

## **PLANEJAMENTO URBANO-SOCIEDADE: aspectos racionalistas e abordagens da segregação na metrópole.**

Amaro Sergio Marques

Doutorando, UFMG, Faculdades Santo Agostinho [amarosergiomarques@gmail.com](mailto:amarosergiomarques@gmail.com);

Heitor Boaventura Catrinck,

Graduando, Faculdades Santo Agostinho, [agroboa@hotmail.com](mailto:agroboa@hotmail.com)

O estudo do Urbanismo teve avanços epistemológicos desde o final da revolução industrial com os pré-urbanistas, passando pelas correntes progressistas, culturalistas e naturalistas em todo o século XX, mas em nossos dias, ainda temos grandes desafios que as cidades e as metrópoles tem levantado para as correntes do pensamento urbano, que começaram a ser respondidas à partir da década de 1960 e outras que ainda aguardam por respostas.

Nos interessa neste texto uma abordagem desde as principais correntes do pensamento urbano bem como à algumas correntes que tornaram recorrentes nos meios acadêmicos desde o final dos anos de 1960 com lançamento do livro "L' Urbanisme: Utopies et Réalités, 1965", da reconhecida Françoise Choay, utilizado exhaustivamente pelas escolas de arquitetura em nosso país (Choay, 2003). Em concordância com a autora anterior, Panerai, 2013, p.211,

A arquitetura urbana se envolve principalmente com a solução de problemas da cidade, com respeito a sua lógica, seja qual for sua tradução formal. Isso deveria nos levar a uma releitura dupla. Em primeiro lugar, daquelas obras do Movimento Moderno que conseguiram relacionar o aspecto urbano com a modernidade e, em segundo, daquela arquitetura mais antiga que mostrou soluções ou disposições que talvez possam responder aos questionamentos atuais.

Uma outra grande questão que está posta diz respeito à racionalidade com a qual o espaço urbano vem sido criado, desenhado, dividido e segregado, desde os primórdios do urbanismo moderno (Arantes, 2001; Duarte, 2011). Em certa medida, podemos afirmar que desde os estudos de Lefebvre (2001), novos aspectos sobre o processo de

urbanização foram levantados, tornando o espaço físico em social. Saliento ainda a preocupação do mesmo autor em tornar claro a idéia de que a base do surgimento da cidade é econômica. Lefebvre avança ainda lançando luz sobre' o que ele chama de "problemática urbana" que em suas palavras seria,

[...] impõe-se um ponto de partida: o processo de industrialização. Sem possibilidade de contestação, esse processo é, há um século e meio, o motor das transformações na sociedade. Se distinguirmos o indutor e o induzido, pode-se dizer que o processo de industrialização é indutor e que se pode contar entre os induzidos os problemas relativos ao crescimento e à planificação, as questões referentes à cidade e ao desenvolvimento da realidade urbana, sem omitir a crescente importância dos lazeres e das questões relativas à "cultura". (Lefebvre, 2001, p.11)

Coincidentemente com o processo de industrialização foi necessário pensar a cidade e seus problemas, como o crescimento excessivo, o direito à moradia com qualidade, os padrões sanitários e ambientais entre outros. O que é importante destacar em Lefebvre diz respeito entre outros aspectos, ao caráter indissociável do processo de industrialização ao de expansão do tecido urbano. Ainda mais, à importante contribuição do autor para a discussão sobre os problemas urbanos e aos processos de planificação da cidade (Benévolo, 2004; Cullen, 2010).

Em outro momento, Lefebvre (2001) ainda pontua algo interessante sobre a discussão urbana tentando situá-la no contexto social,

A industrialização caracteriza a sociedade moderna. O que não tem por consequência, inevitavelmente, o termo "sociedade industrial", se quisermos defini-la. Ainda que a urbanização e a problemática do urbano figurem entre os efeitos induzidos e não entre as causas ou razões indutoras, as preocupações que essas palavras indicam se acentuam de tal modo que se pode definir como sociedade urbana a realidade social que nasce à nossa volta. Esta definição contém uma característica que se torna de capital importância. (Lefebvre, 2001, p.11)

Antes deste autor, a maioria dos estudiosos da cidade estavam mais preocupados com os aspectos físicos da cidade e não com os seus aspectos sociais. Outro grande avanço de Lefebvre foi em tentar situar esta sociedade industrial, que se materializa espacialmente no tecido urbano. Parece evidente em nossos dias a necessidade de pensar a cidade também em seus aspectos sociais, mas antes deste autor isso não estava ainda de maneira consensual entre os urbanistas, sociólogos, geógrafos e outros estudiosos.

Lefebvre (2001) ainda contribui para acabar de vez com a dualidade campo x cidade, pois o mesmo destaca que não existiria mais o rural, mas sim o urbano. Nesta medida, mais uma vez o mesmo autor vai utilizar o processo de industrialização, que é algo

econômico, como base de organização e de ampliação do processo de urbanização e de crescimento da cidade.

Para situarmos a nossa discussão, recorro ainda a Choay, 2003, p.1: "A sociedade industrial é urbana. A cidade é o seu horizonte". Nesta perspectiva estamos diante de um grande fenômeno que faz parte da existência humana e da espacialização econômica, que em nossos dias é o resultado das transformações advindas desde a revolução industrial e seus desdobramentos na forma de remodelação capitalista da paisagem urbana (Harvey, 2005).

Segundo a mesma autora, poderíamos definir o fenômeno da cidade em uma determinada escala, seja a Metrópole, a Cornubação, a Cidade Industrial e os Grandes Conjuntos Habitacionais (Choay, 2003, p.1). Nesta medida a cidade poderia ser organizada em termos de tamanho em extensão territorial e em número de moradores. Mas o que a autora alerta é que ocorre o fracasso do ordenamento da cidade. Mesmo com tantos autores e estudiosos das cidades, as mesmas parecem continuar em ampliar os problemas e o descontentamento de seus moradores, e os problemas urbanos pelo menos em muitos locais continuam longe de serem solucionados, principalmente nos países em desenvolvimento (Maricato, 2013; Santos, 2013; Sposito, 2005).

Certo é que estamos com um grande problema, que é o crescimento das nossas cidades em todo mundo, e pior, com o crescimento desenfreado de grandes extensões territoriais e do adensamento destas áreas, surgindo assim as grandes metrópoles e mesmo as mega cidades que são objeto de estudos recentes como os da Escola de Los Angeles (Soja, 2008).

Uma outra questão que parece importante destacar surge nos anos de 1960, que diz respeito a monotonia das cidades novas planejadas e da segregação social (Choay, 2003; MARICATO, 1979). Interessante associar que o auge do pensamento urbanista neste período que mais ecoou em território brasileiro foi o Progressista. Cabe aqui lembrar que Brasília é inaugurada em 1960, sendo conveniente destacar que Oscar Niemeyer e Lúcio Costa tiveram profundo contato com as idéias em voga do urbanismo moderno, com um de seus expoentes, o arquiteto Le Corbusier (Del Rio, 1990; Silva, 2006).

Talvez seria necessário pensar um pouco sobre o que estaria como "pano de fundo" do pensamento urbanístico deste período. Em certa medida podemos destacar a concepção do "homem-tipo" e uma busca desenfreada pela "razão"; assim as propostas de criação de novas cidades ou bairros, bem como o ordenamento ou o planejamento territorial estariam centrados nestes dois importantes conceitos que nortearam esta questão em todo século XX (Calabi, 2012; Choay, 2003; Harouel, 1990; Reis, 2006; Secchi, 2006).

Não poderíamos deixar de situar em nosso recorte histórico, a importância crucial que a circulação de veículos teve nas propostas do urbanismo progressista que espalhou-se por todo mundo. Para os progressistas a cidade deveria ser pensada setorialmente, com áreas residenciais, industriais e de lazer, e que fossem conectadas por grandes artérias para a circulação de pessoas e de mercadorias.

As cidades dos Estados Unidos da América foram prodigiosas como grandes exemplares da lógica racionalizante da circulação de automóveis, a cidade moderna progressista deveria priorizar o veículo em detrimento do pedestre. Não foi sem motivo que Henry Ford, nos USA, criou um automóvel acessível e democratizou o mesmo para grande parte da população.

Para HALL:

Como em outras ocasiões, Wells mostrava-se exageradamente otimista quanto à rapidez da transformação tecnológica. Mas acertou em cheio no que respeita à sua localização. Os pioneiros, como predisse, foram os norte-americanos. Daí por que em 1950, graças à revolução efetuada por Ford, os Estados Unidos foram o único país no mundo que se pôde jactar de haver transformado o automóvel num bem de propriedade privada acessível às massas. Já em 1927, construindo 85% dos automóveis do mundo, podiam eles ufanar-se de ter um automóvel para cada cinco norte-americanos: aproximadamente um carro para cada duas famílias. (1995, p.329)

A ampliação do número de veículos nas cidades e toda a articulação da indústria automobilística nos USA foi preponderante para ditar as regras que seriam seguidas pelos urbanistas e para os gestores urbanos. Em certa medida começamos a nos deparar com um aspecto extremamente importante neste processo de crescimento das cidades, que é a questão econômica.

Com a liberdade de locomoção dada pelos automóveis, as cidades norte-americanas se expandiram rumo às áreas periféricas, distantes das áreas centrais, aqui chamadas de subúrbios. Ainda o mesmo autor faz uma boa caracterização deste momento:

Os subúrbios estão chegando! Eis, portanto, o irônico resultado: depois da Segunda Guerra Mundial, a explosão da construção suburbana criou uma espécie de Broadacre City por todo o

território norte-americano, só que inteiramente divorciada da base econômica e da ordem social que Wright tão firmemente defendera. No fim dos anos 40 e 50, milhares de milhas quadradas de solo agrícola norte-americano desapareceram debaixo dela; uma charge do New Yorker mostrava uma família tradicional de fazendeiros sentada na varanda, uma escavadeira plantada sobre a crista de uma colina próxima, e a mulher que grita: "Velho, vai buscar a espingarda! Os subúrbios estão chegando!" (HALL, 1995, p.344)

Esta grande expansão do subúrbio e conseqüentemente das cidades, não foi um fato apenas norte-americano, mas este modelo foi copiado mundo a fora. Em grande parte pelo papel hegemônico que os USA ocuparam depois da Segunda Grande Guerra, bem como à influência do urbanismo americano sobre o restante do mundo.

HALL ainda destaca que "A terceira pré-condição para a explosão suburbana consistiu no financiamento barato e a longo prazo da habitação"(1995, p.347). A grande oferta de linhas de financiamento e os juros baixos foram fundamentais no processo de ocupação urbana e expansão das cidades em solo americano no pós-guerra. O que estava em evidência no planejamento urbano e no desenho das "novas cidades" norte-americanas era um grande potencial racionalizante, setorialista e prescritivo, que definia onde cada atividade deveria ser colocada dentro do tecido das cidades, e como tudo seria organizado e ligado pelas grande vias, as artérias (formadas por grandes e rápidas avenidas).

Uma lógica perversa esteve sempre por trás da expansão das cidades, na ânsia de crescimento a todo custo, para atender a uma nova demanda dos usuários e moradores dos novos subúrbios, atendendo ainda ao mercado imobiliário, temos uma certa racionalidade que determina, ou melhor, orienta, onde cada classe social ou étnica deveria ocupar. O que estamos falando está em conformidade com HALL(1995), afirma que a Secretaria Federal Autônoma da Habitação dos USA que em 1934 teria estimulado a segregação racial. Cito Hall:

Mais: a "FHA (Federal Housing Authority) estimulou a segregação racial e a endossou como programa de ação; em 1966 ainda não avalizara uma única hipoteca em Paterson ou Camden, Nova Jersey, duas cidades predominantemente negras. O objetivo da FHA era idêntico ao do zoneamento: garantir proteção ao valor do imóvel residencial. (HALL, 1995, p. 348)

A racionalidade está a serviço do mercado imobiliário e do capital. Longe de esgotarmos esta discussão que não é apenas étnica ou só econômica, precisamos atentar que as cidades e metrópoles norte-americanas tiveram outros componentes de segregação sócio-espacial que perduram até aos nossos dias.

Continua HALL:

Também foi, e é, rigidamente segregado por idade, renda e raça. Os que foram ali morar eram preponderantemente casais jovens, de renda média baixa e, sem exceção, brancos: em 1960, Levittown não tinha ainda um único negro e, em meados da década de 80, os que tem não atingem quantia significativa [...]. Portanto, Levittown, bem como seus incontáveis imitadores, eram lugares homogêneos: semelhantes viviam com semelhantes. (HALL, 1995, p. 351)

Esta segregação em conformidade com o mesmo autor vêm sendo repetida não apenas nos Estados Unidos da América; mas ainda em outras partes do mundo, que segue o viés da racionalidade de uma cidade que está sendo construída e ampliada na lógica do capitalismo e dos interesses das classes hegemônicas que controlam o mercado imobiliário. Podemos afirmar que as cidades também na América do Sul, mais precisamente as grandes cidades Brasileiras parecem seguir este mesmo modelo segregacionista (Caldeira, 2000; Rolnik, 2003; Villaça, 2012).

A grande perversidade que é especializada através do planejamento urbano ou da ausência dele, além é claro da total alienação de muitos governos frente aos problemas urbanos, tem colocado as cidades no nosso país em crise. Digo isso no sentido em que a cidade estaria perdendo o "espaço da festa" em conformidade com Lefebvre (2001). Os espaços pensados na lógica do racionalismo desde o urbanismo moderno seguiram a cartilha da setorização e na padronização do espaço e das edificações. Nesta medida faltou espaço neste urbanismo racionalista para a subjetividade e para a individualidade. Afinal de contas grande parte do planejamento urbano e do desenho urbano no século XX seguiu em território nacional a corrente moderna (Deak, 2004; Gottdiemer, 2010; Hall, 2007).

No processo de modernização das cidades brasileiras optou-se fervorosamente pela prevalência do automóvel em detrimento ao transporte de massa. Fez-se a opção pela moradia padronizada e pela ocupação das áreas mais distantes do centro, que desdobrou-se na expansão dos grandes centros urbanos, com os grandes condomínios fechados e o advento da "cidade carcerária" (Jacobs, 2000). Além é claro nos últimos anos da construção em massa do Programa Minha Casa Minha Vida do Governo Brasileiro que em conivência com as grandes instituições econômicas e de crédito estão mudando a fisionomia das franjas do nosso tecido urbano em todas as regiões. Esta racionalidade imposta pelo mercado, agentes imobiliários, grandes construtoras, agentes públicos e porque não dizer, enfim a sociedade, tem optado pela uniformidade das novas áreas urbanas.

Um outro desdobramento do modelo de cidade brasileira basea-se no movimento de expulsão e posterior segregação das classes menos abastadas e que seguem a lógica do capital, colocando a população pobre à margem do nosso processo de construção de cidades. Em certa medida os espaços dos pobres devem ficar muito distantes do olhar das nossas velhas elites. A constante expansão do tecido urbano das grandes cidades no país demandam por mais infra-estrutura, como o fornecimento de água, energia elétrica, telefonia, esgoto, transporte público, saúde, educação, lazer, etc. Tudo isso tem um custo, que é coberto em grande parte pelo poder público, e em menor pela iniciativa privada.

O crescimento desenfreado das metrópoles norte-americanas foi denunciado primeiramente por Soja (2008), quando o mesmo se debruçou sobre o processo de formação da grande região formada pela cidade de Los Angeles e Santa Mônica no estado da Califórnia. O autor descreve com muita preciosidade o processo de transformação que a cidade sofreu com o declínio industrial do modelo "fordista", e como Los Angeles teve sua expansão urbana com a criação de novos pólos, centrados no início do século XX, com a chegada do pólo cinematográfico, de jóias, moda, móveis, e posteriormente com a indústria de aviões e aeroespacial, e mais recentemente com a indústria do vale do silício e suas empresas de alta tecnologia, que têm sido a mola propulsora do crescimento desta parte da Califórnia.

Em conformidade com Soja (2008), podemos destacar a base econômica de cunho racionalista que esteve por trás desde a origem da cidade de Los Angeles. Esta racionalidade está desde a divisão segregacionista que cria um "muro invisível" que setoriza a cidade em bairros, e regiões, de forte cunho étnico, e que formam os bairros latinos, judeus, imigrantes, asiáticos, gays, negros e brancos. Esta cartografia urbana vai sendo formada e estes espaços são materializados e os limites são reforçados pelas leis urbanísticas e pela especulação imobiliária, que determinam onde cada um destes grupos étnicos ou econômicos deve morar.

A segregação sócio espacial em Los Angeles segundo o mesmo autor está posta, e em seus relatos podemos ver que alguns destes aspectos são repetidos em outras cidades norte-americanas, bem como em nossas cidades da América Latina. Mas aqui é preciso fazer uma distinção, principalmente para não fazermos uma simples relação entre as cidades dos Estados Unidos e as cidades da América Central ou do Sul.



Se formos analisar o processo de planejamento ou de crescimento das cidades brasileiras devemos destacar que a segregação ainda parece ser muito mais visível no quesito renda do que de étnica, pois com exceção de São Paulo que possui bairro de asiáticos, não temos ainda bairros de judeus e de gays em todas as nossas metrópoles. Mas o que parece ser uma grande vertente da segregação diz respeito aos aglomerados e áreas de ocupação irregular, onde o quesito renda e escolaridade parece ser mais visível em nosso país.

O que gostaria de salientar é que no Brasil, existe uma forte expansão das periferias de nossas metrópoles, principalmente na região sudeste. Este forte crescimento veio acompanhado pela falta de moradias adequadas para esta população e pela especulação imobiliária. Mas este não é um problema novo, e nem apenas do nosso país, pois em 1947 na Inglaterra para Hall (1995, p.361),

[...] A valorização da terra excedera em muito o nível geral dos salários ou dos preços, e isso indubitavelmente tornara, em termos reais, as novas moradias mais caras do que nos anos 30. Os empreendedores superaram as dificuldades mediante a utilização de terrenos menores e da construção em densidade mais altas - sobretudo no tocante às moradias mais baratas - mas também reduzindo a qualidade das casas abaixo dos níveis regulamentados pelo setor público.

Estas áreas de expansão, com forte especulação imobiliária, zonas intensas de adensamento são fortemente direcionadas pelo capital e pelo processo de industrialização, e estes fatores parecem estar criando uma nova paisagem urbana em nossa nação. O que parece ser "novo" em nossas cidades diz respeito ao grande processo de financiamento habitacional que ficou patente com o Programa Minha Casa Minha Vida, que partiu para uma padronização e repetição de um mesmo padrão construtivo e para uma repetição de tipologia arquitetônica.

Mas não podemos querer com que o planejamento urbano resolva todos os problemas da cidade, como se o urbanista e os estudiosos possuíssem uma receita para tudo, para Hall (1995, p.399),

E o planejamento nunca pode ir além de modificar alguns parâmetros do processo de urbanização do solo; não pode mudar sua lógica intrínseca e, portanto, não pode remover a contradição entre acúmulo de bens privados e ação coletiva.

O que fica evidente neste ponto é que o processo de acumulação de capital e sua ação racionalizante de esquadramento do tecido urbano e na espacialização das relações de poder da nossa sociedade está sendo efetivada desde os primórdios do urbanismo moderno; talvez mesmo antes dele; mas no século XIX e XX estes desdobramentos se



mostraram mais evidentes, sendo amplamente discutidos por diversos autores (LEFEBRVE, 2001; HALL, 1995).

Um outro viés foi o abandono dos bairros mais centrais pelas elites brasileiras, que acabaram mudando para as novas áreas de expansão urbana e seus condomínios exclusivos de luxo, verdadeiros "oásis" artificiais em meio ao tecido retorcido e racionalista das cidades.

Soja (2008) alertou para o perigo da "paranóia" pela segurança em que a sociedade norte americana passou a adotar em suas cidades no século XXI. Los Angeles mais uma vez foi citada pelo autor como modelo de cidade carcerária e as implicações advindas deste modelo centrado na vigilância particular patrimonial. O aumento da violência ou a possível ameaça da sensação de insegurança tem causado o surgimento de um padrão arquitetônico que é materializado com a ampliação da altura dos muros, na implantação de cercas elétricas, no monitoramento com câmaras de vídeo, a presença de guaritas e de vigilantes fortemente armados, a criação de condomínios exclusivos de luxo com equipe de vigilância armada e de seguranças e porteiros com turnos de 24 horas e total controle de acessos. O mesmo autor ainda mostrou o processo de militarização do entorno da cidade com a presença das grandes bases militares e seus campos de treinamento no deserto de Mojave, que fica entre Los Angeles e Las Vegas. O crescimento do pólo aeroespacial também ajudou no processo de crescimento desta grande área urbana. Em síntese o autor reforça o mecanismo de crescimento das grande metrópoles que é a criação de fatores favoráveis para a criação de indústrias e serviços e conseqüente atração de mão de obra qualificada que viria futuramente ampliar a população destas cidades.

Voltando novamente a Los Angeles, podemos salientar que o processo de segregação étnica se faz presente quando da ocupação da faixa litorânea como as áreas de Venice Beach e Manhattan Beach que são ocupadas quase exclusivamente pelos moradores brancos da cidade. O valor do aluguel ou dos imóveis no área do litoral é proibitivo para a maioria das minorias étnicas, sendo acessíveis apenas para os brancos e ricos norte-americanos.

Soja (2008) ainda fala da enorme presença de mexicanos e latinos que ajudaram a ampliar determinadas áreas onde eles são a enorme maioria, mas quase em "guetos". O mesmo autor aponta ainda que a presença de bairros pobres ou de minorias não são

bem-vindas para os bairros de maioria branca, e que a simples presença destes vizinhos poderia fazer com que os preços dos alugueis e dos imóveis pudessem cair vertiginosamente, o que corrobora para a idéia de segregação sócio espacial muito presente nesta metrópole. Os bairros latinos ainda seriam mau vistos pela grande presença de "gangs", o tráfico de drogas e os altos índices de violência. Estes "muros invisíveis" parecem estar presentes fortemente quando dizem para cada um dos moradores em quais espaços eles seriam aceitos ou não. Esta intimidação pode ser sentida na ostentação e no planejamento deste espaços, bem como na presença de guaritas e cancelas de controle e de acesso; bem como na ausência de transporte público o que dificultaria o acesso desta população indesejada nos bairros dos ricos.

Hall (1995, p.353) ainda alerta sobre a importância de pensar criticamente a expansão do tecido urbano para evitarmos o desperdício de tempo com o qual afligimos os moradores das cidades que precisam deslocar grandes distâncias, "Muitas acusações aqui se repetem: desperdício de terra, aumento do tempo dedicado ao transporte de interligação com o centro, encarecimento dos serviços, falta de parques". Em certa medida o que o autor está mostrando é que o uso do espaço urbano precisa ser melhor planejado, uma vez que a falta de limites e de ordenamento territorial está contribuindo para a ampliação do tecido urbano em proporções colossais, e este crescimento vem agregado aos grandes problemas urbanos, semelhantes aos citados pelo autor, e outros como a violência, pobreza urbana, moradia, saneamento, infraestrutura, enfim, tudo aquilo que era execrado pelo modelo progressista de cidade.

Mas para muitos autores, o Urbanismo Moderno e o Modelo Progressista de cidade teria tido seu fim com a demolição do conjunto "Pruitt Igoe" de St. Louis - USA em 1972. Seria assim o fim do racionalismo e das práticas de ordenamento e de segregação sócio-espacial? Teria sido o ocaso do esartejamento e da divisão territorial em nosso país? Estaríamos enfim abandonando de vez o urbanismo de cunho progressista e racionalizante? Quais outros desafios seriam postos ao nosso processo de urbanização?

Figura 1: Conjunto Pruitt Igoe



Fonte: [www.pruittigoenow.org](http://www.pruittigoenow.org)<sup>1</sup>

Segundo Limonad (2014, p.25),

O desafio, portanto, consiste em pensar como as ações do tempo presente podem conduzir a sociedade Brasileira para um futuro. Tal possibilidade traz como necessidade imperiosa a construção de um projeto capaz de orientar o presente - pensamento e ação- em direção ao devir. Obriga, desse modo, o deslocamento da ação e do pensamento do aqui e agora - o espaço e tempo da vida cotidiana presa ao plano do vivido- em direção a possibilidade de transformação de uma situação histórica que criou uma urbanização contraditória e profundamente violenta, imposta por nossa condição periférica em relação ao desenvolvimento do capitalismo.

Em conformidade com a autora, precisamos aprofundar na busca de soluções e de propostas para o enfrentamento da nossa "urbanização contraditória", isso é, se quisermos pensar em um modelo mais inclusivo e menos segregador para nossa sociedade.

Quais novos caminhos estaremos trilhando para o planejamento das cidades brasileiras? Continuaremos seguindo um urbanismo racionalista, homogeneizante, setorialista, ou será possível pensar em formas mais humanísticas e de valorização das subjetividades em um contexto complexo de nossas cidades?

Enfim, são muitas questões que carecem ainda de respostas, e certamente aparecerão novos problemas e desafios para os pensadores do planejamento urbano e os que estudam a cidade. E a cidade continuará seguindo sua trajetória, a de ser: tanto contraditória, quanto inclusiva, as vezes segregadora, mas que ainda pode possuir os espaços do encontro, e da festa, enfim - espaço e cenário maior da civilização humana.

---

<sup>1</sup> disponível em: <http://openbuildings.com/buildings/pruitt-igoe-profile-42002#!buildings-media/1>. Acesso: 25/11/2014.

## REFERÊNCIAS

- ARANTES, OTÍLIA B. FIORI. 2001. *Urbanismo em fim de linha e outros estudos sobre o colapso da modernização arquitetônica*. -2.ed.rev. São Paulo, Editora da Universidade de São Paulo.
- BENEVOLO, LEONARDO. 2004. *A cidade e o arquiteto: método e história na arquitetura*. São Paulo, Perspectiva.
- CALABI, DONATELLA. 2012. *História do urbanismo europeu: questões, instrumentos, casos exemplares*. São Paulo, Perspectiva.
- CALDEIRA, TERESA P. DO RIO. 2000. *Cidades de muros: crime, segregação e cidadania em São Paulo*. São Paulo, Ed.34/ EDUSP.
- CULLEN, GORDON. 2010. *Paisagem urbana*. Lisboa, Edições 70.
- CHOAY, FRANÇOISE. 2003. *O Urbanismo*, São Paulo, Perspectiva.
- DEAK, CSABA; SCHIFFER, SUELI RAMOS (org). 2004. *O processo de urbanização no Brasil*. São Paulo, Ed. Universidade de São Paulo.
- DEL RIO, VICENTE. 1990. *Introdução ao desenho urbano no processo de planejamento*. São Paulo, Pini.
- DUARTE, FABIO. 2011. *Planejamento urbano*. -2.rev. atual. ampl. Curitiba, Ibplex.
- GOTTDIENER, MARK. 2010. *A produção social do espaço urbano*. São Paulo, Ed. Universidade de São Paulo.
- HALL, PETER. 1995. *Cidades do Amanhã*. São Paulo, Perspectiva.
- HAROUEL, JEAN LOUIS. 1990. *História do urbanismo*. São Paulo, Papirus.
- HARVEY, DAVID. 2005. *A produção capitalista do espaço*. São Paulo, Annablume.
- JACOBS, JANE. 2000. *Morte e vida de grandes cidades*. São Paulo, Martins Fontes.
- LEFEBVRE, HENRI. 2001. *O direito à cidade*. São Paulo, Centauro.
- LIMONAD, ESTER; CASTRO, EDNA RAMOS. 2014. *Um novo planejamento para um novo Brasil*. Rio de Janeiro, Letra Capital.

MARICATO, ERMÍNIA. 2013. *Brasil, cidades: alternativas para a crise urbana*, Rio de Janeiro, Vozes.

MARICATO, ERMÍNIA. 1979. *A Produção Capitalista da Casa (e da Cidade) no Brasil Industrial*. São Paulo, Alfa-Ômega.

PANERAI, PHILIPPE. 2013. *Formas Urbanas*. Porto Alegre, Bookman.

REIS, NESTOR GOULART. 2006. *Notas sobre urbanização dispersa e novas formas de tecido urbano*. São Paulo, Via das Artes.

ROLNIK, RAQUEL. 2003. *A cidade e a lei: legislação, política urbana e territórios na cidade de São Paulo*. São Paulo, Studio Nobel.

SANTOS, MILTON. 1987. *O Espaço do Cidadão*. São Paulo, Nobel.

SANTOS, MILTON. 2013. *A urbanização brasileira*. São Paulo. Ed. Universidade de São Paulo.

SECCHI, BERNARDO. 2006. *Primeira lição de urbanismo*. São Paulo, Perspectiva.

SILVA, RACHEL C. MARQUES DA. 2006. *A cidade pelo avesso*. Rio de Janeiro, Ed. Prourebe, Viana & Mosley.

SOJA, W.E. 2008. *Postmetrópolis. Estudios críticos sobre las ciudades y las regiones*, Madrid, Queimadas Gráficas.

SPOSITO, MARIA ENCARNACAO BELTRÃO. 2005. *Capitalismo e urbanização*. São Paulo, Contexto.

VILLAÇA, FLAVIO. 2012. *Reflexões sobre as cidades brasileiras*. São Paulo, Studio Nobel.