



REFLEXOS DO PLANEJAMENTO URBANO [OU FALTA] NA INFRAESTRUTURA DAS CALÇADAS

Larah Andrade Eller

Fernanda Cota Trindade

Curso: Arquitetura e Urbanismo

Período: 9º Área de Pesquisa: Planejamento urbano

Resumo: Tendo em vista que os espaços destinados à caminhada em geral não possuem dimensões e infraestrutura que permitam o caminhar seguro, proveitoso e convidativo, a presente pesquisa busca estudar como o planejamento dos centros urbanos pode interferir na qualidade dos espaços dedicados ao pedestre, a fim de entender o papel dos instrumentos do planejamento frente a manutenção do passeio. Para tanto, é necessário compreender quais são os mecanismos do planejamento urbano, como eles se organizam na gestão deste processo e como a qualidade dos espaços caminháveis influencia no modo de vida da população. Realiza-se, então, uma pesquisa de natureza aplicada com abordagem qualitativa buscando gerar conhecimento para aplicação prática com foco em solucionar problemas gerados no meio urbano adotando, para isso, caráter de pesquisa exploratória fundamentada em levantamentos bibliográficos e análise de estudos de caso, nos quais verificou-se que na cidade brasileira (Rio de Janeiro) no processo de revitalização das áreas a contribuição da população não foi priorizada para a tomada das decisões e que em função disso, a aceitabilidade do projeto foi baixa no que tange a totalidade da população da cidade. Por outro lado no caso da cidade japonesa de Kobe a participação da comunidade foi essencial para a obtenção dos resultados positivos das obras, pois eles atribuíram o sentido de pertencimento dos usuários.

Palavras-chave: Planejamento urbano. Calçadas. Caminhabilidade. Comunidade ativa.

1. INTRODUÇÃO

A expressão “planejamento urbano” surgiu no período pós revolução industrial como uma forma de organizar a expansão das cidades, uma vez que, houve, com a criação das indústrias, um intenso êxodo de trabalhadores da zona rural para as cidades em busca de emprego fazendo com que acontecesse um aumento repentino de seus habitantes. O planejamento urbano é uma ferramenta com eficácia em diversos setores do espaço urbano e envolve os poderes público e privado com o objetivo de organizar e programar os ambientes das cidades (SABOYA, 2008).

Visto que, em geral, as cidades são fruto de crescimento espontâneo e sem planejamento, elas se consolidam de forma gradual e seguindo traçados irregulares. Logo, com o processo de expansão urbana, os espaços consolidados deixam de atender às necessidades, não proporcionando assim, ambientes que garantem a qualidade de vida de seus usuários e a valorização de sua estrutura.

Esta dificuldade de se adotar tais medidas influencia diretamente no modo de vida dos habitantes locais e deve ser repensada, pois como apresenta Gehl (2015, p. 118), “a boa qualidade ao nível dos olhos deve ser considerada como direito humano básico sempre que as pessoas estejam nas cidades.”

Stahle (2015) ressalta que uma cidade boa para caminhar - que funcione para as pessoas que caminham - e que é atraente ao nível dos olhos, é uma cidade na qual as pessoas querem morar e trabalhar.

Entendendo o valor de se produzir espaços públicos urbanos de qualidade Jacobs (2011) afirma que as ruas e as calçadas são os principais locais públicos de uma cidade e devem ser considerados como órgãos vitais. Devido a esta importância as ruas funcionam como um espelho para a cidade, pois se elas se apresentarem interessantes ou até mesmo monótonas, a cidade assim, também, se apresentará.

Assim, o presente artigo tem por objetivo compreender os conceitos e fundamentos do planejamento e os reflexos deste na produção das calçadas e espaços caminháveis correlacionando-os aos estudos de caso de uma cidade brasileira, o Rio de Janeiro, e, de uma cidade japonesa, Kobe, observando neles a disposição das calçadas e espaço destinados aos caminhantes, apresentando as mudanças que ocorreram nestes espaços e a relação destas intervenções com a comunidade e seu entorno, utilizando para isso artigos e pesquisas com foco em estudos de revitalização e transformação da cidade.

2. DESENVOLVIMENTO

2.1. BREVE HISTÓRICO DA URBANIZAÇÃO NO BRASIL NO ÚLTIMO SÉCULO

O processo de urbanização brasileiro iniciou-se de forma gradual no final do século XIX e ocorreu de maneira mais numerosa em meados do século XX com incentivo às indústrias. Essa industrialização introduziu novos métodos de manejos nos campos utilizando equipamentos mecânicos, o que provocou alto índices de desemprego e intenso êxodo rural (VILLAÇA, 1999).

Ao passo que as cidades se desenvolviam, pensamentos de reorganização e reestruturação dos espaços urbanos iam se dissipando e propostas de intervenções surgiam (VILLAÇA, 1999).

Buscando organizar a evolução urbana no Brasil, Villaça (1999) divide este período em três fases, sendo a primeira dos anos de 1875 a 1930, a segunda entre os anos de 1930 a 1992 e a terceira do ano de 1992 ao ano de 2001 (com a criação do Estatuto da cidade).

As primeiras propostas de reorganização de cidade no Brasil aconteceram nos anos finais do século XIX em função da ocupação irregular, uma vez que, existiam muitos problemas associados à falta de tratamento e descarte adequado dos resíduos sanitários, bem como a falta de ventilação e isolamento mínima dentro das moradias (pois foram construídas muito adensadas) (VILLAÇA, 1999).

As intervenções urbanas realizadas nos anos de 1875 a 1930 possuíam características higienistas com intuito de assegurar a manutenção de ambientes urbanos mais salubres e esteticamente adequados para a população. Dentre estas, destacou-se a reforma urbana realizada sob a administração de Pereira Passos para a cidade do Rio de Janeiro na qual foram feitas intervenções no espaço central com intuito de melhorar a visão deste espaço e criar uma cidade mais bela para atender as necessidades e desejos da classe dominante (VILLAÇA, 1999).

Esta intervenção privilegiou os habitantes do centro da cidade ao adotar padrões estéticos para as edificações e ao criar praças, monumentos e vias mais largas que possuíam boa iluminação privilegiando os usuários com uma vista mais organizada e embelezada. Por outro lado, esta mudança afastou os antigos moradores desta área pois com a obra os terrenos centrais supervalorizaram e se

tornaram inacessíveis para os menos favorecidos financeiramente. Este afastamento deu início à ocupação dos morros da cidade criando as periferias (VILLAÇA, 1999).

Uma vez que as cidades cresciam e em meados do século XX a maioria dos brasileiros estavam concentrados nas cidades, principalmente nas capitais, essa mudança provocou consequências negativas para os centros urbanos que já enfrentavam problemas como a ocupação irregular, a segregação social, o desemprego, a violência urbana, a falta de saneamento adequado, poluição e grande impermeabilização do solo (GOBBI, s/d).

Com o incentivo às indústrias automobilísticas nos anos 1950 a frota brasileira cresceu significativamente e novas estradas foram abertas. Com isso, muitas cidades que antes viviam isoladas, passaram a se conectar às cidades vizinhas através das novas vias e rodovias criadas para atender a demanda dos novos, e mais numerosos, automóveis (POMPEU, 2017).

A expansão viária e o incentivo ao uso do automóvel foram ações volumosas, porém estas não foram as únicas mudanças observadas neste período (SILVA, s/d), pois, uma vez que a economia brasileira começava a reagir, tornou-se relevante produzir centros urbanos mais funcionais para atender as necessidades da classe consumidora da época (PENA, s/d).

Conforme Villaça (1999), durante a segunda fase desta evolução o objeto de transformação se tornou mais técnico e científico pois foram apresentados planos e projetos de lei que tinham como foco a distribuição, cartográfica ou não, de setores e organizações. Neste período surgiram as primeiras intervenções governamentais em prol de sistemas sociais como o de implementação de habitações de interesse social.

Além disso, neste período, Villaça (1999) declara que em razão do interesse por parte dos administradores na formação das cidades foram criados Planos (como o de Agache e o de Prestes Maia) e instituições (como o SERFHAU – Sistema federal de habitação e urbanismo) para implementar melhorias no sistema urbano e de moradia. Estes movimentos conduziram a urbanização brasileira a um processo de reforma urbana não somente nos quesitos técnicos, mas, também, legislativo com a emenda na constituição de 1988 (em resposta à ação popular pela reforma urbana).

A terceira fase inicia-se com um pensamento mais real onde, baseando-se no referencial urbanístico da Constituição de 1988, cidade como Recife e Porto Alegre tentam colocar em prática as medidas definidas pela lei. Porém o pensamento tradicional posto pelo Código civil de 1916 sobre a propriedade urbana ainda era seguido pelos gestores destas cidades e impediu que tais medidas obtivessem sucesso (VILLAÇA, 1999).

Diante da situação e do contexto histórico do planejamento urbano, nos anos finais do século XX, o pensamento começa a tender para o abandono de planos técnicos – com modelos ideais onde o foco é apenas baseado em conhecimentos teóricos – e busca introduzir um sistema de planejamento urbano multidisciplinar onde a base de conhecimento e argumento não é, mais, estruturada apenas em conteúdo científico e sim, na conformação destas bases científicas com as opiniões e vivências dos usuários da cidade, seus habitantes. Esta mudança de pensamento é consolidada na criação da Lei nº 10.257/2001 que foi nomeada de Estatuto da Cidade (VILLAÇA, 1999).

2.2. PLANEJAMENTO URBANO

A expressão planejamento urbano, conforme Duarte (2013), tem sua base relacionada ao desenho urbano, ao urbanismo e a gestão urbana, pois todos estes

termos têm a cidade como seu objeto de estudo e considera, para tal, suas características físicas, sociais, culturais e econômicas.

Souza (2003) afirma que o planejamento urbano é mais abrangente e envolve conhecimentos multidisciplinares em sua formação ao passo que o urbanismo e o desenho urbano são mais específicos. O autor afirma, também, que o urbanismo é mais utilizado pelos arquitetos pois este termo está relacionado às características físico-territoriais, ou seja, tem ligação ao “desenho da cidade, tanto na escala de espaços amplos e de ordenação territorial quanto na escala do desenho de mobiliário urbano e espaços intraurbanos.” (SOUZA, 2003, p.58).

Ultramari e Duarte (2006) complementam que o urbanismo e o planejamento urbano se complementam pois o urbanismo é produto do planejamento uma vez que este consiste no ato de planejar e deve acontecer primeiro do que aquele que é o ato intervir.

O planejamento urbano, por sua abrangência também deve observar o contexto no qual a cidade está inserida, uma vez que, para que as medidas urbanísticas adotadas na cidade sejam efetivas elas precisam se relacionar com os instrumentos adotados na infraestrutura interurbana (DUARTE, 2013).

O planejamento acontece sempre em etapas as quais são passíveis de alterações, adaptações e atualizações decorrentes da realidade e da vivência do local. Estas etapas podem receber nomenclaturas diferenciadas em função dos autores, mas, no entanto, os fundamentos são similares. Sendo assim, o autor nomeia estas etapas como sendo diagnóstico, prognóstico, proposta e gestão, estas etapas são sequenciadas pois utilizam dos resultados anteriores como referencial para execução da etapa subsequente (DUARTE, 2013).

Em resumo, na primeira etapa é feito o levantamento de todos os dados técnicos do ambiente de estudo, para que a partir destes dados, na segunda etapa sejam feitas previsões baseadas do contexto em que a cidade se encontra para prever como este espaço será se não for realizada nenhuma intervenção urbanística, a etapa seguinte consiste na formulação de uma proposta de intervenção que resolva as problemáticas apresentadas pelo prognóstico e norteie o desenvolvimento urbano rumo a uma melhoria urbanística. Por fim, a última etapa é a gestão e é nela que todos os dados e as propostas obtidas nas etapas anteriores serão efetivamente aplicados e para isso é preciso envolvimento dos gestores municipais – uma vez que cabe à administração pública a implantação, o controle e a avaliação desta ações – e, a comunidade como um todo pois, uma vez que o objeto de estudo é mutável, faz-se necessário que todos os agentes da ação estejam focados no mesmo fim (DUARTE, 2013).

Jorge Wilhelm sabiamente explicou a importância destas ações ao salientar que o planejamento existe como uma forma de apresentar “instrumentos para conhecer, estimular e induzir constantemente os cidadãos e as organizações a transformar suas vidas e suas ações” (WILHEIM, 2008, p. 175).

Para entender o espaço de trabalho do planejamento, é preciso compreender que cidade e urbano são termos similares e que por vezes foram definidos como sinônimos, mas Lefèbvre (2019, p.19) explica que há uma relação de interdependência, porém a cidade é um “objeto definido e definitivo”, um espaço concreto, já o urbano envolve as questões sociais influenciando e sendo influenciado pela cidade.

De acordo com Duarte (2013), no contexto das pequenas cidades brasileiras fica mais evidente um terceiro item nesta relação de cidade x urbano, o meio rural e agrícola, os quais tem na esfera nacional e, principalmente no âmbito econômico sido

reconhecido seu valor. A questão chave desta relação está, ainda, influenciada pelo pensamento de que o meio urbano não tem relação e/ou dependência do meio rural, e vice-versa. O autor afirma que o pensamento de que um espaço rural é um pré-urbano ou atrasado é equivocado e não condiz com a realidade, uma vez que, o agronegócio (que está em crescimento e especialização) representa 33% do produto interno bruto (PIB) brasileiro.

Nota-se que o alto índice de cidades (urbanizadas) brasileiras está relacionado diretamente à lei nº 311 de março de 1938, na qual foram elevados a município com sede e distrito próprios todos os aglomerados com mais de 200 moradias sem que para isso fossem considerados a infraestrutura básica ou a presença de serviços urbanos (VEIGA, 2004).

O autor afirma, ainda, que se considerar a infraestrutura e a presença de serviços básicos, 70% dos municípios brasileiros não seriam considerados cidades. Ele ainda faz uma comparação ao relacionar os critérios adotados para classificar as cidades afirmando que,

Em Portugal, é preciso, para que um aglomerado populacional seja considerado cidade, que haja pelo menos metade dos seguintes serviços: hospital, farmácias, bombeiros, casa de espetáculos ou centro cultural, museu e biblioteca, hotel, escola de ensino médio, escola de ensino pré-primário e creches, transporte público, parques e jardins públicos (VEIGA, 2004, p. 27).

2.3. OS INSTRUMENTOS DE PLANEJAMENTO

Duarte (2013) analisa a estrutura das cidades brasileiras e argumenta que, com a definição da lei nº 311/1938 e com a autonomia dada às Câmaras Municipais para definir os limites urbanos de cada cidade são evidente as vantagens obtidas pela administração municipal no controle da área urbana e na arrecadação tributária incidente sobre ela. Em síntese, esta ação de urbanizar o território brasileiro influenciou diretamente na arrecadação do Imposto Predial Territorial Urbano (IPTU) – uma vez que o imposto incidente no território rural (ITR) é de controle federal – quanto maiores forem as áreas urbana maiores serão os valores recolhidos pelo município.

Diante disso e entendendo que é competência do Poder Público municipal executar políticas de desenvolvimento urbano (CONSTITUIÇÃO FEDERAL, 1988), o Plano Diretor é uma importante ferramenta de planejamento e regulamentação dos espaços urbanos (CONFEDERAÇÃO, 2008) e deve ser elaborado em função das diretrizes apresentadas na Lei Federal 10.257/2001 (nomeada por Estatuto da Cidade).

Buscando trazer clareza à definição de Plano Diretor, Saboya (2007) esclarece dois termos que estão diretamente ligados a este, o planejamento urbano e a gestão urbana. Apresentando, portanto, o planejamento urbano como um processo no qual são estabelecidos os objetivos para se desenvolver uma área no âmbito físico-territorial apontando, para isso, diretrizes adequadas que nortearão as futuras ações. Este processo é temporal pois já se tem uma relativa determinação de seu início e fim, e seu resultado é um plano.

A gestão urbana, por outro lado, é permanente e pode ser considerada como um “processo contínuo de tomada de decisões e de implementação de ações

concretas pelo poder público ao longo do tempo, com o objetivo de intervir diretamente no sistema urbano ou de gerenciar as ações que intervêm diretamente no sistema.” (SABOYA, 2007, p.37). A gestão é mais abrangente que o planejamento e engloba a construção de obras de infraestrutura (como água e esgoto) e de equipamentos urbanos como escolas, creches, postos de saúde e afins, a implantação de espaços públicos, regularização fundiária, incentivo ao transporte coletivo, bem como a alocação de pessoal para fiscalização, aprovação de projetos e outros.

Saboya (2007) afirma que a gestão busca, por meio de ações, alcançar os objetivos propostos pelo planejamento e Souza (2003) expõe que o planejamento se preocupa com o futuro enquanto a gestão trata de realizar o presente.

Entendendo este contexto pode-se afirmar que o Plano Diretor é o instrumento básico da política de desenvolvimento e expansão urbana do município, cabendo a ele, portanto, a articulação de todas as políticas voltadas à promoção do desenvolvimento local e de expansão da zona urbana (BRASIL, 2001).

Podendo ser definido, também, como “um conjunto de princípios e regras orientadoras da ação dos agentes que constroem e utilizam o espaço urbano.” (BRASIL, 2002, p. 40).

Ou ainda definido, conforme Saboya (2007, p. 39), como um

documento que sintetiza e torna explícitos os objetivos consensuados para o Município e estabelece princípios, diretrizes e normas a serem utilizadas como base para que as decisões dos atores envolvidos no processo de desenvolvimento urbano converjam, tanto quanto possível, na direção desses objetivos (SABOYA, 2007, p. 39).

O Estatuto da Cidade estabelece que é função do Plano Diretor fazer cumprir as premissas previstas na Constituição, uma vez que ele é o “instrumento legal que vai definir, ao nível municipal, os limites, as faculdades e as obrigações envolvendo a propriedade urbana.” (BRASIL, 2002, P. 41). Para isso, é apresentado os princípios: da função social da propriedade; do desenvolvimento sustentável; das funções sociais da cidade; da igualdade e da justiça social; da participação popular e da gestão democrática.” (BRASIL, 2002, p. 44) como elementos constitucionais fundamentais e que são norteadores do Plano Diretor.

Ao estabelecer diretrizes que faça com que a propriedade urbana satisfaça os interesses coletivos em detrimento dos individuais, o Plano está cumprindo com a função social da propriedade, além de facilitar o acesso a moradia em áreas com boa infraestrutura evitando que terrenos e edificações que estejam nestas áreas sejam subutilizados. Com este instrumento, busca-se combater a especulação imobiliária fazendo com que, terrenos vazios ou subaproveitados, em áreas providas de infraestrutura sejam induzidos à perfeita utilização.

A resolução nº 34 de 01 de julho de 2005 em seu artigo 3º regulamenta a função social da cidade e da propriedade urbana e define que o Plano Diretor deverá:

- I – determinar critérios para a caracterização de imóveis não edificados, subutilizados, e não utilizados;
- II - determinar critérios para a aplicação do instrumento estudo de impacto de vizinhança;
- III - delimitar as áreas urbanas onde poderão ser aplicados o parcelamento, a edificação e a utilização compulsórios,

considerando a existência de infraestrutura e de demanda para utilização;

IV - definir o prazo para notificação dos proprietários de imóveis prevista pelo art. 5º, § 4º, do Estatuto da Cidade;

V – delimitar as áreas definidas pelo art. 2º desta Resolução e respectivas destinações nos mapas, e descrição de perímetros, consolidando no plano diretor toda a legislação incidente sobre o uso e ocupação do solo no território do município (CONSELHO DAS CIDADES, 2005, p.3).

O princípio do desenvolvimento sustentável é apresentado de forma mais genérica nos incisos do artigo 2º do Estatuto da Cidade:

I – garantia do direito a cidades sustentáveis, entendido como o direito à terra urbana, à moradia, ao saneamento ambiental, à infraestrutura urbana, ao transporte e aos serviços públicos, ao trabalho e ao lazer, para as presentes e futuras gerações;

VIII – adoção de padrões de produção e consumo de bens e serviços e de expansão urbana compatíveis com os limites da sustentabilidade ambiental, social e econômica do município e do território sob sua área de influência;

XII – proteção, preservação e recuperação do meio ambiente natural e construído, do patrimônio cultural, histórico, artístico, paisagístico e arqueológico;

Nota-se que embora o Estatuto apresente diretrizes relacionadas a este princípio, a definição do que é considerado sustentável não é relatada, o que segundo Saboya (2007) deixa brecha para que estudiosos proponham definições.

O terceiro princípio é o da função social da cidade e está diretamente relacionado ao do desenvolvimento sustentável e remete ao vínculo do desenvolvimento urbano com o direito ao meio ambiente, “à terra urbana, à moradia, ao saneamento ambiental, à infraestrutura urbana, ao transporte e serviços públicos, ao trabalho e ao lazer, para as presentes e futuras gerações, voltado para eliminar a pobreza e reduzir as desigualdades sociais.” (BRASIL, 2002, p. 45).

Quanto ao quarto princípio, da igualdade e justiça social, os incisos X, XI, XIV e XV do Estatuto (art. 2º) apontam orientações da justiça social, tratando da necessidade de se regulamentar os perfis fundiários para garantir a inclusão social e da distribuição justa dos benefícios e ônus resultantes da urbanização. Então, em caso de valorização de imóveis privados em razão de investimentos públicos, o Estatuto disponibiliza instrumentos que permitem recuperar parte desta importância.

O último princípio é o da participação popular e gestão democrática e é considerado por Saboya (2007) como um dos mais importantes da Lei Federal 10.257/2001. À vista disso, Souza (2003) argumenta que os planos e os instrumentos, embora possuam amparo legal, só são eficazes quando, na sua implementação, há pressão popular, fiscalização e monitoramento para que as leis sejam respeitadas.

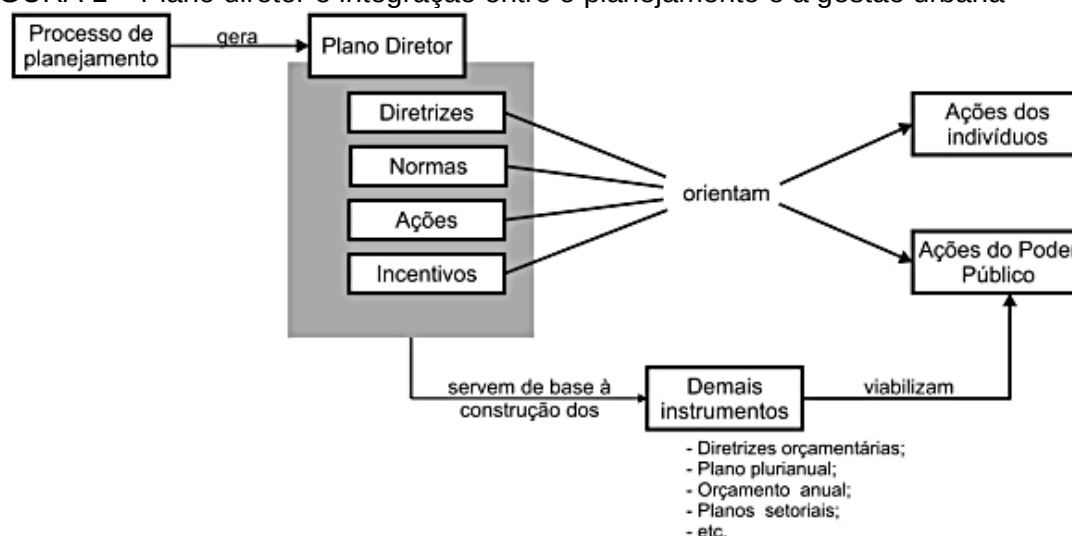
Sanoff (2000, *apud* SABOYA, 2007) cita que a participação popular faz com que se promova o senso de comunidade permitindo que a população seja ouvida e atendida por planos de qualidade além de aumentar a confiança nas instituições uma vez que com o envolvimento da sociedade nas decisões maiores são as probabilidades de execução;

Neste processo de planejar o espaço urbano é possível obter a interação da população local de duas maneiras diferentes, sendo: interação participativa ou colaborativa. Destas, a interação colaborativa é considerada, conforme Laner (2017), a que mais aproxima a comunidade das ações e programas de gestão do espaço urbano. Esta aproximação, diferente da interação participativa, produz maior relação de pertencimento e cuidado entre o ambiente e seus usuários (LANER, 2017).

A Figura 1 é uma ilustração esquemática das relações e instrumentos do planejamento urbano.

Nesta ilustração (Figura 1) Saboya (2007) destaca a importância do planejamento e, especialmente, do seu principal instrumento, o Plano Diretor nas ações dos indivíduos e do poder público, evidenciando, ainda, a sua utilização na formulação dos demais instrumentos da política pública.

FIGURA 1 – Plano diretor e integração entre o planejamento e a gestão urbana



Fonte: Saboya, 2007.

Tendo como base essa importância, Maricato (2001) salienta que o Plano não pode manter a sua eficiência se estiver distante das ações praticadas pelo poder público para orientar o desenvolvimento físico-espacial e qualificar o espaço urbano.

2.4. PLANEJAR CIDADES PARA AS PESSOAS: A IMPORTÂNCIA DAS CALÇADAS NA ESTRUTURA DAS CIDADES

Ao longo das últimas décadas, a população está se tornando mais urbana (IBGE, 2010) por isso estudos e propostas urbanísticos estão sendo desenvolvidos e apresentados com objetivo de produzir cidades e urbanizações mais humanas e acessíveis a toda a população.

Apoiando esta ideia estão pensadores do urbanismo e do planejamento como Andrés Duany, Jaime Lerner, Jane Jacobs, Jan Gehl e outros que através dos seus estudos, propuseram medidas e ações que são base para obter espaços mais vivos.

Jan Gehl fundamenta suas propostas na escala humana e declara que para produzir cidades que sejam vivas é necessário pensar no agente que é a fonte desta vivacidade, o ser humano. Ele declara que o meio básico que o “*Homo Sapiens*” se movimenta é a caminhada e em função disso, ele confessa que para se projetar cidades para as pessoas é preciso observar as suas ruas, calçadas, parque, praças, prédios e casas ao nível dos olhos humano (GEHL, 2015).

O autor supracitado enfatiza ainda como o planejamento do desenho e dos equipamentos urbanos interferem no uso, na permanência e por consequência influenciam na qualidade, segurança e vitalidade destes espaços. Para isso Gehl (2015) explica que produzir ambientes caminháveis envolve ter menos distância a ser percorrida, mais proximidade dos edifícios (o que permite a interação e cria o senso de comunidade e pertencimento) e mais atratividade de suas fachadas (principalmente nos pavimentos térreos) para que o caminhar seja mais prazeroso e convidativo.

Diante destas ideias o urbanista declara que a descentralização da cidade é uma ação benéfica pois encurta os deslocamentos e permite planejar o espaço de acordo com os seus moradores, criando bairros com usos mistos onde é possível morar, trabalhar, ter lazer e criar relações interpessoais (o que aumenta a sensação de segurança). Além de se garantir maior qualidade de vida pois, com menores distâncias entre trabalho e descanso, é possível adotar a caminhada e o uso das bicicletas como o principal meio de transporte e assim, assegurar a saúde e a qualidade de vida dos habitantes (GEHL, 2015).

Não diferente de Gehl, Jacobs (2011) diz que “manter a segurança da cidade é tarefa principal das ruas e das calçadas” pois afirma que estes espaços atuam como instrumento da segurança pública pois delimitam o espaço público do privado e mantem presente massas de pessoas em um constante movimento. A autora salienta ainda que para aumentar a segurança é importante que as quadras não sejam longas, que seus cruzamentos e suas esquinas sejam numerosos e que tenham visão entre os edifícios e as ruas.

A autora defende a boa densidade e o estímulo a vida em comunidade pois acredita que estes são os fundamentos para evitar a insegurança e a violência e permitir que o morador conheça o seu vizinho, formando redes de relacionamentos e interagindo entre si no espaço público.

Esta interação no espaço público é o foco do pensamento de Jacobs (2011) pois ela traduz em vitalidade para que a rua cumpra o seu papel de socialização e construção do ideal de comunidade. Em favor destes ideais, a urbanista defende que a rua não pode ser concebida apenas para os carros e sim deve permitir uma compatibilização entre estes objetos (carros e pedestres) de forma a incentivar a caminhada.

Já o arquiteto Jaime Lerner defende uma cidade sem periferias a qual é interligada através de um sistema de mobilidade integrado que reduz a distância percorrida e possibilita o deslocamento de um lado ao outro da cidade de maneira mais prática e eficiente possível. Para isso ele faz a conexão entre diferentes meios de transporte implantados de forma que possam ser conciliados com espaços agradáveis e movimentados destinados aos pedestres e aos ciclistas, pois, deste modo, são atendidos os três quesitos básicos, defendidos pelo autor: rapidez, capacidade e frequência (CAVALCANTI, 2012).

Lerner enfatiza que planejar cidades é algo necessário, mas que é preciso tempo, contudo ele afirma que é motivador quando percebe a importância dos resultados obtidos de ações simples e pontuais (CAVALCANTI, 2012).

Andres Duany, um fiel defensor do urbanismo e co-fundador do Congresso para o Novo Urbanismo, conforme exposto por Colin (2010), defende uma ideia urbana fundamentada na Carta formulada no Congresso do Novo Urbanismo de 1993, que trata da:

Reestruturação das políticas públicas e práticas desenvolvimentistas que sustentem os seguintes princípios: as

vizinhanças devem ser diversificadas em uso e população; devem ser projetadas para o pedestre como também para o carro; cidades grandes e pequenas devem ser conformadas por espaços públicos fisicamente definidos e universalmente acessíveis e por instituições de comunidade; os sítios urbanos devem ser moldados pela arquitetura do edifício e da paisagem, que celebram a história local, o clima, a ecologia, e a prática de edifício (COLIN, 2010, s/p).

O autor citado ainda menciona que Duany acredita ser possível melhorar as condições de áreas sem infraestrutura adequada - com falta de espaços verdes e que não possuem transporte público acessível a toda a população – utilizando, para isso, os princípios do “Novo urbanismo”. Princípios estes que, em sua metodologia, incentiva a integração entre usuários e entre estes e o espaço urbano retomando os quesitos de sustentabilidade, qualidade de vida, conectividade, estabelecimentos com uso misto, moradias diversificadas, quadras bem estruturadas, maior densidade populacional, mobilidade sustentável (transporte público, bicicletas), ambientes acessíveis para os pedestres e ações sustentáveis (como a reutilização da água) (ROMANINI, 2014).

O Novo urbanismo busca manter o equilíbrio entre as construções de forma a atender as necessidades humanas e do ambiente natural, preservando o patrimônio histórico e envolvendo a comunidade e a gestão pública no bairro. Desenvolvendo-se reflexivamente, o novo urbanismo compreende a sociedade em sua complexidade e se esforça em criar projetos que sejam harmoniosos com cada região de forma a pensar o desenvolvimento e adequar a sua infraestrutura às mudanças que sobrevierem (ROMANINI, 2014).

A autora constata que o novo urbanismo consiste na busca pela qualidade de vida fundamentada nos princípios de sustentabilidade e interação social que visa o bem estar da comunidade e valoriza o ser humano e o patrimônio local.

3. METODOLOGIA

A presente pesquisa é de natureza aplicada com abordagem qualitativa e busca produzir conhecimento para a aplicação prática com foco em solucionar problemas gerados no meio urbano. Neste estudo a problemática é abordada de forma qualitativa e assume característica de pesquisa exploratória, pois se fundamenta em levantamentos bibliográficos e análise de estudos de caso de calçadas e espaço destinados aos caminhantes de uma cidade brasileira, o Rio de Janeiro, e, de uma cidade japonesa, Kobe, apresentando as mudanças que ocorreram nestes espaços e a relação destas intervenções com a comunidade e seu entorno, utilizando para isso artigos e pesquisas com foco em estudos de revitalização e transformação da cidade.

4. ESTUDOS DE CASO

Alinhado aos ideais do “Novo Urbanismo” o termo caminhabilidade (derivado do inglês *Walkability*) se fundamenta na avaliação dos espaços destinados aos pedestres com foco em apresentar o quantitativo da qualidade destes locais.

Em reação a este termo, Gehl (2015, p.119) explica que “o andar é um movimento linear que leva o caminhante de um local ao outro” e permite realizar mais do que apenas isso pois, o pedestre pode facilmente realizar manobras, alterar o seu

ritmo, modificar o destino do passeio ou simplesmente, parar a caminhada e realizar qualquer outra tarefa.

Apoiado neste pensamento, Speck (2016) apresenta conceitos e práticas que são, segundo ele, fundamentais para se obter a caminhabilidade nos centros urbanos. Para isso ele organiza as etapas de acordo com quatro objetivos principais onde a caminhada pode ser proveitosa, segura, confortável e interessante.

Para obter uma caminhada proveitosa o autor supracitado afirma que é preciso repensar o urbanismo sem ter os automóveis como objeto central do planejamento; organizar os usos do espaço urbano fazendo uma distribuição dos serviços, comércios, lazer e habitação de maneira equilibrada e portanto, contribuir com a diminuição dos deslocamentos em massa; adequar os estacionamentos para que, assim, diminua os custos com a obtenção de novas áreas, bem como, estruturar o sistema de transporte coletivo para que ele se torne eficiente e atenda às necessidades da população integrando-se, para isso, a passeios de qualidade e a modais eficazes.

O autor complementa que uma caminhada segura pode ser obtida quando o passeio urbano é bem sinalizado, com um passeio livre de obstáculos e em nível, onde as fachadas e térreos das edificações permitem interrelação com do internos edificado com o externo, quando nas margens desta calçada há vias de menores fluxo automotores, com velocidades baixas, com equipamentos lindeiros à calçada que servem de apoio ao caminhante e ainda funcionam como barreira protetora (evitando acidentes).

Speck (2016) argumenta que produzir ambientes públicos pensados no uso prolongado e que induzem a interação social é essencial para mantê-los em constante uso, porém, ao contrário do que se observa em muitos centros, os lugares permanência devem criar uma sensação de abrigo para que os usuários utilizem estes locais por mais tempo. Ao vincular estes espaços de permanência com um paisagismo de qualidade - que se ajuste aos equipamentos e mobiliários urbanos formando uma paisagem harmoniosa, produzindo um microclima agradável e sombreado - o objetivo de conforto da calçada é alcançado.

Diante de todos estes elementos estruturantes da calçada/passeio, as fachadas dos edifícios, a paisagem formada pelo paisagismo e as vistas do entorno são instrumentos essenciais para fazer com que os cidadãos tenham uma caminhada interessante e intuitiva (SPECK, 2016).

Os conceitos apresentados por Gehl (2015) e Speck (2016) são base para as análises de espaços públicos que receberam melhorias, em especial, as realizadas para atender os pedestres.

Compreendendo os conceitos e fundamentos do planejamento e analisando com base nos autores supracitados, os reflexos deste processo na produção das calçadas e espaços caminháveis, o presente estudo de caso busca correlacionar a infraestrutura de uma cidade brasileira, o Rio de Janeiro, com a de uma cidade japonesa, Kobe, observando nelas a disposição dos passeios destinados aos caminhantes, apresentando as mudanças que ocorreram nestes espaços e a relação destas intervenções com a comunidade e seu entorno, utilizando para isso artigos e pesquisas com foco em estudos de revitalização e transformação da cidade.

4.1. ANÁLISES DAS INTERVENÇÕES URBANAS NA PRAÇA MAUÁ, RIO DE JANEIRO - RJ

A capital do estado do Rio de Janeiro, conhecida por ser a segunda maior cidade brasileira e por abrigar importantes entidades culturais e educacionais (PENA, s/d), possui uma população superior a 6,7 bilhões de habitantes em uma área pouco maior que 1,2 mil quilômetros quadrados de território. Por incentivar a cultura a cidade sediou inúmeros eventos ligados a cultura, educação e esporte, como jogos olímpicos de 2016 (IBGE, 2010)

Na referida cidade, nos anos seguintes a 2011, foram realizadas obras de reestruturação das vias centrais com objetivos de ampliar os passeios, introduzir novas conexões do transporte coletivo e incentivar o turismo do centro da cidade. Dentre estas obras, está a realizada na Praça Mauá, na qual, além de retomar a clássica paisagem do centro do Rio (retirando o elevado da Perimetral) foram feitas ações de reintegração do espaço público com as edificações históricas do local (PRAÇA MAUÁ, 2020).

A Figura 2 apresenta a Praça Mauá e seu entorno antes da revitalização, nela é possível notar que a praça abrangia um espaço menor, era circulada por vias largas nas quais os veículos predominavam, e onde o espaço útil da praça possuía poucos ou nenhum equipamento e mobiliário de apoio à permanência dos caminhantes. Observa-se ainda, que a vista para o mar era bloqueada por uma via elevada (conhecida como via perimetral) que formava uma barreira entre a cidade e a orla do mar, além de gerar um sentimento de inferioridade para os espaços públicos e edificações implantados na superfície ao redor da via.

Já a Figura 3 apresenta a mesma praça, porém, após a conclusão da obra. Nesta imagem observa-se que o novo espaço prioriza o pedestre ao expandir o espaço caminhável da praça, dando mais visibilidade para o mar, elemento marcante da paisagem do Rio de Janeiro, disponibilizando o fácil acesso ao transporte coletivo (metrô, ônibus e VLT), dispendo de amplas áreas de cobertura vegetal e ainda, integrando à praça as edificações e os museus.

Figura 2 - Praça Mauá, no Rio de Janeiro, antes da revitalização



Fonte: Veiga, 2015.

Figura 3 - Praça Mauá, no Rio de Janeiro, após a revitalização



Fonte: Redação Catraca Livre, 2019.

A nova praça permitiu obter maior integração entre os espaços de cultura e lazer do entorno, sendo alguns pré-existentes e outros inseridos durante a intervenção, como o Museu de Arte do Rio (MAR), o Museu do Amanhã, o Arsenal da Marinha, terminal marítimo de passageiros do Píer Mauá, bem como privilegiar a vista do edifício, construído na década de 1930, o qual foi o primeiro arranha-céu da cidade (PRAÇA MAUÁ, 2020).

Este espaço é, como cita Gehl (2015), ideal para a caminhada pois proporciona amplos passeios livres de obstáculos que permite o caminhar entre pessoas de

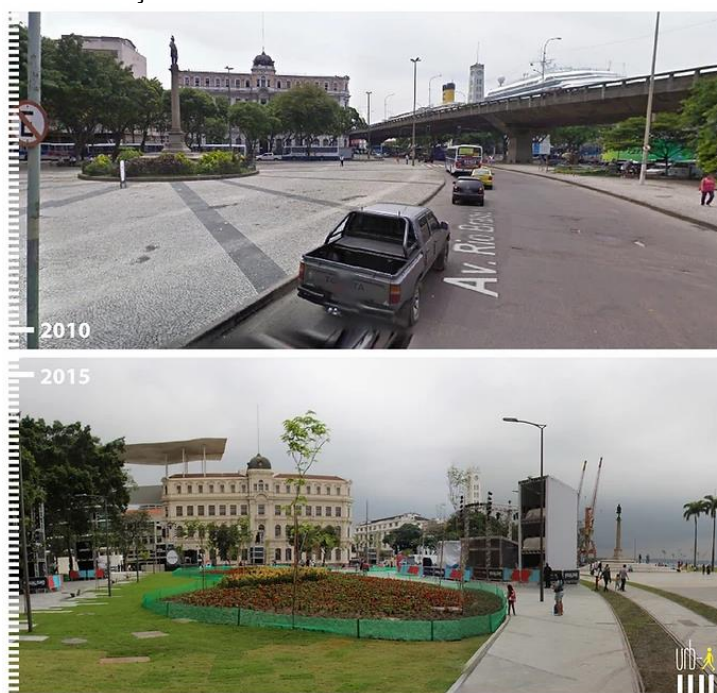
diferentes idades e ritmos. Essa desobstrução, conforme Gehl (2015), é uma condição fundamental para proporcionar uma caminhada agradável e confortável.

Gehl (2015) complementa que a presença de equipamentos de orientação e sinalização em espaços públicos permite que usuários e turistas possam direcionar a caminhada com autonomia e confiança, o que conduz uma sensação de segurança e bem estar.

Ao relacionar o que Speck (2015) define como positivo para a caminhabilidade com a ambiência da praça Mauá e seu entorno, percebe-se que o projeto permite uma caminhada proveitosa, confortável e interessante, pois ele dispõe de ampla área livre, calçada por revestimentos resistentes, antideslizantes e conformados com as vias através de rampas suaves que tornam o ambiente acessível, o qual conciliado com a boa arborização, sinalização e conexão com o transporte coletivo urbano assegura a vivacidade para lazer de descanso e contemplação que são, por natureza, privilegiados pelas belas paisagens da orla carioca.

A Figura 4 salienta a ideia defendida pelo autor supracitado quanto aos elementos que possibilitam uma boa caminhada, pois ilustra um trecho da via que circula a praça onde é possível perceber que o espaço antes destinado à circulação de veículos agora é utilizado como vias de passeios e caminhadas, e a praça que anteriormente era seca e com pouca permeabilidade, após a obra, recebeu canteiros amplos revestidos de forrações e com distribuição de árvores ao longo do passeio.

Figura 4 – Via que circula a Praça Mauá



Fonte: URB-I, 2015.

Conforme o exposto por Speck (2016) sobre a existência de equipamentos com orientação e de permanência sombreados, é possível notar que os mobiliários presentes na praça auxiliam os turistas a se orientarem no espaço público e permitem o descanso e contemplação de qualidade, como ilustra a Figura 5.

Figura 5 – Equipamentos da Praça Mauá



Fonte: Google Earth, 2020 – Marcações da autora.

Com as alterações urbanísticas no centro da cidade, a Rua dos Inválidos localizada no centro histórico da cidade do Rio de Janeiro – RJ, recebeu mudanças em suas estruturas. Estas modificações podem ser constatadas na Figura 6 onde é possível observar que a via, que antes possuía estacionamento nas duas margens contava com calçadas estreitas dispendo de muitos obstáculos para a caminhada, agora, após a revitalização, passou a adotar a circulação de carros em apenas um sentido da via e retirou as vagas de estacionamento. A retirada do estacionamento, fez com que aumentasse o tamanho das calçadas e em função disso, elas passaram a disponibilizar um passeio amplo sem a presença de obstáculos e com equipamentos de proteção para os pedestres nas margens das calçadas que garantem a segurança para os caminhantes (Figura 6).

Figura 6 - Rua dos inválidos no Rio de Janeiro



Fonte: URB – I, 2014.

A obras de revitalização tem por semelhança a reorganização da superfície urbana destinada aos carros para expandir os locais disponíveis para os pedestres de modo que seja possível assegurar uma caminhada segura, acessível e eficiente a todos quantos a utilizarem.

4.2. ANÁLISE DAS INTERVENÇÕES URBANAS NA CIDADES DE KOBE, JAPÃO

A cidade de Kobe está localizada na província de Hyogo no Japão, possui uma população de 1,5 milhões de habitantes dispostos em um território de 551Km². Em 1995 a região de Kobe foi atingida pelo terremoto *Hanshin* – magnitude de 7.1 na escala *Richter* – o qual foi responsável pela destruição de milhares de prédios e vitimou mais de seis mil pessoas (FURTADO FILHO, 2015).

A Figura 7 apresenta a destruição na área central da cidade, sendo que a primeira retrata o espaço antes do terremoto (1994) e a segunda ilustra a mesma região após os tremores do Hanshin (1995).

Figura 7 – Área afeta pelo terremoto em Kobe, Japão

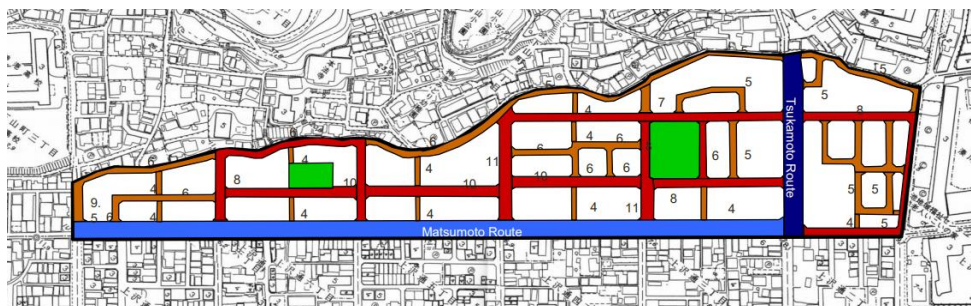


Fonte: FURTADO FILHO, 2015.

Em função da tamanha destruição, iniciou-se um processo de planejamento gerenciado pelo governo com participação da comunidade atingida para propor as medidas de revitalização e reconstrução da área afetada, onde foi criado o conselho de moradores e a partir deste foram realizadas reuniões para a formulação e a definição de diretrizes para o projeto (FURTADO FILHO, 2015).

No projeto mostrado na Figura 8, foi proposto a disposição de ruas ortogonais hierarquizadas por suas dimensões, a formação de quadras e subquadras para organizar e setorizar os espaços, também foram projetados dois novos ambientes públicos arborizados.

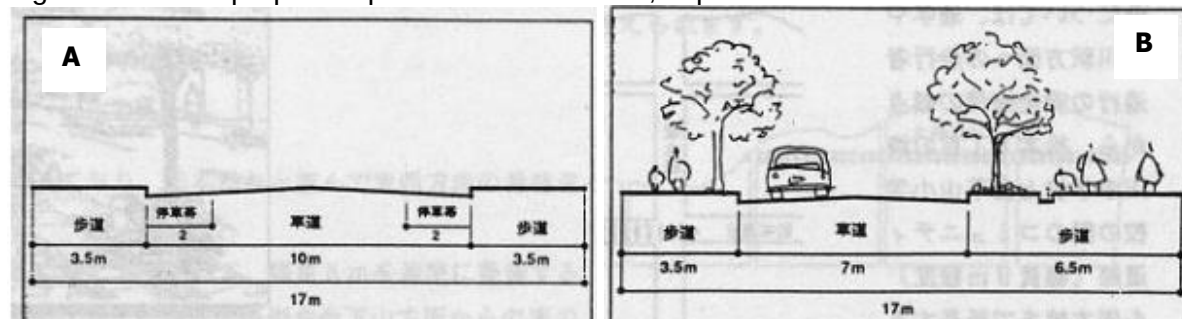
Figura 8 – Projeto proposto para a área atingida em Kobe, Japão



Fonte: FURTADO FILHO, 2015.

Através das audiências com participação da população foram traçados dois perfis para a execução das vias, sendo que a Figura 9a representa o modelo proposto pelos técnicos do governo e a Figura 9b apresenta o esboço feito a partir das sugestões da comunidade (FURTADO FILHO, 2015).

Figura 9 – Perfis propostos para as ruas de Kobe, Japão



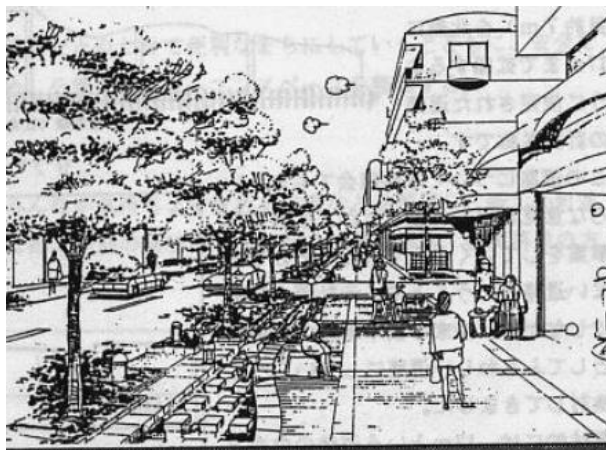
Fonte: FURTADO FILHO, 2015.

O projeto (Figura 10a) resultou em um modelo com 2 faixas de rolagem nas vias, com a implantação de arborização nas margens das calçadas, demarcação das áreas destinadas aos equipamentos de serviço (lixeiras, rede de hidrantes urbanos, placas e painéis informativos, além de bancos para descanso) e a destinação de amplas áreas para o passeio, facilitando a circulação dos caminhantes.

A Figura 10b ilustra um trecho de uma rua em Kobe que seguiu as diretrizes definidas pelo programa do projeto, onde é possível observar que foram seguidas as determinações do modelo as quais foram conciliadas à medidas que asseguram a acessibilidade do local, como as rampas que nivelam a calçadas com a pista na faixa de travessias de pedestres e a inserção de piso tátil.

Como conceitua Gehl (2015), as fachadas ativas produzem maior atratividade para que os caminhantes possam usufruir de um passeio agradável, convidativo e seguro pois, como ressalta o autor, um passeio que tem no seu entorno fachadas translúcidas que permitem a interação entre o interior e o meio externo geram sensação de segurança e conforto para os pedestres.

Figura 10 – Proposta do projeto (a) *versus* o executado (b) em Kobe, Japão



Fonte: FURTADO FILHO, 2015.



Fonte: KOBE-SHI, s/d.

Espaços como os criados nas ruas da cidade de Kobe – Japão são positivos para a população, pois neles é possível haver a interrelação entre os cidadãos fortalecendo os elos que sustentam a comunidade, além de proporcionar o lazer do descanso e da contemplação e a valorização dos empreendimentos do entorno ao conectá-los ao espaço público por meio da utilização de zona de acesso das calçadas.

Analisando, paralelamente as intervenções estudadas nas duas cidades nota-se que as intervenções realizadas na cidade do Rio de Janeiro embora tenham sido executadas visando a melhoria no solo caminhabil não teve a participação direta da população e em função disso não atingiu a aceitação esperada no plano do projeto. Por outro lado, a proposta projetada e executada para a cidade de Kobe foi uma iniciativa conjunta entre o governo e a comunidade local, tendo sido, em todas as etapas, levada em consideração as necessidades e anseios da população local.

Diante disso, faz-se necessário salientar a importância da participação ativa da comunidade no processo elaboração dos planos, diretrizes e projetos de melhoria do meio urbano pois, somente com a colaboração dos habitantes locais é que foi possível alcançar a adesão e atender as necessidades dos moradores.

5. CONSIDERAÇÕES FINAIS

O presente estudo teve por objetivo entender as consequências que a falha no planejamento urbano produz na vida e no bem-estar das pessoas ao investigar os usos que são atribuídos às calçadas, à acessibilidade presente nestes espaços e as condições que asseguram a caminhabilidade destes locais.

Ao reconhecer o valor que os espaços públicos expressam às cidades, Jacobs reconhece que as ruas e as calçadas são elementos essenciais para o núcleo urbano pois elas funcionam como um reflexo da cidade em sua totalidade e por isso, elas devem ser pensadas de modo que se apresentem atraentes, funcionais e acessíveis para que assim, as cidades sejam vistas com um olhar positivo.

Através dos casos estudados neste artigo foi possível apresentar a infraestrutura de uma cidade brasileira (Rio de Janeiro) e de uma cidade do exterior (Kobe) observadas em função das estruturas dos seus espaços públicos destinados à caminhada existentes na sua zona central, analisando-os em períodos diferentes com intuito de entender como estes locais se organizavam e como, após intervenções urbanas, eles passavam a se estruturar para atender melhor a população local.

Na cidade brasileira estudada, o Rio de Janeiro, constatou-se que as obras realizadas na praça Mauá valorizaram os edifícios ligados a cultura presentes no seu

entorno aos interliga-los a uma praça moderna pavimentada com revestimentos de qualidade instalados sem formar desníveis ou degraus o que contribuiu para tornar este espaço acessível, e, conciliando-o a superfícies cobertas por vegetações de espécies e portes diferentes que asseguram o sombreamento, a permeabilidade e o equilíbrio do micro clima. Tendo em vista a qualidade da estrutura da praça, a presença de locais de permanência com bancos a sombra, a facilidade de conexão entre o passeio a pé e os modais de transporte, a boa sinalização e a contribuição da paisagem natural da orla carioca fez com que este espaço se tornasse mais atraente e convidativo para os moradores da capital fluminense.

Ainda nos estudos percebe-se a importância da participação da comunidade, quando avaliados o projeto e o resultado da intervenção urbanística da cidade de Kobe, no qual é visível a presença dos princípios defendidos por Jeff Speck e Jan Gehl para produzir espaços públicos com amplos passeios que incentivam a caminhada, mantendo a integração entre o espaço público e o privado ao criar fachadas ativas, permitindo a permanência ao introduzir bancos dispostos ao longo das calçadas e garantir a segurança ao implantar equipamentos no limite das calçadas com a via que funcionam como guarda-corpo.

Entendendo todos os aspectos positivos vinculados à qualidade de uma calçada faz-se necessário enfatizar a importância de obter a contribuição da população no planejamento e na execução de obras que visam melhorias dos espaços públicos urbanos, pois somente com essa participação é que se torna possível atingir o nível de satisfação e de assertividade projetual.

6. REFERÊNCIAS

BRASIL. **Estatuto da Cidade**. Lei 10.257 de 12 Jul. 2001.

BRASIL. **Estatuto da Cidade: guia para implementação pelos municípios e cidadãos**. 2 ed. Brasília: Câmara dos Deputados, Coordenação de Publicações, 2002.

CAVALCANTI, Maria Fernanda. A cidade do futuro é sustentável, afirma Lerner. **TheCityFixBrasil**. WRI Brasil. Jan. 2012. Comunicação e marketing. Disponível em: < <https://www.thecityfixbrasil.org/2012/01/24/a-cidade-do-futuro-e-sustentavel-afirma-jaime-lerner/> >. Acesso em: 24 maio 2020.

COLIN, Silvio. Novo Urbanismo. **Coisas de Arquitetura**. jul. 2010. Lista de artigos. Disponível em: < <https://coisasdaarquitetura.wordpress.com/2010/07/18/novo-urbanismo/> >. Acesso em: 23 maio 2020.

CONSELHO DAS CIDADES. Resolve emitir as orientações e recomendações que seguem quanto ao conteúdo mínimo do Plano Diretor. **Resolução n. 34, de 01 de julho de 2005**. Disponível em: <https://www.mdr.gov.br/images/stories/ArquivosCidades/ArquivosPDF/Resolucoes/resolucao-34-2005_alterada.pdf>. Acesso em: 18 maio 2020.

CONFEDERAÇÃO Nacional de Municípios. **Planejamento e Desenvolvimento Urbano**. Volume 10. Brasília: CNM, 2008. Disponível em: < <https://www.cnm.org.br/cms/biblioteca/10PlanejamentoeDesenvolvimentoUrbano.pdf> >. Acesso em: 28 abr. 2020.

CORREA, Roberto Lobato. **Globalização e reestruturação da rede urbana – Uma nota sobre as pequenas cidades**. Território, Rio de Janeiro, v.4 nº6, jan./jun. 1999. p.42-43

DUARTE, Fábio. **Planejamento Urbano**. Curitiba: Ibpx, 2013.

FRIEDMANN, John R. P.. **Introdução ao planejamento regional**. Rio de Janeiro: Fundação Getúlio Vargas, 1960. p. 5-14.

FURTADO FILHO, Arthur. **JICA 2013 – Urban Development (focused on Land Readjustment Measure)**. UFPR. 2015. Disponível em: <http://www.geomatica.ufpr.br/portal/wp-content/uploads/2015/06/Apresentacao_IPPUC-Palestra-1.pdf>. Acesso em: 30 jun. 2020.

GEHL, Jan. **Cidade para Pessoas**. São Paulo: Perspectiva, 2015.

GOBBI, Leonardo Delfim. Urbanização brasileira. **Globo.com**. Educação. Disponível em: <<http://educacao.globo.com/geografia/assunto/urbanizacao/urbanizacao-brasileira.html>>. Acesso em: 14 maio 2020.

IBGE. Censo 2010. Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. 2010. Disponível em: < www.ibge.gov.br>. Acesso em: 12 maio 2020

JACOBS, Jane. **Morte e Vida de Grandes Cidades**. 3.ed. São Paulo: Martins Fontes, 2011.

KOBE-SHI Minami 54. **Kotobuki**, s/d. Disponível em: < <https://townscape.kotobuki.co.jp/works/type2/sightseeing/226.html>>. Acesso em: 02 jul. 2020.

LANER, Izadora Carvalho. **O Urbanismo Colaborativo como caminho de solução aos desafios da cidade**. In: SEMINÁRIO INTERNACIONAL DA ACADEMIA DE ESCOLAS DE ARQUITETURA E URBANISMO DE LÍNGUA PORTUGUESA, 3., 2017, Belo Horizonte, Anais eletrônicos... Belo Horizonte: 2017. Disponível em: <https://issuu.com/institutocourb/docs/artigo_courb_aeaulp>. Acesso em: 24 jul. 2020.

LEFEBVRE, H. **A revolução urbana**. 2 ed. São Paulo: Martins Fontes, 2019.

MARICATO, Ermínia. **Brasil, cidades: alternativas para a crise urbana**. Petrópolis: Vozes, 2001.

MACEDO, A. C. **A carta do novo urbanismo norte-americano**. Integração (São Paulo), v. 48, p. 11-21, 2007. Disponível em: <<https://uspdigital.usp.br>>. Acesso em: 22 maio 2020.

PENA, R. F. A. **Espaço urbano brasileiro**. Mundo Educação. Disponível em: <<https://mundoeducacao.uol.com.br/geografia/o-espaco-urbano-brasileiro.htm>>. Acesso em 14 maio 2020.

POMPEU, Bruno N.. **O desenvolvimento da indústria automobilística sob a ótica do plano de metas do governo Juscelino Kubitschek (1956 – 1961)**. UFRJ. 2017. Disponível em: <<https://pantheon.ufrj.br/bitstream/11422/4735/1/Monografia%20-%20Bruno%20Pompeu%20-20Vers%C3%A3o%20Corrigida%20Final.pdf>>. Acesso em: 10 maio 2020.

PRAÇA Mauá. **Diário do porto**, 2020. Disponível em: <<https://diariodoporto.com.br/guiamaravilha/praca-maua/>>. Acesso em: 29 jun. 2020.

PENA, Rodolfo A. Rio de Janeiro. **Brasil Escola**, s/d. Disponível em: <<https://brasilecola.uol.com.br/brasil/rio-janeiro.htm>>. Acesso em: 26 jun. 2020.

ROMANINI, Anicoli. Princípios do Novo Urbanismo no desenvolvimento de bairros sustentáveis brasileiros. In: **NUTAU**, 2014, São Paulo.

SABOYA, Renato. **Concepção de um sistema de suporte à elaboração de planos diretores participativos**. 2007. Tese de Doutorado apresentada ao Curso de Pós-Graduação em Engenharia Civil – Universidade Federal de Santa Catarina.

SABOYA, Renato. **O surgimento do planejamento urbano**. Urbanidades, 03 de mar. de 2008. Disponível em: <<https://urbanidades.arq.br/2008/03/03/o-surgimento-do-planejamento-urbano/>>. Acesso em: 04 de mar. de 2020.

SILVA, J. C. L. da. **A estratégia brasileira de privilegiar as rodovias em detrimento das ferrovias**. Brasil Escola. Disponível em: <https://brasilecola.uol.com.br/geografia/por-que-brasil-adotou-utilizacao-das-rodovias-ao-inves-.htm>. Acesso em 15 maio 2020.

SILVA, M. A. C. **Considerações sobre o espaço urbano de Maringá-PR: do espaço de floresta a cidade-jardim, representação da “cidade ecológica”, “cidade verde”**. 2006. 229p. Tese (Doutorado em Engenharia de Produção). Universidade Federal de Santa Catarina, Florianópolis, 2006.

SOUZA, Marcelo Lopes. **Mudar a cidade: uma introdução crítica ao planejamento e à gestão urbanas**. 2 ed. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2003.

SPECK, Jeff. **Cidade caminhável**. São Paulo: Perspectiva, 2016.

STAHLE, Alexander. **Cidade ao Nível dos Olhos**. Porto Alegre: ediPUCRS, 2015.

REDAÇÃO Catraca Livre. **Catraca livre**, 2019. Disponível em: <<https://catracalivre.com.br/viagem-livre/startup-tem-passagens-de-onibus-entre-sp-rj-a-partir-de-r-29/>>. Acesso em: 29 jun. 2020.

URB-I, **Antes / Depois cidade**. 2015. Disponível em: <<https://www.urb-i.com/antes-depois?lightbox=datatem-iwcf96kg2>>. Acesso em: 29 jun. 2020.

URB-I, **Antes / Depois cidade**. 2014. Disponível em: <<https://www.urb-i.com/antes-depois?lightbox=datatem-iwcf96k4>>. Acesso em: 29 jun. 2020.

ULTRAMARI, C. **Significadas do urbanismo**. Revista do programa de pós-graduação em Arquitetura e Urbanismo da FAUUSP, São Paulo, n. 25, p. 166-184, jun. 2009. <http://www.revistas.usp.br/posfau/article/view/43614/47236> . Acesso em: 21 maio 2020.

ULTRAMARI, C.; DUARTE, F. **Esvaziamento demográfico e permanência de centralidades**. In: ENCONTRO NACIONAL DE ESTUDOS POPULACIONAIS – ABEP, 15., 2006, Caxambu. Anais eletrônicos. Belo Horizonte: Abep, 2006. Disponível em: <https://abep.org.br/publicacoes/index.php/anais/article/view/1625/1589>>. Acesso em: 21 maio 2020.

VEIGA, J. E. **Nem tudo é urbano**. Ciência e Cultura, São Paulo, v. 56, n. 2, p. 26-29, abr./jun. 2004.

VEIGA, Bruna. Um dia no Rio: Praça Mauá. **Blog papo fiado**, 2015. Disponível em: <https://blogpapofiado.wordpress.com/2015/11/23/um-dia-no-rio-praca-maua/>>. Acesso em: 29 jun. 2020.

VILLAÇA, Flávio. **Uma contribuição para a história do planejamento urbano no Brasil**. In: DEÁK, Csaba; SCHIFFER, Sueli Ramos (org.) O processo de urbanização no Brasil. São Paulo: EdUSP, 1999. p. 169–243.

WILHEIM, J. **Cidades: o substantivo e o adjetivo**. 3 ed. São Paulo: Perspectiva, 2008.