



UNIVERSIDADE FEDERAL DE MINAS GERAIS

FACULDADE DE DIREITO E CIÊNCIAS DO ESTADO

MATEUS JOSÉ MANSUR BUENO

**UMA CRÍTICA AO ATUAL URBANISMO:
O RESGATE DOS BAIRROS PENSADOS PARA AS PESSOAS**

Belo Horizonte

2022

MATEUS JOSÉ MANSUR BUENO

**UMA CRÍTICA AO ATUAL URBANISMO:
O RESGATE DOS BAIRROS PENSADOS PARA AS PESSOAS**

Monografia depositada no colegiado
de Ciências do Estado como requisito
obrigatório para colação de grau superior
em 2022/1.

Orientador: José Luiz Borges Horta

Belo Horizonte

2022

MATEUS JOSÉ MANSUR BUENO

**UMA CRÍTICA AO ATUAL URBANISMO:
O RESGATE DOS BAIRROS PENSADOS PARA AS PESSOAS**

Banca Examinadora:

Professor Dr. José Luiz Borges Horta – Orientador FDCE-UFMG

Mestrando Gabriel de Souza Oliveira e Silva - FDCE-UFMG

Professora Dr^a FDCE-UFMG

RESUMO

O presente trabalho tem como um de seus objetivos traçar uma linha temporal do início do uso da arquitetura e urbanismo moderno no Brasil. Seguindo a linha temporal traçada pelo autor, chegaremos a uma análise do nosso urbanismo tomando como exemplo a cidade de Brasília. Por fim, este trabalho buscará apresentar algumas possíveis saídas para a situação triste que vivemos quanto ao que nos foi deixado ao que desrespeita a cidade e a sua organização.

Palavras-chave: Ambiente urbano; População urbana; Urbanização; Planejamento urbano.

ABSTRACT

The present work has as one of its objectives to trace a timeline of the beginning of the use of architecture and modern urbanism in Brazil. Following the timeline traced by the author, we will arrive at an analysis of our urbanism, taking the city of Brasília as an example. Finally, it will present possibilities of exit to a sad situation that this work can seek when looking for its city and its organization.

Keywords: Urban environment; Urban population; Urbanization; Urban planning.

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO.....	6
CAPÍTULO I - A ARQUITETURA E URBANISMO MODERNO: A SUA FUNÇÃO NA SOCIEDADE.....	7
CAPÍTULO II - A CHEGADA DA ARQUITETURA MODERNA NO BRASIL.....	9
CAPÍTULO III - A ABSORÇÃO DA ARQUITETURA MODERNA PELO ESTADO BRASILEIRO	11
CAPÍTULO IV - O USO DO MODERNISMO NO PLANEJAMENTO DAS CIDADES E CAPITAIS BRASILEIRAS.....	14
CAPÍTULO V - MODERNISMO E URBANISMO: A SUA FUNÇÃO CONTRA A POPULAÇÃO.....	17
CAPÍTULO VI - RESULTADO DO MODERNISMO: UMA CIDADE PENSADA PARA OS CARROS E AS ELITES	20
CAPÍTULO VII - O QUE PODE SER FEITO PARA REVERTER O CENÁRIO DO URBANISMO MODERNISTA NAS CIDADES.....	24
CAPÍTULO VIII - A CIDADE PARA PESSOAS E O NOVO URBANISMO COMO MECANISMO DE ACESSO DEMOCRÁTICO À CIDADE, FRENTE A CIDADE PARA CARROS.....	27
CONCLUSÃO.....	32
REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS.....	34

INTRODUÇÃO

Esta monografia orientada pelo Professor Dr. José Luiz Borges Horta, busca de algum modo elucidar um dos principais problemas que nós temos hoje na organização das nossas cidades: as cidades pensadas para os carros e não para as pessoas.

A partir da primeira metade do século 20 nós tivemos um rápido crescimento das populações das cidades, com isso, alguns novos meios de pensar a cidade e o seu crescimento passaram a ser pensados e um deles foi o Modernismo. O modernismo é um pensamento urbanístico que busca a solução em estilos minimalistas de construção, com edifícios quadrados, similares e sem individualidade; para que assim, a construção dos mesmos fossem feita de maneira rápida e que fossem economicamente em conta devido a sua ausência de vida e de detalhes.

Esse modelo foi pensado inicialmente por Le Corbusier (1887-1965) com os argumentos que as cidades ficariam mais objetivas, mais vivas, teriam mais iluminação e ventilação natural; argumentava-se também que uma das suas principais características que no caso era a setorização da cidade faria com que o dia a dia do cidadão ficaria mais leve e objetivo.

Este trabalho visa apresentar algumas ideias dentro das atuais possibilidades do urbanismo e buscará fazer um comparativo entre esses modelos anti humanos de urbanização frente aos modelos de urbanização que visam a integração do cidadão com a cidade e o que a mesma tem a oferecer.

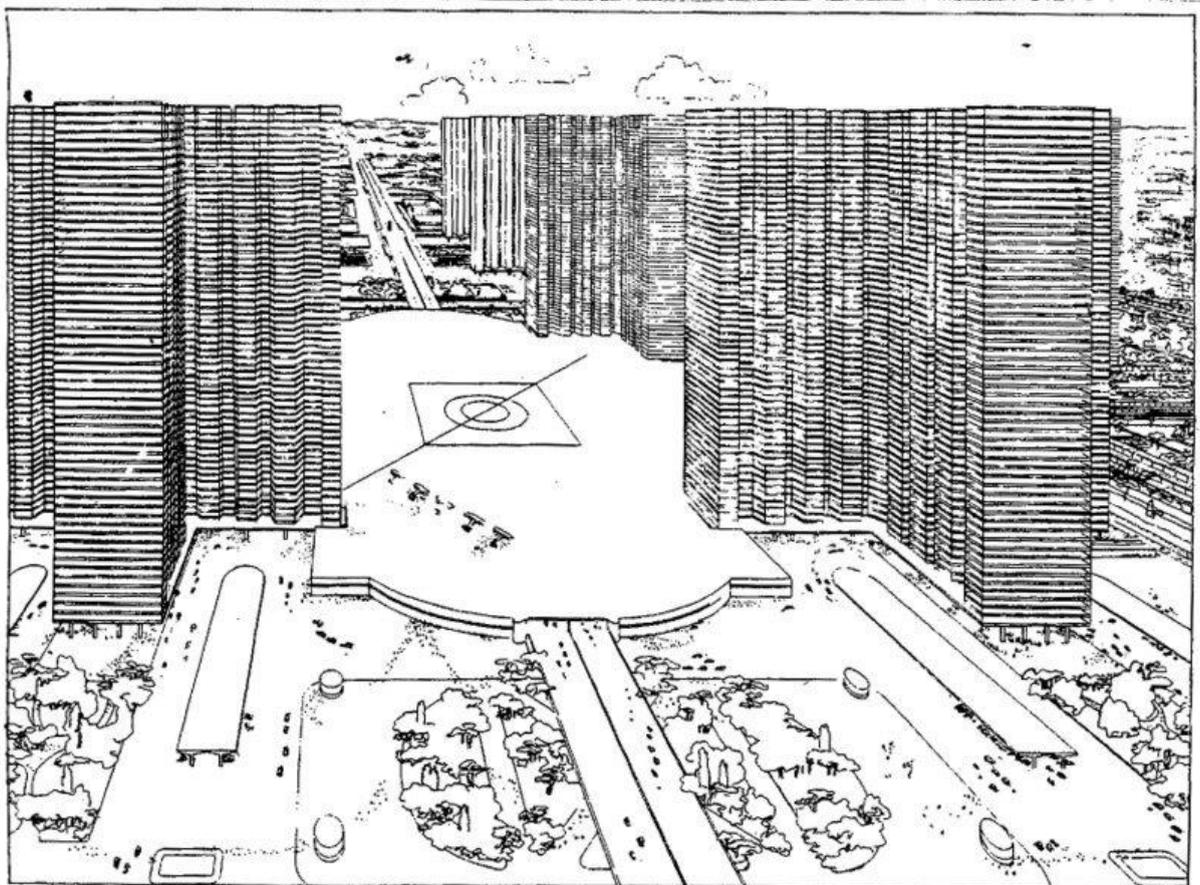
Frisamos que nesse texto nós entendemos as demandas da época pelo modernismo, que eram a rápida ocupação das cidades, o alto nível do êxodo rural por conta da industrialização das capitais, a devastação da Europa por conta das duas guerras mundiais seguidas, mas, também frisamos que este não era um modelo para se tornar como referência arquitetônica global.

Um dos primeiros projetos a ser apresentado de larga escala de re-urbanização modernista foi La Ville Radieuse ou a Cidade Radiante , que foi idealizado, pensado e projetado por um dos principais nomes desta linha de pensamento que era o arquiteto e urbanista suíço naturalizado francês Le Corbusier, ele traduz esse projeto como uma localidade funcional similar a uma máquina, este projeto foi apresentado pela primeira vez no início dos anos 20

do séculos passado e publicado em 1933, felizmente esse projeto que seria implantado em Paris nunca saiu do Papel.

CAPÍTULO I - A ARQUITETURA E URBANISMO MODERNO: A SUA FUNÇÃO NA SOCIEDADE

Figura 1 - Projeto da Cidade Radiante - La Ville Radieuse



Fonte: ARCHDAILY, 2022

A arquitetura modernista e a sua aplicação em grandes centros urbanos ganhou muita força no Brasil, sendo introduzida aqui com destaque e de maneira expressiva entre 1930 e 1950, com as propostas da semana da arte moderna que ocorreu em 1922 no famoso teatro municipal de São Paulo.

Influenciados por Le Corbusier , assim como a escola de Bauhaus, este pensamento alcançou profissionais de todo o mundo e que no Brasil tiveram os seus principais nomes nos traços arquitetônicos de Oscar Niemeyer e Lucio Costa. Por mais que os traços de ambos os arquitetos tendessem a uma releitura dos traços de Le Corbusier.

Os traços urbanísticos violentos e agressores dos desenhos das cidades permaneceu e com eles o distanciamento das pessoas menos privilegiadas aos equipamentos e estruturas estatais ou mesmo as estruturas de lazer e recreação. Estas são cidades pensadas e elaboradas como máquinas, cidades pensadas e elaboradas como máquinas não foram feitas e muito menos pensadas para pessoas circularem a pé ou de bicicleta.

O zoneamento ordenado, com grande espaçamento entre os prédios e regionais fez com que a cidade ficasse acessível a poucos marginalizando grande parte da população. Em Brasília que é o nosso símbolo do modernismo, a clareza destes fatos nos vem aos olhos com muita facilidade quando observamos que as distâncias entre os pontos de Brasília giram de 6km até 25km entre um e outro; quando colocados as distâncias do centro de Brasília até as suas demais localidades, que antes eram denominadas “ cidades satélites”.

O Distrito Federal é formado pelo Plano Piloto, que engloba as asas sul e norte. As regiões centrais que formam a cidade de Brasília são a do lago sul, lago norte, setor sudoeste, octogonal, cruzeiro velho e cruzeiro novo. Um pouco mais distante das áreas centrais, ficam as demais regiões administrativas (antigamente chamadas de "cidades satélites"), que são cidades de pequeno e médio portes, localizadas a uma distância variável entre de 6 e 25 km do Plano Piloto. São elas: Gama, Taguatinga, Brazlândia, Sobradinho, Planaltina, Paranoá, Núcleo Bandeirante, Ceilândia, Guará, Samambaia, Santa Maria, São Sebastião, Recanto das Emas, Riacho Fundo I e II e Candangolândia. Essas cidades satélites possuem administração própria, sob coordenação do Governador do Distrito Federal e da SUCAR - Secretaria de Estado de Coordenação das Administrações Regionais. (SECRETARIA DE EDUCAÇÃO DO PARANÁ, 2010)

Como o texto acima mostra, as cidades de cunho urbanístico modernista não foram pensadas para as pessoas. Distâncias médias de 6 a 25 km não são feitas para a população em sua maioria ter acesso, são feitas para segregar e afastar as pessoas da máquina pública e das áreas nobres da cidade” .

Pensadas inicialmente para a reconstrução das cidades europeias nos períodos pós guerra mundial; o urbanismo moderno foi importado para o Brasil como um presente arquitetônico. A arquitetura modernista é pautada em traços retos, concreto armado, uso de metais e vidro e aplicando a lógica do menos é mais como pensada inicialmente por Le Corbusier.

CAPÍTULO II - A CHEGADA DA ARQUITETURA MODERNA NO BRASIL

A chegada do modernismo no Brasil se deu no início dos anos 30 a partir do contato de alguns arquitetos brasileiros com o pensamento de Le Corbusier e a escola de Bauhaus. Não cabível de surpresa, a arquitetura modernista veio muito a calhar com o momento que o Brasil passava; que era um momento em que a ditadura Vargas acontecia no Brasil.

A ditadura Vargas tinha como base a centralização do poder e o aumento das estruturas burocráticas, pensamentos que se somam muito bem à arquitetura modernista devido ao fato da mesma excluir as pessoas dos centros, logo, essas pessoas são excluídas dos processos que acontecem dentro da máquina do estado. No Brasil, nesta época, falava-se muito da criação de um novo Estado e que este viria para se trazer ao Brasil novas perspectivas de moradia e de organização.

A arquitetura modernista tem como suas bases a praticidade de construção e baixo custo nas obras devido a grande quantidade de concreto utilizado e metais. A soma das principais características da arquitetura modernista com os princípios populistas da ditadura Vargas fizeram com que um estilo que foi pensado para a reconstrução de cidades destruídas pela guerra fosse adotado aqui como um estilo arquitetônico para fins de design e diminuição da desigualdade social. Le Corbusier acreditava que se não houvesse essa revolução arquitetônica o que ocorreria seria uma revolução do povo devido a falta de moradia; com isso, a sua revolução arquitetônica brasileira que surgia a partir dos anos 30 ganhou força no Brasil.

Com a engrenagem social altamente perturbada pelo caos da época, a arquitetura modernista foi introduzida no Brasil por meio da fé de Lúcio Costa no Corbusionismo como solução para os problemas urbanísticos que o Brasil tinha para solucionar. Lúcio Costa afirmava que o único estilo arquitetônico que conseguia suprir os 3 fatores que considerava essenciais: o técnico, o artístico e o social: “Estava convencido, na época, que transformação arquitetônica e social era uma coisa só e que a nova arte só floresceu em um novo regime”

Aproveitando-se deste momento de transição no Brasil, Le Corbusier e Lúcio Costa importam para as terras brasileiras os seus projetos modernistas os embrulhando-os em estilo e não em necessidade como originalmente foram elaborados.

Inicialmente na sua carreira, Lúcio Costa usava de inspiração NeoColonial para projetar; exemplo disto é o trabalho dele entre 1919 a 1921 como desenhista na Firma Rebecchi e no escritório Técnico Heitor de Mello, dirigido por Archimedes Memória e que foi responsável por algumas obras importantes no Rio de Janeiro como os edifícios da exposição internacional do centenário da independência em 1922; em 1922 Lucio costa participa da elaboração do Pavilhão das grandes indústrias que foi construído no estilo neocolonial que até então era muito utilizado na América latina e no brasil.

A partir de 1922 Lucio Costa se torna sócio de Fernando Valentim que continuam a seguir as inspirações Neocoloniais nos traços dos seus projetos. Em 1923 Lucio Costa e Fernando Valentim vencem o concurso Solar Brasileiro que ocorreu em 1923 e com a produção do projeto da Residência Raul Pedrosa em 1924; hoje a residência Raul Pedrosa é a sede da Rio Arte. Logo, podemos perceber que Lúcio Costa não tinha aspirações para a arquitetura moderna no início de sua carreira. No início ele buscava tratar os seus projetos usando a arquitetura habitual da época, que era a neocolonial.

Indicado por Rodrigo Melo de Franco Andrade, Lúcio Costa assumiu a direção da ENBA (Escola Nacional de Belas Artes) no ano de 1930, onde se iniciaria uma revolução na arquitetura brasileira e no urbanismo.

CAPÍTULO III - A ABSORÇÃO DA ARQUITETURA MODERNA PELO ESTADO BRASILEIRO

A partir do ano de 1930, na direção da ENBA(Escola Nacional de Belas-Artes) e dotado de plenos poderes devido ao seu cargo, o arquiteto Lúcio Costa surpreende a todos ao abandonar publicamente com o estilo arquitetônico neocolonial logo na sua primeira entrevista concedida como diretor da Escola Nacional de Belas Artes.

Posterior a sua entrada e a sua entrevista que pode ser conferida na “ a situação do ensino das belas-artes”; que é uma carta/entrevista do arquiteto Lúcio Costa, onde ele apresenta as principais diretrizes que vão ser seguidas a partir de então pela Escola Nacional de Belas Artes.

Posterior a esta entrevista, autoritariamente devido ao seu cargo, Lúcio Costa substituiu algum dos antigos professores da escola por arquitetos, artistas e professores aliados com o seu pensamento com um viés focado na arquitetura moderna.

Não concordante, o meio acadêmico reagiu às mudanças arbitrárias de Lúcio Costa e com isso inicia-se uma verdadeira guerra de narrativas para tentar definir o pensamento a ser seguido pela escola. Mesmo após ser exonerado em 1931, vários estudantes da Escola Nacional de Belas Artes protestaram e fizeram várias greves a favor de Lucio Costa e das suas ideias.

Lúcio Costa ficou de 1930 a 1931 à frente da Escola Nacional de Belas Artes, mas, foi tempo suficiente para mudar o rumo da arquitetura no Brasil. Mudança ao qual prevalece até hoje de maneira nítida e com influência direta ao nosso dia a dia.

No passar dos anos, vários dos alunos que fizeram protestos a favor do arquiteto Lucio Costa se tornaram ícones da arquitetura moderna no Brasil. Por mais que este fosse um estilo arquitetônico pensado na reestruturação dos países europeus no período pós guerra mundial, no Brasil, por Lúcio Costa e seus pupilos, este estilo foi absorvido como conceito de beleza, usabilidade, integração social e solução urbanística quanto ao modelo de desenvolvimento das cidades ao redor das capitais; um exemplo nítido e claro desta agressão urbanística, como citado nos capítulos anteriores. Entre estes alunos nós temos alguns que se tornaram ícones da arquitetura brasileira e alguns deles foram : Jorge Machado Moreira, Ernani Vasconcellos, Oscar Niemeyer e etc.

Lucio Costa se manteve na direção da Escola Nacional de Belas Artes por pouquíssimo tempo, como acima citamos; mas, como dito também, neste tempo ele fez mudanças onde a nossa arquitetura jamais seria a mesma.

Como apontado pelo autor, Lucio Costa organizou a 38ª exposição de Belas Artes no ano de 1931, ou, como ele mesmo gostava de falar : “ Salão Revolucionário”; oras, o que era revolução para ele? Revolução para ele era afastar ainda mais as pessoas da cidade? Era aumentar o tamanho da máquina burocrática? No fim, as revoluções quase sempre desembocam em brigas egóicas e imposições de posições pessoais acima das posições ou necessidades sociais.

A 38ª exposição de Belas-Artes , vulgo, salão revolucionário, contou com a participação de vários pensadores, arquitetos e urbanistas da época e em sua grande maioria eram artistas e arquitetos modernos : alguns dos nomes são Guignard, Portinari, Anita Malfatti, Di Cavalcanti, Tarsila do Amaral, Cícero Dias. O evento contou com o próprio Lúcio Costa para dar visibilidade e legitimidade ao movimento.

A partir disto alguns outros movimentos e eventos focados na arquitetura e urbanismo moderno começaram a acontecer pelo Brasil como : I Salão de arquitetura Tropical que ocorreu em 1933 junto com o espaço que carrega o nome do congresso. e também a criação do instituto de artes da Universidade do Distrito Federal em 1935. Inauguração planejada e que também contou com a presença de diversos artistas e arquitetos modernos.

Estes eventos e inaugurações que ocorreram no Brasil na época foram planejados com a intenção de introduzir e difundir a arquitetura moderna no Brasil.

A partir de todos estes esforços para a aceitação da arquitetura moderna no Brasil, Lúcio Costa e seus pupilos conseguem a primeira vitória para o estilo que é com a elaboração do projeto do conjunto de prédios do ministério da saúde pública e educação. Este foi um projeto coordenado por Lúcio Costa e que foi elaborado pelo grupo de arquitetos que o seguiam.

O grupo de arquitetos não se sentindo seguros enviou para a avaliação de Le Corbusier o projeto, aumentando ainda mais a força do projeto de transformação arquitetônica do Brasil, saindo da arquitetura neocolonial e indo para a arquitetura moderna. Neste exato período Le Corbusier estava em viagem pelo Brasil, viagem que foi articulada pelo Lúcio Costa e seu time de pensadores modernos brasileiros.

Durante a passagem de Le Corbusier pelo Brasil ele deu diversas palestras. Além das suas palestras, Le Corbusier começa a desenhar o seu primeiro esboço de projeto no Brasil, que seria o campus da universidade do Brasil e para o Ministério de educação e saúde pública junto ao time de Lucio Costa. Os seus esboços de projetos e croquis da

época serviram de base para o término do desenvolvimento do projeto pelos brasileiros.

Devido às diversas dificuldades econômicas da época devido a recessão mundial pós primeira guerra mundial e pela segunda guerra mundial que estava em curso; a obra do ministério de educação e saúde pública durou até 1945.

De maneira que a arquitetura moderna brasileira ganhou força e reconhecimento; a partir de 1939 abre-se caminho para apresentar um projeto na Feira mundial de Nova York onde o projeto foi pensado em parceria com o arquiteto Oscar Niemeyer. Logo após este evento, evento ao qual foi apresentado o Pavilhão Brasileira; em 1943 a arquitetura moderna brasileira é afirmada e fortalecida como conceito arquitetônico e urbanístico do Brasil com a exposição “Brazil Builds”; que foi realizada no Museu de arte moderna de Nova York.

A partir de então, o Estado Brasileiro absorve a arquitetura e urbanismo moderno e assim inicia-se oficialmente o fim das tradições brasileiras arquitetônicas, deixando de lado o barroco, o neocolonial, o colonial e tudo que foi construído nestes tempos. O discurso usado era o de criação de uma identidade arquitetônica puramente brasileira; mas, me questiono e lhes provoco: O que há de brasileiro na arquitetura moderna?

CAPÍTULO IV - O USO DO MODERNISMO NO PLANEJAMENTO DAS CIDADES E CAPITAIS BRASILEIRAS

Como apresentado no capítulo anterior, houve um grande movimento no Brasil por parte de alguns arquitetos e artistas com um viés de pensamento moderno para a introdução deste pensamento no Estado. Posteriormente a todo esse movimento que foi feito principalmente pelo arquiteto Lúcio Costa influenciado pela arquitetura moderna europeia e o Corbusionismo; o Estado brasileiro começa a fazer uso deste pensamento e deste formato de projetos para a urbanização das suas cidades e capitais.

Inicialmente, com uma breve introdução, mostramos um pouco sobre o projeto de Brasília e as suas finalidades. Projeto ao qual instituiu-se centros específicos e já pré determinados para cada estrutura estatal e para cada função que aquelas estruturas desempenhavam na cidade e qual a utilidade dela para o povo.

Os primeiros locais a receber projetos frutos dessa “revolução da arquitetura moderna” no Brasil foram o estado e a cidade do Rio de Janeiro. Na cidade do Rio de Janeiro, Lúcio Costa realiza vários projetos que vão desde casas, hotéis, planos de urbanização de parques, complexo de edifícios e até um altar para o congresso eucarístico internacional que ocorreu em 1955.

Além destes projetos tem também alguns outros que foram agências bancárias e temos um dos maiores projetos que o arquiteto Lúcio Costa se envolveu que é o Jockey Club do Brasil, localizado no estado do Rio de Janeiro, especificamente na capital que carrega o nome do estado.

O Jockey Club do Rio de Janeiro acompanha fielmente as ideias da arquitetura moderna importada de Le Corbusier por Lucio Costa. O prédio do Jockey Club é um grande quadrado de concreto, vidro e metal, que, em um quarteirão que faz divisão com outra obra de Lúcio Costa que é o Ministério de Educação e Saúde pública.

Ambos, de inspirações arquitetônicas modernas, são, o que devem ser, um grande bloco sem vida e que não vai ser usado pelas pessoas ao qual a ideia da “revolução moderna da arquitetura e urbanismo brasileiro “ propunha no seu início.

Novamente podemos observar que as estruturas arquitetônicas modernas são feitas e pensadas para as elites. Não existe preocupação com quem vai usar, mas sim pensadas para segregar e afastar a população comum das mesmas. Quanto a estes pontos, nós abordaremos um pouco mais pra frente.

Seguindo a linha falando de Brasília e o seu plano piloto, Lúcio Costa vence a concorrência para se projetar a nova capital do Brasil. A nova capital do Brasil foi idealizada segundo o presidente da época para ser um símbolo de desenvolvimento que apontaria e colocaria o Brasil em uma nova era de crescimento segundo o presidente Juscelino Kubitschek.

Brasília para o presidente seria também, além de símbolo da entrada do Brasil em uma nova era, seria símbolo da entrada do Brasil na nova era da arquitetura global; acompanhando outros países; assim, o Brasil adentra com força em um país majoritariamente moderno no âmbito do urbanismo e da arquitetura das suas capitais e cidades.

Brasília foi uma cidade pensada por etapas; teoricamente, em um ponto tão adiantado de cultura, esperava-se que projetos vindos de fora para cá poderiam ser de grande proveito, mas, se aplicados dentro da realidade das suas funcionalidades. Importado para cá como conceito de beleza e integração, o projeto do plano piloto de Brasília pensado por Lucio Costa vence a concorrência e importa de vez o Corbusionismo para o Brasil.

Extremamente alinhado com os propósitos do presidente da época Juscelino Kubitschek, Lúcio Costa mesmo com uma singela apresentação mostra o quanto era ambicioso o seu projeto para a nova capital brasileira. Devido ao grande alinhamento dos dois no projeto, Lucio Costa chega a citar que este era o resultado de um grande esforço coletivo em vista ao desenvolvimento nacional.

O plano piloto de Brasília foi desenvolvido majoritariamente por Lucio Costa, mas, os projetos de edificações ficaram em sua maioria na responsabilidade e sobe os pensamentos e ideais de Oscar Niemeyer, que sempre foi um admirador e seguidor de Lucio Costa desde a época que Lucio Costa foi diretor da Escola nacional de Belas Artes e fez a revolução do pensamento arquitetônico na academia. Evento ao qual relatamos no início e frisamos a

adesão de Oscar Niemeyer e outros arquitetos modernistas da época no movimento a favor de Lucio Costa e das suas ideias importadas de fora.

Não de todo ruim, as grandes reformas e projetos idealizados por Lúcio Costa e pelo time de arquitetos que os acompanhavam, fizeram com que a arquitetura no Brasil ganhasse destaque e fosse valorizada. Esta foi a época em que a arquitetura brasileira, mesmo que distante da arquitetura tradicional brasileira, o período da arquitetura moderna no Brasil trouxe grande notoriedade e visibilidade para os projetos e o momento que o Brasil estava vivendo no sentido interno do seu desenvolvimento como país e nação.

A partir deste momento a arquitetura moderna e o urbanismo pensado com base nela passam a ser a marca do pensamento arquitetônico brasileiro e Lúcio Costa passa a ser visto como o principal arquiteto brasileiro no âmbito do desenvolvimento da cidade; assim, sendo lembrado majoritariamente pela criação do plano diretor de Brasília.

CAPÍTULO V - MODERNISMO E URBANISMO: A SUA FUNÇÃO CONTRA A POPULAÇÃO

O ano de 1960 foi o ano em que a capital Brasília foi entregue e oficialmente inaugurada. O sonho do presidente Juscelino Kubistchek se tornará realidade frente a um mar de pessoas, mar de pessoas que em sua maioria eram trabalhadores vindos de outros estados em busca de uma possibilidade de ter uma vida melhor em uma cidade criada e idealizada para ser o marco de uma nova era no Brasil; mas, que infelizmente não seria este o destino de Brasília.

Abaixo, cito um pequeno trecho do discurso de Juscelino Kubitschek onde ele agradece a Lucio Costa e Oscar Niemeyer pela contribuição de ambos na realização do sonho da construção da nova capital do Brasil e símbolo de um Brasil moderno com base na arquitetura e urbanismo modernos :

Nosso parque industrial e nossos quadros técnicos apresentavam condições para traduzir no betume, no cimento e no aço as concepções arrojadas da arquitetura e do planejamento urbanístico modernos. Surgirá uma geração excepcional, capaz de conceber e executar aquela “arquitetura em escala maior, a que cria cidades e, não, edifícios”, como observou um visitante ilustre. Por maior que fosse, no entanto, a tentação de oferecer oportunidade única a esse grupo magnífico, em que se destacam Lúcio Costa e Oscar Niemeyer, não teria me bastado para decidir-me a levar adiante, com determinação inflexível, obra de tamanha envergadura. Pesou, sobretudo, em meu ânimo, a certeza de que era chegado o momento de estabelecer o equilíbrio do País, promover o seu progresso harmônico, prevenir o perigo de uma excessiva desigualdade no desenvolvimento das diversas regiões brasileiras, forçando o ritmo de nossa interiorização. (GPS LIFETIME, 2020)

Como dito pelo presidente da época, as concepções arrojadas foram forjadas e construídas com cimento e aço usando como base o planejamento urbanístico e arquitetônico moderno. Porque chamamos algo quadrado, composto majoritariamente de aço e concreto de arrojado?

A arquitetura moderna é caracterizada por edifícios e complexos erguidos com arquitetura retangular com muito uso de concreto aparente, aço e vidro. Estruturas retangulares uniformes e similares para gerar sensação de coletividade dentro do âmbito da perda da individualidade.

No urbanismo, não diferente, as cidades e os seus projetos são marcados pela divisão espacial específica setorizada dos equipamentos urbanos, por grandes vias, grandes distâncias e

localidades pensadas para moradia das pessoas de uma classe social específica e função específica.

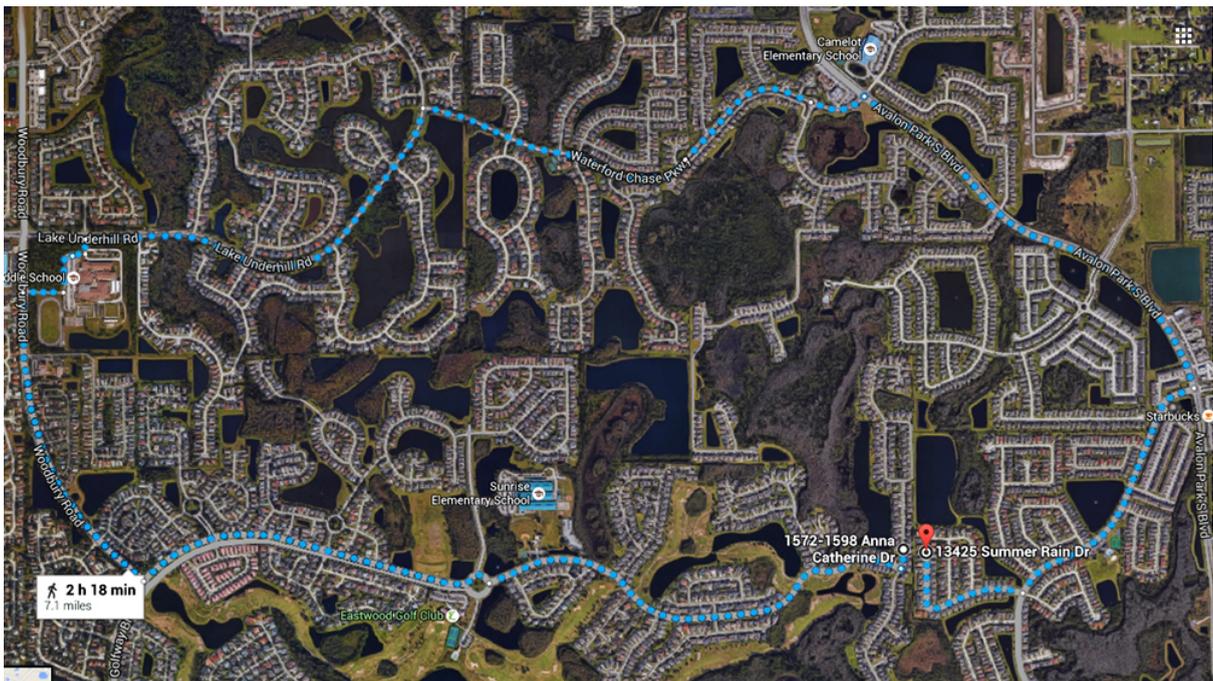
Devido ao grande espaço geográfico disponível para a execução da cidade de Brasília, o seu desenvolvimento e planejamento foi em um campo utópico das ideias onde acreditava-se que as grandes vias fossem fazer com que o acesso aos equipamentos estatais fossem cabíveis a todos os cidadãos da cidade; mas esquece-se que na época a minoria da população tinha acesso a automóveis.

Pensada na época com uma visão elitista, Brasília acabou por replicar o modelo das cidades americanas. Nos anos 50 os Estados Unidos eram um símbolo do uso e aplicação da arquitetura moderna.

Em um momento de grande expansão comercial e monetária, os Estados Unidos passam a ter e produzir uma grande quantidade de carros e a setorizar sistematicamente as suas cidades; eliminando assim a necessidade da criação de bairros de médio e alto padrão próximo às cidades, o que gerou reflexos bizarros em seu urbanismo e a absolvição de um modelo de um projeto pensado para uma malha veicular enorme que era os Estados Unidos.

As cidades americanas dos anos 50 foram projetadas e pensadas ao redor do deslocamento com carros. Dotados de um grande território geográfico igual ao Brasil, o deslocamento para pontos próximos não era o foco do seu planejamento; fazendo com que isso criasse algumas anomalias em seus bairros e subúrbios distantes das cidades; bairros ao qual as malhas viárias eram pensadas pelas incorporadoras do projeto.

Figura 2 - Distância entre vizinhos



Fonte: Site Outra Cidade, 2016.

Nesta imagem acima vemos o exemplo de uma cidade pensada para carros e planejada com o pensamento moderno da época. Nesta imagem podemos observar que se os vizinhos que dividem os fundos da propriedade decidirem ir de carro para a casa do outro eles vão ter que dar uma volta de 11 quilômetros para chegar a casa um do outro.

O Brasil diferente dos Estados Unidos é um país que sofreu com o imperialismo e não tinha em seu DNA o imperialismo, imperialismo que permite a sua população ter um alto padrão de vida em detrimento a pobreza de outros países no mundo; então, a criação de Brasília gerou um cinturão de pobreza ao redor da cidade.

Inicialmente os elaboradores do projeto pensaram em 2 cidades satélites para serem projetadas pelo time de Lúcio Costa que pensava que a execução delas ocorreria em 2 décadas; tendo em vista que as super quadras planejadas ficaram em sua grande maioria (para não dizer todas) para a população da classe média, afastando e marginalizando a população pobre que em sua maioria era composta por “candangos” para fora da área do Contorno onde a distância ao plano piloto era chegava de 6km a 25km já naquela época. Com isso, a maioria da população perde o acesso à “cidade”.

CAPÍTULO VI - RESULTADO DO MODERNISMO: UMA CIDADE PENSADA PARA OS CARROS E AS ELITES

Seguindo a linha de pensamento analisando como caso base Brasília, o símbolo brasileiro do adentramento ao modernismo e do desenvolvimento urbanístico planejado setorizado e moderno; nós observamos a criação de um cinturão de pobreza ao redor do patrimônio da humanidade desenvolvido por Lúcio Costa e o seu modernismo Corbusiano.

Ao longo do seu desenvolvimento Brasília foi mostrando que ela seria mais uma cidade capitalista contemporânea a sofrer e assolar a sua população com os mesmos problemas. Abaixo uso de citação algumas entrevistas a revista DW Brasil que foram concedidas por arquitetos e urbanistas Brasileiro.

Para o arquiteto e urbanista Valter Caldana, professor da universidade presbiteriana Mackenzie :

As contradições do modelo de desenvolvimento brasileiro estão lá: o espraiamento, o extrativismo em termos de consumo de terra e de infraestrutura, o rodoviarismo, a segregação. Em resumo, um modelo caríssimo para quem paga e perverso para quem vive. (DEUTSCHE WELLE, 2020)

Com essa breve citação podemos observar que o modelo planejado por Lúcio Costa e o seu time de arquitetos acabou por criar uma cidade planejada, planejada para as elites, planejada para aqueles que tem plenas condições e “direito” de viver dentro das regiões previamente planejadas e previstas no plano piloto de Brasília.

Para outro arquiteto e urbanista de São Paulo, também em entrevista à DW Brasil, o arquiteto e urbanista Lúcio Gomes Machado, professor da Universidade de São Paulo, afirma que a

superpopulação não prevista, fruto do êxodo rural, causou discrepâncias vistas hoje na cidade.

A parte planejada de Brasília foi pensada para 500 mil habitantes, devido ao alto nível de êxodo rural a cidade rapidamente chegou a 3 milhões de habitantes, gerando um cinturão de pobreza ao redor das áreas planejadas; tendo em vista que as superquadras foram feitas para a classe média que viria a se instalar na cidade.

Com essas situações não previstas, o modelo de urbanismo e arquitetura moderna acabou por potencializar ao máximo a segregação na cidade, criando satélites isolados ao redor da órbita central do plano piloto brasiliense dificultando a vivência na cidade.

Abaixo trago outra citação fruto de uma entrevista também Deutsche Welle Brasil onde o arquiteto e urbanista Henrique de Carvalho, autor do blog Sobre Cidade, professor e pesquisador da USP diz :

As cidades-satélites não deveriam ter surgido como uma periferia da cidade. Essas cidades começaram para hospedar os trabalhadores, que depois imaginavam habitar Brasília. Mas, depois da inauguração, eles foram segregados e continuaram expulsos. Então, o processo de periferização típico das cidades brasileiras se repetiu em Brasília. (DEUTSCHE WELLE, 2020)

Este é um projeto típico de marginalização da população pobre que é replicado em todas as grandes cidades do mundo.

Para o professor e pesquisador Henrique de Carvalho da USP o crescimento deveria ter sido conduzido de forma planejada além do contorno com núcleos de habitantes pensados para 200 mil habitantes, ainda que nas regiões de subúrbio, mantendo assim a essência do planejamento original de Brasília.

Um dos pontos-chaves do planejamento por trás da cidade de Brasília era a integração entre a população, as vias e o acesso à cidade; com pontos na cidade definidos para lazer, trabalho, etc; planejamento que foi feito somente dentro do contorno.

Fora do contorno o que restou foi o caos ocupacional que com o passar dos anos deu lugar a extrema pobreza e falta de acesso às estruturas e equipamentos estes como um todo.

A cidade de Brasília é a cidade com a maior renda média do Brasil, chegando a R \$2.470,00 reais. O Lago Sul é o bairro com a maior renda média do Brasil, chegando a R\$7.655,00 por

família; mas, já em contrapartida temos o bairro Estrutural que tem uma renda mensal por família de R\$486,00 por família. Esses números do bairro Estrutural são comparáveis ao Myanmar e ao Zimbábwe; Myanmar tem uma renda per capita de R\$482,00 por pessoa e o Zimbábwe de R\$476,00 por pessoa. Se comparado a diferença de renda do bairro Estrutural com o Lago Sul a diferença é de 1.475%.

Brasília é uma das localidades mais desiguais do Brasil. Outro problema gerado pelo urbanismo moderno em Brasília foi a alta dependência para geração de renda das pessoas que vivem nas cidades satélites. Abaixo eu apresento um gráfico que ilustra a dependência e a % de pessoas empregadas que se deslocam para Brasília:

Figura 3 - Indicadores de desigualdade de Brasília

Desigualdade

Indicadores comprovam pobreza e dependência do Entorno em relação ao Distrito Federal

cidade	% dos que trabalham no DF	renda per capita	% de pessoas com nível superior
Águas Lindas de Goiás	58,1	R\$ 584	3,5
Novo Gama	56,6	R\$ 607	4,2
Valparaíso de Goiás	55	R\$ 791	7,6
Cidade Ocidental	52,3	R\$ 674	5,2
Sto. Antônio do Descoberto	50,7	R\$ 592	3,9
Planaltina	49,7	R\$ 633	3,9
Luziânia	28,1	R\$ 626	7
Cocalzinho de Goiás	24,6	R\$ 574	3,9
Padre Bernardo	17,2	R\$ 590	4,8
Formosa	9,8	R\$ 768	9,3
Alexânia	6,6	R\$ 711	6,3
Cristalina	2,2	R\$ 749	5,2
Média da Periferia Metropolitana de Brasília	-	R\$ 661	5,67
Distrito Federal	-	R\$ 2.461	33,9

Fonte: PMAD 2018/Codeplan



Fonte: AGÊNCIA SENADO, 2022.

Esse dinamismo econômico regional, no entanto, não contribuiu até hoje para resolver uma das maiores dores de cabeça do Distrito Federal: tirar do subdesenvolvimento os municípios goianos que gravitam no seu entorno. Eles se tornaram um cinturão de pobreza, desemprego, violência e serviços públicos precários. E até agora não se encontrou uma forma de beneficiá-los com políticas públicas que os integrem a Brasília. — Trata-se de um imbróglio institucional. Parecem filhos que ninguém quer tomar conta — diz o professor da área de planejamento urbano da Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de Brasília (UnB), Benny Schvarsberg, um dos principais estudiosos dos impactos regionais da capital. São anos de pesquisas, debates, negociações políticas, divergências e projetos para dar sustentação legal e integrar a região. Na prática, quase nada foi para a frente. (SENADO, 2020)

Podemos observar então mais uma vez a população menos privilegiada sendo marginalizada e afastada para longe dos pólos planejados pelo estado. Polos planejados pelo Estado, marginalização e favelização da população também planejada pela Estado e pelos seus dirigentes, que para variar permitem que seu ego guiem os seus projetos faraônicos com fins de aprovação internacional em detrimento a segregação, marginalização e exclusão da sua população desprovida de condições.

CAPÍTULO VII - O QUE PODE SER FEITO PARA REVERTER O CENÁRIO DO URBANISMO MODERNISTA NAS CIDADES

O cenário que se criou nas cidades brasileiras, de segregação e estratificação social vem desde muito antes da definição por si só de urbanismo moderno; o que ocorreu com o uso da arquitetura e urbanismo moderno foi a segregação planejada da população e aumento da carga burocrática para se ter acesso aos equipamentos e estruturas.

Tendo como base este cenário, quais são as possibilidades existentes para reversão deste problema?

A partir dos anos 80, alguns arquitetos começam a se reunir e pensar sobre o problema que havia sido criado nas grandes cidades modernas, que era a desumanização dos centros urbanos. Com isso, começam a surgir alguns princípios que serviram como norte para uma nova corrente de pensamento da arquitetura e do urbanismo que é o “Novo Urbanismo”. O Novo Urbanismo vem com a proposta de fazer com que as cidades sejam acessíveis a pessoas tanto a pé quanto por carros, gerando assim mais acessibilidade a todos nas cidades e fazendo uso consciente dos espaços públicos.

O Novo Urbanismo foi definido quanto conceito em 1990 nos Estados Unidos, ele é um movimento que gira em torno da ideia de que o ambiente físico tem impacto direto na felicidade e na prosperidade dos habitantes do local. Em 1993 inicia-se a realização do Congresso do Novo Urbanismo que é realizado anualmente até hoje. Em 1996 é lançada a carta do Novo Urbanismo que é o norte da vertente; ela contém as ideias e os princípios do Novo Urbanismo.

O Congresso para o Novo Urbanismo vê o desinvestimento nos centros urbanos, a proliferação de expansões urbanas sem sentido, o aumento da segregação por raça ou nível de rendimento, a degradação ambiental, a perda de solos agrícolas e espaços naturais e a erosão do patrimônio edificado como um único desafio para o futuro das comunidades. (CARTA DO NOVO URBANISMO, 1996)

Os ideais do Novo Urbanismo são norteados por preocupações não existentes na época da aplicação do urbanismo moderno, acima, replico a introdução da Carta do Novo Urbanismo.

A carta do Novo Urbanismo tem como norte o planejamento dos entornos das cidades planejadas, regiões ao qual crescem desordenadamente gerando vários problemas como acesso da população aos equipamentos da cidade, problemas de segregação, problemas ecológicos. A carta do Novo Urbanismo também vê como um dos maiores desafios a serem enfrentados pelas cidades a segregação das pessoas por raça e classe social devido a este planejamento das cidades não humanizado.

Como exemplos, o arquiteto que elaborou a “ Cidade para pessoas “, Jan Gehl cita Brasília e chegou até criar o termo “síndrome de Brasília” para ilustrar o problema criado e vivido em cidades como Brasília, Dubai e as cidades chinesas das últimas décadas. No caso brasileiro, Brasília exemplifica o pior do urbanismo modernista: ruas e avenidas dedicadas primordialmente ao tráfego veicular, espaços abertos de dimensões gigantescas, edifícios muito afastados entre si, baixa densidade, pouca atividade nos térreos, separação das atividades essenciais da cidade em setores funcionalmente exclusivos e distantes entre si.

O Novo Urbanismo vem com a ideia de gerar acesso a cidade a partir de vários conceitos, precisamente 27; que são separados em 3 tópicos que dão norte à aplicabilidade prática em cima da ideia geral : A região: metrópole, cidade e vila; A vizinhança, o bairro e o corredor e O quarteirão, a rua e o edifício.

Outra linha de pensamento possível para a solução das cidades pensadas contra as pessoas na época do urbanismo moderno é utilizando o conceito urbanístico “Cidade para pessoas” pensado pelo arquiteto e urbanista Jan Gehl. Jan Gehl é um arquiteto e urbanista Dinamarques que defende que as pessoas moldam as cidades e depois as cidades as moldam. O arquiteto é um assíduo pensador da cidade para as pessoas, defendem o pensamento de que quanto mais vias para carros nós construímos mais carros vamos ter nas cidades; e quanto menos vias para carros construímos menos carros teremos nas ruas.

O arquiteto defende que a cidade deve propiciar às pessoas a possibilidade de fazer as coisas a pé; há muito mais em caminhar do que andar a pé.

Caminhadas propositais pela cidade para as pessoas podem proporcionar às pessoas vários momentos diferentes e impossíveis comparados a uma cidade moderna.

Durante essas caminhadas as pessoas encontram outras pessoas, passam por vitrines, se exercitam, pedem esmolas; desdobram a vida de diversas maneiras diferentes. A vida e o seu desdobrar ocorrem na nossa frente quando caminhamos pelas ruas da cidade. O arquiteto Jan Gehl cita que em cidades seguras, iluminadas, sustentáveis e vivas, a vida urbana ocorre de maneira mais fluida e constante. Os locais são mais frequentados e as pessoas têm um maior nível de interação. Também devido a diminuição do uso de carros e o aumento da frequência de atividades a pé as pessoas têm uma qualidade de vida maior.

Jan Gehl cita um poema de islandês de mais de mil anos escrito por Havamal para elucidar o que ele diz quando a cidade é projetada para pessoas: “ O homem é a alegria do homem “. As pessoas são mais felizes quando têm contato com outras pessoas.

A cidade para pessoas apresenta-se então como uma outra possibilidade frente a cidade moderna; resumidamente dizendo; um pensamento urbanístico que foca em moldar primeiro a cidade no âmbito do agradável ao ser vivente dela para então no segundo momento moldar o hábito e os costumes de quem vive nela. Integração entre espaços públicos e privados, desenvolvimento de pequenos pólos urbanos comunitários, acessibilidade, incentivo a permanência das pessoas através da criação de ambientes propícios a isso e mobilidade urbana saudável são os principais pontos do arquiteto para combater os problemas criados pelas cidades para carros.

Um ponto importante a ser observado que o arquiteto levanta é que a vida das pessoas quando ocorre na cidade, no dia a dia; elas ficam menos suscetíveis aos medos criados pelas mídias de TV, jornais e afins. Com o fácil acesso a informação a mídia em alguns locais tem pintado as cidades e as vias como locais perigosos. Locais perigosos para se transitar, se viver. Com a cidade para as pessoas o cidadão pode desfrutar da vida real e ter noção do que acontece de verdade no dia a dia da sua localidade.

CAPÍTULO VIII - A CIDADE PARA PESSOAS E O NOVO URBANISMO COMO MECANISMO DE ACESSO DEMOCRÁTICO À CIDADE, FRENTE A CIDADE PARA CARROS

Após percorrermos grande parte do trajeto proposto nesta proposta de projeto, nós podemos perceber que os desafios de um Brasil igualitário, com menos desigualdades, mais acessibilidade a cidade e melhores condições de vidas para os seus moradores vai muito além do que nós podemos imaginar.

Normalmente, nós somos aspirantes a cientistas do estado, gestores públicos e afins; temos a visão de que tudo pode se resolver com políticas monetárias ou políticas de assistencialismo. Mas, com o passar do tempo, podemos observar que a solução e a resolução destes problemas aqui enfrentados começam na base, e a base é literalmente a casa, o local que residimos.

A base da moradia que é a casa que moramos, os apartamentos que moramos ou outro local que residimos está intimamente ligado a como vivemos e nos comportamos na vida cotidiana. É com base na casa que nós iniciamos a nossa formação, é com base na originalidade de onde está instalada a nossa casa que teremos a base do nosso ser. É com base na localidade da nossa casa que nós convivemos com certos tipos de pessoas, tipos de pessoas que foram moldadas pelo seu entorno, entorno que podemos chamar de cidade, mesmo que distante do meio.

É a partir também desta base que nós e os nossos pais vão se moldar (quando nascidos e crescidos no mesmo lugar). E como bem sabemos, a primeira instituição de formação do ser é a família; mas, quem forma a família? Quem dá base para a família e os seus trejeitos? É a cidade. As pessoas moldam a cidade e a cidade molda as pessoas, como cita o arquiteto dinamarquês Jan Gehl. Com isso, quando moldamos uma cidade que não é para pessoas ou uma cidade que foi feita e pensada para um tipo específico de pessoas a desigualdade chega a níveis tão altos.

A partir deste breve pensamento acima abordado nós podemos observar a importância de uma Cidade Para Pessoas onde a preocupação é a integração entre as pessoas, onde a preocupação é a vida em comunidade, onde a preocupação é o acesso do todo ao Estado e os

seus equipamentos, onde a sua preocupação é o bem estar das pessoas, onde a preocupação é a valorização das regionalidades; onde a preocupação é a preservação das raízes daquela organização arquitetônica e urbanística pré existente no momento anterior ao pensamento urbanístico do Estado em cima daquela localidade.

Tanto a Cidade para Pessoas que é um modelo pensado e idealizado pelo arquiteto Jan Gehl quanto o Novo Urbanismo que é um viés arquitetônico pensado por um grupo de arquitetos; são possibilidades concretas contra a segregação geográfica que as cidades “planejadas” geram nos grupos sociais com menor poder aquisitivo.

O exemplo que usamos foi um exemplo que acompanhamos de perto e que temos um vasto arcabouço de conhecimento e leituras que é Brasília, uma cidade completamente projetada com base nos preceitos modernos de cidade com o discurso de integração, acessibilidade, qualidade de vida e fluxo contínuo de trânsito.

O que temos em Brasília hoje como citado nos capítulos anteriores é uma cidade desigual o bairro com maior renda chega a ter 1.400% a mais do que o bairro com menor renda, onde 40% + das pessoas das cidades satélites a Brasília tem que se deslocar para Brasília para trabalhar, o que gera o caos urbano natural de qualquer capital. Quando uma cidade é pensada para pessoas o seu projeto é desenvolvido a partir de pontos centrais públicos ou privados que atuem no sentido comunitário; como por exemplo uma igreja.

O desenvolvimento de pequenos centros comunitários semi autônomos faz com que cada localidade tenha as suas características tradicionais preservadas e organizadas à sua maneira. Um dos principais pontos do Novo Urbanismo é a preservação da cultura local em detrimento ao desenvolvimento urbano. Deve-se desenvolver a cidade e os seus projetos ao redor daquele tradicionalismo já existente para fins de preservação da identidade cultural das pessoas, assim, mantendo a sensação de identidade das pessoas.

Outro ponto forte do Novo Urbanismo é a preservação do meio ambiente usando a arquitetura e o urbanismo de maneira consciente no planejamento da cidade e usando esse planejamento para integrar as pessoas da comunidade. O Novo Urbanismo vem também com a ideia de criação de parques públicos e ambientes que venham a gerar a vontade das pessoas em permanecer naqueles ambientes; seja para se fazer exercícios físicos ou simplesmente respirar ar fresco de manhã.

Para o novo Urbanismo os seus 3 principais pilares tem o dever de integrar o cidadão a cidade gerando qualidade de vida, geração de oportunidades e ao mesmo tempo sustentabilidade. Aqui relembro os seus 3 principais pilares :

- A região que se divide em : metrópole, cidade e vila.
- A vizinhança que se divide em , o bairro e o corredor e
- O quarteirão, a rua e o edifício.

Quando somamos os conceitos do Novo Urbanismo e a cidade para pessoas nós temos uma solução urbanística humanizada. Mas porque Humanizada? Humanizada porque ambos são vertentes do urbanismo que colocam o cidadão em primeiro lugar e não os carros; é humanizado porque pensa nas pessoas usufruindo e existindo em espaços públicos e não somente se deslocando para trabalhar e voltar para casa; ou se deslocando para se divertir e voltar para casa. Uma cidade agradável e acessível é feita e pensada para as pessoas usarem e integrarem os seus ambientes.

O arquiteto Jan Gehl acredita que se projetada para pessoas a cidade inevitavelmente terá menos carros, por exemplo. O arquiteto cita que quanto mais vias para carros mais carros teremos, mas, se em contrapartida as cidades tiverem mais vias para ciclistas por exemplo os carros se tornaram segundo plano. No Livro Cidade para As pessoas do arquiteto Jan Gehl ele cita exemplo como o de Nova York que tirou a circulação de carros em alguns pontos centrais e criou espaços recreativos públicos, cita algumas cidades dinamarquesas que também o fizeram sob a sua influência e explana o fato de que a concentração de pessoas e o convívio entre elas aumentou graças a estas políticas que moldam as cidades pensando no convívio e na vida das pessoas e não o contrário.

Em 2009, a cidade de Copenhague promulgou “ a metropolis for people”, uma planta inspirada em uma teoria da Gehl architects que permitiu projetar, para 2015, uma visão e metas para a vida urbana na capital dinamarquesa. Graças a isso, podemos ver que há seis anos figuras públicas em Copenhague decidiram torná-la a cidade mais habitável do mundo.

Ou seja, uma cidade sustentável em que, através de seus espaços públicos, as pessoas são convidadas a ter uma vida única e diversificada.

Jan Gehl, para conseguir aplicar essa ideia na cidade colocou 3 pontos que seriam os principais : andar mais, gastar mais tempo em espaços públicos e sair mais de “casulos privados”. Tais princípios, de acordo com o autor Jan Gehl tornou a cidade mais envolvente, interessante e segura; além de promover a integração e inclusão das pessoas na cidade.

Com isso, podemos observar que a arquitetura e o urbanismo moderno estão com os seus dias contados. Mas para esse contador iniciar-se depende das autoridades públicas e do bom senso das mesmas em começar a fazer projetos e planos para as suas cidades que levem em consideração as necessidades das pessoas e não a intenção de uma elite, motorizada, privada, preconceituosa e segregadora.

Jan Gehl ainda completa que o carro é uma das maneiras menos inteligentes de se locomover quando pensamos em cidades com uma população de 10 milhões ou mais de habitantes, como na América do Sul por exemplo. Completando o raciocínio parafraseando o autor : “ Não é segredo que os bons dias do automóvel acabaram” .

Finalizando este capítulo e o estudo, replico os preceitos básicos da Cidade para as Pessoas do arquiteto Jan Gehl e o que ele usa para medir o nível da qualidade de vida nas ruas; preceitos pensados para as pessoas moldarem as cidades e no futuro breve serem moldadas por ela de maneira saudável; eliminando então, toda a brutalidade, escassez e segregação deixadas pela herança do urbanismo moderno.

1. Proteção dos pedestres contra o tráfego e acidentes, o que elimina o medo do trânsito e leva a uma sensação de segurança.
2. Proteção contra o crime e a violência urbana: depende de haver muitas atividades na rua – dia e noite –, de a rua estar sob os olhos de muita gente, e ter boa iluminação.

3. Proteção contra experiências sensoriais desagradáveis, causadas por vento, chuva, calor/frio, poluição, ruído, poeira etc.
4. Oportunidades para caminhar: espaço suficiente e sem obstáculos, boas superfícies, acessibilidade para todos e fachadas interessantes, que ofereçam o que ver.
5. Espaços de permanência: zonas atraentes para sentar e/ou ficar de pé nas bordas dos espaços, suportes para ficar de pé.
6. Ter onde sentar, aproveitando as vantagens que o lugar oferece.
7. Possibilidades de observar: vistas interessantes, distâncias razoáveis, sem obstáculos, iluminação.
8. Oportunidades de conversar e ouvir: baixo nível de ruído, mobiliário adequado e que leva a isso.
9. Locais para jogar e se exercitar: convite à criatividade e a atividades físicas, a toda hora e em todas estações.
10. Escala humana nos edifícios e nos espaços abertos: que sejam pensados para a pessoa que caminha e não para quem passa dentro de um carro. É uma questão de tamanho e densidade.
11. Oportunidades de aproveitar os aspectos positivos do clima: sol/sombra, calor/frescor, brisas.
12. Experiências sensoriais positivas: bom projeto arquitetônico, bons materiais, vistas, árvores, plantas e água.

CONCLUSÃO

Apesar de não ser um estudo inédito, esta monografia apresenta situações que nos foram impostas de vivência desde o dia em que nascemos. Desde o dia em que nascemos temos a ideia de que a vida é assim, deslocar-se de carro por grandes distâncias para trabalhar, para se divertir e para ter acesso aos equipamentos públicos e privados.

Com isso eu concluo que o grande vilão da segregação espacial no Brasil são as políticas públicas de urbanismo aplicadas até então e os agentes públicos. Agentes públicos que se importam mais em fazer política para agradar e ter destaque internacional do que para resolver os problemas da sua população. Aqui, nesta monografia usamos o exemplo da cidade modelo do mundo e considerada um patrimônio da humanidade pela UNESCO projetada pelo urbanista Lúcio Costa, um ícone do urbanismo moderno que projetou uma das cidades mais desumanas do mundo.

A arquitetura moderna e o urbanismo moderno aplicado nas cidades Brasileiras e a revolução que a Escola Nacional de Belas Artes sofreram foram um legítimo atentado contra a nossa cultura; excluindo-se o tradicionalismo da nossa arquitetura no âmbito do design; que por sinal, esbanjava riqueza nos seus detalhes e curvas; frente a importação do estilo moderno de construir, estilo caracterizado pelo concreto, aço, vidro e edifícios quadrados.

Assim, a conclusão desta monografia não poderia ser diferente, nós temos muito a desenvolver e a estudar para podermos mudar o cenário criado pela segregação em massa fruto do modernismo. Por mais que este problema de urbanismo foi criado pelos que operam

o Estado, o único jeito para se reverter ele é com boas políticas públicas no âmbito do urbanismo que venham a gerar inclusão e acesso à cidade.

Por fim, os arquitetos, gestores públicos e políticos devem se comprometer com um desenvolvimento urbano saudável e sustentável; fugindo-se da segregação e dos espaços inóspitos que eram pensados pelo urbanismo moderno. Somente assim conseguiremos frear a especulação imobiliária que assola os locais próximos aos equipamentos urbanos e que conseqüentemente tendem a marginalizar a população menos privilegiada para locais cada vez mais distantes dos equipamentos públicos, privados e centros das cidades.

REFERÊNCIAS

- A cidade ideal na concepção de cinco escolas de urbanismo. Site ArchDaily, 2022.
Disponível em:
<https://www.archdaily.com.br/br/979945/a-cidade-ideal-na-concepcao-de-cinco-escolas-de-urbanismo>. Acesso em: 08 jul 2022.
- ALBERTO Machado , Luiz. Economia Criativa : Superando os desafios de um mundo em transformação. Coleção 2015 - Nº 2. Espaço Democrático: [s,l], 2015.
- ATIQUE, Fernando De "casa manifesto" a "espaço de desafetos": os impactos culturais, políticos e urbanos verificados na trajetória do Solar Monjope (Rio, anos 20 - anos 70). Estudos Histórico. Rio de Janeiro: [online] 2016, v. 29, n. 57, pp. 215-234. Disponível em: <https://doi.org/10.1590/S0103-21862016000100012>. Acesso em: 02 de jul 2022.
- BRASIL. Decreto-lei nº 10.829, de 14 de outubro de 1987. Dispõe sobre a preservação da concepção urbanística de Brasília, no uso das atribuições que lhe confere o art. 20, II, da Lei nº- 3.751, de 13 de abril de 1960; considerando que o Art. 38 da Lei nº 3.751, de 13 de abril de 1960, preserva o Plano Piloto de Brasília, tal como apresentado por Lúcio Costa. In: Planalto. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2019-2022/2021/Decreto/D10829.htm Acesso em : 05 jul 2022.
- CARLUCCI, Marcelo. As casas de Lucio Costa. 2005. Dissertação (Mestrado em Tecnologia do Ambiente Construído) - Escola de Engenharia de São Carlos, Universidade de São Paulo, São Carlos, 2005. Disponível em: <https://teses.usp.br/teses/disponiveis/18/18131/tde-04012006-140038/pt-br.php>. Acesso em: 2022-07-14.
- CAPANEMA, Gustavo. [Carta esboço de programa partidário enviada ao Presidente]. Destinatário: Presidente Getúlio Vargas. Rio de Janeiro, 03 fev 1936. 1 carta. Disponível em: <http://www.fgv.br/CPDOC/ACERVO/arquivo-pessoal/GV/textual/carta-de-gustavo-capanema-a-getulio-vargas-enviando-esboco-de-programa-partidario-rio-de-janeiro-vol-xxi-34>. Acesso em: 05 jul 2022.
- CARTA DO NOVO URBANISMO, 1996. Tradução de Frederico Rogeiro. Disponível em: https://www.cnu.org/sites/default/files/cnucharter_portuguese.pdf. Acesso em: 10 de jul 2022.

FRACALOSSI, Igor. Clássicos da Arquitetura: Sede Social do Jockey Club Brasileiro/ Lucio Costa. Site ArchDaily, 2015. Disponível em: <https://www.archdaily.com.br/br/763171/classicos-da-arquitetura-sede-do-jockey-clube-brasileiro-lucio-costa>. Acesso em: 08 de jul 2022.

GEHL, Jan. Cidades para pessoas. São Paulo: Perspectiva, 2013.

GEHL, Jan. A vida nas cidades: como estudar. Editora Perspectiva, 2001.

GEHL, Jan. Projetos que valorizam a vitalidade das cidades. Site Fronteiras do Pensamento, 2016. Disponível em: <https://www.frenteiras.com/leia/exibir/projetos-que-valorizam-a-vitalidade-das-cidades>. Acesso em: 08 jul 2022.

JACOBS, Jane. Morte e Vida de Grandes Cidades. São Paulo: Martins Fontes, 2007.

KOPP, Anatole. Quando o moderno não era um estilo e sim uma causa. São Paulo: Nobel-Edusp, 1990.

LING, Anthony. Brasília: uma cidade que não faríamos de novo. Caos Planejado, 2019. Disponível em: <https://caosplanejado.com/brasil-uma-cidade-que-nao-faríamos-de-novo/>. Acesso em: 07 de jul 2022.

MACEDO, Adilson Costa. A Carta do Novo Urbanismo norte-americano. **Arquitextos**. São Paulo, nº 082. São Paulo: Portal Vitruvius, 2007. Disponível em: www.vitruvius.com.br/arquitextos/araq000/esp056.asp. Acesso em: 02 de jul 2022.

MOREIRA, Susanna. O que é o Novo Urbanismo?. Site ArchDaily, 2021. Disponível em: <https://www.archdaily.com.br/br/955574/o-que-e-o-novo-urbanismo>. Acesso em: 08 de jul 2022.

NOLLI, Joana D'Arc Moreira. O PROCESSO DE PLANEJAMENTO E O SISTEMA POLÍTICO BRASILEIRO NOS ANOS DE JK NOLLI. [s.l], [s/n]. Acesso em: http://www.educadores.diaadia.pr.gov.br/arquivos/File/2010/artigos_teses/2010/Historia/artigos/planodemetas.pdf. Acesso em: 11 jul 2022.

O MILAGRE DE BRASÍLIA: o discurso de JK na inauguração da capital. Gps Lifetime, 2020. Disponível em: <https://gpslifetime.com.br/conteudo/republica/brasil/96/o-milagre-de-brasil-o-discurso-de-jk-na-inauguracao-da-capital>. Acesso em: 10 jul 2022.

OVERSTREET, Kaley. Explorando princípios do novo urbanismo no século XXI. Site ArchDaily, 2021. Traduzido por Giovana Martino. Disponível em: <https://www.archdaily.com.br/br/963711/explorando-principios-do-novo-urbanismo-no-seculo-xxi>. Acesso em: 08 de jul 2022.

PINHEIRO, Maria Lucia Bressan. Lucio Costa e a Escola Nacional de Belas Artes. 2005, Anais.. Niterói : UFF, 2005. Acesso em: 14 jul. 2022. Disponível em : <https://docmomobrasil.com/wp-content/uploads/2016/01/Maria-Lucia-Bressan-Pinheiro.pdf>. Acesso em: 02 de jul 2022.

REPENSANDO o Estado Novo / Dulce Pandolfi (Organizadora). Rio de Janeiro: Ed. Fundação Getulio Vargas, 1999. 345p. Disponível em: <https://bibliotecadigital.fgv.br/dspace/handle/10438/6762?show=full> Acesso em: 06 jul 2022.

SASSE, Cintia. Brasília é cercada por cinturão de pobreza, apesar de dinamismo econômico da região. Agência Senado, 2020. Disponível em: <https://www12.senado.leg.br/noticias/infomaterias/2020/05/brasilia-e-cercada-por-cinturao-d-e-pobreza-apesar-de-dinamismo-economico-da-regiao>. Acesso em: 07 jul 2022.

VEIGA, Edison. Os erros e acertos no projeto de Brasília. Deutsche Welle (DW), 2020. Disponível em: <https://www.dw.com/pt-br/os-erros-e-acertos-no-projeto-de-bras%C3%ADlia/a-53191540>. Acesso em: 10 de jul 2022.

VEIGA, Edison. Os erros e acertos no projeto de Brasília. Revista Deutsche Welle (DW), 2020. Disponível em: <https://www.dw.com/pt-br/os-erros-e-acertos-no-projeto-de-bras%C3%ADlia/a-53191540>. Acesso em: 07 de jul 2022.

