



Arquiteturas do espetáculo em áreas periféricas: os casos da Arena Corinthians e Arena Pernambuco, Brasil

Architectures of the spectacle in peripheral areas: the cases of Corinthians Arena and Pernambuco Arena, Brasil

***Luciano Abbamonte da Silva**, Doutorando do Programa de Pós-graduação em Arquitetura e Urbanismo da Universidade Presbiteriana Mackenzie,
lucianoabbamonte.silva@mackenzie.br*

***Thiago Vidal Pelakauskas**, Mestrando do Programa de Pós-graduação em Arquitetura e Urbanismo da Universidade Presbiteriana Mackenzie, arq.thiagovp@gmail.com*

***Júlio Curitiba Antunes**, Aluno Especial do Programa de Pós-graduação em Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo, julioantunes@hotmail.com*

Resumo

Este artigo discute a conversão dos estádios de futebol em arenas esportivas multiuso, no contexto das metrópoles contemporâneas, e os desdobramentos dessa problemática na conjuntura capitalista. Para isso, na primeira parte, lançaremos mão dos conceitos de monumento, espetáculo e periferia, no contexto dos megaeventos do século XXI, fruto do planejamento estratégico. Na segunda parte, apresentamos uma análise morfológica de dois estudos de caso, a Arena Corinthians e a Arena Pernambuco, fruto do binômio Copa do Mundo de Futebol 2014 e Olimpíadas 2016 no Rio de Janeiro, eventos recentemente ocorridos no Brasil. Em suma, discute-se como, na atualidade, a implantação desses artefatos impacta e transforma o tecido urbano, quais são os reflexos desses impactos na escala local, e que alternativas podem ser propostas para a gestão atual e futura desses espaços.

Palavras Chave: Estádios, Arena Corinthians, Arena Pernambuco, espetáculo, periferia

Abstract

This article discusses the conversion of soccer stadiums into multipurpose sports arenas, in the context of contemporary metropolises, and the unfolding of this problematic in the capitalist conjuncture. For this, in the first part, we will use the concepts of monument, spectacle and periphery in the context of the mega-events of the 21st century, result of strategic planning. In the second part, we present a morphological analysis of two case studies, Arena Corinthians and Arena Pernambuco, fruit of the binomial Soccer World Cup 2014 and 2016 Olympics in Rio de Janeiro, recent events in Brazil. In short, it is discussed how, actually, the construction of these artifacts impacts and transforms the urban fabric, what are the impacts of these impacts on the local scale, and what alternatives can be proposed for the current and future management of these spaces.

Keywords: Stadiums, Arena Corinthians, Arena Pernambuco, spectacle, periphery

INTRODUÇÃO

E stádios são espaços de competição esportiva, mas também de congregação e celebração coletiva, que, pela sua escala de inserção na cidade e pelo uso esporádico da sua atividade-fim, possuem um potencial de adensamento flutuante e intenso. Nesse sentido, os estádios de futebol – atualmente também chamados de arenas multiuso, dada a factibilidade da sua utilização por outras modalidades de evento, por exemplo, shows musicais – são uma expressão de grande porte daquilo que chamamos “arquitetura do espetáculo” (DEBORD, 1967, ARANTES, 2002), mas que carregam em si também o potencial para se tornarem “espaços de esperança” (HARVEY, 2001). Antes de tudo, são espaços que existem enquanto tais – grandes edifícios implantados em grandes parcelas do tecido urbano – e nada dizem a não ser o que se diz sobre eles, ou seja, são espaços, *a priori*, despojados dessa ou daquela bandeira ideológica, ainda que seja inevitável lançar mão destas a fim de entendê-los melhor, como se verá adiante.

Este estudo é composto de duas partes, concorrentes e complementares entre si: a primeira se baseia na delimitação conceitual – histórica, espacial e contextual – do objeto de estudo, traçando um breve panorama das condições que propiciam o advento da arquitetura do espetáculo em áreas periféricas; a segunda enfoca dois estudos de caso, expoentes dessa produção, buscando realizar uma análise efetiva dos impactos e transformações que a implantação desses empreendimentos ocasionou no tecido urbano da cidade. Assim, nos debruçaremos sobre dois fragmentos de Brasil contemporâneo baseado em um capitalismo pós-moderno, no caso a Arena Corinthians, no município de São Paulo, e a Arena Pernambuco, no município de Recife.

O objetivo deste artigo é entender como se deu a transformação de estratos de tecido urbano, em especial a interface entre a esfera pública e privada, a partir da implantação de grandes

infraestruturas para uso esportivo, de lazer e entretenimento, bem como de obras de intervenção no traçado urbano, no contexto dos chamados megaeventos, especificamente a Copa do Mundo de Futebol de 2014 e as Olimpíadas no Rio de Janeiro, em 2016. Ainda que aqui se aborde diretamente obras relativas ao primeiro evento, ambos devem ser entendidos em conjunto, um pacote unitário de investimentos e produção urbana, a cidade “do pensamento único”, mas também a cidade enquanto evidência material precisa e irrefutável do conjunto dos elementos urbanos construídos e suas proporções.

Aqui já se faz necessária uma primeira ressalva frente aos fins e os meios que justificam a realização desse objetivo e a articulação com o referencial teórico escolhido para essa abordagem. Entendemos que os megaeventos foram objeto de crítica ferrenha por parte de alguns autores que serão aqui citados, no sentido de evidenciarem as complexidades e contradições daquilo que se quer afirmar como um discurso hegemônico de consenso – a implantação e a gestão das arenas contemporâneas – mas que, segundo esses mesmo autores, funciona com base na exploração, na segregação e na divisão social. Inversamente, os espaços produzidos a partir dessa conjuntura – econômica, política etc – fazem parte de um mesmo e indissociável tecido urbano, composto de peculiaridades e diferenças entre suas partes, e que, justamente por isso, operam em conjunto, e só podem assim fazê-lo, articulados aos outros elementos urbanos. Assim, nos interessa tanto entender qual é a crítica que se faz a esses espaços, quanto a métrica de suas formas e as proporções entre seus elementos.

Ainda, no caso dos grandes estádios, o encontro da crítica ferrenha com a evidência material da forma construída remete a estudos clássicos, como na obra “A construção das cidades segundo seus princípios artísticos”, de Camillo Sitte, livro de 1889, que tem como objeto de análise a relação entre o tamanho e a forma dos prédios, monumentos, praças, fachadas de edifícios, quadras e ruas, criticando uma descaracterização do sentido tradicional de cidade (do qual a acrópole grega talvez seja o exemplo máximo) por um modo de produção do espaço urbano que já se anunciava protomoderno (CESARINO, SILVA, 2014). O crescimento urbano pautado nessa descaracterização da cidade no sentido lato, e em prol do axioma da industrialização, encontrou então sua formulação no bojo do movimento moderno, quando da realização dos Congressos Internacionais de Arquitetura Moderna – CIAM’s, no qual o monumento assume outro caráter, expresso através do edifício isolado e proeminente na praça vazia.

Porém, as diferenças entre diversas concepções de monumentos, em que período histórico se produziram ou a partir de que desejos, não tiram o que todos tem em comum: o seu caráter qualitativo como objeto e a quantidade de agenciamentos factíveis de inferir a este a partir do seu contexto. O monumento, seja o totem de uma tribo primitiva¹, seja a grande torre de negócios corporativa², é sempre aquele objeto admirável, que capta nossa atenção e nos atrai pela densidade estática, como o monólito enigmático do filme 2001 – Uma Odisséia no Espaço, de Stanley Kubrick (1968). Mesmo que o monumento, como bem defendeu John Ruskin, possa ser apenas uma ruína.

O monumento esportivo, por outro lado, implica também a sua forma celular, “redonda”, compacta, onde o que realiza é a luta, o jogo, a competição e a torcida, e onde o desfecho é o êxtase da torcida. Parafraçando Louis Kahn, a monumentalidade é expressão dos valores

¹ Ver “Totem e Tabu”, Sigmund Freud, 1913.

² Ver “Réquiem para as Torres Gêmeas”, In: “Power Inferno”, Jean Baudrillard, 2002.

espirituais inerentes a uma construção³, e, no caso dos estádios e dos templos, tal expressão se dá intrinsecamente ao seu caráter coletivo. Em dias de jogo ou em noites de show, grandes contingentes populacionais se deslocam de vários pontos distintos da cidade, seja de metrô, a pé ou de carro, mesmo de outras cidades, mas em direção a um lugar comum, a praça público-privada da grande arena, expressão notável do mito da coletividade:

Na representação imaginária, as massas flutuam em algum ponto entre a passividade e a espontaneidade selvagem, mas sempre como uma energia potencial, como um estoque de social e de energia social, hoje referente mudo, amanhã protagonista da história, quando elas tomarão a palavra e deixarão de ser a “maioria silenciosa” - ora, justamente as massas não têm história a escrever, nem passado, nem futuro, elas não têm energias virtuais para liberar, nem desejo a realizar: sua força é atual, toda ela está aqui, e é a do seu silêncio (BAUDRILLARD, 1978, p. 5).

O estádio – edifício de caráter notável por sua escala monumental e pela significação que evoca – nos interessa aqui mais pelo seu caráter exógeno de ajuntamento ou agremiação, do que pelo seu caráter endógeno, que seria o da utilização do complexo edificado em si. Interessa-nos mais a praça pública e a interface entre a parcela e o traçado urbano, que envolvem e circundam o elemento catalisador dos fluxos. O estádio seria, nesse sentido, como o *cluster* dos irmãos Smithson⁴, e seus espaços envoltórios como áreas de concentração e dispersão.

A GESTÃO, FRAGMENTAÇÃO E COMPLEXIDADE DO ESPAÇO URBANO

A gestão dos estádios e das suas áreas urbanas circundantes pelo viés do planejamento estratégico e das parcerias público-privadas assumiu um papel determinante a partir da década de 90, com a experiência de Barcelona quando das Olimpíadas de 1992 (ARANTES, 2002). Nessa mesma conjuntura inserem-se também as Exposições Mundiais Expo’92 em Sevilha e Expo’98 em Lisboa, ambas articulando os chamados atores urbanos ou atores sociais complexos – entre estes, fundamentalmente, os capitais privados agenciados aos órgãos de Estado – que realizarão parcerias para a realização de projetos urbanos. O planejamento ou planificação estratégica, para autores como Borja (2003) e Güell (2006) tem esse caráter em comum: a de uma visão de cidade enquanto plataforma econômica integral, na qual o sucesso ou fracasso de sua gestão estará diretamente vinculado à capacidade dos atores de responder as demandas do capital internacional, adaptando-as aos circuitos regionais e aos subcircuitos urbanos correspondentes (Santos, 1978).

Porém, deve-se observar que há diferenças substanciais quando se aplica o planejamento estratégico em cidades de tradição histórica sedimentada como Barcelona ou Lisboa, e quando este é emulado em cidades de países subdesenvolvidos de economia emergente, como o Brasil ou a África do Sul. Tal emulação, nas palavras de Darcy Ribeiro, poderia ser definida como a de uma modernização retrógrada, uma vez que se deu, sobretudo, setorialmente, e em detrimento de outras formas de investimento no solo urbano que contemplassem uma planificação estratégica efetiva, ou mesmo que refletissem uma intenção de desenvolvimento autônomo. Este cenário

³“Na arquitetura, a monumentalidade pode ser definida como uma qualidade: uma qualidade espiritual inerente a uma construção, que transmite a sensação de eternidade, a qual não pode ser adicionada ou alterada” (Latour, 2003, p.23, tradução nossa).

⁴ Ver “Team 10 – arquitetura como crítica, Ana Cláudia Castilho Barone, 2002.

contrastante entre cidades do “Norte e do Sul” retrata, assim, as desigualdades do sistema capitalista e da divisão de trabalho internacional, cuja matriz de funcionamento, segundo Santos (1978, p. 43) consiste do agenciamento de um duplo circuito, superior e inferior:

O circuito superior emana diretamente da modernização tecnológica, mais bem representada atualmente nos monopólios. O essencial das relações do circuito superior não é controlado dentro da cidade ou de sua região de influência e sim dentro da estrutura do país ou de países estrangeiros. O circuito inferior é formado de atividades de pequena escala, servindo, principalmente, à população pobre; ao contrário do que ocorre no circuito superior, essas atividades estão profundamente implantadas dentro da cidade, usufruindo de um relacionamento privilegiado com a sua região [...] Cada circuito é um sistema, ou, mais precisamente, um subsistema urbano. Mas, apesar de sua interdependência, o circuito inferior é dependente do circuito superior.

Ainda, para Santos, a realização de megaeventos em cidades do Sul evidencia a economia urbana da pobreza, ainda que tais eventos localizem-se, num quadro topológico, no topo do circuito inferior. O futebol, ao menos desde 1970, no contexto da ditadura militar brasileira, desempenhou esse papel de porta-voz espírito nacional, uma atualização do populismo político que é tão antiga quanto a Roma Clássica, e, por isso mesmo, tão eficaz:

O empreendedorismo urbano (em oposição ao administrativismo burocrático, muito mais sem rosto) se enreda, nesse caso, com a busca da identidade local, e, como tal, abre um leque de mecanismos para o controle social. Atualmente a fórmula romana – pão e circo – candidata-se a ser reinventada e revivida, conforme a ideologia da localidade, do lugar e da comunidade torna-se central para a retórica política da governança urbana, que se concentra na ideia da união, na defesa contra um mundo hostil e ameaçador de comércio internacional e concorrência acirrada (HARVEY, 2001, p. 68).

Revelam-se assim algumas incongruências entre a proposição e a aplicação do planejamento estratégico conforme o caso que se observe, e em que contexto específico se realize. Para Rolnik (2015, p. 354), o ideário do planejamento estratégico terá uma repercussão determinante nos megaeventos realizados no Brasil, em 2014 e 2016:

No âmbito da preparação das cidades para a Copa e as Olimpíadas, essa lógica é finalmente implementada sobre os grandes projetos urbanos, por meio das concessões urbanísticas e PPPs. Pedacos inteiros de cidade – notadamente áreas públicas – são transferidos às empresas para serem ocupados e, posteriormente, geridos pelo complexo imobiliário-financeiro durante o período necessário para extração de renda daquele lugar. (...) A constituição de um território recortado do conjunto da cidade, construído e controlado sob a lógica da extração de renda e da promoção do consumo, gerido de forma paralela à gestão geral da cidade, expande-se assim dos “enclaves” residenciais e comerciais – como condomínios fechados e shopping centers – em direção a pedacos inteiros de cidade. Desse modo, atores privados passam a ter também exercício de governo, ampliando, portanto, a zona de indefinição entre o privado e o público e reconfigurando a ordem política.

Todo modo, a reprodutibilidade – para usar o termo de Walter Benjamin (1955) – do planejamento estratégico e das parcerias público-privadas vai se constituir como *modus operandi* da produção de porções específicas do espaço urbano direcionada às prerrogativas do circuito superior. Para Harvey (2001, p. 68):

O resultado é um turbilhão estimulante, ainda que destrutivo, de inovações culturais, políticas, de produção e consumo de base urbana. Nesse instante, podemos identificar uma conexão vital, se bem que subterrânea, entre a ascensão do empreendedorismo urbano e a inclinação pós-moderna para o projeto de fragmentos urbanos em vez do planejamento urbano abrangente, para a enfermidade e o ecletismo da moda e do estilo em vez da busca de valores duradouros, para a citação e a ficção em vez da invenção e da função, e, finalmente, para o meio em vez da mensagem e para a imagem em vez da substância.

Harvey expõe assim os problemas da renda monopolista enquanto determinantes do espaço urbano, e também prenuncia o advento do que ele chama de “espaços de esperança”, que, hipoteticamente, terão importância decisiva, de potencial tão maior quanto mais contrastante se revelarem as discrepâncias e contradições produzidas:

Nesse caso, é que assumem certa importância estrutural as contradições enfrentadas pelos capitalistas quando buscam renda monopolista. Ao procurarem explorar valores de autenticidade, localidade, história, cultura, memórias coletivas e tradição, abrem espaço para a reflexão e a ação política, nas quais alternativas podem ser tanto planejadas como perseguidas. Esse espaço merece intensa investigação e cultivo pelos movimentos de oposição. É um dos espaços chave de esperança para a construção de um tipo alternativo de globalização, em que as forças progressistas da cultura se apropriam dos espaços chave do capital em vez do contrário (2001, p. 235).

É neste contexto que a Arena Corinthians e Arena Pernambuco, fruto dos megaeventos realizados no Brasil na segunda década do século XXI, ambos localizados em áreas periféricas, ainda que bem heterogêneas entre si, propiciaram mudanças no tecido urbano em que se inseriram, cabendo assim averiguar quais seriam. Nos espaços envoltórios dos estádios analisados neste estudo, a adição de vias estruturais no traçado urbano se evidencia como a intervenção de maior porte: novos estratos de tecido urbano demandam um acréscimo na rede de infraestruturas urbanas, que se articula por elementos de transposição viária e hidrográfica, no caso pontes, túneis e viadutos, artefatos técnicos estes que possibilitam a formação de um sistema minimamente coeso, ramificado e aberto de entrada e saída de fluxos (Figura 1). Essas obras de arte de engenharia talvez sejam o primeiro indício de uma escala metropolitana das infraestruturas urbanas, uma vez que conjugam a superação do obstáculo físico, seja um rio, seja um entre morros, viabilizando a conexão entre duas localidades.

um processo de fragmentação do território e mesmo uma irredutível complexidade. A estes últimos dois termos cabe, porém, certo cuidado. Para Indovina (2004, p. 20):

Na medida em que os fenômenos territoriais estão em causa, é extremamente importante olhar para a escala: por um lado, na base, está o ‘fragmento’. Esta é uma extrema simplificação (a qual pode ser consciente ou não): o assunto que está sendo analisado pode ser autônomo ou mesmo misterioso, como pequenos achados arqueológicos de uma civilização desconhecida. Neste caso o objeto encontrado não pode ser reconhecido e interpretado corretamente porque não pode ser relacionado com o seu contexto mais amplo. Por outro lado, no topo da escala nós encontramos ‘complexidade’, um conceito que não pode legitimar a existência de algo desconhecido e tenciona a necessidade para uma análise aprofundada. Tudo é um fragmento, mas nem tudo pode ser fragmentado. O fragmento é assim porque é parte de um todo; se tudo é um fragmento, nada é um fragmento. Complexidade não é caos: é uma ordem de múltiplas conexões e relações. A fim de entendê-las, suas funções e causas, é necessário entender processos, dinâmicas e especificações.



Arena Corinthians, túneis e viadutos construídos e tecido urbano circundante. Foto: Lucas Lacaz Ruiz/ Fotoarena/ Estadão Conteúdo⁵



Arena Pernambuco, viaduto construído, estacionamentos e tecido urbano circundante. Foto: Brasil Engenharia, 2014.

Porém, a continuidade ininterrupta de fluxos da rede metropolitana se dá à custa de uma série de interrupções locais, mais ou menos abruptas, criando mesmo novas barreiras e obstáculos, os quais se fazem sentir, principalmente, nos deslocamentos de pedestres. Essa dicotomia entre impactos provocados por infraestruturas que foram implantadas em função, sobretudo, da escala metropolitana pode ser entendida como uma limitação ou insuficiência projetual, que implicaria

As várias causas que se sobrepõem quando de uma constituição específica de um tecido urbano são, portanto, fruto de uma diversidade de situações, que ocorrem tanto na escala metropolitana quanto na escala local. Nas palavras de Coelho (2014, p. 13-15):

⁵ Disponível em < <http://www.mobilize.org.br/noticias/6552/sp-tem-esquema-especial-para-a-copa-nesta-segunda.html>> Acesso 27 nov 2016.

O estado de um tecido num fragmento de tempo é tanto o resultado de idéias e materializações intencionais como de acontecimentos involuntários e pré-existências históricas e geográficas. Uma colina, um rei, um terremoto ou um regulamento desenharam a forma da cidade, mas também as banais operações do dia-a-dia, como a simples construção de um telheiro que avança sobre a rua ou a mais insignificante parcela paralisada por uma disputa de propriedade. [...] Se a cidade contém muitos tempos simultaneamente, há que perceber como estes se expressam. Esta questão está ligada a própria natureza do tecido e à sua constituição. Qualquer fragmento urbano é composto por distintas parcelas privadas, para além da parcela que as estrutura e que constitui, na cidade ocidental, o espaço público.

Para a finalidade desse estudo, é o espaço público das arenas contemporâneas em questão que estrutura o tecido urbano, decompondo-se em espaços de circulação e permanência, definidos pelos diferentes tipos de traçado de infraestruturas e parcelário decorrente. No tecido urbano, essa categoria de espaço pode ser decomposta, basicamente, entre leito carroçável, e as porções da parcela destinadas à ocupação pública, como praças e parques. Na interface entre esses dois componentes, é possível perceber uma espécie de espaço intermediário – de *interstício* – que permite uma observação pormenorizada dos conflitos existentes entre os pequenos estratos de tecido local e a rede de infraestruturas metropolitanas.

O espaço intermediário, que se dá enquanto interface entre o leito carroçável e as porções públicas de parcelas, pode ser caracterizado a partir de aspectos observáveis na sua dupla natureza, que propicia o trânsito, seja de automóveis, seja de pedestres, e que permite ao mesmo tempo permanência. Assim, haveria caráter ora intersticial, que costura diferentes partes do tecido urbano e está adequado à escala tanto de trânsito quanto de permanência do pedestre, e um caráter ora residual, na qual tanto o trânsito quanto a permanência do pedestre se dá de maneira conflituosa e problemática. Nesse sentido, o componente traçado urbano, relevante para o estudo da interface entre infraestruturas e hidrografia, expressa uma natureza ao mesmo tempo oposta e complementar, e implica um aspecto regional e local ao mesmo tempo, conforme a escala de tecido analisada. Segundo Coelho (2014, p. 13):

Uma rua ou uma praça, ainda que numa abordagem analítica possam constituir um espaço uno e coerente, só podem ser verdadeiramente entendidos enquanto espaços dependentes do edificado que o define. Na mesma ordem das idéias, um quarteirão, como espaço de agregação de espaços privados, livres e construídos, também só pode ser verdadeiramente entendido a partir dos limites rigorosos impostos pelo espaço público, quaisquer que sejam os elementos urbanos que o configurem.

De todo modo, considerar diferentes escalas de infraestruturas urbanas é imprescindível para o entendimento das diferentes escalas de cidade, bem como as diferentes escalas de bacia hidrográfica correspondente, ou seja, a medida de sítio sobre qual a cidade se assenta. As infraestruturas metropolitanas se articulam particularmente com os tecidos urbanos locais, internos à cidade, e dependendo das suas condicionantes físicas, fruto de prioridades elencadas quando do seu desenho, podem desempenhar função de barreiras e mesmo cisões no tecido urbano. Porém, na escala metropolitana, tais infraestruturas satisfazem outras conexões e organizam fluxos de outra escala, regional. É este sistema que possibilita uma circulação contínua e, em condições ideais, ininterrupta dos fluxos os mais diversos. Como observa Meyer (2000, p. 8):

A hipótese de que as grandes infra-estruturas urbanas ganharam a prerrogativa de funcionar como elemento “agregador” do território metropolitano está se tornando evidente. Deixando de ser apenas “redes abstratas que enfeixam conexões funcionais”, a infra-estrutura urbana

contemporânea cumpre a função básica de organizar os sistemas e subsistemas urbanos, estruturando a metrópole, garantindo as continuidades ameaçadas pela fragmentação e organizando os fluxos que evitam a dispersão funcional.

Sucintamente, procurou-se demonstrar como se dá o agenciamento quando da implantação de arenas contemporâneas em tecidos urbanos de cidades subdesenvolvidas a partir gestão público-privada – pautada por um viés de planejamento estratégico – e seus possíveis desdobramentos no contexto da problemática capitalista. Os capítulos a seguir consistem da análise morfológica do tecidos locais em que se inserem as Arenas Corinthians, em São Paulo, e a Arena Pernambuco, no Recife.

A ARENA CORINTHIANS E SUA INSERÇÃO NUMA ÁREA PERIFÉRICA CONSOLIDADA

O distrito de Itaquera, localizado na zona leste da do município de São Paulo, tem como característica a denominação de ser um “bairro dormitório”, dado o predomínio de edifícios de caráter residencial e conjuntos habitacionais. Porém, a partir dos anos 1970, começa a construção da estação de metrô e trem Itaquera, que vai alterar drasticamente a dinâmica da região, intensificando os fluxos de transporte periferia-centro. Em 1982, é oferecido ao Sport Club Corinthians Paulista um terreno em área adjacente à estação recém-construída, que teve o seu nome alterado para Corinthians Itaquera, tendo em vista o projeto de um estádio para 200 mil pessoas, que, à época, foi executado pelo arquiteto Ícaro de Castro Mello. Porém devido a diversos fatores, este projeto não foi executado e somente, sendo realizado somente o estudo de terraplanagem do terreno.

Contundo, a fim de que o terreno não ficasse ocioso e tivesse um uso, o Corinthians construiu, na parte leste do lote, onde seria o seu futuro estádio, o centro de treinamentos para as equipes de base do clube. Paralelamente a este cenário, a região, que anteriormente não contava com muitos equipamentos públicos além da estação, teve, no ano de 1999, a construção do Poupatempo anexado à mesma estação. O projeto do Poupatempo foi realizado pelo arquiteto Paulo Mendes da Rocha em parceria com o escritório de arquitetura MMBB. Anos mais tarde, em 2007, aconteceu a construção do shopping Metrô Itaquera, também adjacente à estação de metrô e ao Poupatempo, que por fim gerou um ponto comercial de forte apelo na região.

Desde a construção da estação Itaquera, diversos planos urbanísticos foram propostos onde hoje se encontra o terreno do estádio e demais sítios adjacentes. Dentre estes planos foram propostos edifícios habitacionais da Companhia Metropolitana de Habitação Social de São Paulo – COHAB (2004) e um novo centro de eventos. Porém, muito pouco foi realizado até o ano de 2010. Sendo assim o plano mais significativo e de maior potencial que acabou sendo executado – não em sua totalidade até o presente momento – foi o proposto pela prefeitura na gestão de Gilberto Kassab em 2008, chamado Polo de Itaquera.

No pacote deste plano, até 2011, que tinha como objetivo: “*Atração de investimentos com vistas à geração de renda e criação de empregos na região; Reorganização do transporte de cargas com destino a Cidade de São Paulo*” (São Paulo, 2008) estavam planejados a construção de uma Faculdade de Tecnologia e uma Escola Técnica – FATEC/ ETEC, Fórum, Centro de Eventos, Hotel, Parque Linear do Rio Verde e um conjunto de torres empresariais em terreno frontal a Avenida Radial Leste. Assim, com o advento da proposta de construção de um estádio para o Corinthians com capacidade de 48 mil pessoas, no mesmo terreno cedido anteriormente pela prefeitura em 1982, o plano do Polo de Itaquera acabou por fim entrando em prática. O estádio foi incorporado

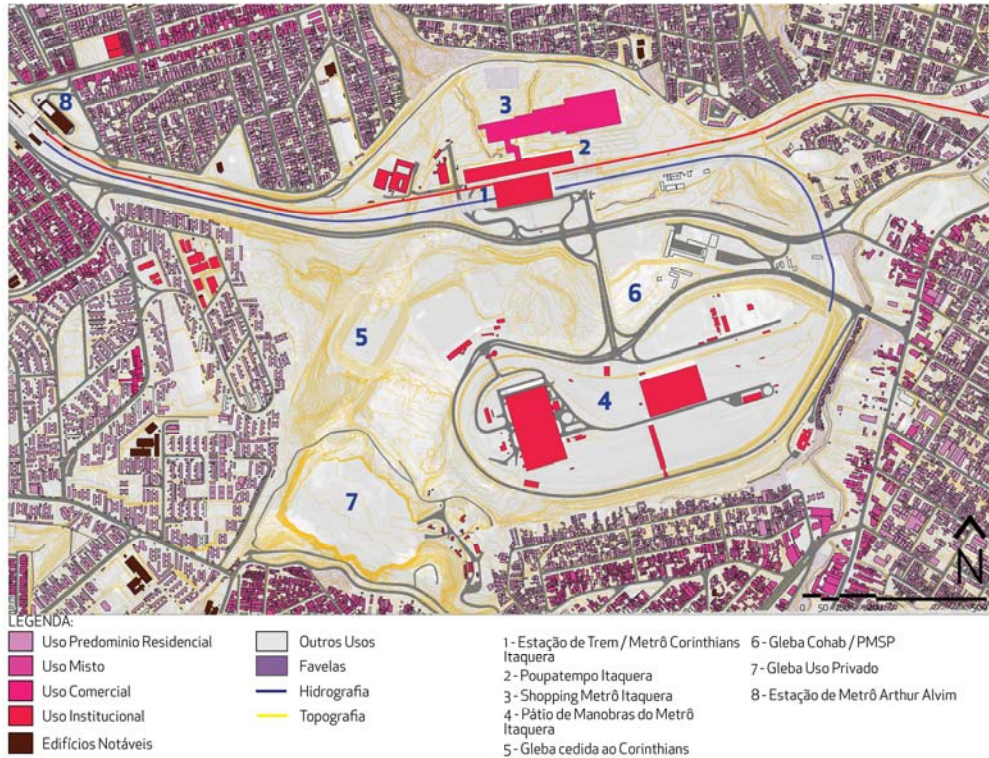
na revisão do plano em 2012 (quando já havia sido iniciada a sua construção, em 2011) e tinha como um dos objetivos: “programa para implantação de equipamentos públicos, por meio de parcerias com instituições públicas e privadas, para atendimento direto às demandas da região, aproximando no tempo e no espaço os moradores das suas atividades cotidianas” (São Paulo, 2012). Mas o que foi determinante para a construção do estádio, foi o fato de ter sido planejado – definido – como palco do jogo de abertura da Copa do Mundo de 2014. Sendo assim, a prefeitura entraria com o plano urbanístico e a Desenvolvimento Rodoviário S/A – DERSA realizaria a reforma, ampliação e construção de novas vias propostas no referido plano.



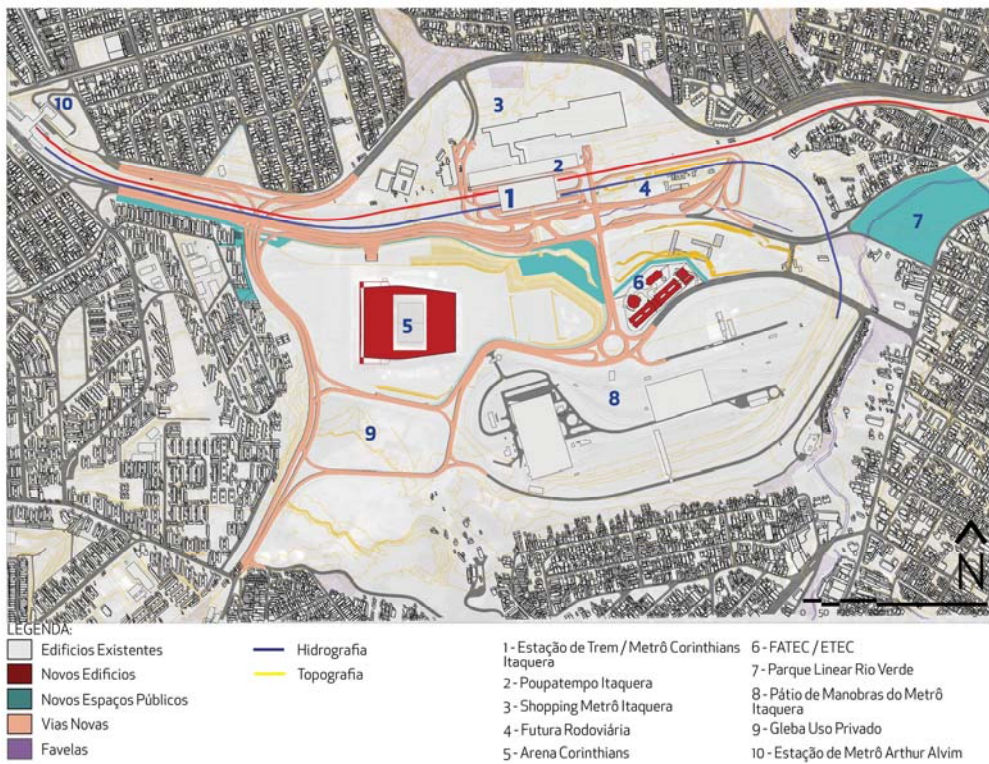
À esquerda: Plano urbanístico original apresentado pela Prefeitura de SP. Fonte: Prefeitura de São Paulo / À direita: Perspectiva aérea do Plano urbanístico original. Fonte: Prefeitura de São Paulo

Porém, do plano elaborado, somente alguns itens foram executados até o momento além do estádio do Corinthians, tais como, um trecho do Parque Linear do Rio Verde, a construção da Rodoviária, a FATEC/ ETEC, Reformulação e ampliação do sistema viário local e a melhoria de calçamentos, acessos e passarelas de pedestres próximos aos condomínios habitacionais adjacentes ao estádio. Ainda não há previsão da construção da Incubadora e Laboratórios, Equipamentos Assistenciais, Batalhão da Polícia, SENAI, Fórum e Centro de Convenções e Eventos previstos no plano revisado. Sendo que estes dois últimos já tiveram os seus terrenos planejados após o uso dos mesmos como “área suporte” durante o evento da Copa do Mundo de 2014.

Nota-se que, após a realização do evento, até o presente momento pouca coisa a mais foi realizada pelos órgãos públicos na região de estudo. As favelas existentes, que permeiam as várzeas do Rio Verde, periféricas em relação às áreas do estádio, metrô e shopping center, ainda não tiveram a sua urbanização concretizada. As barreiras geográficas, relativas à topografia existente, entre a Avenida Miguel Curi e a Rua Serrana, continuam sem serem vencidas, sejam por escadas, rampas ou elevadores. A comunicação entre a trama urbana existente abaixo da cota topográfica onde se encontra o pátio de manobras do metrô e o estádio se dá somente através da Avenida Itaquera, sendo esse um longo caminho de percurso e acesso aos moradores até a estação de metrô de Corinthians Itaquera e ao shopping, por exemplo. Conforme aponta matéria do Portal Estadão, em 2015, na perspectiva dos moradores do entorno, as melhorias na região devem-se, sobretudo, às obras viárias, e para quem vive da renda de aluguel, pois ocorreu uma valorização dos imóveis presentes na região. Este último fator, contudo, acabou ocasionando a “debandada” da população que não consegue arcar com os aumentos desta valorização.



Análise do status da região de Itaquera antes do plano Polo de Itaquera. Elaborados pelos autores



Análise do status atual da região de Itaquera após a execução do plano Polo de Itaquera. Elaborados pelos autores



À esquerda: favela presente na várzea do Rio Verde. Fonte: Portal Terra / À direita: novo parque linear do Rio Verde construído pela prefeitura de SP. Fonte: Prefeitura de SP

Passados praticamente dois anos após a sua inauguração, a Arena Corinthians tenta conciliar em seu cotidiano a obtenção de novas funcionalidades, atividades que possam gerar receitas para a manutenção da Arena e um uso semanal a fim de que a mesma não fique ociosa durante os dias de não jogo, atraindo assim a população local e, eventualmente, de toda a cidade de São Paulo. Se tornando o equipamento de caráter metropolitano que deve ser. Tais atividades, realizadas em área externa da arena, em específico no estacionamento, compreendem realização de provas de corridas de atletas amadores, shows e apresentações culturais. Já dentro da Arena, são realizados espetáculos teatrais no auditório e realização de convenções e eventos empresariais em salas presentes no setor oeste. Tais atividades podem ser um prenúncio, ou mesmo uma efetivação, do que David Harvey chamou de espaços de esperança.



À esquerda: realização de shows em área externa da Arena Fonte: Instagram Corinthians, 2016 / À direita: realização de provas de atletismo em área externa da Arena. Fonte: Scoopnest, 2016.

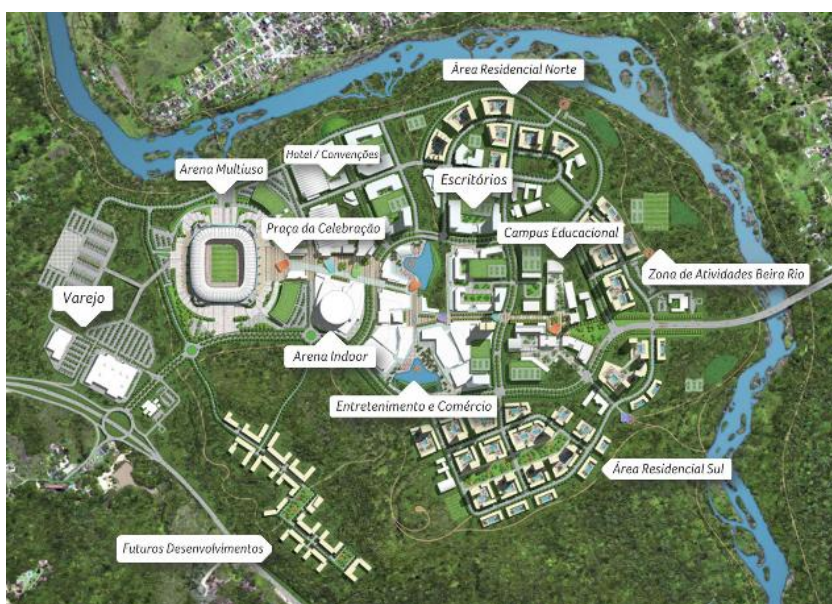
A ARENA PERNAMBUCO E SUA INSERÇÃO NUMA ÁREA PERIFÉRICA EMERGENTE

Com o objetivo de criar uma nova centralidade a zona oeste da cidade de Recife, foi escolhido um local no município de São Lourenço da Mata, localizado aproximadamente 23 km da capital, para abrigar o plano urbanístico da “Cidade da Copa” que contém como ponto principal e inicial, a

Arena Pernambuco, utilizada na Copa das Confederações 2013 e Copa do Mundo de 2014. Este plano urbanístico, projetado pela empresa AECOM, foi concebido utilizando o conceito de “cidades inteligentes” contemplando a criação de um novo distrito com uma nova rede de equipamentos urbanos além da Arena, tais como edifícios residenciais, empresariais, serviços e institucionais.

No projeto planejado estava prevista sua execução em fases. A primeira fase contempla a Arena, Shopping e Hotel até a Copa do Mundo de 2014, a fim de aproveitar o evento para obtenção de recursos e receitas, sendo que a conclusão prevista do plano estava marcada para 2030. Além do plano urbanístico da Cidade da Copa, houve, por parte dos órgãos públicos, a construção de um Terminal Integrado e Estação de Metrô Cosme Damião, com uma distância de 2 km em relação a Arena Pernambuco, bem como a ampliação da rodovia BR 408, que liga a área metropolitana de Recife até a Arena.

Em relação à Arena Pernambuco, a mesma encontra-se localizada adjacente ao Rio Capibaribe e foi projetada para uma capacidade de 46 mil pessoas. Conforme colocado por seus idealizadores “o desafio do projeto é criar uma edificação que esteja totalmente integrada ao meio ambiente natural e que num segundo momento consiga estabelecer uma relação de unidade com o futuro desenvolvimento urbano previsto para a região” (Archdaily Brasil, 2012). A Arena Pernambuco foi concebida como multiuso, podendo sediar diversos tipos de atividades como shows, eventos empresariais e outros eventos esportivos. Além de possuir recursos para o reaproveitamento de água pluvial para a utilização de águas cinzas em sanitários e limpeza.

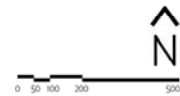


Masterplan apresentado da Cidade da Copa. Fonte: Portal 2014

Com o advento da Cidade da Copa, fruto de uma parceria público-privada e tentativa de renovação urbana através de uma expansão imobiliária, criou-se uma grande expectativa sobre a valorização da zona periférica, gerando uma possibilidade de abertura para captação de novos investimentos. Porém, passados dois anos da realização da Copa do Mundo, além da Arena Pernambuco e infraestruturas apontadas, mais nenhum outro item contemplado no *Masterplan* da Cidade da Copa foi executado.



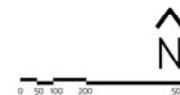
LEGENDA:
 — Hidrografia
 — Topografia
 1 - Terminal Integrado Cosme Damião
 2 - Gleba da Cidade da Copa
 3 - Rodovia BR 408



Análise do Status da área que estaria localizada a Cidade da Copa. Elaborados pelos autores



LEGENDA:
 — Hidrografia
 — Topografia
 — Arena
 — Estacionamentos
 1 - Terminal Integrado Cosme Damião
 2 - Arena Pernambuco
 3 - Rodovia BR 408
 4 - Gleba da Cidade da Copa



Análise do Status atual da área de entorno da Arena Pernambuco. Elaborados pelos autores

Segundo matérias jornalísticas da região demonstram, o atraso ocorrido na execução dos demais equipamentos da Cidade da Copa se deve ao fato destes ainda dependerem da análise para obtenção da licença ambiental pela Agência Estadual de Meio Ambiente. Somente após a

aprovação do projeto por parte deste órgão é que o governador do Estado pode sancionar um decreto que transfere a propriedade plena dos terrenos em questão ao Consórcio responsável, e somente após a fase de aprovação estadual é que o plano de ocupação seria submetido a Prefeitura de São Lourenço da Mata, para que enfim, o projeto possa ser instalado em um prazo de 25 anos.

Devido aos itens sem previsão de início e finalização de construção, o entorno isolado da Arena Pernambuco tornou-se um ambiente não muito convidativo, principalmente em dias de jogos noturnos. A distância a ser percorrida, seja por automóvel ou por metrô, pela grande parte do público proveniente da capital, colabora para uma presença baixa do mesmo. Outro fator que culmina à falta de interesse no uso da Arena Pernambuco para jogos de futebol é o fato de que os três principais clubes de Recife – Sport, Santa Cruz e Náutico – possuem estádios próprios e instalados dentro da cidade, onde o acesso é melhor para os espectadores. Somente o Náutico assinou um contrato de mando de jogos de futebol na Arena. Ou seja, o que se evidencia é uma situação de planejamento estratégico falho e insuficiente frente às demandas discursivas de projeto urbano que justificaram as obras da Arena, mas que não foram executadas e seguem sem previsão de o serem.

Em relatório realizado pela Fundação Getúlio Vargas - FGV, há uma série de sugestões e análises para viabilizar a Arena financeiramente. Além da necessidade da execução dos empreendimentos no entorno da Arena, seria necessário a melhoria do metrô e serviços como ônibus especiais para levar os espectadores até a Arena. Porém, na melhor estimativa, segundo o relatório da FGV, a Arena só receberia em torno de 60 jogos dos três times citados (quantidade de jogos estipulados para equilibrar a conta) a partir de 2029.

Portanto, frente a este cenário atual, o Consórcio responsável pela Arena tem realizado atividades culturais e recreacionais aos finais de semana, a fim de trazer a população local para utilizar os espaços ociosos da Arena, propiciando uma utilização alternativa do mesmo. Esta é uma das possibilidades de uso que podem ser utilizadas para amenizar a ausência de espaços públicos desenhados e projetados para uso da comunidade local do entorno, podendo no futuro se constituir, talvez, como espaço de esperança.



Fotos das atividades realizadas em área externa da Arena Pernambuco. Fonte: Diário de Pernambuco

FORMA DE ANÁLISE DOS RESULTADOS

O quadro comparativo apresentado a seguir consiste das principais categorias de análise que foram observadas para entendimento dos planos urbanos realizados bem como das obras construídas até a atualidade. Buscou-se utilizar o mesmo tipo de filtro para análise de ambos os casos, discriminando informações que pudessem consubstanciar as particularidades e aspectos estruturais de cada plano.

| ESTÁDIO | ARENA CORINTHIANS | ARENA PERNAMBUCO |
|--------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Plano Urbano | Polo de Itaquera | Cidade da Copa |
| Município | São Paulo | São Lourenço da Mata |
| Região Metropolitana | São Paulo | Recife |
| Capacidade/ pessoas | 49.205 | 46.000 |
| Propriedade Terreno | Terreno da Prefeitura doado para o Sport Club Corinthians Paulista | Concessão do terreno para o Consórcio Arena Pernambuco. Agora a gestão provisória está com a Empetur |
| Área Terreno (Estádio) | 198.000 m ² (Fonte: Arcoweb) | 185.000 m ² (Somente o Lote da Arena. Fonte: Cálculo Autocad) |
| Área Construída (Estádio) | 189.000 m ² (Fonte: Arcoweb) | 136.000 m ² (Fonte: Galeria da Arquitetura) |
| Formato da parceria | Estádio: Capital Privado com incentivos do Certificado de Incentivo ao Desenvolvimento (CID'S) da Prefeitura. Entorno e Sistema Viário: Capital Público | Estádio e Entorno: Parceria Público Privada (PPP) |
| Projeto do Plano Urbano | Prefeitura de São Paulo | AECOM (Empresa Privada) |
| Projeto do Estádio | CDCA Arquitetura & DDG Arquitetura | Fernandes Arquitetos Associados |
| O que foi realizado do Plano Previsto? | Edifícios: Arena Corinthians, FATEC / ETEC e Rodoviária | Edifícios Novos: Arena Pernambuco |
| | Sistema Viário: Túnel abaixo da Av. Radial Leste, expansão da Av. Itaquera, Viaduto de conexão entre Av. Itaquera e Av. do Contorno, vias adjacentes a Arena Corinthians | Sistema Viário: Duplicação da Rodovia BR 408 e BR 232, execução da Av. Deus é Fiel e vias principais projetadas, construção da Estação de Metrô Cosme e Damião |
| | Urbanização: Criação da praça em frente a estação Corinthians Itaquera, melhoria do calçamento existente no entorno do Estádio, construção do Parque Linear Rio Verde (trecho: entre Av. Itaquera, R. Tomazo Ferrara e R. Castelo do Piauí) | Urbanização: Iluminação pública, parque de estacionamento e calçamento |
| O que não foi realizado do Plano Previsto? | Edifícios: Senai, Batalhão Policial, torres empresariais, centro de eventos e fórum | Edifícios: Residenciais, institucionais, empresarias, serviços, hotel, mercados e shopping center |
| | Sistema Viário: Foi realizado | Sistema Viário: Malha de vias secundárias interna à malha perimetral projetada |
| | Urbanização: Remoção das favelas e outras propriedades presentes presentes nas margens do Rio Verde (trecho: Da R. Castelo do Piauí, incluindo toda orla sul da Av. Miguel Ignácio Curi até a Rua Serrana) | Urbanização: Infraestrutura Básica (Energia, Água e Esgoto) para os outros lotes previstos no entorno imediato do estádio |
| Distância da estação de metrô | Aprox. 800 m | Aprox. 3 km |
| Comércio/ Serviços | Loja Nike: Diariamente das 10hrs até as 18hrs | Lojas: Sem informação |
| | Bares e Concessões: Em dias de jogos | Bares e Concessões: Em dias de jogos |
| | Centro de Convenções: Em função da data do cliente | Centro de Convenções: Em função da data do cliente |
| | Auditório: Em dias de jogos (coletivas de imprensa) e em função de apresentações semanais de teatro | Auditório: Em dias de jogos (coletivas de imprensa) |
| Outras atividades | Área Externa: Atividades esportivas e shows culturais | Área Externa: Atividades esportivas e recreacionais |
| Entorno | Urbano consolidado, predomínio de uso residencial e misto | Mata nativa e bairros de baixa densidade em torno da gleba da Cidade da Copa |

Quadro comparativo da Arena Corinthians e da Arena Pernambuco. Elaborado pelos autores

Conforme é possível observar, há diferenças significativas entre ambos os planos e também entre o que foi proposto e o que foi realizado até o presente momento. Enquanto que na Arena Corinthians, inserida num tecido urbano consolidado, a quantidade de intervenções concretizadas é significativa para seu entorno imediato – pois impactou tanto no contexto financeiro de valorização de imóveis na região quanto no referido sistema viário, na Arena Pernambuco, inserida numa área de tecido urbano rarefeito, as intervenções realizadas até agora não implicaram numa mudança significativa no contexto da região. Desse modo, ainda que o escopo inicial desse estudo tenha se embasado no conceito de áreas periféricas, fica claro que se tratam de situações e contextos diversos, ainda que tenham sido realizadas simultaneamente e num mesmo plano temporal.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Mediante a análise realizada, uma reflexão a respeito da concepção dos planos até os dias de hoje diz respeito aos longos prazos que foram estimados para a finalização dos planos (30 anos no caso de Recife). Ainda não conseguimos visualizar o resultado do todo plano urbanístico final esperado, porém já é possível constatar os sintomas do que vêm se apresentando, ao longo destes 2 últimos anos, em ambos os estudos de caso apontados neste artigo. A comparação possível entre os estudos de caso demonstra que os planos urbanos estratégicos ainda não alcançaram o sucesso idealizado devido a fatores específicos, que serão colocados abaixo.

No caso de Recife, a idéia inicial foi a da utilização de um novo estádio em uma zona periférica da região metropolitana, como ponto inicial de um projeto de expansão urbana, com a criação de um novo bairro com o conceito de “cidades inteligentes”, ainda não surtiu o efeito desejado. A grande distância (aproximadamente 23 km) em relação ao centro da capital e os meios de locomoção disponíveis não favorecem a locomoção da grande massa de espectadores de um ponto a outro da metrópole, diferente da situação do estudo de caso paulistano, onde a presença de transporte público maciço próximo ao estádio favorece a sua utilização e acesso. Além disso, no campo da esfera pública, faltou um plano com melhor integração entre a Cidade da Copa e a ampliação dos sistemas de transporte público, tendo sido insuficiente a construção do terminal de metrô Cosme Damião, sem contar os prazos para liberação de licenças ambientais. Consequentemente, faltou um melhor planejamento entre os clubes de futebol locais e o Consórcio responsável pelo uso da Arena, afim de que os mesmos pudessem ter o interesse e o retorno de vendas esperados, gerando as receitas necessárias para a manutenção do complexo. Desta maneira criariam-se mecanismos para o desenvolvimento de outras atividades em torno da Arena Pernambuco.

No caso de São Paulo, no que se refere tanto às glebas adjacentes ao estádio quanto ao seu entorno urbano, houve uma falta de maior integração e proposta em relação a outras problemáticas locais. Em especial, destaca-se a situação das favelas localizadas nas margens do Rio Verde (estas previstas como áreas verdes no plano do Polo de Itaquera) e a criação de novos percursos que vençam as barreiras geográficas (tais como topografia acidentada, avenidas e a linha férrea), uma vez que na esfera do campo privado, no caso o clube Sport Club Corinthians Paulista, as questões dos acessos e fluxos de torcedores já estão contempladas. Contudo, mesmo se tratando de um plano urbano realizado em um bairro periférico da metrópole, o efeito desejado era de que o estádio construído fosse uma espécie de uma macro “Acupuntura Urbana”, termo este desenvolvido pelo arquiteto Marco Casagrande, que diz que intervenções pontuais em locais estratégicos da cidade podem alavancar o desenvolvimento urbano local:

“Muitas vezes o planejamento de uma cidade toma tempo e precisa tomar tempo, mas isso não impede que algumas intervenções criem uma nova energia. A acupuntura urbana é um conjunto de ações pontuais e de revitalização que podem mudar progressivamente a vida na cidade. Essas intervenções na tessitura urbana ajudam a sarar a dor de forma instantânea, eficaz e funcional” (LERNER, 2003)

Porém, como foi apontado no capítulo de análise, somente na questão do aumento da valorização dos imóveis no entorno do Polo de Itaquera é que surtiu um efeito mais evidente. O plano urbano já havia sido pensado sem o uso do terreno e presença da Arena Corinthians, que somente foi incorporada a este entre 2011 e 2012, e os ajustes de desenho urbano, como vias e calçamentos, foram revisados para se adaptarem aos acessos da mesma. O desenho de implantação da Arena (utilização privada), diferentemente de inúmeros outros exemplos de estádios nacionais e internacionais, não contempla uma integração com o seu entorno urbano imediato. O acesso ao

estádio se dá somente em dias que ocorrem atividades como jogos, eventos empresariais, shows e atrações esportivas ou para uma visitação restrita internamente à Arena. Portanto, neste momento, ainda será necessário aguardar alguns anos para poder realizar uma análise final sobre o plano urbanístico concretizado, ou partes dele: se de fato este realizou esta macro “acupuntura urbana” almejada; se os outros demais edifícios institucionais previstos no plano foram construídos; se de fato o poder público realmente se atentou às demais outras problemáticas da região, como a urbanização das favelas e o “desbloqueio” das barreiras geográficas locais; se novas soluções foram pensadas e realizadas para a melhoria da acessibilidade da comunidade localizada na parte “sul” do bairro para um dos principais equipamentos da região, no caso o Terminal Integrado Corinthians Itaquera.

Entendendo as Arenas como equipamento de caráter metropolitano, para que os mesmos possam se manter tanto em questões de uso quanto de receita, estes devem oferecer algo a mais do que simplesmente o espetáculo esportivo para o qual foram designados. O estádio não deve ser somente o local onde os eventos esportivos acontecem, mas onde outros acontecimentos da cidade podem acontecer. Tal equipamento pode ser, antes de tudo, um elemento convergente das massas, das torcidas, da comunidade local e do entorno urbano em que está inserido. Estes equipamentos podem possuir demais usos para que se consiga ter atividades semanais, tais como centro comerciais, culturais, ensino, hotéis etc, além dos jogos que normalmente.

De toda maneira, como colocado anteriormente nesta análise, essa utilização de novos usos em ambos os estudos de caso já vem acontecendo recentemente, na qual os gestores de ambas arenas têm realizados atividades esportivas e culturais para manter o uso destes equipamentos durante os dias de não jogos de futebol, a fim de que possam se reconectar com a comunidade local e com a população que não frequenta os espetáculos futebolísticos. Atenderia-se assim a uma outra camada da população que busca desfrutar de espaços que possam oferecer atividades sócio culturais, criando uma identidade com o lugar. Inclusive tendo a possibilidade de que algumas dessas atividades possam gerar algum tipo de receita para a manutenção do espaço.

Além disso, há inúmeros outros exemplos regionais (Allianz Parque), nacionais (Arena da Baixada) e internacionais (Olímpico de Munique, St. Jacob Park) em que estádios localizados em áreas periféricas ou em trama urbana consolidada, possam buscar soluções alternativas para agregar em sua implantação elementos que possam valorizar o seu entorno imediato. Criar atividades que possam buscar, somar e incentivar a sua comunidade local para o desenvolvimento regional. Planos urbanísticos que possam realizar a combinação de atendimento às expectativas da população local relativo aos seus usos, atividades, fluxos e caminhos. Que o mesmo não seja somente um elemento isolado em seu sítio e concentrado em si, e que não seja somente só um equipamento esportivo, mas antes um elemento que, além de cumprir sua função original, por justamente possuir esta escala metropolitana, manter o seu uso diário com outras funcionalidades e usos para o benefício da comunidade em que está inserido e pôr fim à cidade como um todo, desta maneira tornando se um espaço de esperança, como elucidou David Harvey.

REFERÊNCIAS

- ARANTES, Otília. **Uma estratégia fatal. A cultura nas novas gestões urbanas.** In: ARANTES, Otília, VAINER, Carlos, MARICATO, Ermínia. **A cidade do pensamento único: desmanchando consensos.** Petrópolis, RJ: Vozes, 2000.
- BARONE, Ana Cláudia. **Team 10 – arquitetura como crítica.** São Paulo: Annablume, FAPESP, 2002.
- BAUDRILLARD, Jean. **À Sombra das maiorias silenciosas: o fim do social e o surgimento das massas.** São Paulo: Editora Brasiliense, 1985 (1967).
- Idem. **Réquiem para as Torres Gêmeas,** In: **Power Inferno.** Porto Alegre: Editora Sulina, 2002.
- BENJAMIN, Walter. **A obra de arte na era de sua reprodutibilidade técnica.** In: *Magia e Técnica: ensaios sobre literatura e história da cultura.* Tradução de Sergio Paulo Rouanet. São Paulo: Brasiliense, 1994 (1955).
- CESARINO, Gabriela, SILVA, Luciano Albamonte da. **A questão da unidade mínima no planejamento local e o lugar do desenho urbano: uma perspectiva histórica.** Artigo apresentado e publicado nos anais do XVI Encontro Nacional da Associação Nacional de Pós-Graduação e Pesquisa em de Planejamento Urbano e Regional – ENANPUR, 2015.
- COELHO, Carlos Dias (org.). **Os Elementos Urbanos.** Lisboa: Argumentum, 2013.
- DEBORD, GUY. **A Sociedade do Espetáculo.** Rio de Janeiro: Contraponto Editora, 1997 (1967).
- FERNANDEZ GUELL, José Miguel. **Planificaciòn estratégica de Ciudades: Nuevos intrumentos y procesos.** Barcelona: Reverte, 2006.
- FREUD, Sigmund. **Totem e Tabu e Outros Trabalhos.** Rio de Janeiro: Imago, 2006 (1913).
- HARVEY, David. **A produção capitalista do espaço.** São Paulo: Annablume, 2005 (2001).
- INDOVINA, Francesco. **The Metropolisation of the Territory – New territorial hierarchies.** In: FONT, Antonio (org.). **The Explosion of the City. Morphologies, Observatios and Motions.** Barcelona: A. G. Orient, 2004.
- LATOUR, Alessandra. **Louis I. Kahn – Escritos, Conferencias y Entrevistas.** Madrid: El Croquis Editorial, 2003.
- LERNER, Jaime. **Acupuntura Urbana.** Rio de Janeiro: Record, 2003.
- MEYER, Regina Maria Proserpi. **Atributos da metrópole moderna.** São Paulo: Editora Perspectiva, Out 2000, vol.14, nº 4, p.3-9.
- ROLNIK, Raquel. **Guerra dos Lugares: a colonização da terra e da moradia na era das finanças.** São Paulo: Editora Boitempo, 2015.
- SANTOS, Milton. **A pobreza Urbana.** São Paulo, Recife: Editora Hucitec, 1978.
- SITTE, Camilo. **As construções das cidades segundo seus princípios artísticos.** São Paulo: Editora Ática, 1992 (1889).