

URBANISMO SOCIAL NO BRASIL

O impacto da arquitetura na formação do senso de comunidade

Sávio Chicarelli Rodrigues*

Prof. Orientador: Victor Hugo Godoy do Nascimento**

RESUMO

O presente trabalho de conclusão de curso possui como objetivo fundamentar o debate teórico e oferecer soluções práticas para o futuro do urbanismo social no Brasil, propondo reflexões sobre as causas das problemáticas presentes, propostas para requalificar o espaço já edificado e modelos a serem adotados para o futuro de projetos sociais. Foi indispensável a leitura e pesquisa em diversos artigos e bases bibliográficas para fundamentar e nortear o resultado final. Dessa maneira é perceptível a relevância do trabalho efetuado para analisar criticamente o presente e alcançar os fins apontados anteriormente.

Palavras Chave: Urbanismo social. Paisagem urbana. Comunidade.

ABSTRACT

This course conclusion work aims to support the theoretical debate and offer practical solutions for the future of social urbanism in Brazil, proposing reflections on the causes of present problems, proposals to requalify the already built space and models to be adopted for the future of social projects. It was essential to read and research several articles and bibliographic bases to support and guide the final result. In this way, the relevance of the work carried out to critically analyze the present and achieve the objectives mentioned above.

Keyworlds: Social urbanism. Urban landscape. Community.

* Discente do 9º período do Curso de Arquitetura e Urbanismo da Faculdade Doctum de Juiz de Fora
– E-mail: saviochicarellir@hotmail.com

** Orientador e professor do Curso de Arquitetura e Urbanismo da Faculdade Doctum de Juiz de Fora
– E-mail: prof.victor.nascimento@doctum.edu.br

Introdução

Devemos ser cautelosos ao analisar formações orgânicas e complexas do ponto de vista linear e escrupuloso. Para entendermos a necessidade do surgimento dos primeiros assentamentos humanos não devemos considerar somente fatores técnicos, como necessidades básicas de alimentação, moradia e reprodução. A antropologia mais recente já abraça o fato de que fatores sociais, culturais e religiosos foram tão decisivos para a formação dos primeiros assentamentos quanto as necessidades concretas do homem primitivo. A arquitetura, neste contexto, lastreia a ciência social que nos permite compreender e refletir sobre o papel que fatores abstratos tiveram e têm influência até os dias de hoje nas escolhas do indivíduo como um ser coletivo. Esta compreensão leva-nos a projetar não somente com o pensamento tecnocrata de máquinas de morar, como também, aprender e interagir, de acordo com a complexidade das necessidades humanas vigentes a fim de não construir somente tetos, mas lares.

Faz-se necessário, portanto, estudar o passado e os passos dados que resultaram na sociedade plural e complexa que hoje vivemos. Neste artigo foi explorado como a revolução industrial e a intensa urbanização ocasionada pela mesma, transformou a lógica das relações humanas, antes coletivas e próximas, em relações de trabalho e produção, colocando o estado e os empregadores nas posições antes ocupadas pelos núcleos familiares e de camaradagem. Foi feita uma análise da paisagem urbana nos subúrbios do interior do estado de Minas Gerais na região da Zona da Mata, dois estudos de caso (Favela-Bairro e a Villa 31) e proposto métodos de como o urbanismo social pode reestabelecer estas relações através de projetos que pensem cada vez mais na formação de bairros e cidades não como grandes aglomerados de prestadores de serviço, mas sim como grandes comunidades onde o bem estar e o lazer de todos beneficiam cada um individualmente.

Esta pesquisa está relacionada com a realização do projeto final do curso de Arquitetura e Urbanismo, busca fundamentação teórica e exemplos desses conceitos aplicados na bibliografia que será apresentada, para isso, foi utilizada a metodologia baseada em pesquisas e leituras de artigos científicos, dissertações, sites, livros, teses e estudos de caso.

Objetivo geral

Desenvolver um estudo teórico que explore o surgimento das deficiências das grandes cidades e proponha soluções para o futuro das cidades brasileiras, utilizando de conhecimento sobre história, política, antropologia e também no que diz respeito à esfera da arquitetura, como o desenvolvimento urbano, sustentabilidade e sensação de pertencimento.

Objetivo específico

- Compreender como o ser humano evoluiu como um ser social;
- Estudar a organização histórica das cidades e como o sistema político moldou o espaço urbano em que vivemos;
- Entender a paisagem urbana brasileira e suas problemáticas;
- Propor soluções em macro e micro escala para a humanização do espaço urbano e transformação das periferias em comunidades integradas através da arquitetura.

Justificativa

Apesar das discussões de uma cidade para pessoas terem avançado significativamente nos últimos anos, o que temos hoje, no geral, são projetos pontuais e modelos que não refletem a abrangência do tema e, quase sempre, só são possíveis pois o local onde se inserem tem recursos financeiros suficientes para grandes intervenções e já sanou outros problemas que ainda acompanha a realidade brasileira até hoje, como saneamento básico e moradia para todos.

Por essas circunstâncias, devemos primeiramente entender e meditar sobre as causas iniciais da hostilidade urbana que vivemos e antes de tentar solucionar problemas como a segurança, por exemplo, tentar entender, qual a origem da insegurança? Somente após a compreensão geral das causas dos problemas urbanos e sociais podemos intervir de forma prática utilizando a arquitetura como base para a construção de uma cidade que integre sua população e que possa oferecer qualidade de vida ao corpo social que a compõe.

Metodologia

A metodologia adotada a fim de reunir dados e informações necessárias para o desenvolvimento do trabalho de conclusão de curso, foram pesquisas bibliográficas, como dados e esquemas, para basear e contextualizar o trabalho. Materiais de auxílio, como artigos científicos, monografias, notícias, e livros são parte do texto como embasamento teórico do tema. Para os exemplos, foram utilizados estudos de caso com a finalidade de analisar projetos já implementados e obter deles exemplos positivos e propor novas soluções.

Breve história da formação dos primeiros assentamentos

O Homo Sapiens, desde a revolução cognitiva (há aproximadamente 70 mil anos atrás) e o desenvolvimento do andar ereto, é em sua natureza um ser social. De fato, o cérebro humano, em sua imponência, demanda consideráveis recursos do corpo. Este órgão vital à vida absorve cerca 25% da energia do corpo em estado de repouso, transportá-lo, especialmente alojado em um crânio pesado, constitui um desafio, assim como suprir suas exigências energéticas. Outra característica distintiva dos humanos é a bipedalidade, a postura ereta nos primórdios de seu desenvolvimento facilita a varredura da savana em busca de presas ou inimigos, liberando os braços (antes usados para locomoção) para outras atividades, como arremessar pedras ou fazer sinais. Conforme as mãos se tornaram mais hábeis, os indivíduos com maior sucesso foram aqueles cuja seleção natural resultou numa maior concentração de nervos e músculos precisos nas palmas e dedos. Consequentemente, os humanos desenvolveram a capacidade de executar tarefas complexas com as mãos, como a produção e o uso de ferramentas. Os primeiros indícios de fabricação de ferramentas remontam a aproximadamente 2,5 milhões de anos, e a confecção e o uso de ferramentas são os critérios pelos quais os arqueólogos identificam espécies humanas antigas. No entanto, caminhar ereto também tem suas desvantagens. O esqueleto de nossos antecessores primatas evoluiu durante milhões de anos para sustentar uma criatura quadrúpede com uma cabeça relativamente pequena. Adaptar-se à nova posição foi um desafio significativo, especialmente ao precisar sustentar um crânio grande. As mulheres, no entanto, pagaram um preço ainda maior. A postura ereta exigia quadris mais estreitos, restringindo o canal do parto – precisamente quando a cabeça dos bebês crescia. A

mortalidade durante o parto tornou-se uma preocupação significativa para as fêmeas humanas. Aquelas que deram à luz mais cedo, quando o cérebro e a cabeça dos bebês eram relativamente menores e flexíveis, tiveram maior sucesso e sobreviveram para ter mais descendentes. Como resultado, a seleção natural favoreceu nascimentos prematuros. De fato, em comparação com outras espécies, os humanos nascem prematuramente, quando muitos de seus sistemas vitais ainda estão subdesenvolvidos. Essa dependência prolongada contribuiu significativamente para as extraordinárias habilidades humanas coletivas e, ao mesmo tempo, para os desafios sociais peculiares que enfrentamos. Mães solitárias raramente conseguiram obter comida suficiente para sustentar seus filhos e a si mesmas enquanto cuidavam de crianças necessitadas. Criar filhos exigia ajuda constante de outros membros da família e vizinhos, conseqüentemente são formadas as tribos. A evolução, portanto, favoreceu aqueles capazes de formar laços sociais fortes. Além disso, como os humanos nascem prematuros, podem ser educados e socializados em uma extensão muito maior do que qualquer outra espécie animal (HARARI, 2011, p. 14).

A Revolução Agrícola foi um período de mudança significativa na história da humanidade, marcado pela transição dos estilos de vida nômades de caça e coleta para assentamentos agrícolas permanentes, este período foi caracterizado pela domesticação de plantas e animais, o desenvolvimento de técnicas agrícolas mais avançadas e o surgimento de sociedades mais complexas. Essa gradual mudança ocorreu durante milhares de anos, mas podemos apontar características comuns entre as primeiras formações sociais humanas pós revolução agrícola. O novo estilo de vida nos permitiu desenvolver e expandir áreas do conhecimento como insolação, ventilação e irrigação, ainda hoje muito presentes na sociedade contemporânea, quase que pelos mesmos motivos que no passado. O estudo da insolação outrora nos permitiu desenvolver técnicas agrícolas, pois influencia diretamente o crescimento e desenvolvimento das plantas. A quantidade e a qualidade da luz solar recebida por uma área agrícola, afeta vários processos fisiológicos da flora, como a fotossíntese, a floração, a frutificação e a maturação dos cultivos. A arreação dos ambientes impõe-se na necessidade de estocar alimentos em períodos hostis do ano, onde a pecuária e a agricultura não conseguissem produzir frutos de modo a suprir nossas necessidades fisiológicas. Tais elementos fazem-se importantes também no controle e proliferação de doenças, tão essenciais hoje quanto foram a 12.000 anos atrás. Logo, o então crescimento das sociedades passa a ser o motor da lógica de cultivo.

Com a mudança para assentamentos permanentes e o aumento na oferta de alimentos, a população começou a crescer. Ao abandonar o estilo de vida nômade, as mulheres puderam ter um filho por ano. Os bebês eram desmamados em uma idade mais precoce – podiam ser alimentados com mingaus e papinhas. As mãos extras eram extremamente necessárias nos campos. Mas as bocas extras logo acabaram com o excedente de alimento, e ainda mais campos precisaram ser cultivados (HARARI, 2011, p. 92).

Dessa forma, entende-se que o sedentarismo como *modus operandi* exige que estes humanos cada vez mais aprimorem suas tecnologias, à medida que a população cresce, crescem também suas necessidades, suprimindo estas necessidades, cresce a população, e assim funciona de modo ininterrupto até os dias de hoje. Ao passo que o corpo social se desenvolve, crescem também as complexidades das relações interpessoais e coletivas dos indivíduos, e assim como podemos presenciar heranças tecnológicas úteis ao labor cotidiano, vemos também a força de trabalho sendo empregada não somente em habilidades diretamente ligadas à nossa sobrevivência na materialidade do termo. Vejamos o exemplo do monumento Stonehenge - localizado na Inglaterra, no condado de Wiltshire, na Planície de Salisbury. Caracteriza-se como uma estrutura composta por círculos concêntricos de pedras, que chegam a ter 5 metros de altura e a pesar quase 50 toneladas - O início de sua construção segundo Stonehenge remodelled. Antiquity. Data de aproximadamente 2800 a.c. Há quase 5000 anos atrás o homem desenvolveu uma construção que pouco tem relação com agricultura ou subsistência, mas sim com religião e crença, que hoje não podemos compreender, somente admirar que por uma questão social abstrata fomos capazes de mover pedras de 50 toneladas e instala-las de forma a levar em consideração fatores de geolocalização, topografia e iluminação; questões básicas para qualquer projeto arquitetônico nos dias de hoje independente de seu tempo, lugar e fins, sejam eles metabólicos ou espirituais.

A Idade Antiga, que se seguiu ao Neolítico, foi marcada pela ascensão das primeiras civilizações, como as do Egito, Mesopotâmia, Grécia e Roma. Estas sociedades desenvolveram sistemas de escrita, governos centralizados, leis codificadas, e avanços significativos nas áreas da matemática, arquitetura e engenharia. A economia nessas sociedades era baseada principalmente na agricultura, envolvendo também, o comércio e a manufatura de bens.

A Idade Média, que durou aproximadamente do século V ao XV d.C., caracterizou-se pela descentralização do poder político, com a fragmentação do

Império Romano e o surgimento de feudos e sistemas feudais na Europa. A economia medieval era predominantemente agrícola, com o sistema feudal dominando a organização social e econômica. Além das civilizações citadas pela história convencional eurocêntrica, outras populações tão complexas e multifacetadas ao redor de todo o globo desenvolveram-se paralelamente, cada uma com suas peculiaridades de formação social e formas de sobrevivência diversas.

A transição para a Idade Moderna foi marcada por mudanças significativas, incluindo o Renascimento, a Reforma Protestante, a expansão marítima europeia e a Revolução Científica. Estes eventos estimularam o comércio, levando ao surgimento do capitalismo e ao aumento da urbanização. A Revolução Industrial, que teve início no final do século XVIII na Grã-Bretanha, trouxe uma transformação radical na sociedade, com a mecanização da produção, o surgimento de fábricas, a urbanização em larga escala e mudanças dramáticas nas condições de vida e trabalho. Com a adesão do mundo cada vez mais globalizado aos moldes da revolução industrial, perde-se aos poucos a raiz coletiva e agrária que nos trouxe ao longo dos séculos. O desenvolvimento passa manifestar-se segundo a lógica não mais de subsistência, mas do acúmulo de capital através da produção em larga escala e do consumo. Com isso, assim como o homem houvera gradualmente migrado de nômade para sedentário, migramos novamente, agora de rural para urbano, em tempo insuficiente e com menos planejamento. Vale ressaltar novamente o caráter abstrato dessa mudança, o homem que antes havia desenvolvido uma sociedade agrícola que vinha suprindo a manutenção da mesma, agora funcionava sobre a lógica de sempre produzir o excedente, não mais para a sobrevivência da espécie, mas para o acúmulo de capital financeiro que pouco tem relação com necessidades básicas. Nesse contexto, é imperativo que a arquitetura, vista como uma disciplina social aplicada, incorpore uma abordagem holística que considere integralmente os diversos elementos que compõem a complexidade da psique humana. Isso implica a análise minuciosa não apenas de fatores externos, como clima e geografia, mas também de elementos internos que influenciam a mente. Assim, a compreensão profunda das necessidades emocionais, cognitivas e sociais dos indivíduos, torna-se essencial para o desenvolvimento de espaços construídos que promovam o bem-estar e a harmonia.

A urbanização do globo

Durante longos séculos, a Terra foi o grande laboratório do homem; só há pouco tempo é que a cidade assumiu esse papel. O fenômeno urbano manifesta hoje sua enormidade, desconcertante para a reflexão teórica, para a ação prática e mesmo para a imaginação, sentido e finalidade da industrialização, a sociedade urbana se forma enquanto se procura, obriga a reconsiderar a filosofia a arte e a ciência. A filosofia reencontra o medium (meio de mediação) de seus primórdios – a Cidade – numa escala colossal e completamente isolada da natureza (LEFEBVRE, 1968, p. 7).

As cidades e o espaço urbano não surgiram somente após a revolução industrial, mas o modelo que nos foi outorgado, sim. Durante a Revolução Industrial, que teve seu ápice nos séculos XVIII e XIX, ocorreu um rápido processo de urbanização que transformou drasticamente a paisagem. O fortalecimento da burguesia ascendente trouxe um panorama inédito à figura do Estado, que agora não mais buscava somente manter seus privilégios, mas também um crescimento infinito do capital e dos conceitos liberais de economia. Na Inglaterra, para concretizar essa nova forma de comércio, algumas medidas foram tomadas, o surgimento de novas tecnologias permitiu o desenvolvimento das fábricas, como a maior parte da população era ainda agrária os donos das fábricas precisavam de mão de obra, esta mão de obra deveria ser assalariada para que pudessem comprar os produtos que as fábricas produziam e estas por sua vez precisavam de matéria prima para funcionar, as razões juntaram-se perfeitamente, dando origem ao surgimento acelerado das cidades. A aristocracia subtrai a terra dos camponeses, que por sua vez são forçados a migrar para as cidades, sem recursos ou alternativas estes têm como único destino o labor na indústria. Como resultado, as cidades industriais viram uma rápida proliferação de moradias operárias, frequentemente em condições deploráveis, caracterizadas por superlotação, falta de saneamento básico e condições insalubres de vida. Além disso, também trouxe mudanças significativas na paisagem urbana, com massivas obras de infraestrutura como estradas, pontes, ferrovias e sistemas de transporte público para atender às crescentes demandas da população urbana em expansão. A organização, disciplina e logística são características necessárias, até hoje, ao bom funcionamento de uma linha de produção, esta linha pode ser racionalizada e sistematicamente alterada conforme o capital demandar, por muito tempo acreditou-se que este mesmo rigor prático poderia ser aplicado às cidades. Os princípios de disciplina e hierarquia foram reproduzidos em todas as instituições onde o indivíduo urbano se fazia presente, escolas, hospitais, prédios públicos, exércitos e

conventos fazem parte dessa organização também refletida no traçado urbano, onde observamos malhas quadriculadas, quadras, regiões industriais, institucionais e de saúde.

[...] a de uma arquitetura que não é mais feita simplesmente para ser vista (fausto dos palácios), ou para vigiar o espaço exterior (geometria das fortalezas), mas para permitir um controle interior, articulado e detalhado – para tornar visíveis os que nela se encontram; mais geralmente, a de uma arquitetura que seria um operador para a transformação dos indivíduos: agir sobre aquele que abriga, dar domínio sobre seu comportamento, reconduzir até eles os efeitos do poder, oferece-los a um conhecimento, modifica-los (FOUCAULT, 1975, p. 169).

Essas sucessivas tentativas de organizar a malha urbana aliado ao descaso do poder público com as periferias do corpo social, deram origem as cidades como as conhecemos. Dessa forma, os anos avançam e a idade contemporânea toma cada vez mais sua forma atual, o Século XIX marca quase que a totalidade do fim do sistema político antigo e a consolidação das novas repúblicas ao longo de todo o mundo, este período prepara a sociedade para a organização social presente.

Antes disso, a regra dominante que erguia os pilares do desenvolvimento era a arquitetura vernacular, esse estilo de construção é conhecido por se desenvolver em uma determinada região ou comunidade, refletindo as necessidades locais, materiais disponíveis e técnicas de construção específicas. Este tipo de arquitetura é profundamente enraizado na cultura e no contexto histórico de uma área e muitas vezes é passado de geração em geração. No Brasil, esse modelo é uma expressão rica e diversificada das várias culturas e climas presentes em todo o país. Ao longo dos séculos, as diferentes regiões do Brasil desenvolveram estilos arquitetônicos únicos, adaptados às condições ambientais e às tradições locais. No Nordeste, por exemplo, as casas de taipa são comuns, construídas com barro e palha, proporcionando isolamento térmico adequado para enfrentar o clima quente e seco da região. No Sul, as casas enxaimel, de origem alemã, são características, com estruturas de madeira preenchidas com tijolos ou adobe, refletindo as influências dos colonizadores europeus na região. Já na região amazônica, a arquitetura vernacular muitas vezes é elevada em palafitas para lidar com as cheias sazonais dos rios, utilizando materiais locais como madeira e folhas de palmeira. Esses exemplos ilustram a diversidade e a adaptabilidade da arquitetura vernacular. Nesse sentido, este estilo construtivo se impunha não somente na exclusiva utilização de materiais

locais, mas também na total ligação entre os indivíduos de uma sociedade, nestas circunstâncias somente era possível compreender na totalidade o programa de necessidades de uma construção se o projetista e(ou) executor da obra fizesse parte daquela sociedade, a vivência comunitária era a grande professora da arquitetura vernacular.

Com a consolidação do imperialismo moderno vemos surgir no século XX as cadeias globais de valor e a uniformização da construção civil, por todo o mundo os materiais e técnicas construtivas tradicionais foram sendo substituídos pelo vidro, concreto e aço. A nova forma projetar o espaço urbano consolidou-se com o movimento modernista, grandes avanços foram feitos na tecnologia construtiva o que abriu espaço para uma nova forma de enxergar projetos, tanto urbanos como arquitetônicos.

Por um lado esse movimento consolidou práticas muito atuais nas nossas edificações, como os cinco pilares do modernismo, em 1926, Charles-Edouard Jeanneret-Gris, mais conhecido pelo pseudônimo de Le Corbusier (arquiteto, urbanista, escultor e pintor de origem suíça e naturalizado francês) formula os cinco pontos que se tornariam os fundamentos para a arquitetura moderna. Concretizados em 1929 no emblemático projeto da Villa Savoye, os atributos apresentados por Corbusier — pilotis, planta livre, fachada livre, janelas em fita e terraço jardim — foram muito explorados na produção arquitetônica do século, estes cinco pontos que criaram as bases para projetos mais simples, limpos e universais suprimam perfeitamente as necessidades do mundo mais de 10 anos depois de seu surgimento, em 1945, com o fim da Segunda Guerra Mundial, a arquitetura foi marcada por uma variedade de estilos e tendências que refletiam as condições e preocupações da época. Nos anos seguintes, predominou-se uma abordagem funcionalista, com ênfase na eficiência, simplicidade e tecnologia. Esta visão já era amplamente difundida na União Soviética dado as promessas de moradia universal e de qualidade pós revolução russa, posteriormente as cidades devastadas pela guerra passaram por um período de reconstrução rápida, resultando em uma mistura de estilos arquitetônicos, desde o brutalismo até o internacionalismo. Em algumas regiões, como na Europa Ocidental, houve um esforço para reconstruir cidades mantendo elementos históricos, enquanto em outros lugares, como nos Estados Unidos, surgiram novos subúrbios e arranha-céus que refletiam a prosperidade e o otimismo do pós-guerra. Este pensamento

testemunhou uma busca por novas formas de expressão e identidade, ao mesmo tempo em que refletia os desafios e aspirações da sociedade do período.

Por outro lado, apesar da vanguarda modernista nas habitações produzirem bons frutos, de uma perspectiva presente vemos que esta não envelheceu da mesma forma no que tange ao pensamento urbanístico. Os mesmos princípios de eficiência, funcionalidade e racionalidade foram empregados na concepção e organização das cidades, mas, este formato rigoroso desconsiderou as características orgânicas da formação social e produziu espaços insípidos e soturnos. Havia uma ênfase na racionalidade da abordagem dos problemas urbanos, buscando soluções baseadas em dados e evidências, em vez de tradições ou convenções históricas. O conceito de zoneamento foi amplamente adotado pelos modernistas, dividindo as cidades em áreas distintas para diferentes usos, como residencial, comercial e industrial, na tentativa de evitar conflitos e garantir um ambiente urbano mais equilibrado, muitos urbanistas defendiam o desenvolvimento linear das cidades, com a expansão urbana seguindo uma linha ou eixo, em vez de um crescimento disperso e desorganizado. Com relação ao transporte apesar das ideias iniciais serem a integração de sistemas eficientes e acessíveis o que vimos na prática foi a extrema valorização do modal rodoviário, que progressivamente se tornou a parte mais importante do traçado urbano, por um motivo muito simples, a indústria automotiva estadunidense em crescimento movimentava quantidades absurdas de dinheiro e através do poder e da influência que os Estados Unidos conquistaram no pós-guerra eles expandiram este setor tremendamente lucrativo. Conseguiram isso através da implementação de técnicas de produção em massa, principalmente através do sistema de linha de montagem desenvolvido por Henry Ford. Isso permitiu a produção eficiente e a redução dos custos, tornando os automóveis mais acessíveis para um número maior de pessoas, as montadoras americanas investiram pesadamente em campanhas de marketing e publicidade para promover seus produtos. O uso de técnicas persuasivas e convincentes ajudou a criar uma cultura em torno dos automóveis, associando-os a status, liberdade e conveniência, estas propagandas eram muito importantes para a difusão do estilo de vida americano no contexto de guerra fria.

O grande laboratório deste pensamento urbano foi a cidade de Brasília, no Brasil, a capital brasileira é a maior cidade do mundo construída no século XX. Com a visão desenvolvimentista do então presidente o país passou por uma acelerada mudança em sua infraestrutura, abraçando quase que na totalidade as teorias

modernistas para o espaço urbano, anteriormente muito debatidas, mas pouco aplicadas. A criação da cidade tinha como objetivo transferir a capital do Brasil do litoral para o interior do país, visando promover o desenvolvimento regional e integrar o vasto território nacional. Seu projeto foi assinado pelo urbanista Lúcio Costa, amplamente conhecido no país e um dos líderes da vanguarda modernista brasileira e do que ficou posteriormente conhecido como escola carioca de arquitetura. A construção da cidade começou em 1956 e foi concluída em apenas 41 meses, sendo inaugurada oficialmente em 21 de abril de 1960. O plano urbanístico de Brasília é conhecido por seu design inovador, com um layout em forma de avião, com áreas residenciais, comerciais e administrativas dispostas ao longo de eixos rodoviários e paisagísticos. Desde então, Brasília cresceu rapidamente e tornou-se um importante centro político, econômico e cultural do Brasil, abrigando o governo federal, instituições governamentais e embaixadas estrangeiras, além de uma população diversificada e vibrante. Excetuando o glorioso sucesso do projeto na consolidação de uma arquitetura nacional única e reverenciada, podemos hoje, analisar criticamente o mal-estar que essa forma de organização causou à vida das grandes cidades. Como pontos principais podemos considerar a rígida separação entre os usos e a cidade desenvolvida para automóveis. Tratando primeiro da separação entre os usos, temos observamos hoje que essa disposição, embora possa oferecer certa ordem e controle, frequentemente resulta em consequências negativas como uma dependência excessiva do transporte motorizado, aumentando o congestionamento e a poluição, além de criar bairros monótonos e carentes de vitalidade urbana. Além disso, restringe a mobilidade e acessibilidade a serviços e oportunidades, especialmente para grupos socioeconômicos marginalizados, que via de regra, à medida que as cidades crescem sempre são atirados cada vez mais à periferia da malha urbana. Considerando agora uma cidade desenvolvida para automóveis vemos já naquela época o surgimento de uma série de problemas relacionados à predominância deste modal como principal meio de transporte. O congestionamento do tráfego é uma das questões mais pertinentes, não há evidências de que cidades pensadas para carros com vias cada vez mais largas e superestruturas exclusivas para esse transporte traga benefícios à mobilidade urbana; um estudo feito nas décadas seguintes à construção de Brasília na Universidade da Califórnia em Berkeley que abrangeu 30 municípios da Califórnia entre 1973 e 1990 constatou que, para cada aumento de 10 por cento na capacidade de estrada, o tráfego cresceu 9 por cento no prazo de quatro anos. Além disso, a

dependência excessiva de automóveis contribui para a degradação ambiental, incluindo emissões de gases que agravam o efeito estufa e poluição sonora, qualquer pessoa consegue atestar o impacto sonoro dos veículos movidos à combustão simplesmente por observar a tranquilidade da madrugada, período onde a circulação é mínima. Além de fatores observáveis existem impactos também na percepção das pessoas sobre o uso destes espaços, a partir da década de 1950 o número de rodovias só cresceu e, com elas, as distâncias entre pessoas, emoções e sentimentos ao passo que o tamanho das calçadas só diminuiu, e juntamente, as relações interpessoais e percepções da escala do indivíduo na cidade; nos tornamos cada vez mais alheios à pujante vida que as cidades podem nos proporcionar; máquinas de toneladas de aço traçam um caminho privilegiado carregando 1 pessoa, enquanto no mesmo espaço nas calçadas, outras 7 pessoas lutam para não se esbarrarem, segundo Yan Gehl, o número de carros em movimento e estacionados contribuiu para a confusão de conceitos sobre relações de escala nas cidades. (GEHL, 2010, p. 54).

Portanto, apesar da compreensão contemporânea de que as cidades devem ser espaços plurais, múltiplos de atividades cotidianas e vivas de alvorada a alvorada, este pensamento ainda está muito ligado ao campo teórico; Na prática, o que vemos é uma realidade presente cada vez mais especulativa no setor imobiliário, habitações cada vez mais fechadas em si próprias, comércios cada vez menos acessíveis ao público geral e a liberdade proporcionada pelo aproveitamento da vida urbana cada vez mais restrita aos que podem pagar por ela.

Análise da paisagem urbana brasileira contemporânea

No Século XX o Brasil experimentou o surgimento da indústria nacional e com ela o êxodo rural e o crescimento acelerado dos grandes centros urbanos, apesar do modernismo ter lastreado o pensamento urbanístico ele não foi seu maior algoz; a característica mais imutável e resiliente desde a revolução industrial até os dias de hoje é o descaso para com as periferias, e no Brasil não foi diferente, tudo que não serve aos interesses do capital e que não seja visível aos olhos dos detentores do poder historicamente foi deixado a relento, e esse sim é o pensamento dominante no que diz respeito a paisagem urbana que convivemos hoje.

Apesar de problemas que dizem diretamente respeito à subsistência e a saúde pública como saneamento básico e energia elétrica o Brasil sofre de muitos outros

problemas estéticos que também influenciam diretamente na saúde, bem estar e sensação de pertencimento da população. Nesse capítulo pretendo explorar especialmente a paisagem urbana presente nas regiões tropicais de altitude do estado de Minas Gerais, é importante o ressaltar pois o Brasil tem seis grandes biomas e questões sobre paisagem natural e vegetação podem não abranger a totalidade do território nacional.

O primeiro problema de destaque é a preservação da paisagem natural, no Sudeste, onde domina o quase morto bioma de mata atlântica, para onde olhamos além do nível dos olhos e dos topos dos prédios quase sempre nos deparamos com a mesma situação, pastos no geral finados de vida, degradados ou pelo intenso pisotear da pecuária extensiva ou pelo completo abandono de seus senhores. As queimadas que dali levaram a mata levaram também qualquer possibilidade de recuperação natural daquela terra, como flores que auxiliariam na polinização, árvores que segurariam grandes blocos de terra na topografia acidentada dos mares de morro mineiros, cursos d'água que regariam aquela terra e não a tornariam completamente dependentes dos períodos chuvosos e matéria orgânica que formaria o substrato necessário para que outras formas de vida que não somente o capim crescessem. Sendo assim esses pastos isentos de vida e abandonados quase sempre impactam nossos olhos negativamente com a falta de vegetação e grandes erosões.

Olhando para dentro das cidades também vemos falta de natureza como um problema latente, árvores cada vez mais se tornaram inconvenientes ao poder público pois exigem manutenção, no geral tomam um grande espaço das calçadas, suas raízes podem quebrar o asfalto, crescem no mesmo espaço que as fiações elétricas e escondem as fachadas dos luxuosos prédios, nisso somos levados ao seguinte pensamento, precisamos de calçadas maiores, precisamos de passar os postes por aqui, pois é mais barato, e precisamos que isso tudo seja feito sem prejudicar o sagrado espaço dos automóveis, simples, cortem as árvores. Assim cada vez mais este bem precioso foi desaparecendo do nível dos olhos e se tornando sempre um destino, quase como que um resquício de um mundo antigo, onde saímos de casa e dirigimos pelo asfalto ou andamos pelas calçadas para ir até elas, em parques, praças e hortos, em algum momento elas deixaram de ser parte do caminho.

A falta de caminhabilidade nas ruas brasileiras também é uma dificuldade cotidiana de qualquer suburbano, em muitas cidades, as calçadas são frequentemente estreitas, mal conservadas e obstruídas por postes, lixeiras, e outros obstáculos,

dificultando a circulação segura e confortável das pessoas. A falta de padronização, legislação, fiscalização e manutenção adequada resulta em superfícies irregulares e perigosas, que representam um risco significativo, especialmente para idosos e pessoas com deficiência. Além disso, a ocupação indevida das calçadas por comerciantes e veículos estacionados agrava ainda mais a situação, limitando o espaço disponível para os pedestres; esta ocupação, apesar de truculenta, é reflexo da falta de espaços de contemplação nos passeios e políticas urbanas que democratizem e compreendam a importância do caminante, do comerciante, do ciclista e até dos “parantes”, pois diferentemente das faixas de rolamento que só funcionam com um fluxo constante, as pessoas precisam de permanência e hoje essa permanência está limitada a pequenos largos espalhados no tecido urbano. Esse cenário não apenas compromete a segurança e a acessibilidade, mas também desencoraja o uso de modos de transporte ativos, como caminhar e andar de bicicleta. A falta de espaços adequados para caminhar é mais um dos fatores que afasta os marginalizados do seu próprio lar, por não ter esse recurso as pessoas não são convidadas a usufruir completamente da rua ou do bairro em que vivem pois o ambiente se tornou hostil à essas interações; nos limitamos cada vez mais a sobrevivermos nos espaços que controlamos, como nossas casas, a vista disso os caminhos a nossa volta, que nos levam de um ponto a outro, se tornaram adversários do conforto proporcionado pelo abrigo, por isso queremos sempre os terminar o mais breve possível.

[...] espaços urbanos mal definidos, com algumas pessoas dispersas e uma grande área e poucas crianças “na vizinhança”. Sob tais circunstâncias, as pessoas não têm o hábito de se arriscar a sair porque os processos positivos nunca conquistaram um espaço.

Nada acontece por que nada acontece... (GEHL, 2010, p. 65).

A impessoalidade cada vez maior das edificações para com a rua também é um problema recente que reflete muito na sensação de segurança da população, que por sua vez é mais um dos motivos pelos quais as pessoas não são capazes de desfrutar dos espaços coletivos em sua totalidade. Devemos nos perguntar, o que surgiu primeiro, a insegurança ou os grandes muros? A proliferação de sistemas de segurança residenciais, como muros altos, cercas elétricas, câmeras de vigilância e as leis de recuo frontal e afastamento dos prédios das calçadas, contribui para a hostilidade do ambiente urbano e altera negativamente a dinâmica das cidades. Muros

altos, cercas elétricas e arames farpados, em particular, promovem uma sensação de isolamento e desconfiança entre vizinhos, enquanto o afastamento dos prédios das calçadas quebra a continuidade espacial das ruas, tornando-as menos acolhedoras e seguras para os pedestres. As câmeras podem também criar uma atmosfera de vigilância constante, afetando a privacidade e a liberdade dos indivíduos. A sociedade disciplinar, descrita por Foucault, agora encontra em toda a sua tipologia edilícia a austeridade e o panoptismo; casas, comércios, escolas, postos de saúde e serviços agora são concebidos sobre a lógica de serem o mais seguro possível, quando na verdade esses sistemas de segurança estão afetando não só psicologicamente os indivíduos como estão na prática influenciando para o aumento de insegurança, como mostra um levantamento feito pelo RCI -First Security and Intelligence Advising a maioria dos ladrões prefere invadir casas com muros altos (73%). Esses elementos, muitas vezes adotados para proteger contra a criminalidade, criam um ambiente visualmente opressor e segregado, reduzindo a interação social e o senso de comunidade.

Outro ponto constantemente criticado é o excesso de fiação na rede elétrica brasileira, que resulta em paisagens urbanas visualmente poluídas e desorganizadas. A origem desse problema remonta à rápida expansão das cidades, que muitas vezes não acompanharam a infraestrutura necessária de forma ordenada, o crescimento descontrolado das redes elétricas, de telecomunicações e outros serviços fez com que os postes ficassem sobrecarregados com cabos emaranhados e desordenados, criando um visual caótico. Além disso, a prática de instalar novas fiações sobre as antigas, sem a remoção adequada das que estão fora de uso, agrava ainda mais a situação. Esse desarranjo não só prejudica a estética urbana, mas também representa riscos à segurança.

Como último ponto dessa análise, vamos levar em conta a paisagem edilícia presente nas periferias. Muitas construções suburbanas são caracterizadas por uma padronização excessiva e um uso inadequado de materiais, resultando em estruturas monótonas e visualmente desinteressantes. A falta de regulamentações rigorosas e de fiscalização efetiva permite a proliferação de edificações mal projetadas, que muitas vezes não levam em consideração aspectos importantes como a ventilação e iluminação natural, questões estas muito básicas para qualquer projeto arquitetônico desde os primeiros assentamentos humanos, como explorado no início do artigo, colocando em risco inclusive a saúde dos residentes. A inexistência sistêmica de

planejamento arquitetônico cuidadoso, que estruture um programa de necessidades coerente com a realidade do projeto, busque manter a unidade com a vizinhança e que valorize conceitos de harmonia, atmosfera e escala é um dos principais fatores responsáveis por essa deficiência na paisagem, mas não é o único. Pela dificuldade de acesso democrático à construção civil, muitos optam sempre pelas alternativas menos custosas e de pior qualidade resultando em uma prevalência de construções improvisadas e, após a execução, muitas dessas obras recebem pouca ou nenhuma manutenção, dando origem a envelhecimento de pinturas, sugidões, mofo, descolamentos de revestimentos e marcas características da exposição ao tempo, contribuindo para a degradação estética e funcional dos bairros suburbanos. Também pela falta de recursos, grande parte dos investimentos são voltados para o interior das edificações, reforçando ainda mais a interiorização e individualização da sociedade, nos isolamos não por vontade própria, mas pela ineficiência do espaço urbano em nos acolher.

Todos esses fatores, no geral unidos, dão origem à paisagem hostil que o suburbano médio é obrigado a se inserir. Portanto, a arquitetura do futuro deve não mais pautar seu debate sobre a lógica do higienismo e da destruição para a construção, mas sim pela lógica da revitalização. Somente através do reconhecimento dos valores plurais e orgânicos de identidade e pertencimento dessa população historicamente segregada é que podemos levar a arquitetura para as periferias, devemos edificar garantindo o direito a cidade como única forma de reconstrução do senso de comunidade inalienável à nossa evolução como espécie social.

A cidadania surge como uma nova forma de definição da ideia de direitos, onde o cidadão passa a ter o direito de ter direitos. Incluindo o surgimento de direitos como a autonomia sobre o próprio corpo, a moradia e a proteção ambiental, direitos indispensáveis numa sociedade moderna, mas que não vigoram dentro do nosso Estado. (BREDARIOL E VIEIRA, 1988, p. 29).

Estudos de Caso

Neste capítulo são apresentados dois estudos de caso que se destacam positivamente na transformação da paisagem urbana de forma humanizada. O primeiro projeto é o Favela Bairro, brasileiro e implementado pela prefeitura da cidade do Rio de Janeiro, tendo seu início no ano de 1994. A outra intervenção, mais recente, é o da Villa 31 em Buenos Aires, que teve seu projeto aprovado em 2010. Estes

projetos tem propostas muito parecidas com relação à tratativa para com o espaço e seus moradores, ambos buscaram não intervir de forma hostil no ambiente já edificado, mas sim integra-lo à malha urbana existente, trazendo aos residentes não só a possibilidade de ser parte da cidade como também de preservar e incrementar sua condição de existência no espaço urbano.

O programa Favela-Bairro, iniciado na década de 1990 na cidade do Rio de Janeiro, foi uma iniciativa inovadora voltada para a urbanização e integração das favelas ao tecido urbano formal da cidade. Concebido durante a gestão do prefeito Cesar Maia e implementado pela Secretaria Municipal de Habitação (SMH), o programa tinha como objetivo principal transformar áreas de favelas em bairros urbanizados, com infraestrutura básica e acesso a serviços públicos essenciais. Este visava melhorar as condições de vida nas favelas por meio de uma abordagem que incluía a construção e reforma de infraestrutura básica, como redes de água e esgoto, pavimentação de ruas, iluminação pública e drenagem. Além disso, o programa se preocupava com a provisão de equipamentos comunitários, como creches, escolas, centros de saúde e áreas de lazer, buscando promover a integração social e reduzir a exclusão. Uma característica distintiva do programa era a participação comunitária. Os moradores das favelas eram incentivados a participar, característica que foi fundamental para o sucesso do programa, pois garantiu que as intervenções urbanísticas atendessem às reais necessidades e aspirações dos moradores. Incluir a comunidade no processo de planejamento e execução permitiu que os projetos fossem mais sensíveis ao contexto local, promovendo soluções adequadas e sustentáveis. Essa abordagem colaborativa não só aumentou a eficiência e a relevância das melhorias implementadas, mas também fortaleceu o senso de pertencimento e responsabilidade entre os residentes, incentivando a manutenção e a preservação dos novos espaços urbanos. O programa também empregou a metodologia de urbanização *in situ*, que evitava a remoção em massa de moradores, focando na melhoria das condições no local onde as pessoas já viviam.

O Favela-Bairro teve duas fases principais. A primeira fase, entre 1994 e 2000, foi financiada em grande parte pelo Banco Interamericano de Desenvolvimento (BID) e envolveu intervenções em cerca de 100 favelas. A segunda fase, a partir de 2000, expandiu o programa para novas áreas e continuou com o apoio do BID, além de incorporar lições aprendidas da fase inicial. Apesar de suas ambições e dos sucessos iniciais, o programa enfrentou desafios significativos. A continuidade e a manutenção

das melhorias realizadas eram frequentemente comprometidas pela falta de recursos e de uma gestão sustentável a longo prazo. Houve também críticas relacionadas à gentrificação, onde a melhoria das condições nas favelas levou ao aumento do custo de vida, forçando alguns moradores originais a se deslocarem para áreas menos favorecidas.

O Favela-Bairro encerrou formalmente suas atividades no final da década de 2000, deixando um legado misto. Embora tenha melhorado significativamente as condições de vida em muitas favelas e servido de modelo para outros programas de urbanização de favelas no Brasil e no mundo, também destacou a necessidade de políticas urbanas mais integradas e sustentáveis, que abordem tanto a infraestrutura quanto as questões sociais e econômicas das comunidades de baixa renda.

A reforma da Villa 31, uma das favelas mais conhecidas de Buenos Aires, representa um marco significativo nas políticas de urbanização e integração social na Argentina. Localizada no bairro de Retiro, próximo ao centro da cidade, a Villa 31 tem uma história que remonta à década de 1930, mas foi a partir da década de 2000 que as intervenções de urbanização começaram a ganhar força. No final da década de 2000, o governo da cidade de Buenos Aires, reconhecendo a importância de integrar a Villa 31 ao tecido urbano formal, iniciou projetos de urbanização com o objetivo de melhorar as condições de vida dos seus moradores. O projeto ganhou impulso significativo durante a gestão de Horacio Rodríguez Larreta, a partir de 2015, com uma abordagem integrada que envolvia a participação ativa dos moradores e diversas instituições.

Os principais objetivos do projeto de reforma da Villa 31 incluíam regularização fundiária para garantir a posse legal das terras aos moradores, implementação de infraestrutura urbana como redes de água, esgoto, eletricidade, pavimentação de ruas e iluminação pública, construção de equipamentos sociais como escolas, centros de saúde, áreas de lazer e centros comunitários, melhorias nas habitações existentes e construção de novas habitações para substituir as que estavam em condições precárias, além da melhoria da mobilidade e conectividade com o resto da cidade através da construção de vias e a melhoria do transporte público. Assim como o projeto Favela-Bairro, a participação da comunidade foi indispensável, oficinas e reuniões comunitárias foram organizadas para discutir os planos e recolher feedbacks, garantindo transparência e apoio popular. A implementação das reformas começou efetivamente em 2016, com um enfoque gradual para minimizar os deslocamentos

forçados. O governo da cidade colaborou com organizações não-governamentais e entidades internacionais, como o Banco Interamericano de Desenvolvimento (BID), para financiar e executar o projeto. No entanto, o projeto enfrentou resistência inicial dos moradores que temiam ser deslocados ou não acreditavam que o projeto seria realizado, justamente pois como já citado neste artigo, quase todo projeto urbanístico que envolve grande mudanças da paisagem urbana, sempre tenderam ao processo radical de demolição e reconstrução, mas o sucesso de projetos como os dois analisados mostram a possibilidade de diálogo totalmente crucial para a contemporaneidade.

Até 2021, a reforma da Villa 31 resultou em melhorias significativas nas condições de vida dos seus moradores. Foram construídas novas escolas, centros de saúde e unidades habitacionais, e a infraestrutura básica foi substancialmente melhorada. A regularização fundiária progrediu, conferindo segurança jurídica aos moradores. Embora a reforma da Villa 31 não tenha sido completamente concluída e ainda existam desafios a serem superados, os avanços realizados representam um passo importante na integração das áreas informais de Buenos Aires ao tecido urbano formal. A experiência da Villa 31 serve como um modelo para futuras intervenções urbanas, destacando a importância da participação comunitária, da colaboração interinstitucional e da abordagem integrada para o desenvolvimento sustentável e inclusivo das cidades.

Transformação dos subúrbios brasileiros

Os dois projetos dizem respeito a um uso e ocupação do solo muito particular, esse tipo de assentamento é o que historicamente percebemos na malha urbana como o extremo de onde pode chegar o descaso governamental com a população periférica, estas áreas são ocupadas irregularmente por pessoas que muitas das vezes são atraídas pelo próprio poder público a integrar a população nas grandes cidades e, uma vez lá, cumprindo seu propósito laboral, são deixadas à relento. Essas são as origens mais comuns do que no Brasil conhecemos como favelas, mas que como observamos tem ancestralidade muito parecida com outros povoamentos pelo mundo.

No caso dos subúrbios mineiros, foco da análise, esse padrão é um pouco diferente, grande parte das vezes a estrutura urbana, apesar de conter características orgânicas, foi sim previamente planejada. No geral os loteamentos presentes nessa

região são dotados inicialmente da infraestrutura básica de subsistência, como rede de esgoto, iluminação pública e, nos mais recentes, asfalto. Essa é inclusive uma das origens do problema das calçadas tratado anteriormente, não há fiscalização legal que monitore se os loteamentos são dotados também de passeio, essa responsabilidade acaba recaindo sobre cada lote, eliminando quase que toda chance de padronização adequada.

Para tratar esses ambientes existem muitos recursos a serem implementados. Partindo de uma visão macro, não restrita à paisagem, qualquer proposta de intervenção deve primeiramente levar em consideração a vegetação. É de suma importância para o futuro das grandes cidades o plantio de espécies nativas e a arborização do espaço urbano, pois esses elementos desempenham um papel crucial na melhoria da qualidade de vida dos habitantes. A arborização urbana ajuda a reduzir a temperatura ambiente através do sombreamento e da evapotranspiração, mitigando os efeitos das ilhas de calor. Além disso, as árvores atuam como filtros naturais, absorvendo poluentes atmosféricos e liberando oxigênio, contribuindo significativamente para a purificação do ar. A presença de vegetação também melhora a gestão das águas pluviais, reduzindo o escoamento superficial e diminuindo o risco de enchentes. Para fazer uma arborização eficiente, é fundamental selecionar espécies nativas adaptadas ao clima e solo local, garantindo a sustentabilidade e a resiliência das plantas. A escolha estratégica dos locais de plantio, como calçadas, praças, parques e avenidas, deve ser feita considerando a infraestrutura existente e a integração com os espaços públicos. Além disso, é essencial um planejamento que inclua a manutenção periódica das árvores, com podas adequadas e cuidados fitossanitários para garantir a longevidade e a saúde das plantas. Estes recursos são importantes principalmente para a população periférica, que detém de menos poder aquisitivo para se utilizar de soluções que contornem o constante aumento da temperatura na terra, recursos como projetos termoacústicos, materiais específicos para tratar o calor e até mesmo equipamentos de refrigeração são pouco presentes dentro das possibilidades dessa população, além do fato de que o adensamento desordenado destes espaços produziu casas com pouca ou nenhuma ventilação natural e insolação adequada. A participação da comunidade no processo de arborização também é vital, promovendo a conscientização ambiental e o engajamento dos moradores na preservação das áreas verdes. Desta forma, a

arborização urbana não só embeleza a cidade, mas também promove um ambiente mais saudável, sustentável e agradável para todos os seus habitantes.

Para mais, ao se tratar de vegetação não podemos nos esquecer que estas também servem de alimento. O plantio de árvores frutíferas que sirvam para consumo deve ser incentivado, juntamente com a criação de hortas comunitárias. Estas particularmente são vetores de grandes mudanças para as comunidades, pois além de integrarem sua população em um serviço comum também auxiliam na redução do custo de vida médio das famílias que ali residem.

Para a padronização das calçadas, é essencial a criação e a implementação de normas rigorosas que assegurem a acessibilidade, a segurança e a durabilidade, considerando a instalação de pavimentos antiderrapantes, adequados a todas as condições climáticas, e garantindo a inclusão de rampas e guias para pessoas com mobilidade reduzida. A fiscalização contínua é crucial para assegurar a conformidade com essas normas.

Em relação à fiação elétrica, o governo deve incentivar a transição das redes aéreas para subterrâneas. Programas de incentivo, parcerias com concessionárias de energia e telecomunicações, e a alocação de recursos para projetos de modernização da infraestrutura elétrica são passos necessários para alcançar essa transformação. A atuação proativa e coordenada do poder público é vital para garantir um espaço urbano funcional, seguro e visualmente harmonioso. Ademais, a democratização das placas solares pode favorecer os subúrbios brasileiros ao oferecer uma fonte de energia limpa e renovável que reduz custos com eletricidade. Isso pode aumentar a resiliência energética das comunidades, reduzir a dependência de fontes poluentes e criar oportunidades econômicas locais, como a geração de empregos na instalação e manutenção dos sistemas solares.

A valorização da cultura e dos costumes dos subúrbios brasileiros é essencial para promover a identidade e o orgulho das comunidades locais, além de contribuir para a preservação do patrimônio cultural do país. Esses bairros, muitas vezes marginalizados, são ricos em tradições, festividades, gastronomia e manifestações artísticas que refletem a diversidade e a criatividade do povo brasileiro. Ao reconhecer e celebrar essas expressões culturais, fortalecemos os laços comunitários e incentivamos a participação ativa dos moradores na vida social e cultural de suas regiões. Além disso, a valorização cultural pode impulsionar o turismo local e a economia criativa, gerando oportunidades de emprego e desenvolvimento econômico

sustentável. Portanto, ao projetar espaços sempre devemos levar em conta promoção da cultura e dos costumes suburbanos tão fundamentais para construir uma sociedade consciente da sua própria riqueza cultural.

Por último, é significativa a necessidade de espaços de convívio e contemplação presentes em toda a malha urbana. É comum que a produção destes espaços esteja limitada aos grandes centros, pois naturalmente, concentram um maior número de pessoas, mas não somente através de grandes escalas e vultosas obras podemos produzir espaços de convívio. É necessário que o acesso a áreas de convivência no coração da cidade seja ampliado, contudo esse trabalho deve também acontecer nos subúrbios e em menores escalas atendendo a menos pessoas. Soluções simples como bancos, pontos de ônibus (que via de regra se limitam a apenas placas pregadas em postes), pequenos jardins, *parklets*, mobiliário urbano modular, murais, praças de bolso e artes públicas são soluções de pequena escala que podem ser implementadas com investimentos relativamente baixos e têm o potencial de transformar positivamente o ambiente urbano, promovendo a convivência e o bem-estar comunitário.

Considerações Finais

Para tais, devemos também tratar o indivíduo não só como resultado da opressão da malha urbana, mas também como parte integrante do problema. Portanto as políticas urbanas devem mais do que nunca se mostrarem unificadas em seu planejamento para incentivar o urbanismo social, colocando fim ao embate entre leis paliativas de formação do espaço urbano e afagos ao mercado imobiliário. Através da arquitetura é possível transformar não só a sociedade como também cada indivíduo, projetar de forma democrática é o primeiro passo para combater a psicopolítica do individualismo tão presente no atual sistema de coisas e construirmos uma nova sociedade que resgate a coletividade e a comunidade, traços presentes desde nossas primeiras formações sociais. Essa transformação exige um compromisso genuíno com a inclusão social, a equidade e a criação de espaços que promovam a interação e a solidariedade entre os cidadãos. Além disso, é necessário um esforço contínuo para educar e envolver as comunidades no processo de planejamento urbano, garantindo que suas vozes e necessidades sejam ouvidas e atendidas. Somente assim podemos criar um ambiente urbano que reflita verdadeiramente os valores de uma sociedade justa e colaborativa.

Referências

A VILLA 31, DE FAVELA A NOVO BAIRRO DE BUENOS AIRES. *El País*, 02 de setembro de 2016. Disponível em:

https://brasil.elpais.com/brasil/2016/08/30/internacional/1472565308_299661.html.

Acesso em: 11 de junho de 2024

BREDARIOL, Celso e VIEIRA, Liszt. *Cidadania e política ambiental*. Rio de Janeiro: Record, 1983.

Darvill, T. *et. al. Stonehenge remodelled*. *Antiquity*, v. 86, n. 334, p. 1021-1040, 2012.

Disponível em: <https://www.cambridge.org/core/journals/antiquity/article/stonehenge-remodelled/A118920A90FB7CCB2838CEEB10BE477D>. Acesso em: 04 de março de 2024.

FAVELA-BAIRRO. *Rio Prefeitura*, disponível em:

http://www0.rio.rj.gov.br/habitacao/favela_bairro.htm. Acesso em 11 de junho de 2024

FOUCAULT, Michel. *Vigiar e punir: nascimento da prisão*. 42. ed. Petrópolis: Vozes, 2014.

GEHL, Jan. *Cidades para pessoas*. 3. Ed. São Paulo: Perspectiva, 2015.

HARARI, Yuval Noah. *Sapiens: uma breve história da humanidade*. Porto Alegre: L&PM, 2020.

JOUZATIS, Carol. 39 Million People Work, Live Outside City Centers. *USA Today*, 4 nov. 1997, p. 1A-2A.

LEFEBVRE, Henri. *O direito à cidade*. São Paulo: Centauro, 2001.

LADRÃO PREFERE CASA COM MURO ALTO, DIZ PESQUISA COM CRIMINOSOS. *Extra*, 14 de dezembro de 2010. Disponível em:

<https://extra.globo.com/noticias/brasil/ladrao-prefere-casa-com-muro-alto-diz-pesquisa-com-criminosos-534544.html>. Acesso em: 19 de maio de 2024

O LEGADO ESQUECIDO DO PROGRAMA FAVELA-BAIRRO. *Caos Planejado*, 22 de março de 2023. Disponível em: <https://caosplanejado.com/o-legado-esquecido-do-programa-favela-bairro/>. Acesso em 11 de junho de 2024