

# HISTÓRIA URBANA BRASILEIRA E OS DESAFIOS A SEREM SUPERADOS

DIAS, Caio Smolarek<sup>1</sup>  
DIAS, Solange Irene Smolarek.<sup>2</sup>

## RESUMO

A gestão municipal atual no Brasil é feita através da participação popular e de planejamento estratégico. Para que esta política seja melhor compreendida, é necessário recuperar a história das cidades brasileiras. Até o século XVIII, os assentamentos tiveram pequeno desenvolvimento, caracterizando-se como cidades portuárias. No século XIX a coroa portuguesa desloca-se para o Brasil e investe em desenvolvimento urbano e intelectual. Influências de Haussmann foram consideravelmente empregadas. Este tipo de modelo dura, sem grandes alterações, até a construção de Brasília. A ditadura militar adota o modelo urbano de Brasília e o difunde por todo o país. O cenário urbano foi desenhado com instrumentos baseados em modelos de cidades ideais, a ser alcançado com coeficientes e outros parâmetros, que proliferaram nas leis urbanas. A partir da década de 1980, seguindo tendências mundiais, a falência desse modelo urbano tornou-se claro. Correntes pós-modernas a criticam e defendem o fato de que cada cidade deve ter a sua "imagem" própria. Este modelo, ao criar ícones locais, segue ideais mercantilistas. Sobre esse processo, algumas cidades são exitosas, e outras não. Atualmente, a crise urbana atinge níveis globais com o seu crescimento crescente. No Brasil, as estratégias urbanas enfatizam pactos, considerando a cidade como uma prática social. A nova abordagem parte do pressuposto de que as cidades possuem muitos agentes atuando. Considera-se que o planejamento urbano começa a partir de 1850, copiando modelos francês e desconsiderando a cultura local. A partir desse momento, as cidades brasileiras começaram a ter duas faces: legal e real. Com Brasília, glorificam-se planos nacionais tecnicistas. O fracasso do modelo racionalista vem da ausência de participação popular. Atualmente, o processo de planejamento propõe uma forma participativa de pensar. Considera-se que o desafio brasileiro é de que governo e população gerem processo de planejamento eficaz e constante em conjunto e não somente reescrevam políticas públicas.

**PALAVRAS-CHAVE:** Brasil, planejamento urbano, história urbanismo

## BRAZILIAN URBAN HISTORY AND CHALLENGES TO OVERCOME

## ABSTRACT

Current municipal management in Brazil is made through popular participation and strategic planning. For this policy to be better understood, it is necessary to recover the history of Brazilian cities. Until the XVIII century, settlements showed little development, being characterized as port cities. On the XIX century the Portuguese crown moves to Brazil and invests on urban and intellectual developments. Influences of Haussmann's plan were considerably spread. This sort of model lasts, without major changes, until the construction of Brasília. The military dictatorship adopts the urban model of Brasilia and diffuses it throughout the country. The urban scenery was designed with instruments based in models of ideal cities, to be reached with coefficients and other parameters, which proliferated in urban laws. From the 1980's, following global tendencies, the failure of this urban model became clear. Post modern currents criticize and defend the fact that each city should have its own "image". This model, when creating local icons, does it following mercantilist ideals. On that process, some cities have worked out and some not. Currently, the urban crisis reaches global levels with its unstoppable growth. In Brazil, urban strategies emphasize social pacts, considering the city as a social practice. The new approach parts from the assumption that cities possess many acting agents. It is considered that urban planning begins from the 1850's, copying French models and disconsidering local culture. From that time on, Brazilian cities began to have two faces: legal and real. With Brasília, national plans glorified technicality. The failure of the rationalistic model comes from the absence of popular participation. Currently, the planning process proposes a participative way of thinking. Concluding, it considers that the Brazilian challenge is that government and population seek effective and constant planning processes together, not only rewrite public policies.

**KEY-WORDS:** Brazil, urban planning, urban history

## 1 RESGATE HISTÓRICO E TEÓRICO DAS CIDADES

A história das cidades coincide com a história da civilização pois, conforme Dias (2006), o objetivo da criação das cidades é o de aumentar o bem-estar de indivíduos e da coletividade. Supõe-se que as primeiras cidades surgiram no denominado Crescente Fértil, a cerca de 8.000 a.C., nos países que hoje conhecemos como Egito, Israel, Iraque e Irã (GLANCEY, 2001). Quanto ao urbanismo, é o ramo da ciência que estuda as cidades. Foi criado no final do século XIX, impulsionado pela Revolução Industrial, em pensamento eminentemente ocidental, que se inspira nos conceitos seculares, humanísticos, intelectuais e racionais da Renascença e da Revolução Francesa (HAROUËL, 1990). Para se entender a cidade atual e seus problemas, bem como as soluções propostas pelas correntes urbanísticas atuais e do passado recente, faz-se necessário um breve resgate da história da humanidade e da cidade, conforme segue.

No início dos agrupamentos humanos, a figura paterna era que geria a família, figura essa que, com o passar do tempo, foi substituída pelas associações familiares, pelas tribos e pela sociedade. Nesse processo, o poder deixa de ser

<sup>1</sup> Mestre em Arquitetura pela Politecnico di Milano – Itália; especialista em Docencia do Esino Superior pela UNIPAN; arquiteto e urbanista pela Faculdade Assis Gurgacz. Pesquisador dos Grupos de Pesquisa Teoria da Arquitetura; História da Arquitetura e Urbanismo; Métodos e Técnicas do Planejamento Urbano e Regional. Docente da Faculdade Assis Gurgacz. E.mail: [caiosmolarek@hotmail.com](mailto:caiosmolarek@hotmail.com).

<sup>2</sup> Doutora em Engenharia de Produção pela UFSC; mestre em Letras pela UNIOESTE; graduada em Arquitetura pela UFPR. Pesquisadora líder dos Grupos de Pesquisa: Teoria da Arquitetura; História da Arquitetura e Urbanismo; Métodos e Técnicas do Planejamento Urbano e Regional; Teoria e Prática do Design. Docente da Faculdade Assis Gurgacz e da Faculdade Dom Bosco. E.mail: [solange@fag.edu.br](mailto:solange@fag.edu.br).

patriarcal para ser do governante (DIAS, 2006). Segundo Harouel (1990), na Grécia antiga a cidade, antes de tudo, era uma comunidade de cidadãos. Péricles, em Atenas, cria o traçado urbano ortogonal, ao mesmo tempo em que o conceito de direito urbanístico é praticado. Já o urbanismo romano preocupa-se com a salubridade, com a funcionalidade, com a comodidade e com a estética de suas cidades, gerando o quadrilátero espacial. Avançando na linha do tempo chega-se ao período medieval, época em que as aglomerações urbanas da Europa conciliam razão e fé, como na explicação do enigma do mal no mundo, concebida por Santo Agostinho, justificada pela existência de duas cidades: a cidade de Deus e a cidade dos homens. Na solução espacial, o plano das cidades medievais rompe com o quadrilátero romano, uma vez que as cidades são criadas espontaneamente, organicamente, a partir do castelo, do monastério, ou ao longo do rio.

No Renascimento, em inspiração ocorrida pelas descobertas de textos romanos, cria-se o modelo de “cidade ideal” e projeta-se a cidade real em perspectiva monumental, tendo como referência um ponto central na cidade: um monumento ou uma edificação. No Renascimento Deus, que era o centro da arquitetura e urbanismo medievais, cede seu lugar ao homem: a vida urbana passa a ser mundana, confortável, prazerosa. O contra-ataque da Igreja cria o espaço urbano barroco, com cenários urbanos perfeitos, onde os cidadãos são ao mesmo tempo interpretantes e expectadores de sua atuação, como na Praça do Vaticano, por exemplo.

A partir do século XVIII o modelo urbano para o mundo civilizado passa a ser Paris. Inicia-se o urbanismo clássico, com imensas avenidas (*boulevards*) concebidas para evitar emboscadas populares às tropas, ocorridas na Paris de vias tortuosas, em traçado medieval. Nos séculos XVII e XVIII aumenta a população mundial, especialmente a urbana. Atraídos pela Revolução Industrial, a população rural migra para as cidades, proliferando os cortiços e locais insalubres. Esse é o modelo da cidade atual, gerada pela busca e ilusão de melhores oportunidades e qualidade de vida, no meio urbano. No desenvolvimento da história da humanidade e, conseqüentemente, das cidades, e na análise crítica que se faz deste processo evolucionista urbano, as *polis* gregas diferiram das que as precederam. Se anteriormente às *polis*, os espaços urbanos eram sacros, pelas *polis* passaram a ser profanos, com cidades edificadas no conceito de racionalização da vida social mundana.

Segundo Le Goff (1998), as funções essenciais de uma cidade são: a troca, a informação, a vida cultural e o poder. Constata-se então que o modelo urbano é consequência da função que a cidade deva ter, sagradas para Nínive e Jerusalém; humanas, para as gregas; fortalezas, para as medievais; sede de comércio e trocas, para as renascentistas. Na cidade da Idade Média aspira-se à harmonia entre as classes: o governo das cidades, com os grandes burgueses, espelha-se no clã familiar e, para regulamentar a cidade, os poderes locais estabelecem regras: assim é que o senso crescente de ordem e de limpeza, visível no espaço urbano, estranho ao campo, faz progredir o urbanismo (LE GOFF, 1998). Pelo urbanismo, o príncipe torna-se intervencionista. Apesar do papel de centro monetário e financeiro das cidades ter iniciado na Idade Média, ele se afirmará com o mercantilismo e o capitalismo renascentista. A situação da classe trabalhadora na Inglaterra escrita por Engels (1985), que tem como objeto de estudo o capitalismo e a industrialização entre 1842 e 1844 naquele país, descreve várias cidades inglesas, destacando nas cidades industriais a ocupação do espaço pelas diferentes classes sociais, dando ênfase à construção dos bairros operários; às habitações insalubres; à pobreza; à ausência de higiene; à precária alimentação e vestuário dos trabalhadores.

Examinando na referida obra as fontes citadas por Engels no capítulo “Os resultados”, e suas citações, encontramos uma intertextualidade que apresenta a imagem da cidade industrial em que se mesclam dados de relatórios e livros da época, que relacionam religião-imoralidade da classe trabalhadora (depravação, corrupção, vícios assinalados em abstrato; ateísmo, alcoolismo, furto, prostituição, violência doméstica, abandono de crianças, fraude, pilhagem, assalto, assassinato), como consequência da concentração da população provinda do surgimento das grandes cidades. Na mesma intertextualidade, surge a preocupação com a possibilidade de união dos operários contra a ordem instituída e a concepção das grandes cidades como mediadoras do desenvolvimento e da libertação humana (ENGELS, 1985).

Então, se nas cidades gregas a finalidade é o homem, o que gera a *polis* humanista; na Revolução Industrial a finalidade é o produto e o capital, o que gera a *city*, de conotação mercantilista (DIAS, 2006). As cidades do século XX são resultado da Revolução Industrial. No início do século, pelo adensamento e insalubridade das cidades, concebem-se projetos de cidades ideais, que rompem com a prática usual, e variam de acordo com o autor. Apresenta-se algumas dessas tendências

## 1.1 AS TENDÊNCIAS URBANÍSTICAS DO SÉCULO XX

A primeira tendência é a do urbanismo humanista, que fundamenta-se em Max Weber e espelha-se na cidade européia pré-industrial, resgatando o clima de comunidade urbana, da realização do indivíduo, do desabrochar da cultura. Em um sub-movimento dentro da corrente humanista Geddes, biólogo escocês, afirma que a cidade deve ser feita para homens reais, atendendo às suas aspirações e necessidades. (HAROUEL, 1990). A segunda tendência é a corrente naturalista, que tenta resgatar a imagem nostálgica de uma natureza virgem, numa tradição antiurbana, em pensamento rousseauiano. O precursor desta proposta é o ícone da arquitetura mundial da primeira metade do século XX, Frank Lloyd Wright. Para ele, o modelo de habitação é de residências individuais, onde as atividades profissionais e

habitação são setorizadas na mesma edificação. A terceira tendência, que se destaca dentre as outras duas, é a chamada corrente progressista, principal corrente do urbanismo moderno, e que dominou a segunda metade do século XX. Este modelo predomina com suas habitações coletivas e desumanas, e seus edifícios de escritórios.

## 1.2 O MODERNISMO E SUA CORRENTE PREDOMINANTE: A CORRENTE PROGRESSISTA

Segundo Dias, Mukai e Lezana (2007), as teorias do urbanismo progressista, identificado com o movimento artístico-cultural denominado modernismo, foram lançadas no ufanismo pós 1ª Guerra Mundial, e aplicadas após a 2ª Guerra, na reconstrução de cidades européias. O conceito urbano foi embasado em linhas teóricas de esquerda, na visão ideológica do conjunto, do coletivo, e não do individual. Constata-se que no século XX o urbanismo progressista não ofereceu boa solução para cidades e cidadãos. O princípio modernista continuou sendo o mesmo da análise que Engels (1985), fez da sociedade do século anterior: o trabalho, na ótica capitalista, foi glorificado, como valor e como fonte de todos os valores. Nessa ótica, constata-se também no imaginário social, que o homem que trabalha tem mais valia do que o que não trabalha.

Da concepção do homem glorificado pelo trabalho, ao produto deste trabalho, a consequência é lógica: o produto do trabalho, a mercadoria, também é glorificada, porque tudo é mercadoria a ser consumida, para gerar mais mercadoria, para novos consumos. Na busca do trabalho, há o êxodo rural e as cidades crescem, desordenadamente. Tornam-se insalubres e desorganizadas, espacialmente. Na tentativa de solução, em 1933 é firmada a Carta de Atenas, postulado base do urbanismo modernista. Para esse urbanismo, a solução era separar as três funções básicas urbanas: trabalhar, habitar e recrear, no processo de zoneamento urbano. Essas três funções seriam interligadas pelo sistema de circulação, as vias urbanas. O automóvel oportunizava essa condição, para um grande número de cidadãos. Para os outros, o transporte coletivo fazia a vez (COLIN, 2004).

A inspiração dos progressistas é o racionalismo da filosofia das Luzes, que se baseia na concepção abstrata do homem, indivíduo mutável no tempo e no espaço. No conceito, a ciência deve definir um modelo urbano perfeito, que convenha a todo grupo humano. Seu objetivo é a higiene, e suas questões fundamentais são: o verde, a luz, o espaço e a água (DIAS, 2006). No urbanismo progressista ou modernista, não foram poucas as cidades que pecaram por excesso, zoneando as cidades de maneira tecnicista, fazendo com que os cidadãos necessitassem locomover-se de uma zona para outra, pois onde era permitido morar, não era permitido trabalhar. Nessa interpretação da Carta de Atenas, deu-se importância acima do necessário às vias de circulação, especialmente para o ícone urbano do século XX, o automóvel. Nesta disfunção, criaram-se os bairros dormitórios (onde durante o dia não há pessoas, pois estão trabalhando em outro setor), e os centros urbanos (que se tornam verdadeiros fantasmas à noite e nos finais de semana, pois os que lá trabalham, lá não moram), (DIAS, 2006).

O urbanismo progressista é obcecado pela modernidade e, na base da austeridade e racionalidade da modernidade (que valoriza a indústria, o avião, o automóvel), há o desprezo e rejeição pela cidade antiga; o “viver” é menos importante que “o trabalhar”. O ápice desta situação é o preconizado pelo arquiteto Le Corbusier, em seu “Plano Voisin” de demolir o então existente na margem direita do rio Sena, em Paris, e de criar uma nova configuração urbana naquele espaço. Le Corbusier ainda professa que o esquema urbano proposto para Paris é válido para qualquer lugar do mundo, pois é concebido para o homem-padrão. O modelo de urbanismo professado por Le Corbusier acarreta um desmembramento da cidade, numa fratura do espaço urbano (HAROUËL, 1990). Chandigarh e Brasília, encomendadas pelos presidentes da Índia e do Brasil (Neru e Kubitschek): a primeira à Corbusier, a segunda à Niemeyer e Lúcio Costa, respectivamente; são os exemplos máximos mundiais do urbanismo progressista. Edifícios públicos gigantescos, que dominam imensos espaços vazios, e conjuntos habitacionais semelhantes aos que podem ser encontrados (pela forma e concepção) em Paris, Moscou ou Singapura. É a razão nua e crua, que desconsidera a emoção humana.

No fulgor do modernismo a cidade, assim como a arquitetura, relacionam-se à metáfora da máquina: cada parte abriga um espaço específico e todas as partes reunidas estão inter-relacionadas entre si de modo organizado. Este é o conceito urbano, decorrente da extrema desorganização espacial reinante nas cidades, resultantes da Revolução Industrial (SUBIRATS, 1986). Mas as teorias do modernismo não sobrevivem à década de 1970. A proposta de evitar o caos urbano, dividindo a cidade em zonas, interligando-as com vias (quando não em rodovias, viadutos, túneis, etc.), separa além das diversas funções urbanas, o cidadão: o que era ponto de encontro na *polis*, passa a ser local de trabalho na *city*. A cidade perde a vida, adocece. O grande pecado do urbanismo progressista foi ter criado um universo kafkiano, à base de espaços desestruturados e gigantescas “máquinas de morar” para “homens-máquina” (DIAS, 2006).

No entanto, por questões sociológicas os espaços ficaram vazios: de dia, esvaziam-se as áreas residenciais; à noite, as comerciais e industriais. Por outro lado, o grande período de deslocamento entre zonas urbanas, acabava com a 3ª função básica urbana: o recrear. Esse tempo, ou era dedicado ao deslocamento entre casa e trabalho, ou era utilizado em terceira jornada de trabalho. O modelo de urbanismo modernista faliu, pois ao organizar espacialmente a cidade, tornou-a salubre fisicamente, porém insalubre psicologicamente (DIAS, 2006).

### 1.3 O PÓS-MODERNISMO

No último quarto do século XX arquitetos, planejadores, políticos e críticos constatarem a degeneração urbana existente. ONGs surgiram, bem como multiplicaram-se as conferências sobre assentamentos humanos, algumas patrocinadas pela Organização das Nações Unidas – ONU e pela Organização das Nações Unidas para a educação, a ciência e a cultura – UNESCO. Os esforços dirigem-se para restaurar a vida do centro das antigas cidades; para criar transporte público eficaz, desencorajando o uso do automóvel; criando habitação a preços acessíveis; novas atrações culturais; ambientes coletivos como parques; enfatizando-se a limpeza da cidade. É questionado o grande projeto positivista-iluminista modernista, e constata-se seu fracasso (COLIN, 2000).

A corrente que sucede o modernismo, denominada pós-modernismo, critica não somente quantitativamente o modelo anterior, mas, especialmente, qualitativamente. Nessa linha de pensamento, e a partir daí, cada cidade deveria ter uma imagem, uma identidade urbana signficativa, iconoclasta, que a diferenciasse das demais. A questão é que o pós-modernismo urbano, aos criar ícones locais, o faz com o intuito mercantilista, transformando a cidade em capital-dinheiro (DIAS, MUKAI, LEZANA, 2007).

A partir dos anos 1980 melhorias, impulsionadas pela vontade política dos governantes urbanos, transformam cidades como Berlim, parte de Londres, parte de Paris, Barcelona e, na América Latina, Curitiba (GLANCEY, 2001): é o conceito da cidade-espetáculo. Nesse processo, as práticas urbanísticas absorvem a historicidade e a cultura das cidades, em um franco mercado urbano e em disputa por investimentos. As questões que surgem são: quais os processos culturais, representações morais e estéticas de cada cidade, que estão em jogo? (Espaços&Debate, 2003).

Constata-se que na virada do século XX para o XXI, muitas cidades se renovaram urbanisticamente, e tiveram semelhanças de atuações na forma como o fizeram. A cidade-modelo nessa renovação pós-moderna era a cidade a ser comprada e vendida, e a metodologia utilizada foi a do planejamento estratégico urbano, elaborado por seus administradores que, na maioria das vezes, não buscaram a anuência popular. As cidades, como qualquer mercadoria, concorriam entre si. No processo de concorrência, utilizavam-se do *citymarketing*. Se no modernismo as figuras laureadas eram os urbanistas, no processo pós-moderno, os laureados como patronos da solução, foram os administradores públicos (SANCHEZ, 2003). O *citymarketing* mostrou-se, em muitos casos, eficiente na captação do cliente externo desejado.

No entanto, o exemplo exposto por Souza (2005), pode ser transposto para o cliente interno urbano: no consumo permanente e incessante (no caso, do espaço urbano), para manter o crescimento das empresas e do sistema capitalista, são utilizadas estratégias de manipulação e persuasão. Também, e na maioria das vezes, tais estratégias desconsideraram a cultura local pois, para promover a cidade internacionalmente, descaracterizaram-na localmente. A cidade espetáculo perdeu, então, a sua identidade.

Mas o que é identidade? Na visão de Hall (2003), o que vem ocorrendo freqüentemente ao longo do tempo é a rápida destruição de estilos específicos de vida e sua transformação em algo novo. O que é a identidade de uma cidade? É a identidade social de seus cidadãos, suas crenças, seus princípios, sua cultura. Então, no processo de sobrevivência competitiva da cidade pós-moderna do final do século XX, e na busca de mercados internacionais, a identidade social local foi descaracterizada ou, no mínimo, maquiada. (LOPES, 2002).

### 1.4 A CIDADE NOS ANOS 1990

A cidade que praticava a concorrência competitiva saía na frente, e na conquista do cliente desejado. Esse processo local incorporou, cada vez mais, modelos globais. Os produtos eram cidades-espetáculo, onde se procurou fixar hábitos sociais novos em espaços renovados, num mundo de aparências, no espaço ressignificado. A cidade-espetáculo foi um acontecimento, que fez dessas cidades o *habitat* do usuário-consumidor, onde são criados novos espaços, não de valor de uso, mas de valor de troca. As pessoas que vão a estes lugares privilegiados do mundo, vão realmente com a finalidade de consumir, no caso, o espaço, em ação capitalista, material, venal (DIAS, MUKAI, LEZANA, 2007).

As cidades emergiram, destacaram-se e, neste processo, tornam-se mercadorias internacionais, pelas políticas de *marketing* urbano (SÁNCHEZ, 2003). No entanto, a cidade-mercadoria como modelo, ou seja, na sua imagem mercadológica, voltada para o mercado internacional, deixou em segundo plano as demais representações urbanas, especialmente as locais.

Figura 01 - Grandes vetores de recomposição nas políticas urbanas europeias: 1985 a 2005

Vectores de recomposição	Escalas principais de acção	Linhas operacionais de acção
A. Descentralização Político-administrativa	Nacional, Regional e Local	Regionalização (descentralização nacional) Metropolização (descentralização nacional) Distritos urbanos e bairros administrativos (descentralização municipal) Mecanismos de subsidiariedade e de cooperação vertical
B1. Modernização Organizacional e Cultural da Administração Pública	Local e Regional	Projectos de reorganização e de modernização administrativa Maior flexibilidade na gestão e no planeamento urbano Mecanismos de cooperação pública horizontal Maior proximidade com o munícipe
B2. Empresarialização / Privatização de estruturas e Serviços Públicos	Local e Regional	Empresarialização municipal Gestão partilhada de serviços públicos Out-sourcing de serviços públicos Privatização de determinadas áreas de serviços públicos Alienação de posições municipais para promoção privada
C. Planeamento Estratégico	Regional e Local	Planos estratégicos de cidades Planos estratégicos de desenvolvimento e de ordenamento regional/metropolitano Contratualização estratégica entre actores
D1. Projectos Catalisadores	Local e Nacional	Grandes projectos de promoção temática e urbanística (Jogos olímpicos, Exposições internacionais, Capitais de cultura, etc.) Projectos de inovação e de demonstração urbana (City Challenge, URBAN, POLIS, etc.)
D2. City Marketing	Local	Promoção da imagem da cidade Desenvolvimento de estilização imagética para os mercados empresarial e turístico
E. Participação e Cooperação	Local e Regional	Parcerias público-privadas e multipartidas Conselhos e órgãos participativos ou colegiais Processos cívicos participativos Processos cívicos deliberativos

Fonte: SEIXAS (2008).

Faz-se o contraponto da mercantilista *city* com a *polis*, de concepção humanística, que pratica a microfísica do poder (FOUCAULT, 1979). O processo de transformar a cidade em mercadoria passou, inicialmente, pelo processo de construção de *marketing* individual de cada cidade. Este *marketing* foi parte de processos culturais, sociais e políticos locais. No entanto, este processo local incorporou, cada vez mais, “modelos globais” (SÁNCHEZ, 2003).

O instrumento central deste processo, o *citymarketing*, fez com que o planeamento urbano, ao orientar-se e tentar conquistar o mercado consumidor externo, enfatizasse usos urbanos já internacionalmente sacramentados. Ironicamente, para que o espaço fosse vendido para o consumidor externo, necessitava que seu público interno também o consumisse. E aí está a necessidade da doutrinação do consumidor interno: fez-se necessário, para ele, cidadão, a aprendizagem de uso dos novos espaços urbanos, criados em sua cidade, mas voltados para promovê-la junto o consumidor externo. O cidadão, então, passou a ser coadjuvante no cenário maquiado de sua cidade (SÁNCHEZ, 2003).

Na busca de traços de cultura local, por meio das representações, os governos locais buscaram coalizão e coesão social, em torno dos projetos-espetáculo. As imagens da cidade, ou da obra-espetáculo, aliciaram os cidadãos locais, que se sentiram, no imaginário, os “donos” do bem físico desejado pelo mundo. Os discursos midiáticos fixaram no usuário urbano interno e externo imagens-síntese, em estratégia discursiva de uso recorrente em diversos meios de

comunicação, codificando comportamentos que, no leitor (usuário-urbano), criaram o imaginário de “comportamento típico” para o que, de fato, era novo. (SÁNCHEZ, 2003). Mas como, na desordem territorial contemporânea denominada pós-modernidade, que convive lado a lado com a globalização, aliada ao discurso fundante da cidade e suas vocações, perceber a conotação identitária de um povo? (DIAS, S.I.S; DIAS, C.S., 2006).

Nesse processo, e no caso europeu, Seixas (2008) lista sete vetores por onde as políticas urbanas, face ao contexto da globalização, têm evoluído nos últimos vinte anos, e os apresenta na figura 01.

## 1.5 A CIDADE NO SÉCULO XXI

De acordo com Benévolo (2007), a tendência atual é a busca da inovação adaptada aos lugares, dentro dos pressupostos do modernismo, ocorrido na terceira década do século XX. Para o autor, esse primado tende a acabar, adentrando-se em um futuro desconhecido.

A Organização das Nações Unidas – ONU (*United Nations – UN*), tem se preocupado com a urbanização mundial de tal forma que criou o Programa das Nações Unidas para Assentamentos Humanos – HABITAT (*United Nations Human Settlements Programme – UN HABITAT*). Tal programa já promoveu três Fóruns Urbanos Mundiais (*World Urban Forum – WUF*): o primeiro em 1976 em Vancouver, Canadá; o segundo em 1996 em Istambul, Turquia; e o terceiro em 2006/7 novamente em Vancouver. No relatório do 3º fórum, constata que em todo o mundo há cerca de um bilhão de moradores de favelas, cidadãos esses que passam mais fome, morrem mais cedo, tem menos educação, saúde e chances de emprego do que os demais residentes urbanos (WUF-III, 2007). De acordo com o relatório do Habitat III, três tendências importantes caracterizam o processo de urbanização no novo milênio (WUF-III, 2007):

- as cidades maiores estarão principalmente no mundo em desenvolvimento, com cidades com mais de 20 milhões de habitantes (*metacities*) localizadas na Ásia, América Latina e África. Tal situação gerará impacto ambiental e necessidade de revisão de conceitos de governança urbana;
- apesar das *metacities*, a maioria dos imigrantes urbanos se mudará para cidades com menos de um milhão de habitantes, sendo que tais cidades crescerão em taxa mais rápida que a das *metacities*. Tal situação, agregada à ausência relativa de infra-estruturas tais como estradas, provisão de água e instalações de comunicação, faz com que muitas cidades menos preparadas, tendam a ofertar uma baixa qualidade de vida aos seus cidadãos;
- cidades em desenvolvimento absorverão 95% do crescimento urbano nas duas próximas décadas, e antes de 2030 80% da população mundial, cerca de quatro bilhões de pessoas, serão urbanos.

Por outro lado, países altamente urbanizados tendem a ter rendas mais altas, economias mais estáveis, instituições mais fortes e podem melhor resistir à volatilidade da economia global. Seja em países desenvolvidos, seja em países em desenvolvimento, as cidades provêem extensas oportunidades para emprego e investimento. No entanto, a constatação é a de que, ao gerar prosperidade, a riqueza gerada não conduz automaticamente à redução da pobreza: pelo contrário, na maioria dos casos, a desigualdade entre ricos e pobres, nos últimos anos, cresceu (MORENO e WARAH, 2007).

Em 2000, através do Programa das Nações Unidas para o Desenvolvimento – PNUD (PNUD, 2008), líderes mundiais de 166 países assumiram o compromisso de alcançar os Objetivos de Desenvolvimento do Milênio – ODM, que incluem reduzir a pobreza extrema pela metade, até 2015. São oito os objetivos do milênio, pactuados através do PNUD (2008):

- erradicar a extrema pobreza e a fome;
- atingir o ensino básico universal;
- promover a igualdade entre os sexos e a autonomia das mulheres;
- reduzir a mortalidade infantil;
- melhorar a saúde materna;
- combater o HIV/Aids, a malária e outras doenças;
- garantir a sustentabilidade ambiental;
- estabelecer uma parceria mundial para o desenvolvimento.

Ao findar a primeira década do século XXI, há muito mais perguntas que respostas nas questões urbanas, especialmente nos aspectos econômicos e ambientais.

Em dezembro de 2008, a Comissão Econômica para a América Latina e o Caribe – CEPAL, entidade criada pelo Conselho Econômico e Social das Nações Unidas – ECOSOC, informa que como consequência da crise financeira internacional, espera-se para 2009 um aumento do desemprego. No relatório, afirma que “o ciclo de bonança econômica chega ao fim, após seis anos de crescimento consecutivo na região” (CEPAL, 2008).

Além da questão econômica gerada pela crise mundial, outra questão a entrar nas pautas de discussões é o meio-ambiente urbano: tragédias ambientais, inclusive em espaços urbanos ocupados de maneira legal, tais como as inundações e desmoronamentos ocorridos em cidades brasileiras no Estado de Santa Catarina no final de 2008, recomendam a necessidade de discussão de novos padrões, também ambientais, nas questões urbanas (ISTOÉ, 2008).

De acordo com Van Bellen (2005), constata-se a necessidade da realização de pesquisas visando elaborar novas metodologias de avaliação de sustentabilidade. A demanda para novos estudos nesta área incentivou o encontro ocorrido na cidade de Bellagio - Itália, no ano de 1996. O documento resultante deste encontro, denominado de Princípios de Bellagio prevê, dentre outros, visão clara, perspectiva holística, foco prático e ampla participação para com o desenvolvimento sustentável.

A organização dos sistemas avaliativos se faz necessária para que os usuários destes possam usufruir em sua totalidade das ferramentas utilizadas para mensurar a sustentabilidade. O autor ainda aponta como questões favoráveis para a maximização do processo avaliativo:

- a necessidade de uma liderança forte;
- a visão de longo prazo;
- a necessidade de um sistema de banco de dados confiável e de boa qualidade, que devem ser alimentados constantemente.

## **2 O URBANISMO NO BRASIL**

No Brasil, atualmente, pressupõe-se e determina-se que a gestão pública municipal possua a participação popular. Tal determinação decorre tanto dos preceitos legais contidos na Constituição Federal brasileira (BRASIL, 1988), quanto da Lei Federal denominada Estatuto da Cidade (BRASIL, 2001). A participação popular também foi reivindicação da própria sociedade, especialmente dos segmentos mais politizados e esclarecidos, que solicitaram das administrações municipais o atendimento das necessidades básicas de seus municípios.

Por tais solicitações, necessidades e determinações, o Ministério das Cidades – MC, órgão gestor do governo federal brasileiro, orienta e regulamenta a elaboração de planos diretores municipais - PDMs, no princípio de participação popular tanto na sua elaboração, quanto na sua implantação. Recomenda ainda o MC que tais planos diretores se utilizem da metodologia do planejamento estratégico.

Por que planejamento estratégico? No mundo percebe-se que, atualmente, há cidades que dão certo, e outras que não dão. Verifica-se que, entre outros, um dos fatores de sucesso das que dão certo, é o envolvimento de todos os atores sociais na melhoria contínua, implantada no processo de planejamento estratégico municipal (REZENDE, 2005). No entanto, antes de propor metodologia e soluções para a atual cidade brasileira, faz-se necessário conhecer e entender sua concepção e contextualização histórica.

### **2.1 O PASSADO DAS CIDADES BRASILEIRAS**

Percorre-se rapidamente a história das cidades brasileiras conforme apresentado por Dias et al. (2006). Em 1427 e em 1445, Portugal descobre as ilhas de Açores e Cabo Verde. Em 1492 Cristóvão Colombo descobre a América e reclama-a, oficialmente, para Isabel. Após essa data, Castela deu início à exploração do continente americano. Pelas descobertas e desentendimentos entre ambas as Coroas, em 1493 é emitida uma bula papal que estabelece um meridiano que separara as terras de Portugal e de Castela. O meridiano passa a cem léguas a oeste dos Açores e de Cabo Verde, e denomina-se *Inter Caetera*.

Tal linha descontenta Portugal, que já tinha conhecimento da existência da América. Então, em 1494 é assinado entre Portugal e Castela, na povoação castelhana de Tordesilhas, um tratado que define a partilha do chamado Novo Mundo, entre ambas as Coroas. É o Tratado de Tordesilhas.

Após o Tratado de Tordesilhas, em 1500, o Brasil é descoberto pelos portugueses. O Brasil pouco muda em 250 anos de colonização portuguesa, e é significativa a diferença de ocupações espanholas e portuguesas na América do Sul, em 1650. As cidades brasileiras, na época, e de uma maneira geral, são portos atlânticos de escoamento da madeira e de recebimento de escravos. No interior há agrupamentos de bandeirantes, que a partir do século XVI penetraram nos sertões brasileiros em busca de riquezas minerais, sobretudo a prata, tão abundante na América Espanhola.

Esse avanço dos bandeirantes portugueses atinge o território espanhol definido pelo Tratado de Tordesilhas, e gera o Tratado de Madrid, firmado na capital espanhola entre Portugal e Espanha, em 1750. As negociações para o tratado basearam-se no chamado Mapa das Cortes, privilegiando a utilização de rios e montanhas para demarcação dos limites. O documento consagrou o princípio do direito privado romano de que quem possui de fato, deve possuir de direito, delineando os contornos aproximados do Brasil atual. Com as entradas e bandeiras, promovidas pelos bandeirantes, cidades no interior do Brasil são criadas. O Brasil, na época, ocupava-se com a exploração do ouro e das pedras preciosas.

Já no panorama internacional, estão ocorrendo mudanças: Em 1776 os Estados Unidos tornam-se independentes da Inglaterra. Em 1789, ocorre a Queda da Bastilha na França. A economia portuguesa era, na época, ligada à

Inglaterra. Como a Revolução Francesa ameaça todas as monarquias européias, em 1793, o Rei de Portugal alia-se à Espanha no combate a tal Revolução.

Em 1799 Napoleão Bonaparte assume o governo francês e em 1801 reinicia luta contra a Inglaterra. Para tanto, busca aliados. Convence a Espanha a atacar Portugal. D. João VI, rei de Portugal, não tendo condições de enfrentar a Espanha, pede a paz, prometendo fechar seus portos à parceira comercial, Inglaterra. No entanto, se cumprisse a promessa, corria o risco de ver seus portos bloqueados pela poderosa armada inglesa.

Em 1806, Napoleão I fez-lhe um ultimato: ou fechava os portos à Inglaterra ou a França invadiria Portugal. A decisão de Dom João VI, para não estar em solo português quando da chegada da França à ele, é a de transferir a corte para o Brasil. Em 1808 chega à cidade de Salvador. O Brasil era, então, um país extrativista, e suas cidades pontos de apoio ao extrativismo.

Em 1815 Napoleão Bonaparte é derrotado. Tal situação, entre outras, faz com que os artistas neoclássicos franceses percam o principal pilar que os sustentava, financeira e ideologicamente. Necessitaram então migrar para outras terras. Estando D. João VI, na época, instalado com sua corte no Rio de Janeiro, promove o desenvolvimento industrial e o ensino superior na cidade. Para tanto, necessita de artistas e intelectuais. Assim, foi composta a Missão Francesa Brasileira. A missão, entre outros objetivos, idealizaria e organizaria a criação de uma Academia de Belas Artes: neoclássica, como era o estilo da época.

Por volta de 1850 em Paris, e agora com Napoleão III, o modelo urbanístico da cidade foi revisto: a cidade necessitava de saneamento físico e político. Em 1853, assume a sua prefeitura Haussmann que re-define a cidade com amplas avenidas com o objetivo de facilitar as defesas, nos dias de revolta. (DUDEQUE, 1995).

O Rio de Janeiro, e depois outras cidades brasileiras, pela influência estética criada com a missão francesa, e apesar de não terem tido os problemas políticos de Paris, copiam a nova forma da cidade, como modelo. Tal modelo perdura, sem grandes alterações, até a construção de Brasília, em 1960. São cerca de 100 anos em que o imaginário urbano burguês brasileiro sonhou com grandes avenidas e divisão de classes sociais, no modelo parisiense de Haussmann. Esse imaginário permanece até meados do século XX, e só é alterado com a criação de Brasília.

Brasília foi criada com o objetivo estratégico de retirar a capital brasileira do litoral. Construída de 1956 a 1960, é a representação viva no Brasil da Carta de Atenas, nos modelos de separar as áreas de habitação, trabalho, ócio, e interligá-las por vias de circulação.

Em 1964, o Brasil inicia a ditadura militar e o modelo do urbanismo modernista, progressista, materialmente construído em Brasília, é amplamente difundido pelo governo federal brasileiro. Essa difusão é decorrente (apesar da ideologia política distinta entre a ditadura e a democracia que a antecedia), pela doutrinação e fascinação dos urbanistas brasileiros para com o modelo urbano modernista.

A partir dos anos 1970, no Brasil, e dentro da metodologia de trabalho militarista, o cenário urbano foi enfrentado com instrumentos legislativos e normativos, com a missão de promover o desenvolvimento integrado e o equilíbrio entre as funções urbanas. O plano diretor – PD passou a ser o principal instrumento de controle urbano. A concepção urbana, então, se baseava num modelo espacial de cidade ideal (a ser alcançada através de índices de taxas de ocupação, coeficientes de aproveitamento, tamanho mínimo de lotes), denominado de plano diretor de desenvolvimento integrado – PDDI. Nessa concepção, o PDDI era realizado de forma centralizada e tecnocrática (POLIS, 2001).

Zoneamentos, Sistemas Viários, Códigos de Obras e de Posturas proliferaram em leis urbanísticas de cidades brasileiras. Muitos desses documentos eram puras cópias dos de outras cidades. As cidades, para obterem recursos financeiros do governo federal, elaboram planos diretores que ficam, na maioria das vezes, somente nas prateleiras dos prefeitos.

A partir dos anos 1980, acompanhando a tendência mundial, é evidente o fracasso do modelo modernista de urbanismo brasileiro. A corrente do pós-modernismo critica o modelo anterior. Nessa linha de pensamento, e a partir daí, cada cidade deveria ter uma “imagem”, uma identidade urbana signífica, iconoclasta, que a diferenciasses das demais. A questão é que o pós-modernismo urbano aos criar ícones locais, o faz no intuito mercantilista, transformando a cidade em capital-dinheiro, num contexto em que dominava a economia de mercado e o capitalismo financeiro.

Nesse processo houveram cidades que deram certo, e outras não. No entanto, e apesar dos planos, a separação do planejamento urbano da esfera da gestão provocou uma espécie de discurso desconexo: de um lado os planos reiteravam os padrões, modelos e diretrizes de uma cidade racionalmente produzida; de outro, o destino da cidade era negociado com interesses econômicos, locais e corporativos.

As cidades brasileiras foram se caracterizando pelo contraste entre um espaço contido no interior de uma moldura da legislação urbanística e outro, situado numa zona entre o legal e o ilegal (POLIS, 2001). E como está o panorama atual?

## 2.2 O PRESENTE DAS CIDADES BRASILEIRAS

Em documento lançado em dezembro de 2008 (IBGE, 2008), constata-se que, em 2003, 32,6% dos municípios brasileiros tinham mais de 50% de sua população vivendo na pobreza absoluta. O Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística – IBGE cruzou os dados de Índice de pobreza com os de desigualdades (medidas pelo índice de Gini), e constatou:

[...] há tendência de concentração de maior incidência da pobreza em municípios de menor porte. Já a desigualdade é maior nos municípios mais populosos. No caso extremo estavam os 13 municípios brasileiros com mais de um milhão de habitantes: não havia município com mais de 50% de pobres, mas a desigualdade acima de 40% abrangia todo o grupo. (IBGE, 2008, pg. 1).

Com respeito ao conceito de pobreza, o IBGE (2008) cita que:

Nos anos recentes, diversos estudiosos do tema tendem a concordar com uma definição abrangente considerando a pobreza como privação do bem-estar, pela ausência de elementos necessários que permitam às pessoas levarem uma vida digna em uma sociedade. Sob este aspecto, a ausência de bem-estar está associada à insuficiência de renda, à nutrição, à saúde, à educação, à moradia, aos bens de consumo e aos direitos de participação na vida social e política da comunidade em que vivem (IBGE, 2008, pg. 1).

Na outra ponta estão as cidades que lideram o ranking de riqueza por habitante no Brasil. De acordo com dados divulgados pelo mesmo IBGE, em dezembro de 2008 e relativos à 2006 (LEAL, 2008), entre os 10 municípios de maior Produto Interno Bruto – PIB *per capita* do Brasil estão os com um número pequeno de habitantes e casas e, em geral, apenas uma grande empresa.

O município com maior Produto Interno Bruto (PIB) per capita do Brasil em 2006 foi Arapurã, em Minas Gerais, com R\$ 261 mil. Segundo o Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), a posição é explicada pelo fato da cidade possuir a maior hidrelétrica do Estado e a riqueza produzida pela empresa ser distribuída entre poucos habitantes, como é método para chegar ao indicador. Vale lembrar que, isto não significa que cada habitante ganhou este valor no ano, mas que o total de riqueza produzida por eles em relação ao número de pessoas que moram no município é o maior do País. Os dados foram divulgados nesta terça-feira pelo IBGE. Em segundo lugar aparece São Francisco do Conde, na Bahia, com PIB per capita de R\$ 217 mil, em 2006. Na terceira posição ficou Triunfo, no Rio Grande do Sul, com R\$ 180 mil. O município de Guaribas, no Piauí, possuía em 2006, o menor PIB per capita do Brasil: R\$ 1.368. De acordo com o IBGE, a cidade possuía 52% de sua economia dependente da administração pública. (GONÇALVES, 2008, pg. 1)

## 3 CONSIDERAÇÕES

No final do século XX e início do XXI, a crise da cidade é mundial, e é produto da racionalidade imposta pelo planejamento funcionalista, pelas estratégias do poder e pelo crescimento econômico que cria uma ordem planejada e programada. As estratégias urbanas atuais devem, então, priorizar as relações sociais, não esquecendo, no entanto que a criação de quaisquer estratégias não pode deixar de considerar o espaço, uma vez que as relações sociais se realizam num espaço concreto, e não no imaginário institucional. A perspectiva que se abre é de considerar a cidade enquanto prática social (DIAS, 2009).

O Brasil segue a tendência mundial de possuir parcela de população urbana quatro vezes maior que a rural. O que parece soar como modernidade e melhoria de vida não ocorrem, pois as cidades, no crescimento acelerado, não possuem planejamento para tal, o que leva à desordem. Na desordem, o ser humano e o ambiente sofrem as consequências (DIAS, MUKAI, FEIBER, PALADINI, 2007).

Qual a solução? Mais uma vez, determinações legais. A partir de 1988, com a nova Constituição Federal, houve a definição da obrigatoriedade do plano diretor municipal – PDM para cidades com população acima de 20.000 habitantes (BRASIL, 1988). Em 2001 a Lei Federal do Estatuto da Cidade reafirma essa diretriz, estabelecendo o PDM como instrumento básico da política de desenvolvimento e expansão urbana (artigos 39 e 40). Inclui na obrigatoriedade municípios situados em regiões metropolitanas ou aglomerações urbanas, em áreas de interesse turísticos, ou em áreas sob influências de empreendimentos de grande impacto ambiental (BRASIL, 2001).

O novo enfoque brasileiro parte do entendimento de que a cidade possui vários agentes atuantes; que, a partir de um pacto comum, determinam por meio de ações coordenadas a cidade que todos querem; o que, portanto, deve corresponder aos interesses da maioria. Segundo Rolnik (s.d.), “a grande diferença é olhar para o conjunto (...) a responsabilidade pela implementação desse plano não é apenas do governo ou do poder público, ela é também de todos os cidadãos que vão estabelecer entre si regras básicas de convivência naquele lugar”. É, no Brasil, a visão da *polis*.

## REFERENCIAS

BENEVOLO, L. **A arquitetura no novo milênio**. São Paulo: Estação Liberdade, 2007.

BRASIL. **Constituição Federal**. Brasília: DOU, 1988.

\_\_\_\_\_. **Estatuto da Cidade**. Brasília, DOU, 2001.

CEPAL. **Crecimiento de América Latina y el Caribe se estima en 1,9% en 2009**. Comunicado de prensa de 18 de diciembre, 2008. Disponível em: <<http://www.eclac.cl/cgi-bin/getProd.asp?xml=/prensa/noticias/comunicados/8/34848/P34848.xml&xsl=/prensa/tpl/p6f.xsl&base=/brasil/tpl/top-bottom.xsl>> Acesso em 19 dez. 2008. Santiago, Chile: CEPAL, 2008.

COLIN, S. **Uma introdução à arquitetura**. Rio de Janeiro: Uapê, 2000.

\_\_\_\_\_. **Pós-modernismo: repensando a arquitetura**. Rio de Janeiro: Uapê, 2004.

DIAS, S. I. S. **A arquitetura do desejo: o discurso da nova identidade de Curitiba**. Cascavel: Assoeste, 2006.

\_\_\_\_\_. **Sistema de planejamento para implementação e monitoramento de planos diretores em municípios brasileiros**. 2009. 269 f. Tese (Doutorado) - Curso de Engenharia de Produção, Departamento de Engenharia de Produção e Sistemas, Universidade Federal de Santa Catarina, Florianópolis, 2009.

DIAS, S. I. S.; DIAS, C. S. **Identity polyphony and its enunciates at the metropoly of the southern common market**. In: Anais 12th International Planning History Society Conference, New Delhi, India. "Cross National Transfer of Planning Ideas and Local Identity". New Delhi, India: IPHSC, 2006.

DIAS, S. I. S.; MUKAI, H.; LEZANA, Á. G. R. **Polis ou city: a reengenharia e o desconstrutivismo em modelo para a cidade desejada**. In: Anais do XIV SIMPEP Simpósio de Engenharia de Produção, 2007, Bauru: SIMPEP, 2007.

DIAS, S. I. S.; MUKAI, H.; FEIBER, F. N.; PALADINI, E. P. **Planos diretores em municípios brasileiros: proposta de convergência interativa no âmbito da administração municipal**. In: Anais do XIV SIMPEP Simpósio de Engenharia de Produção, 2007, Bauru: SIMPEP, 2007.

DUDEQUE, I. **Cidades sem véus**. Doenças, poder e desenhos urbanos. Curitiba: Champagnat, 1995.

ENGELS, F. **A situação da classe trabalhadora na Inglaterra**. São Paulo: Global, 1985.

ESPAÇO & DEBATE. **Revista de estudos regionais e urbanos**. São Paulo, Núcleo de Estudos Regionais e Urbanos – Neru, v. 23 - n. 43-44. Jan./dez. 2003. São Paulo: E&D, 2003.

FOUCAULT, M. **Microfísica do poder**. 13a. ed - Rio de Janeiro: Graal, 1979.

GLANCEY, J. **A história da arquitetura**. Londres: Loyola, 2001.

GONÇALVES, D. **Cidade do interior de MG teve o maior PIB per capita do País**. In: INVERTIA, Economia Nacional, Edição de 16 dez. 2008. Disponível em: <[http://br.invertia.com/noticias/noticia.aspx?idNoticia=200812161200\\_RED\\_77698855](http://br.invertia.com/noticias/noticia.aspx?idNoticia=200812161200_RED_77698855)> Acesso em 21 dez. 2008. Rio de Janeiro: Invertia, 2008.

HALL, S. **A identidade cultural na pós-modernidade**. Rio de Janeiro: DP&A, 1998.

HAROUEL, J. L. **História do urbanismo**. Campinas: Papirus, 1990.

IBGE. Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. **Mapa de pobreza e desigualdades 2003**. Disponível em: <[http://www.ibge.gov.br/home/presidencia/noticias/noticia\\_visualiza.php?id\\_noticia=1293&id\\_pagina=1](http://www.ibge.gov.br/home/presidencia/noticias/noticia_visualiza.php?id_noticia=1293&id_pagina=1)> Acesso em 21 dez. 2008. Brasília: IBGE, 2008

ISTOÉ. **Chuva, lama e dor: tragédia em Santa Catarina, Brasil.** Revista Isto É, edição nº 2039, de 03 dez.2008. Disponível em: <<http://www.terra.com.br:80/istoe/edicoes/2039/artigo117812-3.htm>> Acesso em 19 dez. 2008. São Paulo: Editora 3, 2008.

LE GOFF, J. **Por amor às cidades:** conversações com Jean Lebrun. São Paulo: Fundação Editora UNESP, 1998.

LOPES, L. P. M. L.; BASTOS, L. C. (Org). **Identidades.** Recortes multi e interdisciplinares. Campinas, SP: Mercado de Letras, 2002.

MORENO, E. L.; WARAH, R. **Urban and Slum Trends in the 21st Century.** In: UN-HABITAT's State of the World's Cities Report 2006/7 - Third Session of the World Urban Forum (WUF-III). Vancouver, Canada: WUF-III, 2007.

PNUD, Brasil. **Programa das nações unidas para o desenvolvimento.** Disponível em: < [www.pnud.org.br/](http://www.pnud.org.br/) > Acesso em: 25 abr. 2008. Brasília: PNUD, 2008.

POLIS, Instituto de estudos, formação e assessoria em políticas sociais. **A articulação da política urbana municipal:** o plano diretor. In: Guia do estatuto da cidade. Capítulo 3.pg 34 a 37. Disponível em: <<http://www.estatutodacidade.org.br/kitdascidades/guia.html>> Acesso em 14 ago.2006. Brasília: Polis, 2001.

REZENDE, D. A. **Planejamento estratégico municipal.** Rio de Janeiro: Brasport, 2005.

ROLNIK, R. **O Brasil planejado pelo povo.** Entrevista para Gustavo Noblat. Disponível em:< [http://noblat.estadao.com.br/noblat/visualizarConteudo.do?metodo=\\_exibirEntrevista&codigoPublicacao=21750](http://noblat.estadao.com.br/noblat/visualizarConteudo.do?metodo=_exibirEntrevista&codigoPublicacao=21750) >. Acesso em 14 ago 2006. São Paulo: Estadão, [s.d].

SÁNCHEZ, F. **A Reinvenção das Cidades para um Mercado Mundial.** Chapecó: Argos, 2003.

SEIXAS, J. **Diez anos de cambios em el mundo, em la geografia y em las ciencias sociales, 1999 – 2008.** In: Anais X Colóquio Internacional de Geocrítica. Barcelona: Universidade de Barcelona, 2008.

SOUZA, A. S. **Sobre a construção da insatisfação:** reflexões críticas sobre o discurso do marketing. Tese (Doutorado em Engenharia de Produção) – Programa de Pós-Graduação em Engenharia de Produção. Universidade Federal de Santa Catarina. Florianópolis: UFSC, 2005.

SUBIRATS, E. **Da vanguarda ao pós moderno.** São Paulo: Nobel, 1986.

VAN BELLEN, H. M. **Indicadores de sustentabilidade: uma análise comparativa.** 1.ed. Rio de Janeiro: FGV, 2005.

WUF-III. Third Session of the World Urban Forum. **State of the World's Cities Report 2006/7.** UN. Vancouver – Canada: WUF-III, 2007.