoria de cidade e, em 1865, ganha o nome de cidade do Juiz de Fora.⁸⁷ Nesse cenário, seu traçado urbano vinha sendo desenhado por Halfeld, que se apropriava do percurso da estrada do Paraibuna. Nessa mesma época, Mariano Procópio Ferreira Lage, propôs ao Imperador a construção de uma nova rodovia que ligasse Juiz de Fora à Petrópolis, pois a estrada do Paraibuna começou a apresentar problemas com os preços de manutenção, dificultando o escoamento do café. Em 1861, então, foi inaugurada a Rodovia União Indústria. Com a nova rodovia, foi possibilitado um maior fluxo de transporte de mercadorias, transformando Juiz de Fora a principal via de comunicação da província, sendo entreposto comercial e polo econômico mais importante da Zona da Mata. Todas essas vantagens propiciaram o desenvolvimento do comércio local de exportação, importação, atacado e varejo.

⁸⁴ OLIVEIRA, apud GODOY, p.39.

⁸⁵ LESSA, apud Ibdem, Idem.

⁸⁶ JUNQUEIRA, 2006, p. 43.

⁸⁷ PREFEITURA DE JUIZ DE FORA, disponível em: <https://www.pjf.mg.gov.br/cidade/historia.php>. Acesso: 28 de junho de 2017.

A partir da chegada da ferrovia na cidade, na década de 1870, o transporte de café para os portos foi facilitado de tal maneira que a Estrada União Indústria foi aos poucos deixada de lado. Na virada do século XIX para o século XX, por ser o principal núcleo urbano da Zona da Mata, a cidade recebeu o apelido de Manchester Mineira, fazendo referência a uma importante cidade industrial inglesa, em vista de seu forte mercado econômico e industrial, resultante de sua boa rede de transportes.

Nessa época, a atual Avenida Rio Branco concentrava grande parte da vida urbana do município, como os palacetes das elites cafeeiras e industriais, a Igreja Matriz, as Repartições Municipais e o já citado Parque Halfeld.



Figura 9: Avenida Rio Branco no início do século XX.

Disponível em: <<http://www.mariadoresguardo.com.br>>. Acesso em: 1 de julho de 2017.

Porém, após a Segunda Guerra Mundial, o cenário favorável à construção civil transformou a paisagem da avenida. A partir de um bom momento da indústria da construção e de legislações favoráveis, houve uma rápida verticalização na área central da cidade.



Figura 10: Avenida Rio Branco, 1960. Disponível em: <<http://www.mariadoresguardo.com.br>>. Acesso em: 01 jul. 2017.

4.2. Conformação Urbana de Juiz de fora a partir de sua Economia

Podemos perceber na história econômica de Juiz de Fora, três momentos distintos de desenvolvimentos que proporcionou grande diversidade à produção do seu espaço urbano. A primeira delas foi a monocultura cafeeira, que se somando a conjuntura histórica da época, promoveu a segunda fase de desenvolvimento, a industrial, que ascendeu até a década de 30. Muito embora, a partir dessa época, a cidade tenha passado por uma relativa decadência, na nos anos 60, imigrantes chegaram a cidade em busca de uma melhoria nas condições de vida no meio urbano, fomentando o crescimento demográfico. Por consequência, no final da década de 80, o setor de comércio e serviços sofreu grande ampliação, ganhando maior destaque na década de 90. Neste mesmo ritmo, o setor terciário cresceu até os dias atuais, e Juiz de Fora é vista novamente como referência regional da Zona da Mata, atraindo capital e mão de obra.

Dessa forma, temos que a estrutura urbana de Juiz de Fora se desenvolveu a partir do Caminho Novo, contando com grande influência do interesse pessoal de quem nela intervia. Inicialmente, o ainda arraial, teve suas primeiras ruas traçadas pelos desenhos de Henrique Halfeld, o engenheiro foi responsável por riscar uma perpendicular (atual rua Halfeld) à já conformada Rua Direita, e comprou o terreno ao seu lado, originando o primeiro logradouro público e a primeira praça da cidade (atual parque Halfeld). Além disso, por influência dessa conformação, foram abertas no entorno as ruas da Califórnia, da Câmara, Imperial, São Sebastião e Santo Antônio.⁸⁸

Já a segunda vertente de crescimento, foi a influência da Estrada União Indústria. Ao escolher um novo traçado para a nova rodovia, Mariano Procópio valorizou a localização de suas próprias terras, assim como Halfeld havia feito décadas antes. Assim, estrada cortaria uma área ainda considerada periferia da região urbanizada, promovendo uma expansão natural entre o centro urbanizado e a nova rodovia. Até então, a população havia ocupado apenas as margens da Estrada do Paraibuna, em seu sentido norte-sul e crescido em direção ao Morro do Cristo⁸⁹. As localidades próximas ao rio Paraibuna eram evitadas por ser uma região muito alagadiça. Contudo, com a implantação da rodovia União e Indústria, foram realizadas várias obras no leito do rio a fim de controlar suas águas, pois a nova rodovia passava próxima às suas margens.

A construção da União Indústria, por volta da década de 50 promoveu também, a chegada de imigrantes alemães na cidade, que vieram compor a mão de obra qualificada no desenvolvimento industrial. Os imigrantes alemães, por sua vez, tiveram também grande influência na conformação da malha urbana de Juiz de Fora. Eles dividiram-se em colônias e expandiram os limites do município. A primeira colônia ocupou a parte alta da cidade, conformando os bairros que hoje são o São Pedro e o Borboleta, e tinha como finalidade principal a produção agrícola a fim de abastecer o mercado interno.

⁸⁸ ABDALLA, apud SCHUCHTER, p. 47.

⁸⁹ JUNQUEIRA, 2006, p. 74.

Diferentemente da primeira, a segunda colônia era destinada a acomodação dos trabalhadores da companhia União Indústria, e se desenvolveu no atual bairro Mariano Procópio e parte do Fábrica. Neste cenário, em termos urbanísticos, a colônia de Baixo possuía boa conexão com a cidade, porém a colônia de São Pedro precisou providenciar abertura de vias para se conectar com o centro e a colônia de Baixo, promovendo o desenvolvimento da malha urbana no município. A inserção dos imigrantes alemães em Juiz de Fora compôs grande incremento econômico ao município, pois eles além de constituírem parte da mão de obra especializada, compuseram manufaturas domésticas, casas comerciais, oficinas, além de representarem grande parte do mercado consumidor de serviços e comércio. Houve então um forte desenvolvimento do setor terciário, que emergia a partir da necessidade de suprir as demandas da população.

O terceiro momento de desenvolvimento econômico que influenciou a conformação urbana da cidade deu-se em 1875. Como consequência da chegada da ferrovia Dom Pedro II na cidade, e a inauguração da Estação de Juiz de Fora, sucedeu a construção do Largo da Estação, e as ruas Marechal, Deodoro e Halfeld foram consolidadas como eixos comerciais, conformando a estrutura centro-urbana comercial que vemos atualmente na cidade. A partir da instalação da Estação, juntamente com o desenvolvimento da lavoura cafeeira na época, a Estrada de Ferro Leopoldina, também passa a servir a cidade. Dessa forma, enquanto a estrada de Ferro Dom Pedro II obedecia seu traçado Leste-Oeste, a ferrovia Leopoldina estabeleceu-se às margens do rio Paraibuna, atravessando a cidade no sentido norte-sudeste. A chegada das ferrovias foi importante não apenas por fomentar ainda mais o caráter econômico de Juiz de Fora, mas também porque promoveu o desenvolvimento da cidade em suas proximidades.

Nas décadas de 70 e 80, portanto, houve um surto de industrialização no município, na qual Juiz de Fora abastecia não somente sua população, como também outras regiões mineiras e fluminenses com seus produtos, através de sua proximidade e da facilidade do transporte. Desta maneira, é importante considerar que o processo de industrialização não desenvolveu apenas a economia, mas inclusive o espaço urbano, pois foram criados novos bairros em função da alta migração rural-urbana, reforçando o destaque do setor imobiliário do município.

No final de 1930, entretanto, a economia industrial e as atividades ligadas ao café sofrem uma queda, e a cidade perde o destaque econômico para a região de Belo Horizonte. Todavia, durante os anos 70, a partir de incentivos provenientes do Segundo Plano de Desenvolvimento Nacional, a cidade recebe a instalação de multinacionais siderúrgicas e metalúrgicas, que revitalizam o mercado e a dinâmica interna da economia local.

Nesta mesma década a Companhia de Distritos Industriais do Estado investiu na criação de quatro planos distritais para a realização de investimentos industriais. Todos os quatro planos foram situados na zona noroeste da cidade, a dezessete quilômetros do centro.

Desde então, diversos investimentos vêm sendo realizados a fim de favorecer a ligação centro-distrito industrial “sendo característicos os loteamentos e os bairros populares para atendimento à classe operária e galpões para abrigo de diversas atividades”⁹⁰. Dessa forma, se fortalece a expansão da cidade em direção ao eixo do Rio Paraibuna, uma vez que o centro está temporalmente compreendido em umas de suas margens, e os distritos industriais, responsáveis por deter importantes empresas de Juiz de Fora, encontra-se na outra extremidade.

Por outro lado, Juiz de Fora começa a se firmar na Zona da Mata como prestadora de serviços, principalmente na área de ensino, com a construção da Universidade Federal de Juiz de Fora em 1960, e outros estabelecimentos de ensinos privados a partir dos anos 90 em diante.

Atualmente, o município de Juiz de Fora consolidou sua economia no setor de comércio e serviços. A percepção do indivíduo como morador da cidade não se difere muito de sua colocação econômica: vivemos uma cidade composta por um centro comercial amplo, e por uma gama de prestações de serviços que atende não apenas a sua população, como também cidades próximas. Percebemos o setor imobiliário ainda expandindo seus limites, tanto em direção à zona norte da cidade, quanto verticalizando o máximo permitido onde se faz possível. Isto, raramente se traduz em qualidade de vida para o homem, o aumento da densificação urbana produz malefícios

⁹⁰ SCHUCHTER, p. 55.

que sentimos na pele hoje na cidade, juntamente com outros problemas urbanos que são atuais à maioria das metrópoles brasileiras: intensificação do tráfego, dificuldade em se estabelecer um transporte público que atenda com qualidade sua população, bem como uma conformação contínua de espaços segregados marcados por uma forte estratificação socioespacial.

Diante a problemas tão característicos às cidades contemporâneas, deixamos, por fim, o cenário juiz-forano exposto, com o propósito de conformar uma ponte que se conecte com o segundo momento de trabalho, o qual, a partir dos estudos previamente citados, esgotaremos nossos esforços em busca da proposição de um ambiente que sensibilize o olhar poético do homem à cidade de Juiz de Fora.

Bibliografia

ADRIANO, Jaime Rabelo. WERNECK, Gustavo Azeredo Furquim. SANTOS, Max André dos. SOUZA, Rita de Cássia. **A construção de cidade saudáveis: uma estratégia viável para a melhoria da qualidade de vida?**. Ciênc. Saúde coletiva, Rio de Janeiro, v. 5, n. 1, p. 53-62, 2000. Disponível em: <http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1413-81232000000100006&lng=en&nrm=iso>. Acesso em: 17 jun. 2017.

BULA, Natalia Nakadomari. **Arquitetura e fenomenologia: qualidades sensíveis e o processo de projeto**. Dissertação de Mestrado – Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo. Universidade Federal de Santa Catarina. Florianópolis, 2015.

CALVINO, Ítalo. **As cidades invisíveis**. Tradução Diogo Mainardi. 1. ed. São Paulo: Companhia das Letras, 1990.

CARLOS, Ana Fani Alessandri. **O Espaço Urbano: Novos Escritos sobre a Cidade**. São Paulo: FFLHC, 2007.

CHOAY, Françoise. **O urbanismo**. 6. Ed. São Paulo: EdPSA. São Paulo, 2005.

COSTA, José Luiz Riani. **Algumas reflexões sobre cidade saudável**. Saude soc., São Paulo, v. 6, n. 2, p. 65-70. Dec. 1997. Disponível em: <http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0104-12901997000200008&lng=en&nrm=iso>. Acesso em: 17 jun. 2017.

CRUZ, Aline Assis de Andrade. **Lagoa de todos os olhares: Encantamento e Concepção no Projeto Urbano**. Dissertação de Mestrado. Universidade Federal do Rio de Janeiro, Faculdade de Arquitetura e Urbanismo. Rio de Janeiro, 2006. Disponível em: http://www.dominiopublico.gov.br/pesquisa/DetalheObraForm.do?select_action=&co_obra=154257. Acesso: 28 jun. 2016.

GAETE, Constanza Martínez. **Pedestrianização da Times Square deve ser concluída em 2016**. Disponível em: <<http://www.archdaily.com.br/br/601289/pedestrianizacao-da-times-square-deve-ser-concluida-em-2016>>. Acesso em 19 jun. 2017.

GOITIA, Fernando Chueca. **Breve história do urbanismo**. Lisboa: Presença, 1979.

GONZAGA, Luiz André Ferreira. **Construção de paisagens pelo olhar da fenomenologia: um ensaio projetual em Cataguases**. Monografia, FAU, UFJF. Juiz de Fora, 2016.

HARVEY, David. O direito à cidade. Disponível em:
<<http://www.esquerda.net/printpdf/30344>>. Acesso em 30 mai. 2017.

JUNQUEIRA, Patricia. **De Cidade à centralidade: a formação dos centros e o processo de descentralização nas cidades de médio porte. Estudo de caso: Juiz de Fora**. Dissertação de Mestrado – Programa de Pós-Graduação em Urbanismo, Universidade Federal do Rio de Janeiro. Rio de Janeiro, 2006.

LEITÃO, Lúcia. **A cidade de Simmel, a cidade dos homens**. Cadernos MetrÓpole., [S.l.], v. 13, n. 26, p. 461-471, abr. 2013. ISSN 2236-9996. Disponível em:
<<https://revistas.pucsp.br/index.php/metropole/article/view/14764>>. Acesso em: 20 jun. 2017.

LYNCH, Patrick. Traduzido por BARATTO, Romullo. **Projeto de Snøhetta para a Times Square é inaugurado**. Disponível em:
<<http://www.archdaily.com.br/br/871088/projeto-de-snohetta-para-a-times-square-e-inaugurado>> Acesso em 19 jun. 2017.

MUMFORD, Lewis. **A Cidade na História**. Tradução Neil R. da Silva. 4. ed. São Paulo: Martins Fontes, 2004.

NASCIMENTO, Victor Hugo Godoy. **Habitação unifamiliar: memória, patrimônio e cidade – a região do Alto dos Passos em Juiz de Fora/MG**. Dissertação de Mestrado – Programa de Pós-Graduação em Ambiente Construído, Universidade Federal de Juiz de Fora. Juiz de Fora, 2015.

PEREIRA, Joana Isabel da Cruz. **Espaços residuais urbanos**. Os 'baixios' de viadutos. Dissertação (mestrado) – Faculdade de Ciências e Tecnologia de Coimbra. Julho, 2011.

PREFEITURA DE JUIZ DE FORA. **História da Cidade**. Disponível em:
<https://www.pjf.mg.gov.br/cidade/historia.php>>. Acesso: 28 jun. 2017.

ROSANELI, Alessandro Filla; SHACH-PINSKY, Dalit. **Anne Vernez Moudon. Entrevista**, São Paulo, ano 10, n. 040.01, Vitruvius, out. 2009. Disponível em: <http://www.vitruvius.com.br/revistas/read/entrevista/10.040/3397/pt_BR>. Acesso 15 jun. 2017.

SCHUCHTER, Vinícius José. **Orla Ferroviária de Juiz de Fora: segregação, vazios e expectativas**. Monografia, Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade Federal de Juiz de Fora. Juiz de Fora, 2015.

SILVA, Marcos Solon Kretli da. **Redescobrimo a arquitetura do Archigram**. *Arquitextos*. São Paulo, ano 04, n. 048.05, Vitruvius, maio 2004 <<http://www.vitruvius.com.br/revistas/read/arquitextos/04.048/585>>. Acesso em: 28 mai. 2017.

XIMENES, Natália Lacerda Bastos. **Morfologia Urbana: teorias e suas inter-relações**. Dissertação (mestrado) – Programa de Engenharia Urbana. Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2016.