

ALZIRA PEREIRA KREBS

**LEGISLAÇÃO URBANA E (DES)CONSTRUÇÃO DA URBANIDADE:
UMA ANÁLISE OBSERVACIONAL DOS EFEITOS DAS LEIS
MUNICIPAIS NA PERSPECTIVA DE UM TÉCNICO**

**Florianópolis
2002**

ALZIRA PEREIRA KREBS

**LEGISLAÇÃO URBANA E (DES)CONSTRUÇÃO DA URBANIDADE:
UMA ANÁLISE OBSERVACIONAL DOS EFEITOS DAS LEIS
MUNICIPAIS NA PERSPECTIVA DE UM TÉCNICO**

**Dissertação apresentada ao Programa de Pós-
Graduação em Engenharia de Produção da
Universidade Federal de Santa Catarina como requisito
parcial para obtenção do título de Mestre em
Engenharia de Produção.**

Orientador: Prof. Dr. Elson Manoel Pereira

**Florianópolis
2002**

ALZIRA PEREIRA KREBS

**LEGISLAÇÃO URBANA E (DES)CONSTRUÇÃO DA URBANIDADE:
UMA ANÁLISE OBSERVACIONAL DOS EFEITOS DAS LEIS
MUNICIPAIS NA PERSPECTIVA DE UM TÉCNICO**

Esta dissertação foi julgada e aprovada para a obtenção do grau de
Mestre em Engenharia de Produção no **Programa de Pós-
Graduação em Engenharia de Produção** da Universidade Federal de
Santa Catarina.

Florianópolis, 19 de dezembro de 2002.

Prof. Dr. Edson Pacheco Paladin
Coordenador do Programa

BANCA EXAMINADORA

Prof. Elson Manoel Pereira Dr.

Prof. Luiz Fernando G. de
Figueiredo Dr.

Prof. Roberto de Oliveira Dr.

Dedico este trabalho de pesquisa a todos aqueles que, conscientes da importância de se minimizarem os graves problemas que afligem hoje os centros urbanos, aos quais em geral se soma a miséria, a fome, a falta de condições básicas de saneamento, a degradação ambiental e a falta de segurança, conseguem ser otimistas o bastante para, de boa-vontade, tentarem um caminho inverso no sentido de resgatar a urbanidade, atributo tão caro e tão primordial àquela que é considerada por muitos a mais bela obra do Homem, testemunho da sua vontade de partilhar sentimentos, vivências e realizações: a Cidade.

AGRADECIMENTOS

Agradeço a Deus por me ter concedido a oportunidade de mais uma realização e de mais um aprendizado quando tantos não a têm.

Agradeço aos meus queridos Antônio Sílvio, Patrícia, Eduardo e Vitória, pela compreensão nas minhas ausências, pela cumplicidade positiva e pelo incentivo que sempre me deram.

Agradeço ao meu orientador, Prof. Dr. Elson Manoel Pereira, que me abriu as portas para a realização deste trabalho, demonstrando confiança na minha capacidade de levar a termo esta empreitada. Sua competência, habilidade e segurança em muito contribuíram para o resultado final deste trabalho. Hoje o tenho como mais que um orientador, um amigo.

**Uma casa deve ser como uma cidade – ou não é
verdadeiramente uma casa; uma cidade deve ser
como uma grande casa – ou não é
verdadeiramente uma cidade.**

Aldo van Eyck

RESUMO

KREBS, Alzira Pereira. **Legislação urbana e (des)construção da urbanidade: uma análise observacional dos efeitos das leis municipais na perspectiva de um técnico**. 2002. 193f. Dissertação (Mestrado em Engenharia de Produção) – Programa de Pós-Graduação em Engenharia de Produção, UFSC, Florianópolis.

Este trabalho de pesquisa enfoca os problemas urbanos em todo o mundo, principalmente nos países em desenvolvimento ou altamente industrializados, abordando-os sob o aspecto da relação entre a legislação urbana e a morfologia da cidade e sua influência na (des)construção da urbanidade. O objetivo deste trabalho é compreender o papel da legislação urbana na (des)construção da urbanidade, avaliando a intensidade desta interação, através de um estudo de caso e apoiado em um vasto referencial teórico. Traçou-se a evolução das leis urbanas a partir da Antigüidade Greco-latina, com ênfase para a fase pós-revolução industrial, o capitalismo e o urbanismo moderno (zoneamento funcionalista). Destacou-se também o papel da Constituição Brasileira de 1988 na evolução do direito urbanístico brasileiro ao atribuir à propriedade uma função social e tornar obrigatório o planejamento urbano e a disciplina do uso do solo. Após a elaboração de uma síntese do conceito de urbanidade com base no referencial teórico e a partir das constatações de campo e dos dados levantados, construiu-se um modelo de análise que permite, através de indicadores bastante simples, medir-se o grau de urbanidade de uma rua, de um bairro ou de uma cidade. A análise da rua Esteves Júnior sob a ótica da urbanidade conduziu-nos à conclusão de que a legislação urbana tem um papel muito importante na (des)construção da urbanidade e que à administração pública é reservado o dever de intervir no intuito de minorar os problemas urbanos e evitar que outros sejam criados.

Palavras-chave: urbanidade – urbano – urbanismo – funcionalismo - legislação

ABSTRACT

KREBS, Alzira Pereira. **Legislação urbana e (des)construção da urbanidade: uma análise observacional dos efeitos das leis municipais na perspectiva de um técnico**. 2003. 193f. Dissertação (Mestrado em Engenharia de Produção) – Programa de Pós-Graduação em Engenharia de Produção, UFSC, Florianópolis.

This work focuses urban problems around the world, specially in developing or highly industrialized countries, approaching them under the aspect of the relation between urban laws and the city morphology and the influence of urban laws in (des)constructing urbanity. This work aims to understand the role of urban laws in (des)constructing urbanity, through an evaluation of the intensity of this interaction, based on a case study and on a great number of references. We have traced the evolution of urban laws from their Greek and Latin origin, emphasizing industrial post-revolution age, capitalism, modern urbanism and rational functionalism (zoning). We have also put in relief the role of Brazilian Constitution of 1988 in the evolution of urban laws since it has given the property a social role and has made obligatory urban planning and the regulation of urban space. After a synthesis of urbanity concept based on the theoretical references, field research and collected data, we have built a model of analysis which allows us, through very simple indicators, to measure the urbanity degree of a street, a suburb or a city. Analysis of Esteves Júnior Street under urbanity point of view has led us to conclude that urban laws play a very important role in (des)constructing urbanity and public policies must act in order to relief great urban problems and avoid others to be created.

Key-words: urbanity - urban - urbanism – zoning - legislation

SUMÁRIO

LISTA DE SIGLAS	p.
1 CONSIDERAÇÕES INICIAIS	p.11
2 URBANIDADE: UTOPIA OU REALIDADE?	p.21
2.1 Origem e significado do vocábulo urbanidade enquanto atributo supostamente elementar a qualquer cidade	p.21
2.2 Urbanidade e Urbanismo – um mesmo radical para realidades diferentes	p.28
2.2.1 O funcionalismo como manifestação da corrente filosófica racionalista no urbanismo.....	p.31
2.2.2 Revolução industrial, capitalismo e zoneamento funcional	p.34
2.3 Em busca da urbanidade perdida	p.48
2.3.1 A concepção do espaço público e a geração da urbanidade	p.58
2.3.2 A forma da cidade e sua influência nas transformações sociais e na geração da urbanidade	p.64
2.3.3 A medida da urbanidade – uma questão controvertida	p.74
2.4 A diversidade como principal fator de promoção da urbanidade	p.76
2.4.1 Condições para uma diversidade eficiente.....	p.78
2.4.2 Mitos que influenciaram a criação ou a reurbanização das cidades – ou a desurbanidade justificada.....	p.92
3 LEGISLAÇÃO URBANA – SUA ORIGEM E SUA EVOLUÇÃO HISTÓRICA	p.97
3.1 A legislação urbana na Antigüidade	p.98
3.2 As leis urbanas na Idade Média e no Renascimento	p.100
3.3 O direito urbanístico na França	p.101
3.4 O desenvolvimento das leis urbanísticas da Era Industrial aos nossos dias	p.102
3.5 O direito de propriedade na Constituição Brasileira de 1988	p.104
3.6 O direito de construir e suas limitações de caráter público	p.106
3.6.1 Organização do espaço urbano – uma prerrogativa do município.....	p.107
3.7 Florianópolis e a as leis urbanas	p.108

4 METODOLOGIA	p.114
4.1 Caracterização	p.114
4.1.1 Delineamento da pesquisa.....	p.114
4.1.2 Coleta de dados	p.118
4.1.3 Análise de conteúdo e documental	p.119
4.2 Especificação do problema	p.121
4.3 Conceitos analíticos ligados à urbanidade	p.122
4.3.1 Conceito de urbanidade	p.122
5 RUA ESTEVES JÚNIOR – SUA MORFOLOGIA ATRAVÉS DA HISTÓRIA E DA LEGISLAÇÃO	p.129
5.1 A rua Esteves Júnior e seus limites geográficos	p.129
5.2 A rua Esteves Júnior – sua origem e sua história	p.131
5.3 A rua Esteves Júnior e a influência da legislação urbana em sua morfologia	p.138
5.3.1 A legislação urbanística e seu contexto histórico, socioeconômico e político	p.138
5.4 A rua Esteves Júnior e a legislação pertinente	p.143
5.5 A morfologia atual da rua Esteves Júnior	p.151
6 ANÁLISE DA RUA SOB A ÓTICA DA URBANIDADE	p.157
6.1 Das possibilidades e dos limites da legislação urbana na construção da urbanidade	p.166
CONSIDERAÇÕES FINAIS	p.180
REFERÊNCIAS	p.187

LISTA DE SIGLAS

AMC – Área Mista Central

ARP – Área Residencial Predominante

CEAU – Conselho de Engenharia Arquitetura e Urbanismo

CF –Constituição Federal

CIAM – Congresso Internacional de Arquitetura Moderna

IAP – Instituto de Aposentadoria e Pensão

INAMPS –Instituto Nacional de Medicina e Previdência Social

IPUF – Instituto de Planejamento Urbano de Florianópolis

PDDI – Plano Diretor de Desenvolvimento Integrado

PDDU – Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano

PIB – Produto Interno Bruto

PPS – Projects for Public Spaces

SUSP – Secretaria de Urbanismo e Serviços Públicos

UNESCO – United Nations Educational, Scientific and Social Cultural Organization

1 CONSIDERAÇÕES INICIAIS

O início do século XXI traz consigo constatações inquietantes e carregadas de preocupação com respeito ao papel da cidade na gestão das transformações sociais. Profissionais, administradores, estudiosos e investigadores do assunto, sob diversos enfoques e por diferentes razões, debruçam-se sobre estatísticas, esboçam definições, tentam delimitar contornos e traçar rumos para um fenômeno que se tem mostrado por si só incontornável e imprevisível, dado ao impacto causado pelas profundas transformações de um mundo em vias de globalização no plano dos intercâmbios econômicos, culturais e sociais, cujos modelos e referências quase sempre desconsideram as demandas e as necessidades específicas de cada contexto.

Apesar da abundante literatura sobre o tema, não há ainda consenso sobre muitos dos aspectos que envolvem a cidade enquanto expressão material dos processos urbanos e enquanto local e agente de transformações sociais. Até mesmo sua definição é questão reconhecidamente controvertida, variando segundo o ramo da ciência que procura explicá-la. Todavia, esta busca incessante ratifica a importância da cidade nesta nova era.

O acelerado ritmo de crescimento do urbano provocou mutações muito fortes nas formas urbanas e nos modos de vida. À descoberta de novas tecnologias e ao melhoramento do quadro de vida se contrapõem graves crises sociais e econômicas, enfrentadas com dificuldade pelos governos nacionais e locais. O exercício da cidadania não encontra eco nas múltiplas formas de exclusão, de violência social.

A UNESCO, ao apresentar o projeto UNESCO 2000, através do *Programa de Gestão das Transformações Sociais (MOST)*, assim o justifica:

O urbano representa atualmente o lugar de moradia da grande maioria dos cidadãos da América Latina e da Europa. Esta realidade será logo um fato confirmado igualmente na África e na Ásia. Mas o urbano é também um lugar de vida social, travessia de identidades e sentidos em gestação, de práticas sociais novas, de tensões e conflitos entre grupos de interesses diversos. Portanto, ele se torna um desafio de primeira força tanto nos planos econômico e político como nos planos social, cultural, educativo,

sanitário e ecológico.¹

Maria Adélia A. de Souza escreve que a complexidade provocada pela dimensão da urbanização ao final do século XX é de tal ordem que tratá-la sob a ótica de matemáticas lineares é subestimar a questão técnico-científica e desmerecer o principal atributo do planejamento: a política².

Sachs-Jeantet, em seu trabalho intitulado *Ciudad y Gestión de las Transformaciones Sociales*, afirma que estamos começando uma nova era, a era das cidades, importante transição da civilização. Alerta esta autora:

Segundo estimativas das Nações Unidas, o número de habitantes urbanos do Sul ter-se-á duplicado entre 1980 e 2000, passando de um bilhão para dois bilhões. É provável que nos seguintes 25 anos volte a duplicar-se, passando de dois bilhões para quatro bilhões. Em menos de meio século, três bilhões de pessoas terão vindo incorporar-se à população urbana do Sul. No começo do século XXI, a população de baixa renda das cidades do Terceiro Mundo, muitas delas megalópoles superlotadas, será a nova maioria da população mundial.³

Sônia Terra, pesquisadora, afirma que é nos países menos desenvolvidos que as taxas de crescimento urbano são mais elevadas. Segundo esta autora,

Sete entre as dez maiores aglomerações urbanas do mundo encontram-se nos países do Hemisfério Sul. De 1950 para cá, a população das cidades nas regiões mais desenvolvidas dobrou – foi de 447 milhões para 838 milhões de habitantes. Mas nos países do Hemisfério Sul ela quadruplicou: de 228 milhões passou para 1,14 bilhões. Segundo esta pesquisadora, esta é a 'revolução urbana' dos países em desenvolvimento.⁴

Sachs-Jeantet⁵ atribui à explosão urbana sem precedentes dos países do hemisfério sul, refletida nas cifras apresentadas, a magnitude da tarefa futura quanto à gestão do urbano.

Pajoni⁶, ao focar a questão urbana, também apresenta dados de certo modo preocupantes sobre a realidade do crescimento urbano mundial. Ele afirma que entre 1950 e 1990 os países industrializados viram sua população dobrar e seu PIB por habitante triplicar. Simultaneamente a população urbana dos países em

¹ PROJET UNESCO 2000. Les professionnels de la ville. Original em francês, tradução da autora. Disponível em: <<http://www.unesco.org/most/cityprof.htm>>. Acesso em: 22 set. 2000.

² SOUZA, M. A. A. **Sobre planos diretores**: em busca da urbanidade. São Paulo: exemplar digitalizado, IEA-USP, 1992.

³ SACHS-JEANTET, C. *Ciudad y gestión de las transformaciones sociales*. 1994. Original em espanhol, tradução da autora. Disponível em: <<http://www.unesco.org/most/igc9755p.htm>>. Acesso em: 22 set. 2000.

⁴ TERRA, S. A crise da urbanização. 2000. Disponível em: <<file:///A:\Tema 19-Radis-Ensp-Fiocruz-RJ-BR.htm>>. Acesso em: 27 set. 2000.

⁵ SACHS-JEANTET, op. cit.

⁶ PAJONI, R. La question urbaine. 1997. Original em francês, tradução da autora. Disponível em: <<http://www.globonet.org/horizon-local/>>. Acesso em: 22 set. 2000.

desenvolvimento era quintuplicada, mas o PIB por habitante multiplicou-se por apenas 1,5. A renda *per capita*, medida em PIB/hab., aumentou 20 vezes mais nos países do Norte em relação aos do Sul. O crescimento da população urbana nos países do Sul foi muito mais acelerado que o do PIB/hab, enquanto que nos países industrializados a riqueza aumentou mais rapidamente que a urbanização. Na verdade, houve uma relação exatamente inversa, isto é, a riqueza dos países industrializados aumentava no mesmo ritmo que a população urbana dos países em desenvolvimento enquanto que a riqueza dos países em desenvolvimento aumentava no mesmo ritmo da população citadina dos países industrializados. Segundo este autor, a Europa levou 80 anos para passar de uma taxa de urbanização de 18% para 37%. Os países do Sul, somente 35 anos.

Para Harouel⁷ é no Terceiro Mundo que o gigantismo urbano assume feições assustadoras, pois as técnicas da medicina e a ciência do ocidente foram introduzidas de modo artificial, comprometendo o equilíbrio entre o que ele chamou de “fecundidade e mortalidade naturais”. A expansão demográfica se antecipa ao desenvolvimento econômico ao invés de acompanhá-lo.

Paquot, ao criticar a forma pela qual a questão urbana é tratada, principalmente do ponto de vista da administração e da participação do cidadão, pondera:

Sem respeito algum pelas pessoas, os lugares e as coisas, o mundo se urbaniza rapidamente. Isto se dá o mais freqüentemente de maneira espontânea, mais ou menos legalmente. E, quando um simulacro de organização se manifesta, ele não tem outra intenção senão a de uma rentosa especulação ou a aplicação de regras urbanísticas obsoletas elaboradas por uma tecnocracia arrogante. Esta constatação se refere principalmente às recentes megalópoles dos países em via de desenvolvimento, mas também, em uma certa medida, a numerosas cidades antigas da Europa ou da América do Norte.⁸

Para Touraine, *as cidades, espelhos da sociedade, refletem o desenvolvimento deficiente e o preço da modernidade.*⁹

Sachs-Jeantet considera que *o quadro predominante é o das cidades fragmentadas ou duplas, caracterizadas por fenômenos de exclusão social, de segregação espacial e de crescente violência urbana. A forma que adotaram o crescimento econômico e a mudança social tem tido muito a ver com o surgimento*

⁷ HAROUEL, J.-L. **História do urbanismo**. Campinas: Papirus, 1990.

⁸ PAQUOT, T. *Habiter la ville plutôt qu'y résider: l'architect, l'urbaniste et le citoyen*. 2000. Original em francês, tradução da autora. Disponível em: <<http://www.monde-diplomatique.fr/1999/11/PAQUOT/12640.html>>. Acesso em: 15 set. 2000.

*de novos problemas nas cidades.*¹⁰

Behar (1995) diz que

a conjunção da questão urbana com a da pobreza não é de modo algum inédita. Em todos os tempos, a cidade concentrou os pobres, tornou mais visível a pobreza. Em todos os tempos, a tentação do funcionalismo perseguiu os observadores, denunciando a nocividade das densidades urbanas, o urbanismo patogênico. Em todos os tempos, para acabar com a segregação social, a utopia de uma repartição dos grupos sociais no espaço urbano obcecou os engenheiros sociais. Qual é, pois, diante desta constante, a novidade que leva a mídia, os poderes públicos e analistas a soarem o alarme, a denunciarem a aparição de “bairros-guetos”, a questionarem a “cidade de duas velocidades”?¹¹

Para Sachs-Jeantet¹², ainda que sinônimos de sociabilidade, de democracia, a cidade é hoje sinônimo de exclusão, de racismo, de xenofobia e de violência, de uma inversão de valores os quais se pode denominar “uma urbanidade deslocada”. Se nada for feito para se deter o processo de exclusão e segregação, as cidades hão de se dividir em setores distintos: de um lado, as áreas superprotegidas, e de outro, as zonas perigosas, os guetos e as zonas à margem da lei (...). Neste agitado mundo de mudanças o desafio urbano se constitui talvez no mais difícil e mais crucial relacionado ao desenvolvimento humano sustentável. É preciso que se encontrem maneiras concretas de se viabilizarem os princípios da igualdade social, da eficiência econômica, da sustentabilidade ecológica, do pluralismo cultural, da integração e da distribuição espacial equilibradas.

Sabe-se que o progresso moral e social nem sempre acompanha o ritmo do processo econômico e tecnológico. Isso se aplica particularmente aos países ditos em desenvolvimento.

O panorama exposto acerca das dimensões da realidade urbana ajuda-nos a entender a importância que tem hoje a cidade no contexto mundial. O processo de mundialização não muda apenas o tecido econômico e social e o meio ambiente das grandes áreas urbanas, mas também sua estrutura espacial¹³. A preponderância atribuída durante muito tempo à função econômica das cidades em detrimento dos seus aspectos social, político, ambiental, cultural, psicológico e espacial é tida como uma das causas da deformação e dos desvios dos núcleos

⁹ TOURAINE apud SACHS-JEANTET, op. cit.

¹⁰ SACHS-JEANTET, op. cit.

¹¹ BEHAR, D. Banlieues ghettos, quartiers populaires ou ville éclatée? **Politiques de la ville: recherches de terrains**, set. dez. 1995. Disponível em: <<http://www.acadie-reflex.org/lxt63-htm////HautArticle>>. Acesso em: 19 set. 2000. Original em francês, tradução da autora.

¹² SACHS-JEANTET, op. cit.

¹³ Ibidem.

urbanos modernos, sobretudo dos países do Terceiro Mundo, onde o descompasso entre o ritmo da industrialização e o crescimento da população urbana foi sempre muito acentuado, pois “a ética da cidade é servir às pessoas e não à economia, pelo que temos de nos afastar de uma visão economicista da cidade, do marco da economia urbana e do rendimento macroeconômico e afirmar explicitamente a consagração do cidadão”¹⁴ e, como corolário, o processo de expansão dos direitos da cidadania: civis, políticos e sociais¹⁵.

E é justamente para o resgate desses direitos que se voltam hoje vários estudiosos e profissionais da cidade, para muitos dos quais a melhor maneira de fazê-lo é buscando-se devolver a cidade ao cidadão, a urbanidade ao urbano. *A cidadania é a marca de uma legislação, é um direito.* A este propósito, J. P. Dollé sublinha com exatidão que “um direito não existe sem o espaço onde ele possa se aplicar.”¹⁶ O direito à cidade como vetor de integração social e humanismo facilita o exercício da cidadania. Impõe-se, pois, um redirecionamento das políticas quanto ao modo de fazer a cidade no sentido de que as pessoas participem ativamente do novo rumo que queiram dar ao seu próprio destino e à construção das cidades, o que Sachs-Jeantet chama de “território de desejos – individuais e coletivos, conscientes e subconscientes -, territórios de utopia e de democracia, no qual a consagração do cidadão e da cidadania seja o corolário da confiança na competência do cidadão.”¹⁷

Behar escreve que a afirmação da cidadania das populações mais desfavorecidas e o reconhecimento do seu direito à cidade garantem-lhes ao mesmo tempo “o direito à existência coletiva e o direito à livre circulação.”¹⁸

É importante que se resgate o conceito e o novo uso do termo **urbanidade** desde os anos 80, resgate este que deve se constituir numa reação ao movimento modernista no urbanismo, amplamente defendido e difundido nas décadas de 50, 60 e 70, e que fragmentou de modo abusivo o espaço e o tempo urbanos em nome dos princípios tecnocráticos da Carta de Atenas e através de seu

¹⁴ ROSANVALLON apud SACHS-JEANTET, op. cit.

¹⁵ MARSHALL apud Ibidem.

¹⁶ DOLLÉ J. P. apud SACHS-JEANTET, op. cit.

¹⁷ Ibidem.

¹⁸ BEHAR, D. Vive les quartiers populaires! **Le Monde**, mercredi 26 dec. 1990. Original em francês, tradução da autora. Disponível em: <[file:///A:/Vive les quartiers populaires! - Le Monde.htm](file:///A:/Vive%20les%20quartiers%20populaires!%20-%20Le%20Monde.htm)>. Acesso em 19 set. 2000.

principal instrumento: o zoneamento¹⁹.

Em relação à participação da população na construção da cidade, lê-se em um *site* da Internet:

Na instituição municipal, a imbricação estreita do poder local e da representação de cidade é tal que a organização social e a gestão do território da cidade se tornam os fenômenos maiores de identificação da cidade e dos seus cidadãos. (...) O que torna particularmente interessante a instituição comunal, é que ela é capaz de sintetizar a imagem de uma população e de um lugar nas relações de proximidade e de oferecer um elo de pertença/reconhecimento transversal a todas as camadas sociais da cidade. Porque ela é a emanação de uma comunidade de vida, a municipalidade é a primeira estrutura integradora, a primeira mediação entre a sociedade e o indivíduo na direção da Nação. O quadro urbano pode ser um catalizador de urbanidade. A coabitação, a proximidade, a densidade das funções e das trocas desmultiplicam as possibilidades de iniciativas contraditórias que necessitam da arbitragem do poder municipal, garantia da qualidade do espaço urbano. O espaço citadino abre-se sobre a cidadania, mas esta é uma potencialidade e não um estado natural. ...²⁰

Na mesma linha de pensamento encontra-se Voynet ao declarar que “a construção democrática do espaço urbano é um desafio essencial”²¹ na medida em que se quer a evolução das cidades como produto de uma ação consciente e explícita.

A urbanidade promove a emergência de uma nova consciência cidadã que brota das lutas urbanas em prol da democratização do uso da cidade e da opção dos modelos de construção da cidade, de uma efetiva participação dos cidadãos nos destinos do seu entorno ou da cidade inteira. A urbanidade tem como pressuposto uma ética e uma política, apesar da propriedade privada do solo, as quais devem refletir-se na qualidade das práticas sociais que atuam sobre o espaço, relacionando homem e cidade através da cultura²².

Para Gomes²³ a cidadania é um pacto social que cria uma relação de pertença em relação a um grupo e a um território. Trata-se de um pacto formal porque ele tem como fundamento a aceitação de regras e de normas comuns,

¹⁹ SOUZA, op. cit.

²⁰ VOISARD, J. Espace urbain et démocratie: introduisez la campagne au coeur des villes. Disponível em: <<http://www.sencis.com/crozelt/table.htm>>. Acesso em 21 set. 2000. Original em francês. Tradução da autora.

²¹ VOYNET, D. La charte pour l'urbanisme des villes du XXI^o siècle. Ministère de l'Aménagement du Territoire et de l'Environnement - Gouv. France, nov. 1998. Original em francês, tradução da autora. Disponível em: <http://www.environment.gouv.fr/actua/cominfos/com1998/comnov_98/villes_21.htm>. Acesso em: 22 set. 2000.

²² SOUZA, op. cit.

²³ GOMES, P. C. C. apud DIAS, L. C.; RAUD, C. **Villes et Régions au Brésil**. Paris: L'Harmattan, 2000. Original em francês, tradução da autora.

justificadas pelo dever de proteção à liberdade individual.

Pode-se perceber, na expressão de vários autores, a preocupação com os problemas urbanos que se nos apresentam ao nível local como ao nacional e mundial. Sua magnitude cresce na proporção inversa das soluções técnicas, jurídicas, políticas e, sobretudo, financeiras ao alcance do poder público e das autoridades. A globalização, sob muitos aspectos, agrava ainda mais a já combalida situação econômica e social dos países mais pobres, acentuando os desequilíbrios e enfraquecendo seu poder de barganha no cenário internacional. O espaço urbano deixa de ser o espaço do convívio, da sociabilidade, do enriquecimento cultural, da interação social para se tornar palco da luta diária pela sobrevivência, por um lugar no transporte coletivo superlotado, por uma via menos atravancada de veículos, por uma moradia se não confortável pelo menos digna, por uma atmosfera menos poluída, por um lazer mais compensatório, por um ir e vir mais seguro. Leis urbanísticas de caráter universal acabaram por universalizar os problemas urbanos mesmo nos países ricos, sobretudo naqueles altamente industrializados, na medida em que procuram atender precipuamente às funções econômicas ditadas pelo modelo capitalista monopolista de produção, desprezando os aspectos humanísticos, tão caros às civilizações antigas, fundadoras das primeiras cidades.

Também os países econômica e politicamente estáveis se ressentem do caos e das dificuldades enfrentadas pelos países ditos periféricos, uma vez que as populações de muitos destes vêm na imigração a única chance de uma vida melhor.

Destarte, a preponderância da função econômica, adquirida pelas cidades ao longo dos últimos séculos, e o modelo econômico adotado fazem do espaço urbano o território quase único e exclusivo do fenômeno da gentrificação. Não se tem notícia, por exemplo, de imigrantes que busquem o campo de outros países e tampouco sabemos de algum movimento migratório que faça o caminho inverso, isto é, da cidade para o campo. Todos querem ser cidadãos. Todos querem ver reconhecidos seus direitos de cidadania, sem se dar conta do verdadeiro sentido e origem deste direito e das implicações trazidas em seu bojo. Todos almejam viver uma cidade com urbanidade. Ainda que o atributo da urbanidade se revista de uma certa relatividade, assumindo diferentes conotações para diferentes indivíduos e diferentes locais, um pressuposto básico impõe-se: sem urbanidade não há que se falar em respeito aos direitos ínsitos à cidadania. A própria origem etimológica e

semântica destes dois vocábulos nos remete à estreiteza de sua união, de sua interdependência.

Assim, pode-se concluir que, a grosso modo, a urbanidade se expressa por um conjunto de realizações, de benefícios, de facilidades e de amenidades que dão à cidade a medida da qualidade de vida, do bem-estar alcançado por seus habitantes, da sua humanidade, ao mesmo tempo que, ao respeitar suas características, preserva sua singularidade face às demais. Cogita-se, pois, de que a promoção da urbanidade está também vinculada à forma dada à cidade, à sua estruturação e às modificações operadas no seu interior. Tem-se, então, que a materialização da urbanidade depende, outrossim, das leis com que se revestem as medidas intervencionistas e de caráter administrativo que adotam os administradores. Apesar das garantias legais dispostas pela legislação ordinária e pela Constituição de um país, é a legislação urbana, enquanto instrumento jurídico de controle do uso do solo privado e público, que assegura a implantação deste ou daquele modelo de planejamento. Em última análise, da gênese da legislação urbanística depende, em grande medida, o maior ou menor grau de urbanidade construído em uma cidade.

Andou bem o legislador brasileiro ao elaborar recentemente o Estatuto da Cidade - Lei n.10.257, de 10 de julho de 2001²⁴, sancionada pelo Presidente da República e já em vigor desde o dia 10 de outubro de 2001, objetivando regulamentar artigos da Constituição Federal de 1988 no tocante à função social da propriedade, no interesse do bem-estar coletivo e na busca da humanização das cidades brasileiras. Representando um significativo avanço, este diploma legal confere ao Município maior autonomia para gerir o uso do solo urbano, munindo-o de novos instrumentos jurídicos mais eficazes²⁵, visando à correção de pelo menos algumas das distorções geradas pela evolução do particular para o social no âmbito do milenar direito de propriedade, ao aperfeiçoamento dos institutos da desapropriação, da requisição, da usocapião etc, bem como ao redirecionamento das leis urbanísticas de caráter universal, oriundas do urbanismo moderno,

²⁴ BRASIL. Lei n. 10.257, de 10 de julho de 2001. Mensagem de Veto n. 730. Regulamenta os arts. 182 e 183 da Constituição Federal, estabelece diretrizes gerais da política urbana e dá outras providências.

²⁵ Algumas das inovações introduzidas pelo Estatuto da Cidade são: concessão de direito de superfície (art.21), a outorga onerosa do direito de construir (art.28), a possibilidade de operações urbanas consorciadas (art.32), a transferência do direito de construir (art. 35), o estudo de impacto de

distorções estas não mais compatíveis com a nova realidade econômica, política e social do país e do mundo e cuja mudança de rumo já vem sendo empreendida pelos vários países que já perceberam a premência de se redefinirem os caminhos trilhados pela política urbana como forma de se deter o avanço da exclusão social, da marginalização, da crescente desumanização das cidades.

Este trabalho de pesquisa propõe-se à verificação de quão intensamente e de que maneira uma legislação urbana influencia a forma da cidade e, via de conseqüência, concorre para a maior ou menor promoção da urbanidade. Para tanto, optou-se por um estudo de caso, ou seja, o estudo de uma rua da cidade de Florianópolis. A escolha recaiu sobre a rua Esteves Júnior por ser ela uma das mais antigas ruas da cidade, testemunha não apenas dos mais variados padrões arquitetônicos e urbanísticos adotados ao longo dos últimos séculos como também das medidas urbanísticas preconizadas pelo urbanismo, implantadas principalmente na área central de Florianópolis ao longo das últimas décadas.

O objetivo geral deste trabalho de pesquisa é compreender o modo pelo qual elementos (ou instrumentos) da legislação urbana podem concorrer para a (des)construção da urbanidade de determinadas áreas urbanas.

Os objetivos específicos são: analisar o processo social e histórico da construção da rua Esteves Júnior à luz da legislação urbana nela incidente; investigar quais aspectos da legislação aplicada à rua Esteves Júnior concorreram ou concorrem para a (des)construção da urbanidade naquele espaço; e destacar aspectos da legislação urbana que podem concorrer para a construção/reconstrução da urbanidade.

De acordo com Quivy²⁶, na realização de um trabalho, a estruturação em torno de uma ou de várias hipóteses é imprescindível a uma verdadeira investigação, pois a hipótese revela o espírito de descoberta, característica essencial a qualquer trabalho científico.

Ao mesmo tempo em que as hipóteses se constituem numa pressuposição não gratuita, mas embasada em uma reflexão teórica e em um conhecimento *a priori* do fenômeno estudado, elas orientam a investigação na direção das respostas buscadas, na medida em que elas fornecem o critério de

vizinhança (art.36). Além disso, o art. 52 prevê condutas do Prefeito Municipal que se não observadas podem configurar improbidade administrativa. Nota da autora.

²⁶ QUIVY; CAMPENHOUDT, op. cit.

seleção dos dados essencialmente pertinentes ao objetivo principal do trabalho, dados esses com os quais elas são confrontadas. Pode-se dizer que a coerência entre as várias partes do trabalho é, em grande parte, assegurada pelas hipóteses.

De uma hipótese geral, mais abrangente em relação à questão de pesquisa, derivam as hipóteses ditas decorrentes, as quais têm como característica maior a sua pertinência e continência em relação à hipótese principal.

A hipótese principal que norteou este trabalho de pesquisa foi a de que a legislação urbana de Florianópolis, na área que compreende a rua Esteves Júnior, privilegia, ao longo de sua história, aspectos de ordem higienista e funcionalista em detrimento da manutenção e/ou construção da urbanidade.

Desta hipótese principal decorreram as seguintes outras hipóteses não menos importantes para o rumo desta pesquisa: a) as leis aplicadas à rua Esteves Júnior reproduziram localmente a tendência da legislação urbana no âmbito mundial e nacional; b) a construção, a manutenção e a destruição da urbanidade de uma área guardam estreita relação com a legislação urbana incidente sobre esta mesma área; c) a aplicação das leis urbanas tem seu ritmo e intensidade mais ou menos regulados pelos diferentes contextos sociais, políticos e econômicos vividos pela cidade; d) a dimensão local, isto é, as peculiaridades sociais, econômicas, a história e a cultura locais, bem como a vocação da rua pesquisada como sendo a de um eixo preferencial de pedestres, foi desconsiderada pelas leis urbanísticas incidentes sobre a rua Esteves Júnior, fato característico da cultura urbanística modernista exclusivista e dominadora; e) a homogeneização socioeconômica que vem se verificando ao longo da rua Esteves Júnior guarda relação com os princípios do zoneamento ali aplicados.

Partindo-se da afirmação de que *ser cidadão é habitar*, é exercer seu direito à cidade, e de que isto pressupõe a existência da urbanidade, tenta-se explicar, no Capítulo I, o que é de fato a urbanidade, como pode este atributo ser produzido no espaço urbano e quais suas implicações com as leis que regem a produção e o desenvolvimento do espaço urbano, dando forma à cidade.

2 URBANIDADE: UTOPIA OU REALIDADE?

Na cidade nunca se está só, mesmo que o próximo ser humano esteja para além da parede do apartamento vizinho ou num veículo no trânsito. O homem só no apartamento ou o indivíduo dentro do automóvel é um fragmento de um conjunto, parte de um coletivo.

Raquel Rolnik²⁷

2.1 Origem e significado do vocábulo urbanidade enquanto atributo supostamente elementar a qualquer cidade

O vocábulo urbanidade, derivado da forma latina *urbanitas*, significou na Idade Média “o governo de uma cidade”. Atualmente significa “saber fazer a cidade e saber viver a cidade.”²⁸

Sua origem etimológica guarda estreita relação com outro vocábulo: urbano, do latim *urbanus*, qualidade do que é relativo à cidade, sendo ambos cognatos e derivados do vocábulo latino *urbs*, que significa cidade.

Em sua obra *A Apreensão da Forma da Cidade*, Kohlsdorf afirma que “cidadania está para cidade assim como urbanidade está para urbano: possuem radicais comuns, que, no encontro de seus significados, nos proporcionam os conceitos de dignidade e civilidade.”²⁹

O atributo fundamental, inerente à própria noção de cidade, é a vida cívica, política, representada pela *polis*, fruto da articulação de duas funções simbólicas: atividades de troca (*urbs*) e administrativas (*civitas*). Tanto no caso da *polis* grega como da *civitas* romana o conceito de cidade não dizia respeito à dimensão espacial da cidade, mas à sua dimensão política. Ressalte-se que os gregos não tinham uma palavra específica para *espaço* e isso não se dava por acaso. Eles não consideravam o espaço a partir da *extensio*, mas do lugar – *topos* – como *chora*, isto é, o que é tomado e ocupado pelo que está em si mesmo. A *polis* é

²⁷ ROLNIK, R. **O que é cidade**. Brasília: Brasiliense, 1998. p. 19.

²⁸ SOUZA, op. cit.

compreendida a partir de *chora*: o lugar pertence à própria coisa em si mesma. Assim, “a *polis* é o lugar histórico, espaço no qual, a partir do qual e para o qual acontece a História.”³⁰

Nas palavras de Capel (1975), “... é interessante levar-se em conta a observação de G. Alomar de que a palavra cidade engloba os três sentidos clássicos de *urbs* (sentido material oposto a *rus*), *civitas* (comunidade humana, complexo orgânico de grupos sociais e instituições) e *polis* (sentido político).”³¹

Gronlund, na introdução à sua tese de doutorado, intitulada *The Informational City and the Street as Urban Form*, destaca:

já ‘The English Oxford Dictionary’ mostra diretamente que questões sobre o ‘conteúdo’ das palavras relacionadas à ‘cidade’ e ao ‘urbano’ levam-nos ao caminho do Grego *polis*, através da *Civitas* e *Urbs* de Roma, (...) e posteriormente através do centro de Londres, à introdução da palavra ‘urbanização’³² no final do século XIX, terminando no século XX com ‘renovação urbana’ e ‘urbanismo’. (...) Hoje ‘cidade’ e ‘urbano’ são palavras que podem incluir quase tudo, e assim significam muito pouco.³³

Por sua vez, o vocábulo política (derivado do grego *polis* = cidade) traz implícitas idéias tais como estipular regras de governo e objetivos de cunho administrativo ou de tratar habilidosamente as relações humanas, além de conotações de civilidade e cortesia³⁴.

Assim, em seu sentido denotativo, o vocábulo urbanidade é definido como qualidade de tudo aquilo que é urbano. Este vocábulo, por sua vez, define-se como qualidade do que pertence à cidade, é próprio da cidade. Pode-se, assim, facilmente estabelecer uma cadeia que une conceitualmente a cidade – o urbano – a

²⁹ KOHLSDORF, M. H. **A apreensão da forma da cidade**. Brasília: Universidade de Brasília, 1996. p. 15.

³⁰ ADORNO, R. A crise da urbanização. 2000. Disponível em: <file:///A:\Tema 19-Radis-Ensp-Fiocruz-RJ-BR.htm>. Acesso em: 27 set. 2000.

³¹ ALOMAR G. apud CAPEL, H. La definición de lo urbano. **Estudios Geográficos**, n.138-139, (n. especial de “Homenaje al Profesor Manuel de Terán”), p 265-301, feb. mayo 1975. Original em espanhol, tradução da autora. Disponível em: <http://www.ub.es/geocrit/menu.htm>. Acesso em: 22 set. 2000.

³² A expressão urbanização foi utilizada pela primeira vez pelo engenheiro Ildefonso Cerdá em sua **Teoría General de la Urbanización y Aplicación de sus principios y doctrinas a la reforma y ensanche de Barcelona** (Madrid, 1867), o primeiro tratado de urbanismo da Europa moderna. Cerdá, ao começar a escrever seu tratado, enfrentou em primeiro lugar “la necesidad de dar un nombre a esse *maremagnum*, de pessoas, de cosas, de intereses de todo género, de mil elementos diversos, que, sin embargo, de funcionar cada cual a su manera y de un modo independiente, al observarlos detenidamente y filosóficamente se nota que están em relaciones constantes unos com otros.” CAPEL, op. cit., p. 26.

³³ The English Oxford Dictionary apud GRÖNLUND, B. The informational city and the street as urban form. **Urban Winds**, jun. 1999. Original em inglês, tradução da autora. Disponível em: <http://hjem.get2net.dk/gronlund/UrbanWinds_phd.html>. Acesso em: 27 set. 2000.

³⁴ KOHLSDORF, op. cit.

urbanidade – a cidadania do mesmo modo que se entrelaçam, do ponto de vista da significação, os vocábulos cidadania, civilizar, civilidade, urbanizar, urbanização, urbano e urbanidade, para citar apenas alguns dos tantos vocábulos cognatos que evocam respeito, polidez, cortesia, afabilidade, bons tratos, delicadeza e, segundo o renomado dicionário de português Caldas Aulete, “civilidade adquirida pelo trato no mundo.”³⁵

Deproost, sobre a importância das cidades romanas, escreve que

a virtude de urbanidade, que contribui para tirar o homem da selvageria, é exatamente a virtude romana de *urbanitas*, tão freqüentemente evocada por Cícero, e que encontramos em muitas cidades antigas da Europa; olhando nossas atuais cidades de negócios e de miséria, temos dificuldade para imaginar que esta forma de elegância, tão fundamentalmente humana, começou a existir quando os homens se agruparam nas cidades e particularmente em Roma, a *urbs* por excelência. (...)³⁶

Alguns estudiosos do fenômeno urbano buscam apontar além da origem do vocábulo urbanidade a sua significação enquanto atributo supostamente elementar a qualquer cidade.

Para Sina, “a urbanidade, tão ausente e tão preciosa ao sentido da cidade, jamais se reduziu a uma justaposição de ruas e de imóveis. *Urbanitas*, esta velha palavra da cidadania romana, é uma função política que funde duplamente a cidade a partir de uma coexistência social e de uma aceitação da alteridade.”³⁷

Para Grönlund (1999), urbanidade é “a possibilidade de diferença, troca de informação e compreensão em esferas cada vez mais amplas.”³⁸

Toda esta abordagem tem como finalidade demonstrar quão intimamente próximos estão os vocábulos urbano e urbanidade do ponto de vista da sua etimologia, formando um todo: a cidade, uma totalidade que compreende outras totalidades, articuladas entre si, em contínuo processo de transformação. A cidade é, na sua essência e na sua origem, o lugar de convívio, das inter-relações sociais, das trocas, dos contatos diretos, das transformações sociais, do exercício da cidadania e, portanto, da urbanidade. É, no dizer de Engels³⁹, o lugar da História. A explicação

³⁵ AULETE, C. **Dicionário contemporâneo de língua portuguesa em 5 volumes**. Rio de Janeiro: Delta, 1964. 4438 p. “Urbanidade: qualidade do que é urbano. (Fig.) (...); civilidade adquirida pelo trato no mundo.” p. 4135.

³⁶ DEPROOST, P. A. *L'héritage latin: une culture de l'universel*. 2000. Original em francês, tradução da autora. Disponível em: < <http://bas.fltr.ucl.ac.be/heritage.html>>. Acesso em: 22 set. 2000.

³⁷ SINA, A. *Urbanité virtuelle*. 2000. Original em francês, tradução da autora. Disponível em: <<http://www.cicv.fr/virtual-urbanity>>. Acesso em 25 set. 2000.

³⁸ GRÖNLUND, op. cit.

³⁹ ENGELS apud KOHLSDORF, op. cit., p. 17.

do urbano enquanto processo cuja expressão material é a cidade dá-se pelo social e pelo político. As atividades de troca presentes na *urbs* decorriam antes de uma necessidade social sem fins lucrativos ou especulativos.

Como escreveu Henri Lefèbvre, “a cidade projeta sobre o terreno uma sociedade, uma totalidade social ou uma sociedade considerada como totalidade, compreendida sua cultura, instituições, ética, valores, em resumo, suas superestruturas, incluindo sua base econômica e as relações sociais que constituem sua estrutura propriamente dita.”⁴⁰

De um modo geral, pode-se dizer que semanticamente *urbano* e *urbanidade* tomaram rumos distintos. Urbano assumiu uma conotação mais próxima do concreto, do real, do físico. Assim, temos espaço urbano, leis urbanas, planejamento urbano, transportes urbanos e tantas outras expressões que aproximam o urbano do palpável, do material. A urbanidade tomou antes uma conotação abstrata, figurada, imaterial, a qualidade positiva de um tratamento digno, afável e prazeroso, próprio de quem habita a cidade, opondo-se aos modos rudes do habitante do campo.

Para alguns autores, no entanto, estes dois vocábulos mantêm uma íntima relação de dependência; um é inerente ao outro, podendo ser empregados indistintamente. Assim, área urbana é aquela que possui urbanidade. Do contrário, trata-se de uma área **suburbana**⁴¹.

Para Bleicher⁴² as figuras a seguir exibidas são exemplos de área urbana (com urbanidade) e de área suburbana (sem ou com pouca urbanidade), as quais ele classifica como áreas propícias às caminhadas e áreas orientadas para o automóvel, respectivamente.

A figura a seguir exibida mostra um bairro de Philadelphia, desenvolvido por volta de 1890, um período de rápida expansão das linhas de bonde. Os bondes ainda circulam hoje. Embora este bairro seja residencial, ele também tem lojas, escolas, parques, e duas universidades a distâncias que podem ser percorridas a pé. As construções bem concebidas e a qualidade do transporte coletivo têm garantido que este bairro contenha uma saudável mistura de raças, idades e faixas de renda.

⁴⁰ LEFÈBVRE, H. apud CAPEL, op. cit.

⁴¹ BLEICHER, D. *Urbanity*. 2000. Original em inglês, tradução da autora. Grifo meu. Disponível em: <<http://www.urbanity.50megs.com/History.htm>>. Acesso em: 12 set. 2000.



Fonte: Bleicher, op. cit.



Fonte: Bleicher, op. cit.

Oxford Street, em Londres, é a rua que possui mais lojas na Grã-

⁴² Ibidem.

Bretanha, atraindo cerca de 200 milhões de visitantes por ano. Além de mais de 300 lojas, os mesmos edifícios contêm escritórios, hotéis, apartamentos e um grande número de escolas de língua. Oxford Street é quase que exclusivamente acessível por transporte coletivo: ela possui quatro paradas de metrô ao longo de uma milha e é servida por cerca de 39 diferentes linhas de bondes. Embora não se permitam carros na Oxford Street, um limitado número de estacionamentos está disponível em garagens nas proximidades. Uma vez que a Oxford Street se localiza numa área de uso misto e denso, muitas pessoas também moram a distâncias que podem ser percorridas a pé, e apenas desviando-se uma ou duas quadras da rua, pode-se encontrar restaurantes, teatros, vida noturna, parques e museus.



Fonte: Bleicher, op. cit.

Stonebridge é um típico desenvolvimento habitacional dos anos 90. As pequenas casas separadas mostradas aqui são o único uso possível do solo permitido para esta área. Embora haja calçadas, elas raramente são usadas porque os moradores não têm lojas, locais de trabalho, ou transporte coletivo dentro de uma distância passível de ser percorrida a pé.



Fonte: Bleicher, op. cit.

Pode-se dizer que de fato 100% das pessoas que fazem compras ou trabalham em Crossroads Plaza chegam de carro: não há transportes coletivos aqui e nenhum outro uso do solo a distâncias que possam ser percorridas a pé. Mesmo percursos entre lojas em Crossroads Plaza são quase todos feitos de carro. Por causa das grandes quantidades de terra exigidas para estacionamento e vias de acesso, tais *shoppings centers* são desenvolvidos com cerca de um décimo da densidade dos centros tradicionais. A maioria dos grandes *shoppings centers* localiza-se em cruzamentos de grandes estradas. Neste caso, trata-se da “Crossroads” do U.S. 1 e a Interstate 40.

Para Grönlund, o planejamento e o desenho urbanos têm na maioria das vezes um conceito muito nebuloso dos significados do vocábulo urbano e isto acontece em todos os países da Europa e nos Estados Unidos. Ele considera que a multiplicidade de significados sofreu importantes mutações a ponto de se terem tornado quase contraditórios. E indaga:

Que, por exemplo, tem a ver urbanidade enquanto elegância de modos com a palavra urbano em ‘expansão urbana’? As palavras têm um ancestral comum, mas eu não ouvi jamais alguém afirmar que há uma relação lógica ou causal entre as duas. E se há alguma, é provavelmente de ordem inversa – quanto mais expansão urbana, menos urbanidade – embora qualquer séria discussão de uma tal relação tivesse de envolver outros níveis de argumento e vários passos ‘intermediários’, com uma avançada busca do conhecimento envolvido. E hoje poderia também ser mais relevante perguntar: onde na cidade está o urbano?⁴³

⁴³ GRÖNLUND, op. cit.

No entender deste autor “uma outra razão para as dificuldades de entendimento acerca das ‘cidades’ e do ‘urbano’ tem a ver com a ‘invisibilidade’ de importantes aspectos ‘do urbano’.”⁴⁴ As questões de urbanidade referem-se ao espaço como uma dimensão social, bem como a emoções, casualidade e oportunidade, complexidade e diferença, irresolvibilidade existencial de importantes contradições, e pensamento em cadeia *versus* pensamento linear e hierárquico. A urbanidade refere-se a átomos e a *bits*, a matéria e informação. Ela refere-se a relações e relações são difíceis de serem pensadas porque elas não estão nas coisas que elas relacionam e nem em qualquer ponto entre elas.

Grönlund ilustra a dificuldade de se apreender e definir a urbanidade:

para usar uma metáfora, direi que a urbanidade é de muitas maneiras como o vento. Não é nem um objeto, nem um sujeito. Ela própria é invisível, embora se possa às vezes ver o que ela afeta, o que ela toca. Ela se desenvolve em campos de tensão entre pressões altas e baixas. Ela também muda no tempo com relação ao dia e à noite, necessita de oxigênio, o qual, novamente, é um dos dois maiores gases na atmosfera da mãe Terra. Todas estas questões me trazem uma maior.⁴⁵

O autor questiona:

Poderia haver um conceito significativo do urbano hoje, da cultura urbana e do espaço urbano, ou como eu prefiro chamá-lo, de ‘urbanidade’? É possível encontrar-se, deduzir-se ou construir-se um tal conceito de ‘urbanidade’, sobre o qual seja possível construir-se uma teoria e uma prática do desenho e do planejamento urbano que tenha uma sólida base teórica útil nos anos vindouros?⁴⁶

E, para encerrar sua comparação da urbanidade com os ventos na cidade, acrescenta: “Eu, contudo, acho que os Ventos Urbanos poderiam ganhar força ...”⁴⁷

2.2 Urbanidade e Urbanismo – um mesmo radical para realidades diferentes

Durante muito tempo, o vocábulo urbanidade esteve em desuso ou foi muito vagamente lembrado, suplantado pelo vocábulo urbano e todos os seus derivados que, de uma forma ou de outra, exprimem a realidade física da cidade,

⁴⁴ Filosófica e cientificamente as raízes do racionalismo urbano podem ser datadas pelo menos da época de Descartes, que contribuiu com a idéia de um espaço abstrato e para o primado do racional sobre o emocional. Emoção e racionalidade são de certo modo incompatíveis. Apenas a partir de 1990 começou-se a ter uma compreensão mais ampla e profunda das emoções. *Ibidem*.

⁴⁵ *Ibidem*.

⁴⁶ *Ibidem*.

⁴⁷ *Ibidem*.

seus problemas, e a ideologia que, posta em prática, se propõe a resolvê-los.

Nada mais na moda, mais atual, que o *urbanismo*. As indagações e reflexões urbanísticas não se restringem aos técnicos, aos especialistas, à elite intelectual. Através de livros, artigos de jornais e eventos programados, elas se tornam de domínio público. Para que se compreenda a emergência e a importância que acompanham o urbanismo enquanto ideologia e prática, difundidas como soluções para as questões relativas à cidade e à realidade urbana, torna-se imperativo que se aborde o processo de industrialização, que há um século e meio está na raiz das transformações sociais, das quais se origina a maioria das questões referentes à cidade, como crescimento, planificação, desenvolvimento da realidade urbana, produção do espaço urbano, com ênfase atual para as atividades de lazer e as culturais. A urbanização é um processo cujas origens podemos encontrar na Antigüidade. A indústria como forma pela qual o homem se apropria e transforma a natureza remonta às primeiras manifestações de produção artesanal doméstica: as corporações e a manufatureira. No entanto, ainda não se pode falar de um processo de industrialização, um fenômeno cuja amplidão marca profundamente a Idade Contemporânea e que se traduz pela predominância da atividade industrial sobre as outras atividades econômicas. Devido ao caráter urbano da atividade industrial, as cidades transformaram-se na sua base territorial. Concentrando capital e trabalho, as cidades deram-lhe amplo suporte ao mesmo tempo em que se adaptaram às novas necessidades⁴⁸.

Para Souza “a urbanidade ultrapassa o urbanismo na medida em que procede de uma civilidade (...). Ela estabelece uma relação entre o Homem e a cidade através da cultura. Homem e cidade podem ser dotados de urbanidade.”⁴⁹

Não é apenas o elevado número de pessoas na cidade que explica o fenômeno da urbanização, senão as profundas transformações operadas em sua estrutura interna.

Por seu turno, a industrialização abre caminho para a reflexão acerca da sociedade urbana, compreendida como a realidade social que nos envolve. Mas não pode este processo fornecer respostas a todas as questões. A cidade, como as criações urbanas mais expressivas, preexiste à industrialização.

Nas palavras de Pajoni, “o debate sobre a cidade não se limita às

⁴⁸ KOHLSDORF, op. cit.

⁴⁹ SOUZA, op. cit.

questões especificamente urbanas porque a crescente concentração da população mundial nas cidades provocou um certo amálgama entre o urbano e o que é simplesmente social, econômico ou político, na medida em que quase tudo 'se passa na cidade'.⁵⁰ Grönlund nos diz que no ocidente, durante os últimos cem anos, os fenômenos *urbanização*, *industrialização* e *modernização* têm sido largamente empregados como sinônimos. Embora freqüentemente relacionados, eles não ocorrem sempre nem necessariamente, devendo-se diferenciar estes fenômenos por meio de estudos e raciocínios científicos⁵¹.

Pode-se dizer que existe, historicamente, um violento choque entre a realidade industrial e a realidade urbana. E é dentro deste processo que vamos talvez encontrar o ponto em que a urbanidade se esvaiu, tragada que foi pelo racionalismo funcional, doutrina que transformou o urbano em simples espaço físico amorfo, verdadeira *tabula rasa* de uma ideologia convertida em realidade material implantada dentro da realidade urbana. No entanto, os núcleos urbanos até então estruturados não desaparecem. Mas rompe-se o tecido urbano portador da urbanidade. Não se verifica sua substituição por uma nova realidade, de modo completo, definido. As pessoas deslocam-se para periferias distantes, com fins residenciais ou de produção. Os apartamentos do centro dão lugar aos escritórios. Dissipa-se, assim, a *urbanidade*.

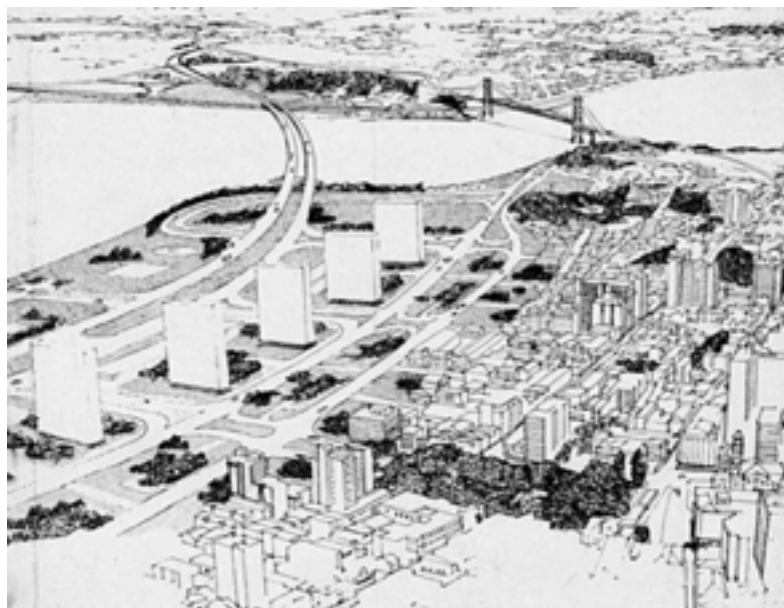
Lefèvbre refere-se a este fenômeno de descentralização maciça que corresponde a uma intensa periferização das cidades como "urbanização desurbanizante e desurbanizada"⁵²

A figura a seguir exibida é uma demonstração muito eloqüente da dicotomia não raramente operada entre urbanismo e urbanidade. Ela expõe o centro antigo de Florianópolis, tendo a sua frente um projeto modernista monofuncional para prédios institucionais que em nada se integra ao centro já existente. Na impossibilidade financeira de se demolir o centro, ele seria abandonado e ignorado. Este projeto não logrou ser implantado, mas tampouco se criou naquele espaço qualquer coisa que contribuísse para agregar urbanidade a uma área tão cara à memória, à história e à estrutura da cidade.

⁵⁰ PAJONI, op. cit.

⁵¹ GRÖNLUND, op. cit.

⁵² LEFÈBVRE, H. **O direito à cidade**. São Paulo: Moraes, 1991. p. 18.



Fonte: Acervo de Elson Manoel Pereira, op.cit.

2.2.1 O funcionalismo como manifestação da corrente filosófica racionalista no urbanismo

O funcionalismo, como manifestação da corrente filosófica racionalista no urbanismo e do qual uma das expressões materiais é o zoneamento funcional, marcou intensamente as cidades em todo o mundo. Para uma melhor compreensão das suas implicações na produção do espaço urbano, julga-se importante que se abra um parêntese a fim de situá-lo, brevemente, dentro do planejamento urbano, do movimento urbanista moderno e da ideologia racionalista que norteou a reforma e a construção das cidades da era Pós-Revolução Industrial.

Dentro do planejamento urbano porque, via de regra, os princípios do funcionalismo se vincularam tão estreitamente ao planejamento das cidades que se tornou impossível vê-lo como um aspecto deste, um método independente, um sistema ou uma opção do planejador. Planejamento e zoneamento funcional foram por algumas décadas, e não raramente continuam a ser, percebidos como sinônimos.

Dentro do urbanismo moderno porque foi neste contexto que, por assim dizer, propagaram-se os princípios racionalistas, levados ao extremo pela corrente progressista surgida a partir desse movimento.

Dentro da ideologia racionalista por ter sido o racionalismo a matriz

filosófica que fundamentou os princípios norteadores do zoneamento funcional das cidades.

Pode-se definir o planejamento urbano de várias maneiras: como a formulação de padrões alternativos de urbanização, como o uso racional dos recursos para minimizarem-se os problemas urbanos ou como a dotação de infraestrutura física e social a uma cidade – transporte, habitação, serviços e equipamentos de lazer. Resumidamente, é a arte de se construir cidades. A lei e a ciência política fornecem os mecanismos usados na implementação das decisões do planejamento. Por estar centrado na preocupação com as pessoas e com o meio ambiente construído, o planejamento não pode jamais ser considerado uma ciência exata. Ainda que possa prever a demanda de trabalho, abrigo, transporte, educação, saúde e recreação, o planejamento encontra limites para restringir os direitos da propriedade privada e prover incentivos que influenciem as escolhas individuais.⁵³

Uma teoria do planejamento urbano existia já por volta do século IV a.C, nos escritos de Hipócrates, Platão e Aristóteles, e referia-se principalmente à escolha e à orientação de áreas quanto à influência das características naturais, clima, forma da cidade e ao melhor local para os prédios maiores, ao tamanho e composição da população e ao governo e às leis urbanas.⁵⁴ Estas teorias foram mais tarde modificadas e ampliadas em um verdadeiro manual de planejamento urbano por Vitruvius, *De architectura*, considerada a mais completa obra que neste campo nos foi legada pela Antigüidade.⁵⁵

Segundo Vigier⁵⁶ muitas normas romanas de planejamento urbano foram abandonadas com a queda do Império Romano, não tendo sido revividas quando as cidades européias começaram a florescer. Substituiu-as um sistema de obrigações costumeiras, fazendo-se então muito pouco para regular a propriedade privada. A Idade Média atém-se, principalmente, à solução de problemas concretos, sem qualquer preocupação de sistematização, embora tivesse este período alcançado notáveis êxitos estéticos.

No Renascimento, o urbanismo, sob a influência da Itália, busca um modelo de cidade ideal e a definição dos princípios de uma estética urbana de valor

⁵³ VIGIER, F. C. D. Planning. Original em inglês, tradução da autora. Disponível em: <<http://www.unesco.org/most/nl6e.htm>>. Acesso em: 22 set. 2000.

⁵⁴ HAROUEL, op. cit.

⁵⁵ VIGIER, op. cit.

⁵⁶ Ibidem.

universal, ainda que não despreze as questões de ordem prática. Porém, o emprego da planificação urbana restringe-se, no século XVI, à criação de cidades novas, cujas dimensões são, em geral, limitadas. Apenas um pouco antes do século XVIII, utiliza-se o sistema com fins de remodelação da cidade existente⁵⁷.

A influência do planejamento renascentista pode também ser encontrada em muitas cidades fundadas por europeus nas Américas e na Ásia. Pode-se dizer que até o final do século XIX prevaleceu a influência do urbanismo renascentista tanto na Europa como fora dela⁵⁸.

Cumprir explicar, neste ponto, os significados que envolvem o vocábulo *urbanismo*. Harouel⁵⁹ afirma que este termo foi inventado há pouco mais de um século, embora a abrangência de sua significação alcance uma noção que se assevera tão antiga quanto a civilização urbana. Entendido neste sentido, o termo urbanismo corresponde a uma realidade muito antiga: a arte urbana. O segundo significado expressa uma realidade específica: uma nova disciplina, surgida no final do século XIX, que engloba uma ciência e uma teoria da cidade, “distinguindo-se das artes urbanas anteriores pelo seu caráter reflexivo e crítico e pela sua pretensão científica.”⁶⁰ Embora criada originalmente para traduzir esta nova realidade, a palavra *urbanismo* é empregada de forma muito mais ampla e imprecisa.

Mas “o pensamento urbanístico moderno, ideologia revestida com o nome de ciência, que predomina no século XX no mundo inteiro, é uma criação específica do espírito ocidental.”⁶¹ Acompanhando-se a evolução do urbanismo ocidental, ver-se-á, ao seu final, nascer o urbanismo moderno, cujas fontes intelectuais diretas, enquanto disciplina autônoma que se pretende um caráter científico, devem ser buscadas na Renascença, com duas obras-primas: *De re aedificatoria*, de Alberti, e *A Utopia*, de More. A primeira procura conceituar de modo definitivo as regras racionais que facultam a criação harmônica de uma casa bem como de toda uma cidade. A segunda constitui-se no primeiro modelo espacial e ideológico completo de uma realidade futura⁶². Do embate entre a razão e a utopia, nascem os fundamentos de um pensamento urbanístico autônomo.

⁵⁷ HAROUEL, op. cit.

⁵⁸ Ibidem.

⁵⁹ Ibidem.

⁶⁰ Ibidem, p. 7.

⁶¹ Ibidem, p. 8.

⁶² Ibidem.

Mas qual a origem do movimento urbanista moderno e como se tornou este movimento um veículo tão exclusivo das idéias racionalistas-funcionalistas?

2.2.2 Revolução Industrial, capitalismo e zoneamento funcional

Para Harouel “é a Revolução Industrial que engendra o urbanismo moderno, provocando uma rejeição efetiva das concepções tradicionais da cidade e utilizando como recurso a utopia, grande precursora dos modelos espaciais.”⁶³

Caparelli⁶⁴ compartilha da mesma idéia ao afirmar que o Urbanismo Moderno como ciência surge historicamente no final do século XIX na Europa em oposição à arte urbana (romântica), de tradição milenar, que vigorou até o século XVIII.

Vigier nos diz que “o moderno planejamento deve sua origem à necessidade de se criar um meio ambiente urbano em melhores condições sanitárias, demolindo-se os piores cortiços e controlando-se a qualidade dos novos.”⁶⁵

Quando tem início a industrialização, quando desponta o capitalismo concorrencial, a cidade já é uma poderosa realidade. As cidades de então são centros de vida social e política, os quais agregam riquezas, conhecimentos, técnicas e obras (monumentos, obras de arte, etc). A cidade em si é uma obra, é valor de uso, e, portanto, um lugar para ser consumido. Esta característica opõe-se ao rumo inexorável do capitalismo na direção do dinheiro, do comércio, das trocas e dos produtos. Ora, o produto é valor de troca e este prevalece de modo tão avassalador sobre o valor de uso que quase o extingue. A cidade torna-se também e cada vez mais um lugar de consumo⁶⁶.

A indústria apodera-se da cidade, transformando-a conforme suas necessidades. Ao mesmo tempo em que rompe os antigos núcleos, o tecido urbano, apropria-se deles, o que, porém, não previne a extensão do fenômeno urbano, a proliferação de cidades, aglomerações, cidades operárias, subúrbios, quando não

⁶³ HAROUEL, op. cit.

⁶⁴ CAPARELLI, C. M. **Ideologia e crítica do urbanismo moderno dos séculos XIX e XX.** Dissertação apresentada ao Curso de Desenho Urbano. Brasília: Universidade de Brasília – UnB, 1994.

⁶⁵ VIGIER, op. cit.

⁶⁶ LEFÉBVRE, op. cit.

favelas. A urbanização constitui-se, pois, na outra face do processo de industrialização, ao mesmo tempo inseparáveis e conflitantes⁶⁷. Mas, contrariamente ao que aconteceu nos países industrializados, o crescimento urbano dos países em desenvolvimento não é uma consequência direta da industrialização, ainda que ela não esteja totalmente ausente. Todavia, pode-se constatar que a urbanização foi paralela a um certo crescimento econômico, tendo sido, com frequência, um fator de desenvolvimento⁶⁸.

A coincidente expansão demográfica das cidades, provocada pela industrialização, forneceu a justificativa ideal para a intervenção racionalista na sociedade urbana. Com o incremento do maquinismo, as cidades, primeiramente na Inglaterra e depois em outros países da Europa, alcançaram rapidamente índices de densidade urbana para o qual não estavam preparadas. As famílias operárias amontoavam-se em cortiços cada vez maiores e mais insalubres. As cidades eram, no dizer dos pensadores da época, um verdadeiro “caos” cujo remédio era a “coerência” racionalista.

Numa visão administrativista, Vigier, de certa forma, negligencia o aspecto estrutural-econômico e afirma que muitos dos problemas que hoje afligem nossas cidades, tais como favelas, poluição ambiental, segregação social e econômica, surgiram durante a Revolução Industrial. Para este autor,

Devido à incapacidade dos órgãos públicos de gerirem a política urbana de modo a ampliarem suas responsabilidades quando as cidades estavam se desenvolvendo rapidamente, ocorreu a proliferação de edifícios de baixo padrão, a instalação de indústrias e alojamentos fétidos e uma densidade de desenvolvimento que comprometeu o fornecimento de água e os sistemas de esgoto primitivos. As condições de Manchester (Inglaterra), por volta de 1830, eram sintomáticas da deterioração urbana que estava em curso. A população da cidade tinha praticamente dobrado em 30 anos e quase metade das moradias eram cortiços. Cerca de 15% das casas eram cubículos úmidos; 20% tinham seu único acesso à luz e ar através de estreitas passagens, quase sempre de menos de dois metros de largura; mais de 80% das casas não tinham água encanada e 30 ou mais famílias dividiam uma privada fora de casa; menos da metade das ruas eram pavimentadas e nos distritos mais pobres a coleta do lixo era realizada apenas mensalmente. No final do século XIX, quase 40% da população de New York City, em grande parte imigrantes recém-chegados, moravam em cortiços superlotados, cujos quartos não tinham, muitas vezes, janelas. Não era diferente a situação em Londres, Berlim, Paris, Chicago e em outras grandes cidades. Era elevado o índice de mortalidade infantil e freqüentes os surtos de cólera.⁶⁹

⁶⁷ LEFÈBVRE, op. cit.

⁶⁸ PAJONI, op. cit.

⁶⁹ VIGIER, op. cit.

Pelo realismo de sua descrição, teve grande repercussão, à época, a obra de Gravier⁷⁰ – *Paris et le désert français*, da qual transcrevemos a seguinte passagem:

(...) renaissance totale: les agglomérations informes e inhumaines nées trop vite de la concentration industrielle, les villes sans visage et sans joie où les rues se ressemblent toutes (...), villes prolétaires, c'est-à-dire sans patrimoine – sont autant de pertes de substance. (...). C'est le contact avec une terre, un paysage marqués e dominés qui nous rendent notre histoire, (...). On réveillera le pays en rétablissant l'équilibre humain, social, économique de la France. La concentration industrielle a tué de vieilles régions de petite industrie e d'artisanat. (...). Alors , il n'y aurait plus de communes – individus, de communes desséchées qui ne se connaissent pas et regardent toutes avec ennui et envie vers Paris ou une grande métropole régionale.⁷¹

A acelerada expansão do capitalismo não se fez acompanhar de soluções para a crise habitacional que se instalou na Europa do pós-guerra e nos Estados Unidos, e mais tardiamente nos países periféricos, onde se agravou pela elevação dos níveis de pobreza. O Estado não mais pôde ser apenas um regulamentador de loteamentos e conjuntos em meio à especulação imobiliária crescente, e passa a interferir na construção das habitações. Porém, a postura assumida pelo Estado nas questões do planejamento urbano das cidades considerou o espaço como exclusivamente dependente do modo de produção capitalista. Inicia-se então a planificação de conjuntos habitacionais e cidades, sob a égide da especulação com terrenos e apartamentos e à mercê das leis de mercado. O espaço urbano, o solo urbano passa cada vez mais do valor de uso para o valor de troca e dissipa-se cada vez mais a urbanidade⁷².

Segundo Bleicher⁷³, o mesmo ocorreu nos Estados Unidos a partir do final do século XIX. A industrialização trouxe consigo a necessidade de se construírem estradas para trens e bondes, as quais, dentro do espírito do *laissez-faire* da época,

⁷⁰ GRAVIER, J.-F. apud COUZON, I. La place de la ville dans le discours des aménageurs du début des années 1920 à la fin des années 1960. in: **Espaces savants et divisions administratives dans l'invention et la mise en place de la politique d'aménagement du territoire en France 1920-1960**. Thèse de doctorat. EHESS. 2001. Disponível em: <www.cybergeogeo.presse.fr>. Acesso em: 22 set. 2000. Original em francês, tradução da autora.

⁷¹ Em português (tradução da autora): “*renascimento total: as aglomerações disformes e desumanas nascidas muito rapidamente da concentração industrial, as cidades sem rosto e sem alegria onde todas as ruas se parecem (...), as cidades proletárias, isto é, sem patrimônio – são tantas perdas de substância (...). é o contato com uma terra, uma paisagem marcada e dominada que nos dá nossa história, (...). Despertaremos o país restabelecendo o equilíbrio humano, social, econômico da França. A concentração industrial matou velhas regiões de pequena indústria e de artesanato. (...) Então não haveria mais comunas-indivíduos, comunas ressecadas que não se conhecem e que se olham todas com tédio e inveja de Paris ou de uma grande metrópole regional*” (...).

⁷² KOHLSDORF, op. cit.

⁷³ BLEICHER, op. cit.

foram construídas por toda a parte onde o proprietário vislumbrasse algum lucro. Ao seu redor nasciam ou cresciam cidades planejadas sem nenhum critério que indicasse a previsão de um fluxo maciço de pessoas, atraídas por um novo mercado de trabalho. Assim, formaram-se cidades superpopulosas e poluídas, cuja classe de trabalhadores morava, na sua maioria, em favelas completamente insalubres.

No entanto, para um bom entendimento do modo como foram concebidas e planejadas as cidades, principalmente ao longo do século XX, não se pode perder de vista as idéias que, no campo filosófico como no ideológico e econômico, conduziram o urbanismo moderno na resolução das questões práticas relativas à insalubridade, à falta de higiene e à superlotação das cidades no início da Revolução Industrial.

É na grande cidade capitalista que se desenvolve uma série de processos sociais dos quais têm importância básica a acumulação de capital e a reprodução social. Estes processos geram funções e formas espaciais ao criarem atividades que se materializam no espaço urbano, constituindo-se na própria organização espacial.⁷⁴

O pensamento modernista no planejamento urbano surgiu de um movimento de reforma em reação às cidades industriais do século XIX. O modernismo é, pois, uma reação cultural ao processo de modernização, associado ao surgimento do capitalismo nos séculos XIX e XX. Sua arremetida inicial era no sentido de diminuir-se os excessos do capitalismo industrial, mediando entre capitalistas que tinham desenvolvido cidades organizadas de modo ineficiente para a produção e aquelas afetadas por isso⁷⁵.

Os modelos de planejamento surgidos para solucionar a crise urbana provocada pelo capitalismo emergente foram a verdadeira gênese do movimento urbanista moderno. Primeiramente as intervenções urbanísticas deram-se na forma de grandes cirurgias urbanas, como a promovida por Haussmann, em Paris, onde se demoliu praticamente metade das habitações da época para darem lugar às largas ruas e avenidas. Numa segunda fase, a instrumentalização desta ideologia deu-se pela adoção de um rígido funcionalismo, isto é, a separação das funções da cidade

⁷⁴ CORRÊA, R. L. **O espaço urbano**. São Paulo: Ática, 1989.

⁷⁵ BEAUREGARD apud MACLEOD, D. Post-modernism and urban planning. 2000. Original em inglês, tradução da autora. Disponível em: <[file:/A/post-modernism and urban planning.htm](file:/A/post-modernism%20and%20urban%20planning.htm)>. Acesso em 27 set. 2000.

através do zoneamento, o que, no entanto, só veio a acontecer nos países industrializados nas primeiras décadas do século XX. Alguns pensadores, repudiando a noção tradicional de cidade, elaboram modelos os quais buscam reencontrar uma ordem urbana que eles acreditam ter sido perturbada pelo maquinismo. E dessa pesquisa nasce a principal corrente do urbanismo moderno, a corrente progressista que, relegando a corrente humanista e a naturalista, lança profundas raízes urbanísticas na filosofia racional do Século das Luzes, tornando-se, assim, a corrente mais influente do Urbanismo Moderno.

Precisava-se restabelecer a ordem perturbada pela máquina, e a especialização do tempo e do espaço urbanos era, pelo menos teoricamente, a solução. Vemos, pois, que a ruptura total com a cidade tradicional deu-se, na Europa e nos Estados Unidos, já ao final do século XVIII, tendo-se intensificado ao longo do século XIX.

No Brasil, pode-se falar desta ruptura apenas a partir do século XX, pois o êxodo rural foi, durante um longo período do século XX, senão o único pelo menos o principal responsável pelo crescimento da população urbana e isso se deu por vários fatores históricos e socioeconômicos conjunturais. A industrialização, embora presente em alguns casos, era ainda muito incipiente enquanto fator de migração, ainda que se possa detectar um certo crescimento econômico simultâneo.⁷⁶ É, contudo, a partir da década de 50 nas grandes cidades e a partir da década de 70 nas médias cidades brasileiras que se pode estabelecer uma relação causal mais estreita entre o processo de industrialização e o processo migratório do campo para a cidade, principalmente para as capitais. Este período coincide com a ampla adesão na França aos princípios do funcionalismo racionalista, defendidos pela corrente progressista do urbanismo moderno e de cujos expoentes eram discípulos e seguidores os mais renomados arquitetos e urbanistas brasileiros.

Neste trabalho propõe-se a definição do racionalismo enquanto ideologia do cientificismo urbano, traduzindo-o por racionalidade técnica instrumental, legitimada com leis próprias do moderno mundo capitalista, cujo objetivo é o de operar a separação do corpo e da mente do trabalhador, visando à separação do trabalho manual e do intelectual, com o exclusivo fim de facilitar o seu controle pelo

⁷⁶ Casa Nobre no Coração da Cidade. 2000. Disponível em: <<file:///A:\ Casa Nobre no Coração da Cidade.htm>>. Acesso em: 21 set. 2000.

capital⁷⁷.

Para tanto, era fundamental que se promovesse a ruptura entre o passado e o presente, a desistorização da cidade, o rompimento do que para a sociedade burguesa representava o real e o natural. Recorria-se então a estratégias que buscavam desfamiliarizar, desorientar, descodificar, desconstruir e desestruturar as categorias normativas, morais, estéticas e familiares da vida social⁷⁸. Toda a afetividade e a subjetividade que ligam emocionalmente o homem à cidade deveriam ser intencionalmente ignoradas. Adotaram-se técnicas altamente impactantes, como a fragmentação, a montagem e a justaposição, sem nenhuma lógica que não a do modo capitalista de produção na busca da mais-valia.

A ideologia extraída do racionalismo é uma ideologia totalitária, própria da classe burguesa dominante, e privilegia uma razão instrumental que se funda quase que exclusivamente no cálculo, no interesse e na mais-valia em prejuízo das esferas subjetiva, emocional, sentimental e intuitiva, características das mentalidades artísticas românticas⁷⁹. O indivíduo é reduzido às suas funções econômicas, abdicando da sua condição de democrata, de cidadão, da sua condição de ser humano. A relação mercantilista, fundamental ao capitalismo, fixa o preço-hora de todos os indivíduos, reduzindo a consciência do cidadão à dimensão do seu valor venal⁸⁰. Fundamenta-se esta ideologia numa concepção abstrata do homem, para a qual este é mutável no tempo e no espaço. À ciência cabe, portanto, a definição exata de um modelo urbano perfeito, conveniente a todo o grupo humano⁸¹.

Para Caparelli a arquitetura racional faz parte da corrente ideológica racionalista, a serviço do capital, procurando garantir as realizações e as conquistas advindas da Revolução Industrial. O racionalismo, enquanto ideologia, “é produto da ideologia burguesa, iluminista, científica, tecnicista, positivista, da racionalidade instrumental, da objetividade, da dimensão da utopia do futuro, do progresso e do desenvolvimento técnico.”⁸²

Alguns de seus mais importantes representantes são os *pré-urbanistas* Robert Owen (1771-1858), Charles Fourier (1772-1857) e Etienne Cabet (1788-

⁷⁷ CAPARELLI, op. cit.

⁷⁸ Ibidem.

⁷⁹ Ibidem.

⁸⁰ Condamnés à vivre ensemble. Disponível em: <<http://www.sencis.com/crozal/table.htm>>. Acesso em 27 set. 2000. Original em francês. Tradução da autora.

⁸¹ HAROUËL, op. cit.

⁸² CAPARELLI, op. cit., p. 47.

1856). Mas é com os integrantes da corrente progressista do urbanismo moderno, cuja maior expressão é Le Corbusier, que as idéias racionalistas mais profundamente impregnaram o modo de concepção e de produção do espaço urbano⁸³.

Do ponto de vista do racionalismo, o planejamento das cidades devia obedecer a categorias hierárquicas, desenhadas segundo uma certa uniformidade e centralizadas umas em relação às outras. A ciência da razão e da racionalidade pode encontrar-nos as respostas e as soluções, pois o mundo é lógico e ordenado e as verdades objetivas estão no caminho da ciência. A cidade era, pois, tratada como um objeto, e a habitação por excelência era a de massa.

Os primeiros planejadores modernistas tinham atitudes utópicas e uma crença em um futuro no qual os problemas sociais poderiam ser superados e a humanidade liberada dos constrangimentos da escassez e da ganância⁸⁴. Os arquitetos modernistas, por sua vez, estavam ansiosos por desenharem cidades que promovessem a eficiência industrial e também, diante da maciça escassez de habitação, por conceberem tipos de habitação padronizada de produção em massa⁸⁵.

Para Harvey⁸⁶, o planejamento e o desenvolvimento modernos centraram-se na larga escala, tecnologicamente racional, austera, e no desenho de *estilo internacional*, funcionalmente eficiente.

Para Zurfluh “as periferias das grandes cidades do mundo foram vítimas do pensamento ultra-racionalista saído do movimento moderno. Assim, a característica de não-urbanidade das periferias é patente (...).”⁸⁷

Os paradigmas modernistas que conduziram a construção e o desenvolvimento das cidades no final do século XIX e ao longo do século XX foram levados ao extremo. Com o crescimento urbano e a globalização dos seus sistemas, eles não mais podem satisfazer às demandas. A utopia transformou-se em banalidade: não se trata de planejar a cidade ideal, mas a cidade suficientemente boa⁸⁸.

⁸³ CAPARELLI, op. cit.

⁸⁴ BEAUREGARD apud MACLEOD, op. cit.

⁸⁵ GOODCHILD apud Ibidem.

⁸⁶ HARVEY in: ROBINS apud Ibidem.

⁸⁷ ZURFLUH, J. M. Architecture – des idées plein la ville. 2000. Original em francês, tradução da autora. Disponível em: <file:///A:\Des idées plein la ville.htm>. Acesso em: 21 set. 2000.

⁸⁸ ROBINS apud MACLEOD, op. cit.

Para Robins⁸⁹ a uniformidade e a desumanidade são evidentes nas cidades modernistas. Estes fenômenos são, de acordo com Robins, indicativos da abstração e do universalismo no planejamento modernista. Além disso, segundo Philip Cooke, “a dimensão local foi por muito tempo negligenciada pela cultura modernista exclusivista e dominadora.”⁹⁰

Harvey⁹¹ defende a necessidade de uma alternativa lógica ao modernismo para se lidar com as cidades: a lógica do modernismo centrou-se em torno da eficiência, do funcionalismo e da impessoalidade; com isso erodiu o senso de lugar e assim minou o senso de identidade, ou, antes, arruinou os elos entre identidade e paz.

A ideologia funcionalista que dominou o planejamento urbano moderno materializou-se no zoneamento das funções. Vigier⁹² define o zoneamento como a separação de usos considerados incompatíveis que divide a cidade em distritos onde somente estruturas para usos especificados, como, por exemplo, casas unifamiliares, apartamentos, comércio, ou indústria, podem ser construídos. Também costuma fazer parte do zoneamento o tamanho mínimo dos lotes, a altura máxima e o recuo dos prédios. Pelo fato de afetar o custo da terra e, portanto, da habitação, o zoneamento tende a resultar numa estratificação socioeconômica da cidade. Vigier afirma que nos últimos anos algumas normas de zoneamento suburbano em grandes áreas têm sido julgadas inconstitucionais pelas cortes americanas de justiça por se constituírem em barreiras à mobilidade de famílias de baixa renda.

Sob um outro ângulo, Pereira define o zoneamento funcionalista como sendo originalmente

um instrumento fundamentalmente ideológico, extremamente funcional que permite atingir-se um objetivo econômico social, portanto, rico em componentes de natureza eminentemente não disciplinar. Para este autor o zoneamento aparece como o instrumento mais adaptado para racionalizar as modificações que resultam da Revolução Industrial nos valores urbanos, que confere à cidade uma estrutura lógica previsível.⁹³

⁸⁹ ROBINS apud MACLEOD, op. cit.

⁹⁰ PHILIP COOKE in: ROBINS apud Ibidem.

⁹¹ HARVEY in: ROBINS apud Ibidem.

⁹² VIGIER, op. cit.

⁹³ PEREIRA, E. M. **Histoire d'un outil d'aménagement: le zonage**. L'exemple d'une ville brésilienne. Original em francês, tradução da autora. Grenoble-France, 1999. Thèse de doctorat – Institut d'Urbanisme, d'Aménagement et d'Administration du Territoire de Grenoble – IUG, Université Pierre Mendès France Grenoble II. p. 38.

Benevolo⁹⁴ situa o zoneamento na Grécia Antiga. Seu idealizador mais importante foi Hippodamus de Mileto, cujas cidades apresentavam uma notável regularidade e uma divisão bastante nítida. Entretanto, Harouel⁹⁵ afirma que o urbanismo grego não teve uma motivação funcionalista, mas um fundamento político, religioso e defensivo.

Pereira, ao traçar a história do zoneamento como instrumento de organização do espaço urbano, considera que o zoneamento idealizado para as cidades helenísticas possuía fundamento religioso, civil e econômico, sendo, portanto, de natureza diversa do zoneamento pós-revolução industrial. Este é um “zoneamento operacional, intervencionista, isto é: nem uma teoria que desenha uma cidade ideal, nem uma teoria que explica um tipo de organização característico da cidade industrial...”⁹⁶

Os modelos de planejamento urbano, fundados nas premissas do racionalismo funcional, marcaram fortemente a reordenação e a construção das cidades no século XX. Para Souza tais premissas têm sido, no Brasil, a cartilha seguida na formulação dos planos diretores até então. Segundo esta autora, alteram-se os usos do solo, mas a mecânica permanece a mesma. “Permanece o formalismo, o mecanismo e a tecnocracia.”⁹⁷

Mancuso pondera que o zoneamento não é o produto de uma elaboração disciplinar autônoma e tampouco constitui a tradução de uma técnica, de uma concepção prévia arquitetônica ou urbanística que revele uma idéia preconcebida de cidade⁹⁸.

Historicamente o zoneamento funcional data do final do século XIX, tendo nascido na Alemanha em 1891. Considerado à época como solução para os conflitos urbanos, ele deveria solucioná-los em seu duplo aspecto: econômico e social. Econômico porque deveria atender às necessidades de um capitalismo emergente no tocante à propriedade privada do solo urbano em conflito com os objetivos do poder público, representado pelo binômio industrialização/urbanização; social porque dizia respeito às condições precárias de habitação das classes populares que revelavam uma relação muito próxima com o preço dos terrenos no

⁹⁴ BENEVOLO apud PEREIRA, op. cit, p.37.

⁹⁵ HAROUEL apud Ibidem, p. 37.

⁹⁶ Ibidem, p. 37.

⁹⁷ SOUZA, op. cit.

⁹⁸ MANCUSO apud PEREIRA, op. cit.

interior da cidade⁹⁹.

A importação do zoneamento funcional pelos Estados Unidos deu-se por volta de 1916. Embora nos mesmos moldes do modelo alemão, este instrumento obedeceu na América a razões de cunho essencialmente econômico, ou seja, à proteção aos investimentos já efetuados e à garantia dos investimentos futuros, razões estas materializadas numa situação espacial física insatisfatória e na presença, no centro da cidade, de grupos sociais não desejados, principalmente de estrangeiros.

A respeito dos objetivos do zoneamento funcional nos Estados Unidos, existem duas teorias, formuladas por Babcock¹⁰⁰: a teoria do valor da propriedade e a teoria do planejamento. Primeiramente este autor afirma que o zoneamento funcional não é um *movimento*, mas um processo, o qual é “parte da técnica política através da qual o uso da terra privada é regulado.”¹⁰¹ A seguir o artigo procede à descrição das duas teorias que estariam por detrás do zoneamento: teoria do valor da propriedade e teoria do planejamento.

A teoria do valor da propriedade baseia-se na idéia de que cada item da propriedade deveria ser utilizado de modo a maximizar o valor da soma de todas as propriedades. Para seu autor, o zoneamento funcional elimina os *elementos nocivos*, isto é, qualquer uso que diminua o valor da propriedade. Por esta teoria, cada pedaço de propriedade possui um uso ideal ou próprio. Esta teoria implica normas. Por exemplo, a prefeitura pode proibir X de desenvolver uma área se o resultado for extravasamento de tanques sépticos, mas não pode fazê-lo apenas porque a maioria não aprova o desenvolvimento.

Na teoria do planejamento, os passos envolvidos consistem de um planejador subordinado que faz uma sondagem sobre os usos apropriados para aquela área e depois de um planejador-chefe que elabora um plano local baseado nos dados obtidos, além de outros. O passo seguinte é o da implementação do plano, usando-se um grande número de meios, incluindo-se as leis do zoneamento. As aspirações e as necessidades da municipalidade não deverão ser esquecidas quando da elaboração do plano ou das leis de zoneamento.

⁹⁹ PEREIRA, op. cit.

¹⁰⁰ BABCOCK, R. apud TARR, B. Classic readings in urban planning. **The Purpose of Zoning**, p. 133-139, week seven: zoning, 2000. Original em inglês, tradução da autora. Disponível em: <File://A:\Brandi Tarr. htm>. Acesso em: 19 set. 2000.

¹⁰¹ Ibidem, p. 138.

Também Pereira¹⁰², em sua tese de doutorado, escreve que há duas correntes do zoneamento funcional: a que lhe confere *status* de instrumento de controle jurídico-legal do uso do solo, sobretudo no domínio do privado, e a que o considera um instrumento primário do plano, protegendo os aspectos organizacionais e estruturais bem como os da composição e da forma da cidade. Esta segunda corrente do zoneamento funcional é adotada e difundida de modo radical pelos adeptos do movimento urbanista moderno através da Carta de Atenas.

Corroborando a teoria do valor da propriedade e a afirmação de que o zoneamento funcionalista possui *status* de instrumento de controle jurídico-legal do uso do solo, Feldman escreve:

...estudos caracterizam o zoneamento americano como uma agregação de disposições parciais e afirmam que embora tenham sido adotadas leis gerais, o “zoning” torna-se um instrumento para preservar o caráter de apenas algumas áreas da cidade, um instrumento para proteger valores imobiliários, impondo restrições somente às áreas com potencial especulativo.¹⁰³

Para esta autora o zoneamento desenvolvido em São Paulo protege maciçamente áreas residenciais de alto padrão, atuando, do mesmo modo que o zoneamento americano, como instrumento discriminatório, não promovendo qualquer alteração da ordem espacial estabelecida. Contrariamente, o zoneamento confirma, eterniza e aumenta diferenças presentes nas cidades, desde o século XIX. Reveste-se de um novo código para assegurar uma velha ordem, constituindo-se num objetivo ao invés de um sistema.

Reafirmando o caráter econômico, administrativo e jurídico do zoneamento, Gaudin escreve que

do ponto de vista econômico, o zoneamento tem por objeto suprimir os prejuízos decorrentes da mistura e da imbricação das habitações e permitir uma organização racional dos serviços públicos e dos transportes; do ponto de vista administrativo e jurídico, o zoneamento é um dos melhores instrumentos para a realização dos planos de reforma.¹⁰⁴

O zoneamento funcional adotado e adaptado pelos Estados Unidos teve ampla repercussão e influência no Brasil, sobretudo na cidade de São Paulo, razão por que não devemos desprezá-lo. Conforme Feldman, “o zoneamento construído e praticado em São Paulo, a partir dos anos 40, teve como referência explícita o

¹⁰² PEREIRA, op. cit.

¹⁰³ FELDMAN, S. O zoneamento ocupa o lugar do plano, São Paulo, 1947-1961. **Anais do VII Encontro Nacional da ANPUR**. Recife: UFPE, 1997. p. 678.

¹⁰⁴ GAUDIN, J.-P. Le zoning ou la nuit transfigurée. Original em francês, tradução da autora. **Culture Technique**: publication éditée par la C.R.C.T. Neuilly-sur-Seine, p. 60, 1986.

modelo de zoneamento desenvolvido nos Estados Unidos.”¹⁰⁵

Por outro lado, interessa-nos a gênese e as características do zoneamento europeu porque dele derivam praticamente todos os fundamentos do planejamento urbano brasileiro, sobretudo a partir da segunda metade do século XX, tendo sido os principais urbanistas brasileiros discípulos e, mais que isto, fiéis seguidores daquele que é considerado o maior representante da corrente progressista do urbanismo moderno: Le Corbusier.

A grande difusão do zoneamento funcional aconteceu na Europa entre os anos 1920 e 1930, tendo-lhe sido atribuído, então, um papel preponderante e passando a ser tema de congressos, exposições, mostras de arquitetura e eventos afins¹⁰⁶. A corrente progressista do urbanismo moderno, representada principalmente por Tony Garnier e por Le Corbusier, levou às últimas conseqüências a ideologia do funcionalismo ao declarar, por ocasião da constituição do CIAM (Congresso Internacional de Arquitetura Moderna), em 1928, que no urbanismo está em primeiro lugar a classificação das funções, a saber: habitação, trabalho, recreação, e que a viabilidade de sua execução tem como instrumentos o zoneamento, a disciplina do tráfego e a legislação. A princípio menos rígida, a especialização do espaço e do tempo urbanos alcançou sua expressão máxima com a declaração constante da Carta de Atenas, manifesto lançado em 1933 e que externava a doutrina veiculada pelo CIAM.

Este manifesto dispõe que

o zoneamento é a operação feita sobre o plano de uma cidade com o objetivo de atribuir a cada função e a cada indivíduo seu justo lugar. Ele tem por base a discriminação necessária entre as diversas atividades humanas, reclamando cada uma seu espaço particular: locais de moradia, centros industriais ou comerciais, salas ou terrenos destinados ao lazer.¹⁰⁷

Segundo Holston¹⁰⁸, estas funções deveriam ser *taylorizadas*, estandardizadas, racionalizadas e reunidas em uma totalidade, tal qual se monta uma máquina: um todo que resulta da justaposição ou encaixe de várias peças, cada uma desempenhando uma função específica.

A corrente progressista, liderada por Le Corbusier, fez das idéias racionalistas-funcionalistas uma verdadeira ideologia, seguida por praticamente

¹⁰⁵ FELDMAN, op. cit., p. 678.

¹⁰⁶ PEREIRA, op. cit.

¹⁰⁷ Carta de Atenas apud Ibidem, p. 63.

¹⁰⁸ HOLSTON, J. **A cidade modernista**: uma crítica de Brasília e sua utopia. São Paulo: Companhia das Letras, 1993.

todos os planejadores urbanos da época. Se as idéias contidas na Carta de Atenas se devem, em grande parte, às próprias idéias de Le Corbusier, cumpre, pois, que se dê a conhecer, rapidamente, a origem do racionalismo funcionalista em Le Corbusier.

Lebrun¹⁰⁹ (2000), em seu trabalho, disponibilizado na Internet e intitulado *Le Corbusier – De l'architecture à l'urbanisme*, ressalta que este urbanista permaneceu fiel, por décadas a fio, ao mesmo método de criação, desde a concepção de casas ou prédios individuais, suas primeiras realizações, até a de grandes conjuntos ou de uma cidade inteira. As idéias da *máquina de morar*, da célula individual multiplicável ao infinito, dos órgãos *fixados independentemente uns dos outros* demonstram a aplicação da mesma maneira de pensar *mecanicista*, em uma escala que, partindo da arquitetura, alcança o urbanismo.

Besset¹¹⁰ observa que Le Corbusier mantém-se, ao que parece, fiel ao mesmo método de criação, pois, em diversas etapas do projeto são visíveis os órgãos fixados independentemente entre si, tomando aos poucos seu respectivo lugar e terminando por alcançar uma resolução sintética.

De acordo com Le Corbusier, “o animal humano é como a abelha, um construtor de células geométricas.”¹¹¹ Ele crê que as necessidades dos homens são poucas e mais ou menos idênticas, já que todos são feitos no mesmo molde. Assim, a “máquina de morar é a célula ideal para o homem-máquina.”¹¹²

Para Le Corbusier¹¹³ a *máquina de morar* era fruto da reunião de órgãos e o mesmo método poderia presidir às concepções urbanísticas não apenas para conjuntos multifuncionais como para o centro da cidade e até mesmo para a cidade inteira.

Lebrun acrescenta que “é ao nível da arquitetura que começa o urbanismo. Para cada uma das funções da cidade deve ser criado um ‘órgão’, um ‘instrumento apropriado’.”¹¹⁴ Para Le Corbusier¹¹⁵ o rigor biológico era a única alternativa capaz de responder às tarefas. Um órgão não funciona isoladamente,

¹⁰⁹ LEBRUN, M. *Le Corbusier: de l'architecture à l'urbanisme*. 2000. Original em francês, tradução da autora. Disponível em: <file://A:\Le Corbusier.htm>. Acesso em: 19 set. 2000.

¹¹⁰ BESSET apud PEREIRA, op. cit., p. 71.

¹¹¹ LE CORBUSIER apud LEBRUN, op. cit.

¹¹² LACAZE, J.-P. **Les méthodes d'urbanisme**. Original em francês, tradução da autora. Paris: PUF, 1997. p. 235.

¹¹³ LE CORBUSIER apud LEBRUN, op. cit.

¹¹⁴ Ibidem.

¹¹⁵ LE CORBUSIER apud Ibidem.

mas no contexto de um organismo. Portanto, não poderia haver arquitetura sem urbanismo e vice-versa. Um corpo sem órgãos preexistentes seria teórico e inoperante. Esta idéia explica a concepção globalizada da cidade e, sobretudo, justifica a adoção do zoneamento funcional.

Ainda de acordo com Lebrun,

a famosa nomenclatura da Carta de Atenas não coincide senão de modo imperfeito com "o instrumental urbano" que ele próprio elaborou. Seus estudos mais avançados e seus projetos urbanísticos articulam-se apenas sobre três funções: habitação, circulação e gestão (setor terciário e função governamental), tendo sido a produção industrial verdadeiramente integrada muito mais tarde.¹¹⁶

Opondo-se ao que chamou de *anarquia urbana*, Le Corbusier concebia uma cidade que não passava de um classificador bem etiquetado¹¹⁷.

Em todos os casos, os pedestres têm de ser separados dos carros, sendo as diferentes funções da cidade delimitadas pelo zoneamento. Habitações sobre pilotis e afastadas entre si deveriam liberar o solo para espaços verdes, os quais deveriam abrigar as escolas, os equipamentos esportivos e os lugares para relaxamento.

Holston¹¹⁸, em sua obra *A cidade modernista: uma crítica de Brasília e sua utopia*, afirma que os CIAM adotaram, para justificar o modo de se planejarem as cidades, a mesma metáfora da máquina defendida por Le Corbusier para a concepção da casa: uma *máquina de morar*.

Modelos de planejamento urbano foram então testados no Primeiro Mundo e exportados para os do Terceiro Mundo. Todo o conhecimento que a sociedade acumulou durante séculos ao construir suas cidades viu-se subitamente substituído por planos que desconsideravam as características morfológicas do sítio, as peculiaridades sociais, econômicas, a história e a cultura locais.

De acordo com Bleicher¹¹⁹, os centros, que eram uma vez o foco das cidades, tornaram-se desertos, e os bairros, lugares agradáveis de se viver, foram dilapidados e dominados pelo crime. Habitavam-nos apenas aqueles que não tinham meios para deixá-los. Assim, eram os pobres da cidade os mais atingidos pelo sistema que gerou esta *desurbanidade*. Ainda segundo este autor, o zoneamento era usado como instrumento para restringir os novos subúrbios aos residentes da

¹¹⁶ LEBRUN, op. cit.

¹¹⁷ LACAZE, op. cit.

¹¹⁸ HOLSTON, op. cit.

¹¹⁹ BLEICHER, op. cit.

classe média. Ele escreve que as cidades sofreram muito a esta época, pois a maioria teve seu centro ocupado predominantemente por escritórios e estacionamentos e seus bairros abrigavam principalmente as fábricas e a mão-de-obra de baixa renda. Até mesmo as pequenas cidades tornaram-se cidades fantasmas à medida que suas ruas principais perderam seus negócios para os *shoppings centers*.

Este mesmo processo de descentralização ocorreu bem mais tarde no Brasil, na segunda metade do século XX, tendo sido muito visível nas grandes e médias cidades, principalmente a partir da década de 70. Este atraso explica a tardia e ao mesmo tempo recente preocupação com a revitalização dos centros urbanos a que estamos assistindo, principalmente nas capitais brasileiras, porque foi aí que a morte do centro se fez sentir mais intensamente.

Um artigo publicado em página da Internet, intitulado *Casa Nobre no Coração da Cidade*, diz que “o processo de mudança nos centros das cidades começou um pouco tarde no Brasil. Em outros países onde a industrialização foi mais rápida e eficiente tudo começou muito antes, a partir de meados do século XIX. E a principal tendência que marcou ou caracterizou esse processo de mudança foi a Verticalização das Cidades.”¹²⁰

Este período coincide com o surgimento, na consciência social, do direito à moradia, reivindicado, sobretudo, pelos menos assistidos e timidamente reconhecido pelo Estado e pelo setor privado, que considera a construção uma atividade pouco lucrativa. De acordo com Bonduki¹²¹, no Brasil o direito à moradia nunca chegou a ser reconhecido, embora o Estado tenha tentado promover, através da criação de alguns órgãos, como os IAPs, uma espécie de *welfare state*, e apesar da Constituição de 1988.

2.3 Em busca da urbanidade perdida

Após um longo período de relevância e excelência do racionalismo funcional nas questões referentes ao urbanismo, à produção do espaço urbano, ao planejamento da ocupação deste espaço, vimos, a partir da década de 60, ressurgir

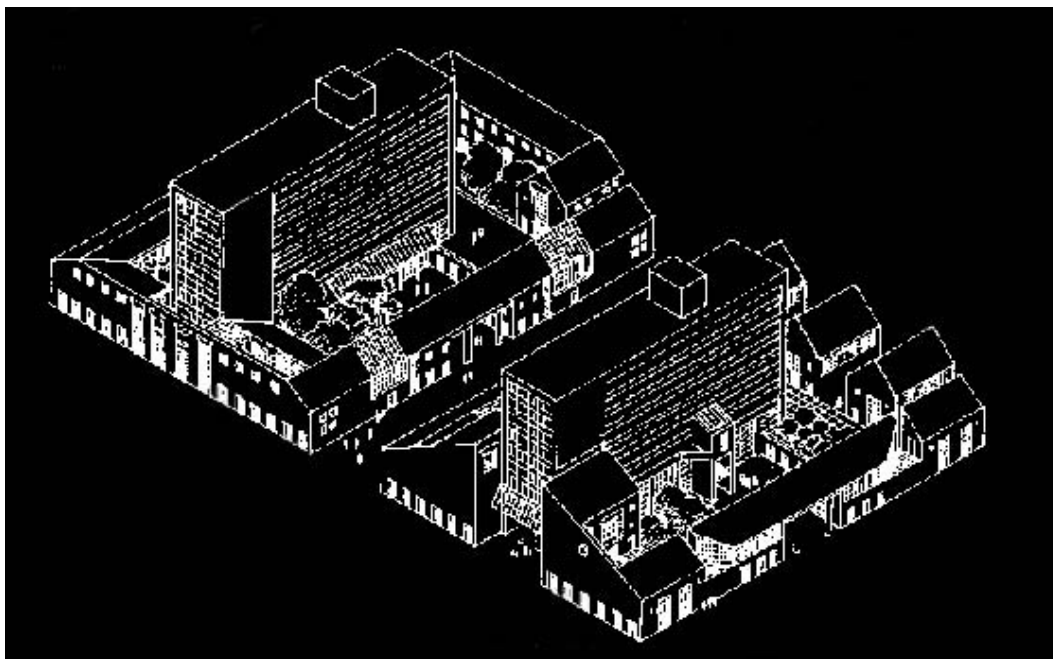
¹²⁰ Casa nobre no coração da cidade, op. cit.

¹²¹ BONDUKI, N. Origens da habitação social no Brasil. Conclusão do livro. 2000. Disponível em: <file://A:\Livro – Nabil Bonduki.htm>. Acesso em: 21 set. 2000.

um interesse pela *busca da urbanidade perdida*. Tilmont¹²², diretora da École de Paris Val de Marne, ao abrir o *Forum Internacional de la Jeune Architecture*, realizado em Paris no ano de 2000, tendo como tema *Patrimoine e Création Urbaine “centralité e urbanité”*, fala que na Europa a exigência de qualidade arquitetural e urbana evoluiu simultaneamente à modificação dos conceitos de centralidade, de mobilidade, de temporalidade e de urbanidade. Diz também que após a constatação geral do fracasso do movimento moderno e uma visão crítica da cidade atual, percebe-se uma vontade de regeneração urbana, de recomposição dos bairros, como expressão da renúncia às operações espetaculares, em favor de uma escala *modesta* das intervenções. Que sejam objetos de projetos urbanos passíveis de serem geridos no tempo e que tenham significado para o cotidiano dos habitantes.

Nas palavras de Harouel, “a cidade volta a ser moda, a cidade verdadeira, com ruas, pedestres, lojas, oficinas.”¹²³

A figura abaixo ilustra uma experiência na França em que as ruas foram recriadas em torno de dois grandes conjuntos habitacionais modernistas, como forma de se construir a urbanidade até então ausente.



Fonte: Acervo de Elson Manoel Pereira, op.cit.

¹²² TILMONT, M. Forum international de la jeune architecture. Carnets de Villes pour l'An 2000. Original em francês, tradução da autora. Disponível em: <<http://www.paris.valdemarne.archi.fr/evenement/FIJA/2000/introduction.html>>. Acesso em 27 set. 2000.

¹²³ HAROUEL, op. cit. p. 130.

Entretanto, no Brasil, o zoneamento funcional teve um grande impulso na década de 70, época do *milagre brasileiro*, quando ocorreu intensa verticalização das cidades. Um texto exibido na Internet sob o título de O Bairro Hoje nos diz que “esse zoneamento tratou a cidade indiscriminadamente como se fosse produto de uma mesma estrutura homogênea, fomentando a mesma tipologia edilícia para toda a cidade, o que prejudicou bairros como Grajaú, formado na sua maioria por casas de até dois pavimentos.”¹²⁴

Com relação ao bairro do Grajaú, em particular, o poder público municipal logrou conter o avanço da verticalização através de lei municipal que restringiu o gabarito das edificações, preservando assim uma boa parte da memória do bairro. Figuras extraídas do mesmo *site* e exibidas a seguir ilustram os efeitos da verticalização e da lei mais restritiva editada posteriormente.



O bairro do Grajaú (RJ) no início do processo de verticalização.

¹²⁴ O bairro hoje. 2000. Disponível em: <<file:///A:\Grajaú.htm>>. Acesso em 21 set. 2000.



O bairro do Grajaú em avançado processo de verticalização. Década de 70.



Construções de acordo com o novo gabarito.



Construções de acordo com o novo gabarito.

Obviamente não estão os teóricos do urbanismo querendo promover um retorno à cidade de antigamente tal qual, a uma urbanidade característica da era pré-industrial, tampouco a uma urbanidade subjacente à explosão capitalista, ainda detectada em algumas cidades não alcançadas pela industrialização. Busca-se um modelo de planejamento alternativo, que não repita os males perpetrados pelo racionalismo funcionalista extremado, que não colabore ainda mais para a intensificação dos já graves problemas, traduzidos pela exclusão e pela segregação, com os quais se defrontam as cidades de hoje, principalmente as grandes metrópoles terceiro-mundistas. Porque planejar é preciso. Mas deve-se fazê-lo, acima de tudo, com vistas a uma nova urbanidade. Maura Veras diz que “quem pensa a cidade hoje deve dar conta das questões que sempre nos preocuparam, sem, no entanto, transformar esta cidade apenas numa ‘coisa’ por onde circula a mercadoria e o capital, mas considerando-a um lugar **onde se vive!**”¹²⁵

Gomes ressalta que

os lugares da vida pública, do passeio, do espetáculo da coabitação, da

¹²⁵ VERAS, M. A crise da urbanização: os três urbanismos. 2000. Disponível em: <<file:///A:\Tema19-Radis-ensp-Fiocruz-RJ-BR.htm>>. Acesso em: 27 set. 2000.

idéia de vida urbana, todos estes espaços que estiveram no centro do urbanismo do fim do século XIX e início do século XX estão desaparecendo. Eles deram lugar a um labirinto de balcões que oferecem suas mercadorias variadas. A dimensão do homem público se enfraquece, nos limitamos a circular e, eventualmente, pode-se também ter um papel de consumidor. (...) A urbanidade ou a civilidade são códigos de conduta cada vez mais fechados em pequenos espaços onde a freqüentação é mais ou menos homogênea.¹²⁶

O autor conclui que estes códigos são frutos da coabitação entre os indivíduos, a qual pressupõe a existência de um espaço onde o cidadão possa se inserir e viver seus direitos e seus deveres.

Para Gomes as práticas sociais são dependentes da organização espacial e a redefinição de um espaço está, por exemplo, na base da reconstituição de uma esfera pública. Ele afirma que “não se trata evidentemente de voltar ao século XIX, aos seus cafés, seus bulevares e seus salões, mas não se pode negar que uma nova sociedade exige uma nova ordem espacial. (...)”¹²⁷

Sachs-Jeantet considera que “é essencial voltar-se à arte da cidade e ao seu significado simbólico.”¹²⁸

Bender¹²⁹ nos dá um conceito de urbanidade um tanto inovador ao enfatizar antes as diferenças que as similaridades. Ele acredita que não mais se pode aplicar a noção de comunidade aos grandes centros se por comunidade se quer dizer uma reunião de pessoas com interesses e valores similares. Para ele a cidade é uma coletividade baseada antes em diferenças que em similitudes, o que resulta lugares dinâmicos.

Pajoni¹³⁰ diz que de fato é preciso uma verdadeira política urbana, necessariamente global, se ela quiser criar uma cidade que não seja constituída de segregação; que a ausência de políticas urbanas produz, pelas leis do livre mercado, a concentração de setores sociais em guetos que se excluem.

“Em tempos de globalização, vivemos o incrível paradoxo de integrar-se do outro lado do mundo e excluir-se à nossa porta. Partindo-se desta nova e moderna realidade espacial, precisamos redefinir uma cidadania adaptada à nova

¹²⁶ GOMES, op. cit., p. 21.

¹²⁷ Ibidem, p. 30.

¹²⁸ SACHS-JEANTET, op. cit.

¹²⁹ BENDER, T. apud STELTER, G. A. Cultural perceptions of urbanism. University of Ghelph 49-464 Reading a Community. Part II . The Major Themes. 1996. Original em inglês, tradução da autora. Disponível em: <<http://www.uoguelph.ca/history/urban/mod12.html>>. Acesso em: 19 set. 2000.

¹³⁰ PAJONI, op. cit.

conjuntura espacial.”¹³¹

Na era da globalização da economia e do consumo, é preciso analisar-se profundamente o espaço urbano, compreender internamente a cidade em crise, para que se possa encontrar resquícios invisíveis¹³² de uma urbanidade que para a maioria dos habitantes da cidade se transformou em utopia. É preciso ir além da simples estrutura física da cidade. A cidade é algo vivo, que irradia sensações, que se comunica, que mantém relações afetivas com seus atores que as classificam de hospitaleiras, alegres, excitantes ou, ao contrário, frias, inóspitas, agressivas ou monótonas. É possível que encontremos práticas urbanas que apontam para um novo *saber viver a cidade*, para novos parâmetros que devem orientar a definição de urbanidade dentro de uma realidade urbana inteiramente nova e assaz complexa.

Em relação às metrópoles, Joan-Sanchez chama-nos a atenção para o fato de que “a metrópole apresenta-se como lugar de produção de modernidade. A cidade, portanto, representa o lugar concreto, o ponto de atuação dos agentes, assim como o sítio onde se produzem os valores de uso – como inovação – e os valores de troca - reforçados pelo prestígio – da modernidade, e de onde competirá como cidade no mercado mundial. (...)”¹³³

Para Panerai¹³⁴, urbanista francês, a ideologia do movimento urbanista moderno produziu graves distorções sociais ao promover, através de seu exacerbado racionalismo funcionalista, a segregação maciça das populações mais pobres e vulneráveis, razão pela qual deve ser repensada. Segundo ele, também razões práticas devem motivar uma revisão dos cânones do urbanismo moderno. Entre elas, o crescente desengajamento dos organismos públicos com respeito à habitação social, limitando-se sua ação à tentativa de seduzir os investidores. Somam-se a isto as incertezas da economia e as dificuldades de adaptação permanente a um mercado imobiliário em contínua reformulação.

Em perfeita consonância com o pensamento de Panerai, Ana Clara Torres Ribeiro, a propósito da realidade urbana brasileira e falando principalmente das

¹³¹ La fragmentation est source de ségrégation spatiale. Original em francês, tradução da autora. Disponível em: <http://www.georezo.net/memoterre/travaux/textes/memo004/ch3_004.htm>. Acesso em 21 set. 2000.

¹³² Para Grönlund (1999) esta invisibilidade está profundamente enraizada nos paradigmas dominantes da Era Industrial.

¹³³ SANCHEZ, J.-E. apud RIBEIRO, A. C. T. **Urbanidade e vida metropolitana**. Rio de Janeiro: JOBRAN, 1996. p. 88.

¹³⁴ PANERAI, P. O retorno à cidade. **Projeto**, p. 78-82, abr. 1994.

metrópoles, expõe a dramática situação e busca respostas para os muitos questionamentos que se nos apresentam, como, por exemplo, sobre o modo como se pode articular processos passados e atuais de modernização a fim de se alcançar coerência e uma maior justiça social na cidade. Esta autora também questiona quanto à forma de se evitarem novas cisões espaciais e o conseqüente agravamento da desigualdade social. A autora considera que os males sociais derivam dos modelos de modernização que não conseguiram prover uma vida urbana enriquecedora e expressiva a ponto de construir uma totalidade social “culturalmente diversificada e, portanto, plural e democrática.”¹³⁵

Pajoni¹³⁶ assevera que as ações e os projetos urbanos precisam da intervenção de diferentes atores e que as regulamentações e as atribuições de competências atribuem aos poderes locais, regionais e nacionais um dever de *planificação* e de intervenção sobre os estabelecimentos humanos. Para ele somente a atividade dos habitantes sobre sua cidade produz o urbano e esta atividade contradiz os princípios de uma gestão centralizada e decidida pelos poderes públicos.

Garcia¹³⁷ defende a participação social na gestão urbana e condena o emprego de formas padronizadas de intervenção pública, consideradas intercambiáveis.

Especialmente em relação às cidades dos países do Hemisfério Sul, Pajoni¹³⁸ diz que a cidade é o espaço onde os marginalizados encontram a melhor possibilidade de se exprimirem coletivamente e de contribuírem para a construção de uma democracia avançada, de uma urbanidade integrada e igualitária.

Falando da questão urbana, Pajoni diz que

os poderes públicos se exoneraram de seu engajamento de fornecer uma habitação a todos os cidadãos, ainda que este engajamento não tivesse, de qualquer modo, jamais ultrapassado o estágio do discurso. (...) Não havendo uma forte intervenção dos poderes públicos, a cidade permanecerá – nos países em desenvolvimento, mas não apenas entre eles, o produto de ações esparsas e isoladas e um espaço compartimentado pela segregação e pela marginalização. Esta intervenção demanda meios, e estes meios dependem da fiscalidade, nacional e local, e de uma forte vontade política. (...) O papel do Estado enquanto árbitro da destinação dos recursos continua essencial.¹³⁹

¹³⁵ RIBEIRO, op. cit., p. 81.

¹³⁶ PAJONI, op. cit.

¹³⁷ GARCIA apud RIBEIRO, op. cit.

¹³⁸ PAJONI, op. cit.

¹³⁹ Ibidem.

Endossando este mesmo modo de pensar a cidade, Sachs-Jeantet declara:

Nossa sociedade é perseguida pelo espectro da fragmentação social, política e psicológica. As divisões sociais estão dilacerando o próprio tecido da vida urbana e são testemunhas de que as cidades e os modos de vida urbana levam a conflitos e sofrimentos que podem debilitar toda a sociedade. As cidades, enquanto entidades políticas, se encontram frente ao dilema de converter-se em sistemas que geram exclusão ou em promotores da cidadania e de bem-estar com respaldo de contratos sociais. (...) Que políticas de atribuições de faculdades são necessárias para que se encontrem novas formas de associação para o desenvolvimento entre o Estado, a cidade, a sociedade civil e o setor privado, visando a garantir o direito à cidade e o pleno exercício da cidadania em termos de direitos políticos, civis, econômicos, sociais, psicológicos e culturais que são indissociáveis?¹⁴⁰

Ribeiro¹⁴¹ também alerta para as graves conseqüências da conjugação da miséria com os problemas urbanos, trazidos, sobretudo, pelas formas contemporâneas de valorização capitalista, e que fragmentam o *tecido urbano material e imaterial*. Ela salienta que estes riscos são muito mais sérios nos países periféricos ao sistema mundial, pois sucessivos processos de modernização contribuíram para imprimir no espaço e na sociedade suas características de *fragilidade e incompletude*.

Pajoni¹⁴² chama-nos a atenção para o fato de que as favelas concentram mais ou menos 35% da população urbana da cidade que, tendo, em geral, sido rechaçada do centro da cidade para zonas periféricas, vive fora do contexto urbano, mal conectada à cidade pela distância e pela deficiência de transportes, sem qualquer opção mais digna.

As fronteiras administrativas dos centros tradicionais tornaram-se freqüentemente obsoletas com a dinâmica atual da cidade. Até então, a democracia local era entendida amplamente em termos de alguma variedade em torno da idéia original da comunidade política. Contudo, a validade desse conceito está desgastada pela incipiente morfologia social e física da cidade. Martinotti¹⁴³ afirma que grande parte dos problemas de governo das novas metrópoles pode ser tratada mais adequadamente reconhecendo-se o entrelaçamento de morfologias.

Para Panerai

não se pode ignorar, entre os cidadãos, o crescimento de uma sensibilidade nova em matéria de qualidade de vida que se traduz por uma recusa ou

¹⁴⁰ SACHS-JEANTET, op. cit.

¹⁴¹ RIBEIRO, op. cit., p. 80.

¹⁴² PAJONI, op. cit.

¹⁴³ MARTINOTTI, G. apud SACHS-JEANTET, op. cit.

uma rejeição das urbanizações periféricas monofuncionais – sejam os grandes conjuntos habitacionais ou os setores de serviços e escritórios - e por uma exigência ou uma busca de reencontrar um padrão de vida cotidiano retomando a complexidade e a diversidade de cidade tradicional.¹⁴⁴

Panerai¹⁴⁵ define esta situação como relativamente nova, situando-a em 1973 - quando da primeira crise do petróleo – e suas premissas a partir dos movimentos de 1968.

A este propósito, Paquot¹⁴⁶ ressalta que regularmente vozes se levantam para denunciar as aberrações de um grande conjunto criminoso, de um traçado rodoviário que rasga um bairro, de um aeroporto que polui uma zona residencial, de um arranjo às vezes banal, mas que na verdade se volta contra o cidadão.

Panerai vai mais longe em sua crítica ao dizer que o funcionalismo pretendeu “fazer a forma resultar da função e que o espectro redutor de Le Corbusier (habitar, trabalhar, circular, divertir o corpo e o espírito) ocasionou o desmembramento do tecido urbano.”¹⁴⁷

Segundo Bleicher,

A forma dá suporte à função. Os dados obtidos da comunidade e dos potenciais parceiros, a compreensão de como outros espaços funcionam, a experimentação, e a superação dos obstáculos e dos ‘dizedores-de-não’ dão-nos o conceito do espaço. Embora o design seja importante, estes outros elementos nos dizem de que ‘forma’ precisamos para alcançar a visão futura do espaço.¹⁴⁸

Madec, ao explicar os conceitos de tradição e modernidade, fala da experiência modernista, que ele situa entre o fim do século XVII e os anos 60 do século XX, à qual ele atribui o desenvolvimento de concepções “tão radicais quanto a *tabula rasa*, o anti-historicismo, a rejeição da cultura, a utopia proposta como modelo político e social.”¹⁴⁹ Ele diz ainda que o conjunto de ações modernistas ilustrava o princípio revolucionário segundo o qual “a aparição do homem na era moderna – isto é – a era de sua ‘autonomia’ na História – necessitava da reescrita integral dos fundamentos de sua existência cotidiana.”¹⁵⁰ Segundo Madec, estas

¹⁴⁴ PANERAI, op. cit., p. 79.

¹⁴⁵ Ibidem.

¹⁴⁶ PAQUOT, op. cit.

¹⁴⁷ PANERAI, op. cit., p. 79.

¹⁴⁸ BLEICHER, op. cit.

¹⁴⁹ MADEC, P. Urbanité et générosité. Journées de l'Institut Régional du Patrimoine à Plourin-Lès-Morlaix, 1996. Original em francês, tradução da autora. Disponível em: <<http://www.madec/newarticles/colloque1.html>>. Acesso em: 22 set. 2000.

¹⁵⁰ Ibidem.

ações radicais “propunham a História como valor de refúgio, o museu como refúgio da arte, a verdade na cultura de ontem, o conformismo como perenidade, como se a aparição do homem na era moderna procedesse de uma perda da memória coletiva.”¹⁵¹

Nas palavras de Tilmont, para se criar uma arquitetura urbana com a força do contexto, a partir do lugar, de sua história, do sítio, da formação das parcelas, da tipologia das formas construídas e que ofereça espaços para se viver a cidade é preciso a elaboração de projetos que permitam fabricar a cidade sobre a cidade, recosturar fragmentos de bairros, reutilizar os terrenos baldios e prolongar a cidade sobre suas franjas. Para essa autora, “fundar o projeto urbano sobre o patrimônio sem nostalgia, sobre as marcas do existente,”¹⁵² sobre a *genialidade dos lugares*, é dar conta da necessidade social de uma identidade urbana em relação a um mundo em brutais mutações. É, ao que parece, a única aposta possível para a criação de um patrimônio arquitetural contemporâneo e a invenção de uma nova urbanidade.

Tilmont¹⁵³ apresenta sua iniciativa falando do fracasso das grandes intervenções urbanas justificadas pela necessidade, da crise do movimento moderno o qual tem respostas unívocas com valor universal, e da revisão da arquitetura, a qual ela classifica de *cinicamente formalista*. Ao mesmo tempo propõe que se reencontre a cultura de uma cidade compartilhada.

2.3.1 A concepção do espaço público e a geração da urbanidade

Na tradição ocidental, os espaços públicos têm desempenhado um duplo papel: o de embelezar a cidade e o de servir de objeto para a intervenção pública. O espaço público não deve configurar algo acabado a ser entregue à população. Os espaços públicos que detêm as maiores qualidades ambientais são os que têm passado, no decorrer da história, por *lentas e graduais* transformações, devendo-se respeitar tanto quanto possível esse desenvolvimento e essas modificações¹⁵⁴.

Panerai defende veementemente a imutabilidade e o respeito ao espaço público, considerado “herança comum que é necessário respeitar, conservar e

¹⁵¹ MADEC, op. cit.

¹⁵² TILMONT, op. cit.

¹⁵³ Ibidem.

¹⁵⁴ ROMERO, M. A. B. Brasília e seus espaços públicos. 2000. Disponível em: <file:///A:\Cadernos Eletrônicos da Pós.htm>. Acesso em: 27 set. 2000.

transmitir.”¹⁵⁵ Para ele, o espaço público deve ser a origem e a base fundamental de um projeto, à qual investidores e construtores devem se adaptar. Ele defende o espaço público para além do aspecto meramente funcional de circulação de pessoas e veículos, como espaço do público, que deve ser aberto e acessível a todos, permanentemente, como verdadeira *res publica*.

O meio ambiente construído e o tecido social se ajustam reciprocamente na dinâmica da *urbanidade*. Na construção do espaço urbano, as articulações entre o individual, o coletivo e o simbólico convergem. Os habitantes podem se tornar os principais atores dessa construção ao utilizarem, conceberem e devolverem o significado ao espaço público bem como através de uma gestão local baseada em negociações entre atores urbanos¹⁵⁶.

Bleicher¹⁵⁷ enumera os onze princípios identificados pelo PPS¹⁵⁸ que ensinam como transformar espaços públicos em grandes espaços comunitários. Em sua introdução, PPS nos diz que espaços públicos efetivos são extremamente difíceis de se concretizarem porque sua complexidade quase nunca é entendida. “Como William (Holly) Whyte disse: é difícil conceber um espaço que não atraia pessoas. O que é notável é a frequência com que isso tem sido conseguido”.¹⁵⁹ Bleicher¹⁶⁰ nos diz ainda que as ruas desprovidas de urbanidade são desenhadas

¹⁵⁵ PANERAI, op. cit., p. 79.

¹⁵⁶ PROJET UNESCO, op. cit.

¹⁵⁷ BLEICHER, op. cit.

¹⁵⁸ Resumidamente são os seguintes os onze princípios enumerados pelo PPS (Project for Public Space):

- 1- A comunidade é que detém o conhecimento do que lhe convém;
- 2- Crie um lugar, não um desenho;
- 3- Procure parcerias para a implementação do projeto;
- 4- Pode-se aprender muito apenas observando-se os fracassos e os sucessos dos outros;
- 5- Tenha uma visão acerca de quais atividades poderiam acontecer naquele determinado espaço;
- 6- Comece com as petúnias. Faça experimentos. Não espere poder fazer tudo de início; as pequenas coisas não são muito dispendiosas;
- 7- Promova a triangulação, isto é, um elo entre as pessoas e os estranhos a fim de estabelecer uma comunicação, através da combinação de diferentes elementos físicos. Por exemplo: um banco, um telefone e uma lixeira colocados juntos e próximos a um café;
- 8- Eles sempre dizem 'Isto não pode ser feito'. É preciso vencer estes obstáculos. Comece com melhorias em pequena escala e demonstre a importância do "lugar".
- 9- A forma dá apoio à função. A contribuição da comunidade e dos parceiros potenciais, a compreensão de como outros espaços funcionam, a experimentação fornecem o conceito de espaço e apontam de que "forma" você necessita;
- 10- Dinheiro não é a questão. Uma vez colocada a infra-estrutura, os demais elementos não são caros e você pode contar com os parceiros envolvidos;
- 11- Você nunca terá terminado. A incompletude é da natureza do bom espaço público.

PPS *in* How to Turn a Place Around apud BLEICHER, op. cit.

¹⁵⁹ WHYTE apud PPS *in* How to Turn a Place Around, op. cit.

¹⁶⁰ BLEICHER, op. cit.

exclusivamente para veículos automotores, fazendo com que outros modos de transporte sejam raramente usados. Ao contrário, ruas que proporcionam urbanidade permitem que pedestres, bicicletas e transportes públicos circulem segura e eficientemente entre seus destinos.

Sanz, em seu artigo intitulado *Olhando a cidade à altura do pedestre*, defende a hegemonia do pedestre sobre o motorista, afirmando que “o pedestre é algo mais que um meio de transporte.”¹⁶¹ Ele acrescenta que o pedestre “faz a cidade, estabelece a comunicação e a convivência que caracterizam o ambiente urbano. A riqueza de possibilidades para o pedestre é a riqueza da vida na cidade.”¹⁶² Este autor prossegue dizendo que caminhar na cidade é uma prática condicionada por diversos fatores, indo dos mais profundos – culturais e sociais – ou estruturais – geográficos, urbanísticos ou derivados do modelo de transporte -, aos mais conjunturais, resultantes do desenho viário e da gestão do tráfego e do espaço público. Segundo ele, vários condicionantes se constituem hoje em elementos que desestimulam a caminhada. Por exemplo, uma cultura que confere *status* a quem se desloca de carro, um urbanismo que aumenta as distâncias entre as atividades e uma política urbana cujas infra-estruturas criam barreiras aos pedestres. Além disso, a recuperação da cidade para o pedestre constitui um requisito para que se promova a equidade e a autonomia para uma grande parte da população que tem na caminhada o único meio independente de locomoção.

O espaço formal e normatizado é a matriz que funda o espaço público, condição mesmo do exercício da cidadania. A difusão maciça dos meios de comunicação virtuais e a progressiva estratégia da mútua exclusão social das camadas da população são responsáveis pela redução da vida urbana nos espaços públicos, restringindo-se a via pública tão-somente ao seu valor instrumental primário: o da circulação¹⁶³.

Em seu discurso de abertura do *Rendez-vous de l'Architecture (1997)*, Catherine Trautmann, *Ministre de la Culture et de la Communication (França)*, diz que

A tecnicidade é necessária na resolução dos problemas de reordenação, a funcionalidade é indispensável para que a complexidade não se torne desordem, mas que estas virtudes úteis devem estar a serviço de um

¹⁶¹ SANZ, A. **Mirando la ciudad a la altura del peatón**. 1998. Original em espanhol, tradução da autora. Disponível em: <<http://habitat.aq.upm.es/boletin/n/6/aasan.html>>. Acesso em: 22 set. 2000.

¹⁶² Ibidem.

¹⁶³ GOMES, op. cit.

projeto. Quero com isso dizer que todos devemos afirmar a primazia da qualidade e da concepção sobre as únicas evidências da quantidade e da produção. É preciso mais do que nunca tornar nossa a definição de Henri Gaudin: 'Faire habiter les hommes'; não basta na realidade se construir alojamentos. Não basta se fazer estradas, é preciso, como escrevia Louis Kahn a respeito do plano de Filadélfia, 'faire de la rue, une architecture'. Não basta codificar o urbanismo, é preciso fazer habitar a cidade.¹⁶⁴

Grönlund¹⁶⁵ afirma que hoje temos duas formas opostas de urbanidade: ruas e outros espaços físicos de um lado e as redes eletrônicas publicamente acessíveis de outro.

Sachs-Jeantet considera que

O atual processo de mundialização pode ser visto como 'um relato do despejo'¹⁶⁶ do significado simbólico dos lugares e da qualidade de vida, como se o lugar em que vivemos já não importasse. Ao contrário, o processo de reconstrução social dos espaços – os espaços públicos – ao facilitar o vínculo com a cidade, em contraste com esta perda de identificação com o lugar, não é somente complementar senão fundamental para a mundialização do capital, se não quisermos avançar para um mundo 'sem lugares'.¹⁶⁷

Ragot e Tapie¹⁶⁸ chamam a atenção para o fato de que para os gestores e para aqueles que concebem as cidades há a questão do espaço público e de seu uso: ele custa caro para se produzir e para gerir ao mesmo tempo em que ele torna mais delicadas as relações com os transportes coletivos, com a implantação dos equipamentos, com a proximidade dos serviços.

Häusermann inclui entre os cinco principais elementos da urbanidade a "diferença entre espaço público e privado: não-apropriação privada do espaço público!"¹⁶⁹

¹⁶⁴ TRAUTMANN, C. Discours Au Rendez-vous de l'architecture. **Grande Halle de La Villete**, 02 oct. 1997. Disponível em: <<http://www.tls.cena.fr/division/PII/Rapports/NR99-813-htm>>. Acesso em: 22 set. 2000. Original em francês, tradução da autora.

¹⁶⁵ GRÖNLUND, op. cit.

¹⁶⁶ SASSEN apud SACHS-JEANTET, op. cit.

¹⁶⁷ AUGÉ apud Ibidem.

¹⁶⁸ RAGOT, G.; TAPIE, G. *Maison individuelle, architecture, urbanité*. 2000. Original em francês, tradução da autora. Disponível em <<http://www.urbanisme.equipement.gouv.fr/puca/urbanite/sommaire.htm>>. Acesso em: 14 set. 2000.

¹⁶⁹ São os seguintes os cinco elementos da urbanidade defendidos por Häusermann:

1. Presença de História. Uma aceitação das testemunhas do passado sem caráter de museu, que escolha quais edificações devem ser mantidas e como devem sê-lo;
2. Uma nova unidade de emancipação do cotidiano em relação aos ritmos da natureza; noite e dia seriam iguais quanto à disponibilidade de uso por parte dos cidadãos;
3. Manutenção de uma contradição aberta: a cidade como empresa de serviços – alívio do trabalho e controle social; a cidade como lar, lugar de familiaridade, aquisição e identificação;
4. Manutenção de um lugar para tendências inesperadas; flexibilidade no construído. Organizar processos abertos ao invés de formas finais – o máximo de revisão;
5. Estabelecimento dos limites entre o espaço público e o privado. Não à disposição pelo privado do espaço público.

Gomes¹⁷⁰, ao falar do espaço público, afirma que a apropriação dos espaços públicos é, no Brasil, um fenômeno muito intenso, complexo, que se dá de formas variadas, indo da simples ocupação de uma calçada até o fechamento de ruas ou de quarteirões inteiros, o qual ele identifica com um *recoo da cidadania*.

Em página na Internet, o Projeto Cidade Humana, concebido para a cidade de Juiz de Fora, diz que “os espaços públicos, ruas, avenidas e praças são essencialmente democráticos, são de todos, não discriminam ninguém se humanizados e, além de colaborar para a melhoria da qualidade da vida, resgatam aos habitantes o amor pelas cidades e, o que é mais importante, ajudam a devolver a cidadania, fator primordial no desenvolvimento do País.”¹⁷¹

Bleicher¹⁷², em seu *site* intitulado *Urbanity*, ensina que áreas urbanas bem sucedidas contêm uma variedade de espaços públicos, podendo ser parques, praças, jardins, ou até mesmo uma esquina com uns dois bancos. Ele diz ainda que não há uma fórmula padrão para qualificar o espaço público, mas algumas linhas mestras a serem seguidas. Ele cita como exemplo a necessidade de se construírem calçadas, preferencialmente em ambos os lados da rua, como modo de se preservar a integridade física e moral dos pedestres, pois além dos riscos de atropelamentos, o pedestre, ao ter que disputar lugar com os carros, sente-se um cidadão de segunda classe. Bleicher defende a construção de calçadas largas o bastante para acomodar confortavelmente todos os usuários.

Também para Panerai¹⁷³ o espaço público não se limita às ruas e praças, mas se estende aos bulevares, avenidas, alamedas, cais, enfim, a todos os espaços que formam a estrutura da cidade. Ele alerta para o fato de ter o espaço público o *status* de domínio público, diferentemente das propriedades edificáveis e dos equipamentos e edifícios públicos pertencentes ao Estado ou às coletividades locais, ou dos edifícios abertos ao público, tais como lojas, casas de espetáculo etc. Com esta afirmação Panerai quer ressaltar a importância do projeto urbano enquanto formalização do jurídico, na medida em que a determinação dos espaços públicos constitui um ato jurídico. Assim, definir-se um espaço público, traçar-se um

HAÜSERMANN, S. **Elements of urbanity**. *Urbanität*: Siebel, 1994. Original em inglês, tradução da autora.

¹⁷⁰ GOMES, op. cit.

¹⁷¹ PROJETO CIDADE HUMANA. Disponível em: <<http://www.artnet.com.br/~ipplan/cidade.htm>>. Acesso em: 21 set. 2000.

¹⁷² BLEICHER, op. cit.

¹⁷³ PANERAI, op. cit.

alinhamento é limitar-se um direito.

Romero condena a adoção de modelos pré-estabelecidos por considerar que a forma exterior dos espaços públicos é a expressão da própria sociedade. Para esta autora as soluções devem ser “condicionadas às necessidades locais, temporais e sociais.”¹⁷⁴

Para Panerai¹⁷⁵ o espaço público não se esgota em si mesmo, devendo ser tratado como elemento positivo de projeto, integrado às futuras construções à sua volta. Tampouco se deve imprimir ao espaço público uma rigidez, uma imutabilidade capaz de impedir sua evolução. No seu entender, a idéia da legislação urbana deve ser relativizada, devendo apenas excepcionalmente ser restrita, restrição esta reservada a alguns pontos-chave. Somente regras mínimas deveriam unir as construções ao espaço público e confirmar sua natureza jurídica de *res publica*.

Um dos princípios adaptados pelo PPS é o de que por natureza bons espaços públicos, que respondem às necessidades, às opiniões e às constantes mudanças da comunidade, requerem atenção. As amenidades se esgotam, precisam de mudanças e outras coisas acontecem num meio urbano. Estar aberto à necessidade de mudança e ter uma flexibilidade na sua gestão para efetivar esta mudança é o que constrói grandes espaços públicos e grandes cidades¹⁷⁶.

Mas qual a relação do espaço público com a urbanidade presente em uma cidade?

Para Panerai¹⁷⁷ a restituição de uma unidade aos espaços públicos é a restituição à cidade da própria cidadania. É demonstração de atenção, de cuidado igual para com todas as partes da cidade. É opor-se à dicotomia entre os bairros luxuosos e os refinados setores históricos e os bairros relegados ao abandono. É despertar em todos os habitantes da cidade a consciência da sua condição de cidadãos. É abrir caminhos para a requalificação dos bairros marginalizados. Todavia, Panerai reconhece que a integração dos espaços públicos de grande escala é tarefa bastante difícil, cujas soluções não podem basear-se em imagens

¹⁷⁴ ROMERO, op. cit.

¹⁷⁵ PANERAI, op. cit.

¹⁷⁶ O adjetivo **grande** neste caso não significa tamanho e sim qualidade. O autor se refere a cidades grandes (cities) e a cidades de tamanho médio (towns). Em português não há denominação específica para cada uma dessas realidades. Esta classificação diz respeito antes à importância da cidade no contexto da região que à circunscrição física ou número de habitantes (nota da autora).

¹⁷⁷ PANERAI, op. cit.

estereotipadas das cidades do século XIX.

2.3.2 A forma da cidade e sua influência nas transformações sociais e na geração da urbanidade

De fato, o urbano é, por natureza, uma realidade em constante transformação, que parece ter passado por profundas modificações ao longo da História, sobretudo a partir da Revolução Industrial. Muitos autores atribuem a dificuldade de se definir o urbano à natureza cambiante da cidade que se tem provado ao longo do tempo. Até o século XIX, a cidade era essencialmente um centro administrativo-político e um mercado, constituindo-se numa unidade espacial bem definida por limites físicos e administrativos. Porém, ainda nesse mesmo século, algumas cidades passaram a adquirir funções industriais e, conseqüentemente, a expandir-se, exibindo, assim, uma nova realidade geográfica: a área suburbana. A partir deste momento, a cidade e o urbano converteram-se em objeto de reflexão e precisou-se de novas palavras para expressar, na prática e na teoria, a nova realidade: *urbanização*, significando o processo e o resultado, e os vocábulos *suburbano* e *periurbano* para designar a nova realidade¹⁷⁸.

Grönlund¹⁷⁹ afirma que *o urbano*, antes uma exceção, tornou-se, sob alguns pontos de vista, um fenômeno generalizado e que, no seu entendimento, desde o século XIX a urbanização tem a ver com o processo mundial de industrialização.

Para Bruston¹⁸⁰, as cidades industriais, a partir do século XVIII, haviam, ao atrair as populações para as fábricas, aumentado muito a área em que se inscreviam as cidades. Porém, continuavam bem marcadas as diferenças entre a cidade e o campo, diferença essa fundadora, em grande parte, dos valores da urbanidade.

Com relação à problemática da cidade e do subúrbio, Panerai¹⁸¹ reconhece que muitas das mazelas que se verificam principalmente nas grandes

¹⁷⁸ CAPEL, op. cit.

¹⁷⁹ GRÖNLUND, op. cit.

¹⁸⁰ BRUSTON, A. *Ville ouverte*. 2000. Original em francês, tradução da autora. Disponível em: <file://A\La ville.htm>. Acesso em: 22 set. 2000.

¹⁸¹ PANERAI, P.; CASTEX, J.; DEPAULE, C. **Formes urbaines**: de l'îlot à la barre. Original em francês, tradução da autora. Marseille: Parenthèses, 1997.

idades devem-se à crise econômica que atinge a sociedade como um todo. Mas afirma, por outro lado, que boa parte delas são imputáveis aos erros urbanísticos, os quais contribuem para acentuar os efeitos da crise, criando situações insuportáveis. Critica a rigidez, a imutabilidade que caracterizam as construções modernistas, que, segundo ele, rompem o tecido urbano. Opõe à ideologia do funcionalismo urbano moderno a dinâmica das cidades antigas, afirmando que cada uma, à sua maneira, garante a coesão do tecido.

Na página da Internet consagrada ao Projeto Cidade Humana, lê-se que

A Carta de Atenas, de 1933, (...) cujas recomendações induziam a um rígido zoneamento urbano (trabalhar, circular, habitar e recrear) está totalmente ultrapassada. Cidades como Brasília, que foram baseadas nos seus “dogmas”, terão que rever os seus planos. Tendo em vista os custos, as cirurgias urbanas, muito comuns no final do século passado, são hoje impraticáveis, a não ser em casos excepcionais. As malhas urbanas estão totalmente definidas e a simbiose entre os diversos usos é uma realidade incontestável.¹⁸²

Para Sachs-Jeantet¹⁸³ a combinação da explosão urbana com a degradação ambiental, cujas principais vítimas são os pobres das áreas urbanas, terá de ser encarada dentro do contexto de uma economia mundial com baixas taxas de crescimento, do alto índice de desemprego, dos inconvenientes do ajuste estrutural e do serviço da dívida, e da premência de que muitos países adotem reformas institucionais. Para essa autora a perspectiva para tais cidades passa pelas soluções locais que se venha a encontrar para os referidos problemas mundiais. Portanto, o problema urbano insere-se no contexto maior do desenvolvimento socioeconômico, sendo este último o primeiro a figurar na ordem do dia urbano.

Storper afirma que um programa regional que tome por base apenas uma geometria do sistema idealizada, ignorando a “dinâmica endógena dos sistemas de produção e sua complexidade organizacional substantiva”¹⁸⁴, não logrará êxito algum.

Ribeiro¹⁸⁵ pondera que a gravidade dos problemas urbanos brasileiros será de difícil resolução se enfrentada com ações isoladas, praticadas pelo poder local ou por empresas de prestação de serviços coletivos com fins lucrativos. Defende a autora a participação da sociedade civil, a valorização das funções

¹⁸² Projeto Cidade Humana, op. cit.

¹⁸³ SACHS-JEANTET, op. cit.

¹⁸⁴ STORPER apud RIBEIRO, op. cit., p. 89.

¹⁸⁵ Ibidem.

públicas e do saber técnico.

Paquot afirma que o discurso da *urgência* impõe suas (*não*)-regras em todos os setores da sociedade tais como saúde, habitação, social etc. Ele considera que a cidade precisa de tempo e de atenção para que ela se constitua, se modele, se transforme e possa acolher de modo adequado as populações que nela se vêm fixar, sendo a urgência uma invenção daqueles que decidem para legitimar ações precipitadas, rápidas e muitas vezes inseqüentes, e também arbitrariedade. No seu entendimento os grandes conjuntos habitacionais, os quais ele denomina de “golpe de punhal nas costas das cidades e de boa consciência do urbanismo modernista aliada à promoção imobiliária liberal, são frutos desta urgência.”¹⁸⁶

Além de defender a manutenção dos espaços públicos como meio de se proporcionar urbanidade, Panerai¹⁸⁷ considera outras características da cidade como indicadores de urbanidade. Entre elas as construções que margeiam as ruas, a diversidade das atividades que se misturam, as facilidades de orientação através de pontos de referência bem marcados, a proximidade, a mistura e o imprevisto. Ressalta, sobretudo, o bem-estar, o conforto, a comodidade, proporcionada aos cidadãos pela diversidade dos usos. Para ele, a estética importa menos que as qualidades de uso do espaço urbano, tendo sido estas últimas que despertaram o interesse pela cidade antiga e pela análise dos tecidos urbanos. E são estas qualidades de uso que primeiro atraem seus habitantes.

Não é por acaso que estas características da urbanidade enumeradas por Panerai estão muito bem ilustradas em uma página do *site* turístico do governo canadense, em um artigo intitulado *Um Tesouro: a rua Saint-Jean*. Pela eloqüência do texto e pela comunhão com as idéias expostas sobre urbanidade, expressas pelos muitos autores ao longo deste trabalho, ele merece ser transcrito na íntegra.

A rua Saint-Jean do Québec

A rua Saint-Jean do Québec é justamente uma dessas ruas de sonho, que dão tanto sabor e charme à nossa urbanidade. A particularidade dessa rua bem “québécoise” repousa sobre o fato de que sua fisionomia muda, evolui, se transmuda, em todo o seu percurso, de uma extremidade à outra.

Quando a gente a toma a partir do bairro Montcalm, bem próximo ao Grand Théâtre de Québec, a rua Saint-Jean cheira à vida de bairro. Aí encontramos, a grosso modo, um poema de Prévert¹⁸⁸: uma mercearia, uma salsicharia, uma padaria, uma peixaria, um pequeno e aconchegante bar e,

¹⁸⁶ PAQUOT, op. cit.

¹⁸⁷ PANERAI; CASTEX; DEPAULE, op. cit.

¹⁸⁸ Jacques Prévert – poeta francês, nascido em 1900, cujas poesias descrevem principalmente cenas do cotidiano.

claro, algumas butiques de presentes.

A loja de especiarias repleta de odores nos leva de volta aos bons velhos tempos... Aí se encontram esses pequenos ingredientes que permitem o sucesso de suculentas receitas: é a especiaria fina do pedaço! Trata-se certamente da loja de especiarias J.- A. Moisan, nome de seu fundador Jean-Alfred. A loja existe desde 1871. Ela é famosa em toda a cidade pela qualidade de seus produtos. Se você for passear na rua Saint-Jean, é preciso absolutamente dar um pulo lá: você saberá com certeza encontrar lá um regalo.

Prosseguindo sua caminhada, e sempre descobrindo pequenos restaurantes e lojas, um pouco depois de ter transposto a esquina do cemitério St-Matthew e sua pequena igreja, você atravessará a avenida Dufferin e...você colocará o pé em uma outra época: edifícios históricos, ringue de patinação em plena cidade, um cruzamento que viu três séculos de história. Você ficará encantado pela vista que oferece a praça D'Youville. No inverno, o ringue de patinação é todo iluminado, ao lado de monumentos de nosso patrimônio cultural que são o Palais Montcalm e o Capitole de Québec, eles também muito brilhantes no inverno.

Passando sob a porta Saint-Jean, entra-se no Vieux-Québec. O que é particular é certamente o sentir e o respirar a história das velhas pedras e o admirar a integração bem sucedida das butiques associadas às grandes cadeias de lojas americanas com o cenário e o contexto histórico. Nesta pequena rua comercial, coabitam butiques de artesanato (como l'Artek), empresas saídas diretamente da história comercial do Québec (a casa Simons), ateliers, galerias e até um teatro (La Bordée). Se sua caminhada lhe aguça o apetite, excelentes massas distribuem-se em seu percurso. Alguns restaurantes estão aí instalados há muito tempo e se tornaram instituições, como Frères de la Côte ou ainda L'entrecôte Saint-Jean.

Pode-se também encontrar aí roupas e calçados, visitar como lazer a livraria de "sebos" Pantoute. Butiques de souvenirs bordam o percurso. Pode-se fazer aí bons achados.

Ao longo dessa maravilhosa visita, duas emoções nos habitam: o respeito e... uma vontade louca de gastar. Sentimos primeiramente respeito e um pouco de encantamento pelas páginas de História que foram escritas nessas fortificações. A seguir, é preciso sucumbir a esse desejo de gastar que vem quando somos assaltados por belas tentações. E enfim, por que não nos oferecermos um souvenir de nossa passagem pela cidade histórica do Québec?

E já que o cenário o seduz, você poderá alojar-se confortavelmente no bairro, entre outros, nos hotéis Dominion, ou Royal William, no Hôtel du Vieux-Québec ou no Hôtel Le Piori.

Boa estada e Boas descobertas!¹⁸⁹

Em seu trabalho intitulado *Urbanity*, Bleicher, que usa o termo urbano como sinônimo de urbanidade, diz que "áreas urbanas são aquelas em que a maioria das viagens é feita sem carro."¹⁹⁰ Em seguida ele acrescenta que em áreas onde a urbanidade se faz presente, os serviços locais podem ser atingidos a pé, pois, quando as distâncias são pequenas, o trajeto provavelmente será feito a pé. As viagens mais longas serão, na sua maioria, feitas por transporte público. Mas ele ressalta que serviços freqüentes de transporte público somente poderão se instalar

¹⁸⁹ Le site touristique officiel du gouvernement bonjourquebec.com. Un trésor: la rue Saint-Jean. 2000. Original em francês, tradução da autora. Disponível em: <[file:///A:/Un trésor la rue Saint-Jean. htm](file:///A:/Un%20tr%C3%A9sor%20la%20rue%20Saint-Jean.htm)>. Acesso em: 22 set. 2000.

¹⁹⁰ BLEICHER, op. cit.

se houver um bom número de pessoas que trabalham, moram ou fazem compras dentro de um percurso passível de ser percorrido a pé entre cada parada de ônibus ou outro meio de transporte público.

Para Sanz

a pedestrialidade é a nova urbanidade, o novo caráter cívico que temos que reclamar como próprio da cidadania. O tratamento das necessidades dos pedestres há de ser a pedra de toque da atitude das administrações para com a cidade. E o comportamento individual diante do espaço e dos direitos do pedestre há de ser a pedra de toque desta nova urbanidade.¹⁹¹

Na visão de Mumford as cidades são e têm sido o ponto central da criatividade de uma sociedade. Assim ele coloca: “a cidade é o ponto de máxima concentração do poder e da cultura de uma comunidade.”¹⁹² A cidade ao mesmo tempo em que é obra de uma cultura influencia a natureza dessa cultura. Para Mumford “a mente toma forma na cidade; e, por sua vez, as formas urbanas condicionam a mente. Em sua concepção a cidade, como entidade criada e juntamente com a linguagem, foi a maior obra de arte da humanidade. Na cidade, o tempo se torna visível, com camada sobre camada de tempos passados ainda presentes nos edifícios, monumentos e vias públicas.”¹⁹³

Para Sachs-Jeantet, “as cidades não são simples territórios em que se produzem transformações sociais, mas são atores desse processo.”¹⁹⁴

Lozano¹⁹⁵ procura urbanidade quando equaciona cidade e civilização. E mais: ele argumenta que uma comunidade urbana (com urbanidade) é a que oferece aos seus cidadãos uma grande variedade de estilos de vida, que inclui oportunidades de escolha, troca e interação. Tal como Mumford e Weber¹⁹⁶, Lozano acredita que os ideais das eras remotas da história urbana, como ordem e diversidade, devem ser reintegrados às monótonas e confusas cidades modernas.

Em seu discurso “LA CHARTE POUR L’URBANISME DES VILLES DU XXI^o SIÈCLE”, Voynet¹⁹⁷ diz concordar com o fato de que a vida urbana influencia os comportamentos e as aspirações das pessoas, os quais produzem uma nova cultura.

¹⁹¹ SANZ, op. cit.

¹⁹² MUMFORD, L. apud STELTER, op. cit.

¹⁹³ MUMFORD, L. apud Ibidem.

¹⁹⁴ SACHS-JEANTET, op. cit.

¹⁹⁵ LOZANO apud STELTER, op. cit.

¹⁹⁶ WEBER, M. apud Ibidem.

¹⁹⁷ VOYNET, op. cit.

Segundo Lefèvbre, “o tecido urbano pode ser descrito utilizando-se o conceito de ecossistema, unidade coerente constituída ao redor de uma ou de várias cidades, antigas ou recentes.” Mais adiante ele acrescenta: “com efeito, o interesse do ‘tecido urbano’ não se limita à sua morfologia. Ele é o suporte de um ‘modo de viver’ mais ou menos degradado: a sociedade urbana.”¹⁹⁸

Voynet¹⁹⁹ nos diz que se levando em conta a diminuição da disponibilidade dos recursos naturais e orçamentários, é preciso que consideremos que a cidade deve ser capaz de reciclar continuamente seu tecido e suas funções, de se recompor sobre si mesma ao invés de deixar ao abandono alguns de seus territórios, simplesmente consumindo o espaço ao seu derredor.

Bruston²⁰⁰, em seu texto *Ville ouverte*, diz que a obra humana, que são esses pedaços de cidade, é destruída antes mesmo de ter sofrido a ação do tempo e de se ter transformado em ruína, e que é a sociedade e suas regras de urbanidade que estão em causa.

Também para Sachs-Jeantet “a cidade é um ecossistema natural e social completo que deve ser administrado como tal.”²⁰¹

Nesta mesma linha de pensamento, Voynet²⁰² declara que para se melhorar a qualidade das cidades do século XXI deve-se levar em conta o **tempo longo**, ligado ao ciclo do ecossistema.

Panerai²⁰³ afirma que construir a cidade de hoje poderia significar uma vontade de reencontrar, com formas talvez diferentes, as qualidades da proximidade, da mistura, do imprevisto, proporcionadas pelo espaço público acessível a todos; atividades que se misturam, prédios que se adaptam e se transformam e vizinhanças não programadas.

Para Panerai²⁰⁴ a questão do tecido urbano rechaça as categorias funcionais herdadas do urbanismo moderno que, segundo ele, produziram a negação da cidade e, conseqüentemente, da urbanidade.

¹⁹⁸ LEFÈBVRE, op. cit., p. 11.

¹⁹⁹ VOYNET, op.cit.

²⁰⁰ BRUSTON, op. cit.

²⁰¹ SACHS-JEANTET, op. cit.

²⁰² VOYNET, op. cit.

²⁰³ PANERAI; CASTEX; DEPAULE, op. cit.

²⁰⁴ Ibidem.

Desrochers²⁰⁵, falando das novas cidades satélites, diz que a história do urbanismo contemporâneo é a dos ideólogos que se atribuíram a missão de remodelar o comportamento humano através de uma redefinição de seu meio ambiente físico. Acrescenta que se construíram, nos Estados Unidos, auto-estradas para esvaziar as cidades, se destruíram inúmeros bairros para neles se construírem complexos habitacionais a aluguéis módicos e que se instaurou uma separação estrita das funções urbanas (trabalho, lazer, moradia). O autor diz ainda que o principal resultado da *medicina dos especialistas* foi o de destruir completamente o coração e o tecido social das principais cidades americanas. Acrescenta que as cidades canadenses estão em melhor estado porque elas provaram menos a *medicina dos urbanistas e dos planejadores* que as cidades americanas.

Bleicher²⁰⁶ relata que nos Estados Unidos uma grande soma de dinheiro vinda do Governo foi gasta com a construção de auto-estradas com várias pistas, inclusive as Interestaduais. Isto, além de afastar os passageiros dos transportes públicos, proporcionou a ocupação *suburbanizada* fora das cidades, destruindo os bairros urbanizados por onde elas passaram. O autor afirma que grande parte desse gasto foi motivada por *lobbying* em nome das companhias de petróleo e dos fabricantes de automóveis. Bleicher enfatiza que os subúrbios eram desenvolvidos com densidades muito mais baixas, eram inacessíveis sem o uso do carro e incluíam *shopping centers*, escolas e casas. Por outro lado, a contínua expansão dos sistemas de auto-estradas garante o baixo preço das terras e encoraja o desenvolvimento do tipo *leap-frog*²⁰⁷, deixando grandes porções de terra vazias dentro da área urbana.

Nas palavras de Panerai,²⁰⁸ as relações que mantemos com o automóvel beiram à esquizofrenia. Apesar da onipresença do automóvel nos bairros novos, não chegamos a uma coexistência pacífica do veículo com as práticas urbanas habituais. Paradoxalmente, nas cidades antigas, algumas medidas de controle de velocidade e de estacionamento parecem resolver o problema. Ele critica com veemência o que

²⁰⁵ DESROCHERS. P. Edge Cities - La nouvelle Frontière. Disponível em: <file://A:\edge cities la nouvelle frontiEre.htm>. Acesso em: 22 set. 2000. Original em francês, tradução da autora.

²⁰⁶ BLEICHER, op. cit.

²⁰⁷ O desenvolvimento urbano do tipo "leap-frog" refere-se à ocupação descontínua do solo, caso em que grandes áreas permanecem vazias entre uma aglomeração aqui e outra acolá, numa alusão ao pulo (leap) do sapo (frog).

²⁰⁸ PANERAI; CASTEX; DEPAULE, op. cit.

denomina *diluição do espaço urbano em vias primárias*²⁰⁹, concluindo que a volta para casa se constitui numa corrida de obstáculos e a visita a alguém, numa aventura. Tudo isto, segundo este urbanista, vem em desfavor da urbanidade que todos almejamos desfrutar em uma cidade.

Bleicher²¹⁰, em seu trabalho sobre urbanidade, escreveu que nos últimos 80 anos a América transformou-se de uma nação urbana em uma nação **suburbana**²¹¹ não em função das forças mercadológicas ou de um amor dos americanos pelo automóvel, mas sim devido a um conjunto de medidas governamentais que favorecem o automóvel como a nenhum outro meio de transporte e garantem que todo e qualquer desenvolvimento seja **suburbano** por natureza. Ele pondera que o custo social, ambiental e econômico dessa transformação foi enorme.

Mais adiante ele diz que os carros podem ser acomodados em lugares urbanos, isto é, podem conviver com a urbanidade, mas não de modo a ameaçar as metas da construção do urbano. Estas metas, para ele, aplicam-se a qualquer tamanho de cidade - pequenas cidades onde se anda a pé têm muitas das características de cidades grandes em que é possível a caminhada.

O ambiente construído que habitamos atualmente seria irreconhecível para alguém que viveu há 100 anos atrás, embora as forças que o modelaram sejam o legado vivo de mais de um século de teorias do planejamento. O que permaneceu constante através da História é o elo entre transporte e uso do solo. A forma das cidades é afetada pelas formas de transporte disponibilizadas. Inversamente, os modos de transporte que as pessoas escolhem para usar são afetados pelo modo como suas cidades são planejadas.²¹²

Sanz afirma, com base em estudos e dados estatísticos colhidos na Espanha, que a rua deixa de ser o espaço do pedestre, das crianças ou dos anciãos para se tornar dominada pelo tráfego, nela imperando o medo de ser atropelado. Ele vê, na recuperação da rua para os pedestres, muitas vantagens econômicas, sociais e ambientais, pois a coesão social e a convivialidade dos bairros só se dará se houver um lugar de encontro para os vizinhos. E não existe melhor lugar – devido a sua natureza pública, a sua extensão e difusão – que as ruas das cidades, livres do

²⁰⁹ Vias primárias são as vias expressas que, em geral mais largas que as vias normais, se destinam a escoar um maior volume de tráfego. São vias preferenciais.

²¹⁰ BLEICHER, op. cit.

²¹¹ Para este autor, urbano/a é a qualidade daquilo que tem urbanidade. A *contrario sensu*, *suburbano/a* qualifica lugares que não têm urbanidade. Nota da autora.

²¹² BLEICHER, op. cit.

domínio do tráfego, para não falar das vantagens de economizar-se em infraestrutura, já que administrar o transporte coletivo é muito menos caro e mais eficaz. Sanz acredita que “nem os pedestres, nem os ciclistas, nem os ônibus, nem o meio ambiente, nem a convivência vicinal são compatíveis com um número excessivo de veículos particulares.”²¹³

Gomes²¹⁴ critica os imóveis onde habitam as classes médias de São Paulo. Segundo ele, as torres têm uma pequena abertura na fachada ou nenhuma abertura dando para a rua, o que, para o autor, revela um certo desprezo pela paisagem da rua.

Quanto às categorias funcionais, Panerai²¹⁵ as considera arcaicas e inadequadas por pretenderem um mundo estável e uma organização do trabalho que não corresponde à realidade urbana. Ele defende a idéia de que o projeto urbano deveria limitar-se à definição de regras simples quanto ao uso do solo e aos recortes espaciais, fornecendo apenas a base estável sobre a qual se desenvolverá o tecido, ao invés de delimitar rigidamente as funções.

Albano, em seu texto intitulado *Policentralidade e Zoneamento de Usos*, que trata da reavaliação do PDDU de Porto Alegre, expõe idéias que vêm ao encontro das idéias de Panerai. Ela afirma que “flexibilidade, clareza e simplificação passaram a ser palavras chaves para o novo instrumento legal”²¹⁶ (sic). Mais à frente, ela escreve que,

Avançando-se em relação ao zoneamento, que divide a cidade por usos especializados, se introduz a perspectiva de tratar da distribuição espacial das atividades, baseando-se em critérios que avaliem incômodo e impacto. (...) Acredita-se que com este tipo de experiência poder-se-á passar gradativamente de uma lei extremamente normativa, para um outro tipo de ordenamento, mais baseado em critérios e no monitoramento de crescimento urbano²¹⁷ (sic).

Panerai²¹⁸ critica também a proliferação dos conjuntos habitacionais fechados em torno de um espaço interno, de um centro, cuja generalização provocou, segundo ele, o rompimento do tecido urbano. Ele considera que estes conjuntos não conduzem a uma maior urbanidade que as quadras abertas,

²¹³ SANZ, op. cit.

²¹⁴ GOMES, op. cit.

²¹⁵ PANERAI; CASTEX; DEPAULE, op. cit.

²¹⁶ ALBANO, M. T. F. *Policentralidade e zoneamento de usos*. 2000. Disponível em: <file://A://policentralidade e zoneamento de usos.htm>. Acesso em: 21 set. 2000.

²¹⁷ Ibidem.

²¹⁸ PANERAI; CASTEX; DEPAULE, op. cit.

integradas à rua. Este autor diz ainda que o urbanismo moderno é uma profusão de símbolos, como se estes pudessem se materializar, transmutando-se em realidade.

Como se pôde constatar, para um bom número de urbanistas e teóricos da cidade, a recomposição da urbanidade impõe-se como forma de solucionarem-se os desvios e de minimizarem-se as (desastrosas) conseqüências de um urbanismo racionalista e funcionalista levado às últimas instâncias. No entanto, a urbanidade traduz-se pelo respeito às variáveis econômicas, sociais, culturais, históricas e até mesmo morfológicas de cada sítio urbano.

Não é razoável esperar que se possa enfrentar os complexos desafios urbanos simplesmente copiando modelos já vistos, ainda que tais modelos se tenham mostrado eficientes em outros lugares²¹⁹. Para Sachs-Jeantet

As cidades são como as pessoas; pertencem à espécie urbana, mas têm sua personalidade única. A resposta ao desafio urbano deve levar em conta as configurações singulares dos fatores naturais, culturais e sociopolíticos bem como o passado histórico e a tradição da cada cidade. Ao invés de se proporem soluções homogeneizantes e totalizadoras, a diversidade das cidades deveria ser considerada como um valor cultural de suma importância.²²⁰

Laugier considera que “se o homem inventou a cidade, a cidade reinventou o homem. Essa tem suas especificidades, seu caráter, suas qualidades, seus defeitos: ela tem uma alma, ao mesmo tempo permanente e evolutiva. O arquiteto tem uma responsabilidade no bom ou no mau viver cidadão.”²²¹

O Projeto Cidade Humana declara: “temos de resgatar nas cidades os sentimentos humanos, a lágrima, a alegria, o sorriso, entre outros, pois eles são a ‘alma’ das cidades.”²²²

Paquot critica a internacionalização pura e simples das regras do urbanismo. Para este autor

As cidades coloniais – na América no século XVI – por exemplo – correspondiam a um urbanismo exportado, exatamente como os planos do urbanismo que os europeus imaginavam para cidades de outros continentes (Agache no Rio, Bouvard em São Paulo, Prost em Istambul, Le Corbusier em Alger, etc.). (...) Em resumo, exporta-se e copia-se tanto o urbanismo como a arquitetura, dando freqüentemente ao viajante a impressão de já conhecer a cidade à qual ele está indo pela primeira vez”. (...) “Na verdade, os arquitetos não controlam mais - ou muito raramente – a integralidade do processo de produção de uma construção. Alguns ‘vestem’ ou ‘ajeitam’ um programa pensado, decidido e realizado por outros (...). Bastam poucas coisas para tornar ameno um lugar de subúrbio. Mas se ‘amenidade’ rima

²¹⁹ SACHS-JEANTET, op. cit.

²²⁰ Ibidem.

²²¹ LAUGIER, J.-M. apud ZURFLUH, op. cit.

²²² Projeto Cidade Humana, op. cit.

com 'urbanidade', a 'urbanidade' tem a ver com a arquitetura 'deslocada' e com o urbanismo dos 'sistemas técnicos'?²²³

2.3.3 A medida da urbanidade – uma questão controvertida

A urbanidade tem feições diferentes para diferentes cidades, que a situam quantitativa e qualitativamente. O *quantum* e a qualidade da urbanidade que permeia os territórios em mutação colocam-nos diante de várias questões.

Para Grönlund,²²⁴ até o presente momento a urbanidade não pode ser medida e sobre ela se fala apenas indiretamente, de modo não sistemático e muito fragmentado.

Capel²²⁵ propõe uma medida da urbanidade com base em um *índice de urbanidade* que varia em função do tempo dedicado em cada comunidade às relações sociais.

Jacques Lévy²²⁶, geógrafo, professor do instituto de estudos políticos de Paris e da Universidade de Reims, definiu um método e os princípios de construção de um novo instrumento de análise, destinado a quantificar e qualificar a urbanidade dos territórios em mutação. Antes de enumerá-los brevemente, cumpre registrar sua crítica às premissas do urbanismo moderno: definição do urbano levando em conta apenas categorias do trabalho, um interesse exclusivo pelos deslocamentos domicílio/trabalho, em prejuízo de outras necessidades de mobilização, e desconsideração dos núcleos urbanos de menos de doze mil habitantes sob a alegação de que são áreas predominantemente rurais.

Ainda que estes princípios tenham sido eleitos para realidades urbanas diferentes, como, por exemplo, a brasileira, suas linhas gerais podem harmonizar-se, enquanto instrumento de medida de urbanidade, para qualquer cidade.

Resumidamente, são os seguintes os sete princípios destacados por Jacques Lévy²²⁷:

1 - Fundar-se sobre uma definição elementar e universal de urbanidade, buscando aliar densidade e diversidade, isto é, o máximo de coisas sociais

²²³ PAQUOT, op. cit.

²²⁴ GRÖNLUND, op. cit.

²²⁵ CAPEL, op. cit.

²²⁶ LÉVY, J. La mesure de l'urbanité. **Urbanisme**, Paris, n. 296, p. 58, sep. oct. 1997. Original em francês, tradução da autora.

²²⁷ Ibidem.

diferentes em um mínimo de extensão. Isto para ele é um bom resumo do que seja urbanidade, o que torna uma cidade um objeto específico.

Também nas palavras de Pajoni, a cidade “é o máximo de sociedade no mínimo de espaço.”²²⁸

2 - Distinguir a urbanidade *a priori* da urbanidade *a posteriori*, isto é, preocupar-se antes com as potencialidades oferecidas por sua configuração espacial ao invés de considerar apenas aquilo que a caracteriza positiva ou negativamente; considerá-la a partir do que já existe.

3 - Distinguir a urbanidade relativa da urbanidade absoluta – ou seja – considerar separadamente a massa, a totalidade, e a intensidade das ligações urbanas.

4 - Medir a urbanidade em todos os pontos, sem prejulgamentos ou preconceitos, sem restrições de qualquer natureza, adotando uma postura neutra e aberta, considerando as zonas de fraca densidade como configurações urbanas específicas e não como o reverso da cidade, como se o campo fosse um negativo da cidade.

5 - Distinguir o que o autor chama de *métricas pedestres* e *métricas automóveis*, as quais, segundo ele, fabricam distâncias e proximidades diferentes, possuindo ambas um forte poder estruturador de espaço urbano. Para Jacques Lévy a predominância das vias implantadas para os automóveis favorece senão o isolamento pelo menos o afastamento das famílias ou comunidades. Coabitam, assim, duas cidades: a dos pedestres e transporte público e a cidade do automóvel.

Nas palavras de Bousquat,

Milton Santos defende um novo tempo para as cidades e para o momento atual: o ‘tempo dos homens lentos’. Segundo ele, durante séculos o mundo acreditou que quem detinha a velocidade detinha a ‘inteligência do mundo’. Para ele, na grande cidade o que se dá é justamente o contrário:
- Quem, na cidade, tem mobilidade e velocidade para percorrê-la e esquadrihá-la, acaba por ver pouco, da cidade e do mundo. Sua comunhão com as imagens pré-fabricadas é sua perdição. Os ‘homens lentos’, para os quais tais imagens são miragens, escapam ao totalitarismo da racionalidade.²²⁹

Para Milton Santos²³⁰ os ricos e as classes médias não têm como fugir à velocidade e à racionalidade porque se apegam às *imagens-miragens* das quais

²²⁸ PAJONI, op. cit.

²²⁹ SANTOS, M. apud BOUSQUAT, A. Diversidade Sócio-espacial. 2000. Disponível em: <file://A:\Tema 19-Radis-ensp-Fiocruz-RJ-BR.htm>. Acesso em: 27 set. 2000.

²³⁰ SANTOS apud Ibidem.

provém o seu conforto.

Bleicher²³¹ diz que nos Estados Unidos desenhos quadriculados de ruas foram abandonados em favor de redes sinuosas de *culs-de-sac*²³², cujo efeito principal foi o de aumentar a dependência do carro, aumentar o custo do desenvolvimento e tornar ilegal a construção de qualquer coisa remotamente urbana.

6 - Considerar simultaneamente os territórios e as malhas viárias. A multiplicidade de velocidades nas cidades resulta numa superposição de métricas que desafiam os métodos habituais de abordar o espaço. Várias malhas viárias se imbricam, gerando ora a continuidade, ora a descontinuidade dos territórios. Os territórios e as malhas viárias não podem ser apreendidos com os mesmos instrumentos. A análise das malhas viárias revela proximidades de outro modo invisíveis, e, inversamente, a continuidade ou a quase continuidade do construído pode dar a ilusão de um sistema urbano integrado, quando não se trata, por um lado, senão de uma justaposição.

7 - Procurar indicadores tão simples quanto possível. Criou-se um dispositivo de medida da urbanidade relativa *a priori* e extensiva a todos os pontos, baseado em dois tipos de indicadores: a posição de cada unidade elementar no espaço construído e a qualidade da acessibilidade a partir de cada unidade. Este instrumento de medição é atualmente aplicado (em massa) nas áreas metropolitanas de Paris, Los Angeles e Tóquio.

2.4 A diversidade como principal fator de promoção da urbanidade

Condenar o racionalismo funcional e o urbanismo moderno, apontando suas distorções como causas da destruição da vida urbana, não nos leva muito além de meras constatações. Tampouco restaura uma urbanidade cada vez mais desejada, mais incessantemente apregoada nos meios urbanísticos. Os instrumentos de medição quantitativa e qualitativa, criados e testados pelos estudiosos do assunto, são apenas pontos de partida para uma tarefa tão complexa quanto à de devolver às cidades e aos seus cidadãos as qualidades das cidades antigas que devem ser agora projetadas para um novo contexto histórico, cultural,

²³¹ BLEICHER, op. cit.

²³² Ruas sem saída e com retorno de forma anelar.

social, político e econômico de um mundo globalizado.

Segundo se depreende da leitura de vários autores, o urbanismo moderno está para a monotonia como a diversidade está para a urbanidade.

A análise para a compreensão das cidades deve partir das combinações ou misturas de usos, não de sua compartimentação em usos distintos. Como bem enfatizou Panerai²³³, a diversidade de usos constitui um dos principais fatores de promoção de urbanidade. Dela deriva a comodidade, a atratividade, a vitalidade, o conforto e o bem-estar dos habitantes.

Um documento publicado pela Universidade François-Rabelais (Tours), no ano de 2000, nos diz que

O comércio caracteriza um aspecto fundamental da vida urbana: a troca, e portanto concerne à sociedade e à economia, mas também ao direito, à política, à arquitetura, ao urbanismo e à cultura porque são aqui confrontados os enfoques disciplinares, as temporalidades e os espaços. O objetivo deste artigo é o de descobrir como se produz a integração das boutiques na cidade e inversamente como a boutique produz urbanidade. (...) A boutique é lugar de sociabilidade, lugar de criação, lugar de sedução. (...) A atividade comercial contribui de modo essencial para moldar a imagem do bairro. Luxuosa, a boutique projeta uma imagem valorizante da cidade; arruinada ou fechada, ela reflete o fracasso do bairro; daí a importância da concepção espacial dos lugares de comércio. Em não havendo um urbanismo bem pensado, a urbanidade desfalece: é antes a perda da cidade que assistimos que a do comércio.²³⁴

Para Albano²³⁵ a busca de uma cidade mais miscigenada passa pela admissão da convivência da atividade residencial com o maior número de atividades não residenciais, ainda que nas áreas de uso predominantemente residencial. Deve-se propiciar aí também a presença de atividades desvinculadas da habitação se compatíveis com a função habitacional. Documentos elaborados por representantes da Secretaria do Planejamento Municipal de Porto Alegre como subsídio ao Projeto Porto Alegre Mais – Cidade Constituinte, davam conta de que 80,5 % das indústrias situadas na capital gaúcha possuíam, à época, menos de 400,00 metros quadrados, sendo que apenas 6,2% possuíam mais de 1500,00 metros quadrados. Muitas dessas indústrias, por serem perfeitamente compatíveis com o uso residencial, propiciam a miscigenação de usos como conseqüência natural de sua interferência pouco significativa no ambiente. A destinação de áreas exclusivas para fins industriais, a exagerada especialização e o excessivo número de atividades

²³³ PANERAI, CASTEX, DEPAULE, op. cit.

²³⁴ La Boutique et la ville. Disponible em: <file://A:/Les Publications de l'Université François Rabelais, Tours.htm>. Acesso em: 21 set. 2000. Original em francês, tradução da autora.

²³⁵ ALBANO, op. cit.

detalhadas no 1º PDDU de Porto Alegre constituíram alguns dos fatores que ensejaram a revisão deste plano.

Bleicher²³⁶ considera que a separação de usos é necessária apenas em alguns casos como, por exemplo, o da indústria pesada. Mas a separação do uso residencial, de comércio, escritórios e indústrias leves aumenta a necessidade de uso do carro. Ao contrário, a mistura de usos na mesma área ou nos mesmos edifícios reduz as distâncias e melhora as condições de transporte público.

Paquot²³⁷ ensina que é a diversidade que garante a habitabilidade de nosso mundo.

2.4.1 Condições para uma diversidade eficiente

No entanto, a diversidade de usos não brota espontaneamente em áreas desvitalizadas, apagadas e monótonas. Embora as cidades grandes sejam geradoras naturais de diversidade, uma diversidade eficiente depende de algumas condições consideradas indispensáveis à sua geração.²³⁸

Jacobs²³⁹, em sua obra *Morte e Vida das Grandes Cidades Americanas*, aponta quatro condições, as quais são detalhadas a seguir.

A primeira condição é a de que o distrito (ou bairro) deve atender a mais de uma função principal; a mais de duas, se possível. Por função principal entendem-se aquelas capazes por si só de atrair pessoas, como fábricas, escritórios, bancos etc. Estas devem proporcionar a presença de um grande número de pessoas em diferentes lugares e horários e por diferentes motivos e que sejam capazes de usufruir uma boa parte da infra-estrutura. Esta condição responde não apenas pela necessidade de segurança das ruas, parques urbanos e demais espaços públicos como também pelos seus importantes efeitos econômicos.

Bleicher²⁴⁰, sobre a multiplicidade de usos, diz que quando os espaços públicos se encontram em áreas urbanas que têm múltiplos usos eles atraem diversos grupos de pessoas e são ocupados continuamente, tornando-se mais seguros para todos os usuários.

²³⁶ BLEICHER, op. cit.

²³⁷ PAQUOT, op. cit.

²³⁸ JACOBS, J. **Morte e vida das grandes cidades americanas**. São Paulo: Martins Fontes, 2000.

²³⁹ Ibidem.

²⁴⁰ BLEICHER, op. cit.

Na geração de diversidade existe uma interdependência dos moradores e das empresas e estabelecimentos comerciais que se pode definir mais ou menos como uma relação de vida ou morte. Juntos produzem mais que a soma das partes, mas um não subsiste sem o outro.

Porém, um grande número de pessoas para um grande número de usos não é ainda o bastante para assegurar o clima de urbanidade que a diversidade proporciona. A distribuição do tempo é fator imprescindível ao sucesso e à vitalidade da área. Muitas pessoas em vários estabelecimentos em diferentes horários ao longo do dia e à noite garantem a vitalidade, a segurança, a prosperidade e o bem-estar em qualquer área, desde que presentes outras condições, é claro.

Um dos elementos que compõem a urbanidade é a nova unidade de vida diária alcançada pela emancipação dos ritmos da natureza: “a noite se torna a soberana do dia para o trabalho extraordinário individual.”²⁴¹

Paquot²⁴² apresenta-nos uma interessante teoria: a *cronotopia* - o que ele chama de cumplicidade entre tempo e espaço – segundo ele, esquecida das agências de urbanismo e do ensino de arquitetura e que está se tornando um dos dados básicos da ação urbana. A cidade se põe a viver as vinte e quatro horas do dia, como um enorme *self-service* aberto continuamente, no qual consumiremos de acordo com o humor, solicitando que nos entreguem a domicílio o que não podemos adquirir diretamente. Os usos de um lugar não sendo os mesmos durante o dia e à noite, pela manhã e à tarde, será preciso que tomemos em consideração estas temporalidades particulares por ocasião de seu reordenamento.

O Projeto Cidade Humana, apresentado em página da Internet, exhibe uma figura que ilustra a solidão das galerias e ruas do centro da cidade de Juiz de Fora, “totalmente vazias nos fins de semana e à noite. De acordo com a urbanista Jane Jacobs, ‘são necessários olhos sobre as ruas’.”²⁴³

²⁴¹ HAÜSERMANN, op. cit.

²⁴² PAQUOT, op. cit.

²⁴³ Projeto Cidade Humana, op. cit.

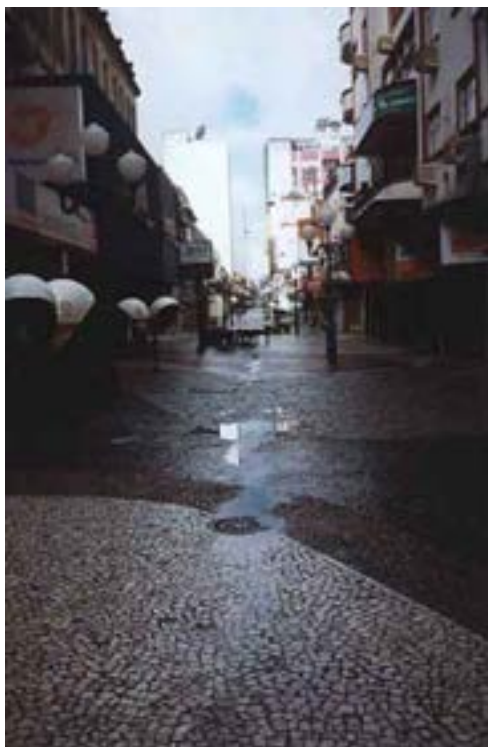


Solidão: as galerias e ruas do centro da cidade, totalmente vazias nos fins de semana e à noite.

Por sua vez, as figuras a seguir expostas, tomadas na manhã de um dia útil e em um sábado à tarde, exibem dois momentos de uma mesma rua de Florianópolis. Tais figuras falam por si só, sendo desnecessário qualquer comentário a respeito dos efeitos nefastos da eleição do trabalho como única função dos centros urbanos para a construção da urbanidade.



Fonte: Acervo de Elson Manoel Pereira op.cit.



Fonte: Acervo de Elson Manoel Pereira. op.cit.

Em todos os casos, a introdução de novos usos com fins de revitalização de uma área deve ser precedida de cuidadosa investigação da vocação da mesma e do seu perfil para que estes novos usos não sejam fatores de novas contradições e de novos conflitos. A necessidade de se tomar em consideração os diferentes contextos culturais e sociais nos quais se desenvolveram as cidades e a multiplicidade de funções que as mesmas desempenham têm levado a outras definições de cidade mais gerais e imprecisas²⁴⁴.

Behar, ao falar sobre o programa de ações intitulado *Politiques de la Ville*, elaborado para resolver o problema de favelização dos grandes conjuntos construídos na França sob a influência do urbanismo modernista, diz que “a coerência da cidade passa pelo respeito de suas diferenças, o retorno ao normal prende-se à revalorização de seus “bairros populares.”²⁴⁵

Deve-se, pois, tomar consciência das diferenças existentes nas cidades para não se cair em analogias e para se desenvolverem projetos que estejam em consonância com a realidade das populações e com suas dinâmicas²⁴⁶. Na verdade,

²⁴⁴ CAPEL, op. cit.

²⁴⁵ BEHAR, op. cit.

²⁴⁶ PAJONI, op. cit.

os modelos urbanos de referência, as imagens positivas e negativas da cidade, os modos de representação da urbanidade, os gostos e a estética arquitetural e urbana variam de acordo com os atores, os grupos sociais e a conjuntura²⁴⁷.

Para Jacobs, da combinação de usos principais (fábricas, escritórios etc) brota a diversidade derivada – gerada pelos empreendimentos que surgem em decorrência da presença dos usos principais. A diversidade derivada, sob condições favoráveis, poderá se tornar um uso principal embora isto seja raro. São exemplos de diversidade derivada: bares, teatros, restaurantes etc.

A mescla insuficiente de usos principais é apontada por Jacobs como a principal responsável pela falta de vitalidade do centro da maioria das nossas cidades. Os centros, em geral, preenchem outras condições de geração de diversidade, mas, tendo elegido o trabalho como uso principal único, decretaram a morte dos usos subsistentes que, incapazes de resistir às dificuldades econômicas, foram tragados pelo fenômeno da descentralização forçada, um dos reflexos de um urbanismo orientado segundo o modo capitalista de produção²⁴⁸. Esta autora afirma que as misturas de usos principais no centro têm influência direta nas demais partes da cidade. Se bem-sucedidas, provocam uma descentralização que em nada se parece, quantos aos efeitos, com a descentralização forçada operada pelo urbanismo capitalista. Pois no primeiro caso deriva de forças centrípetas que se irradiam para a periferia, levando-lhe a diversidade e a vitalidade. E os usos do centro vão sendo continuamente substituídos por outros novos e diversificados. O centro torna-se, neste caso, um exportador de usos e gerador de diversidade. Para ela, quando o coração urbano pára ou se deteriora, a cidade, enquanto conjunto de relações sociais, se ressentida e acontecem rupturas insuportáveis na rede da vida pública. A cidade perde a totalidade e o elo cultural, social e econômico com suas partes constitutivas.

Baches, ex-diretor de planejamento, afirma que “as atuais práticas de zoneamento fazem muito pouco para encorajar áreas urbanas adaptáveis, multifuncionais.”²⁴⁹

²⁴⁷ MINISTÈRE DE L'ÉDUCATION NATIONALE, DE LA RECHERCHE ET DE LA TECHNOLOGIE, 2000. Original em francês, tradução da autora. Disponível em: <<http://www.education.gouv.fr/default.htm>>. Acesso em 21 set. 2000.

²⁴⁸ JACOBS, op. cit.

²⁴⁹ BACHES, D. Traditional urban design and the municipal zoning ordinance. 2000. Original em inglês, tradução da autora. Disponível em: <[file:///A:\Traditional Urban Design and the Municipal Zoning Ordinance.htm](file:///A:\Traditional%20Urban%20Design%20and%20the%20Municipal%20Zoning%20Ordinance.htm)>. Acesso em: 19 set. 2000.

Bleicher²⁵⁰ afirma que centro e bairro constituem-se nos dois principais tipos de desenvolvimento em áreas que possuem urbanidade. Outros tipos incluem os *campi* das faculdades e as áreas industriais. Este autor enfatiza a importância do centro da cidade ao dizer que ele é o núcleo não apenas da cidade, mas da região, sendo o local primário do comércio, dos negócios, do lazer, do governo, da educação, além de incluir o uso residencial. Para Bleicher o centro é o ponto mais acessível da região, para onde convergem todos os meios de transporte. A coincidência espacial do centro da cidade com o centro histórico faz com que ele tenha quase sempre excelentes acessos fluviais ou marítimos. Uma grande cidade pode abrigar vários centros além da área central principal. O autor cita o caso da cidade de Londres que possui, a par do coração comercial central, muitos outros núcleos secundários nos quais se encontram lojas de departamento, edifícios de escritórios e teatros. Estes núcleos secundários se localizam nos maiores entroncamentos das linhas de transportes urbanos.

Jane Jacobs, ao referir-se aos centros das cidades americanas, diz que “eles estão sendo estupidamente assassinados em boa parte por políticas deliberadas de separar os usos de lazer dos usos de trabalho, em consequência do mal-entendido de que isso seja um planejamento ordenado.”²⁵¹ E acrescenta: “a necessidade de segregar as moradias do trabalho foi tão incutida em nós que precisamos fazer um esforço enorme para enxergar a realidade e perceber que os distritos residenciais não misturados com o trabalho não dão bons resultados nas cidades.”²⁵²

Sobre a questão da descentralização e a uniformidade dos usos no centro da cidade, um artigo exibido pela Internet afirma que “o centro da cidade, antigo lugar urbano dominante, a significativa identidade da cidade, perde seu peso com a equidade das distribuições dos equipamentos, instituições sociais..., em proveito da área metropolitana (espaço e não mais uma divisão centro/periferia). (...)”²⁵³

A segunda condição é a de que as quadras devem ser curtas a fim de que as ruas e as oportunidades de se virarem esquinas sejam freqüentes. Quadras

²⁵⁰ BLEICHER, op. cit.

²⁵¹ JACOBS, op. cit., p. 188.

²⁵² Ibidem, p. 188.

²⁵³ Territorialité (Identité-citoyenneté), reformulation d'un cadre de vie. Original em francês, tradução da autora. Disponível em: <http://www.georezo.net/memoterre/travaux/textes/memooo4/ch3_004.htm>. Acesso em 22 set. 2000.

longas têm efeitos negativos para o convívio social tanto quanto para a economia. O afastamento das pessoas entre si acarreta o bloqueio das misturas produtivas e dos usos diversos. As pessoas farão invariavelmente o mesmo trajeto e usufruirão as mesmas facilidades, o que não é de modo algum salutar para a área. O fluxo tende, assim, a se concentrar apenas onde os trajetos longos e praticamente individualizados se unem²⁵⁴.

Para Bleicher²⁵⁵, quando as ruas são interconectadas, as distâncias entre os lugares de destino encurtam, tornando a caminhada muito mais fácil. Também se torna mais fácil a implementação de serviços de ônibus já que os mesmos podem servir a todas as destinações sem retornos inúteis.

Jacobs afirma que “ruas freqüentes e quadras curtas são valiosas por propiciarem uma rede de usos combinados e complexos entre os usuários do bairro. Ruas freqüentes não são um fim em si mesmo, mas um meio para um fim.”²⁵⁶ Ruas freqüentes são, pois, um meio para que se viabilizem outras condições necessárias ao florescimento de uma área como a proliferação e multiplicidade de usos, a densidade de pessoas e a mistura de usuários que se dividem em moradores, visitantes e trabalhadores.

De pouca utilidade serão as ruas freqüentes se limitadas por um zoneamento repressivo ou por edificações padronizadas que obstem a diversidade. Existe uma íntima relação de reciprocidade entre o modo pelo qual elas funcionam e os resultados que elas produzem, entre a atração da mistura de usuários e o crescimento da diversidade²⁵⁷.

É possível estabelecer-se uma íntima relação e uma interdependência na geração da diversidade de usos, entre a densidade de pessoas e a existência de ruas freqüentes, na medida em que mais ruas significam mais espaço para lojas e serviços e, via de consequência, maior número de pessoas em diferentes horas do dia e por diferentes motivos, e o que é mais importante: usando as mesmas ruas.

Trautmann diz ser preciso mais do que nunca que encampemos a definição de arquitetura dada por Henri Gaudin²⁵⁸: *Fazer com que os homens habitem*. Não basta para isto construir alojamentos. Tampouco fazer malhas viárias.

²⁵⁴ JACOBS, op. cit.

²⁵⁵ BLEICHER, op. cit.

²⁵⁶ JACOBS, op. cit., p. 205.

²⁵⁷ Ibidem.

²⁵⁸ GAUDIN, H. apud TRAUTMANN, op. cit.

É preciso, “como escrevia Louis Kahn²⁵⁹ a respeito do plano de urbanismo da Filadélfia, ‘fazer da rua, uma arquitetura’. Não basta codificar o urbanismo, é preciso fazer habitar a cidade.”

Sobre a importância e o papel da rua na construção do urbano, Panerai escreve:

(...) quer ela já exista ou provenha de um traçado novo, é a rua que distribui, alimenta e ordena a edificação. A relação dialética rua/lote construídos funda a existência do tecido, e é na permanência desta relação na medida em que ela permite a modificação, a extensão e a substituição das construções, que reside a capacidade da cidade de se adaptar às mudanças demográficas, econômicas e culturais que balizam sua evolução. O traçado das ruas determina a relação com a área, a relação com o centro e as capacidades de extensão. (...)”²⁶⁰

Mas esta concentração de pessoas nesta porção de trajeto que lhes é comum acaba por gerar um outro tipo de problema: um tipo peculiar de monotonia, provocado pelo acúmulo de lojas e pela predominância de comércio padronizado. A falta de espaço frontal para a instalação de lojas gera um aperto, seja qual for o tipo ou a área exigida.

Jacobs²⁶¹ chama-nos a atenção para o fato de que esta segregação física não se limita aos usuários de cada rua, mas alcança também os visitantes que, por absoluta falta de interesse e motivação para percorrer as outras ruas, limitar-se-ão ao itinerário necessário.

É possível estabelecer-se uma íntima relação e uma interdependência na geração da diversidade de usos entre a densidade de pessoas e a existência de ruas freqüentes na medida em que mais ruas significam mais espaço para lojas e serviços e, via de consequência, maior número de pessoas em diferentes horas do dia e por diferentes motivos, e o que é mais importante: usando as mesmas ruas.

Para Jacobs²⁶² essencial é o refazimento das ruas, as quais ela deseja vivas, cheias de animação, de comércio, de sociabilidade e de segurança.

Harouel²⁶³ fala que a abolição pura e simples da rua, tal qual operou o urbanismo moderno, e sua substituição por vastos espaços vazios se traduzem por uma certa desintegração mental dos habitantes. Ao contrário, uma forte estruturação do tecido urbano se faz acompanhar de uma correspondente estruturação psíquica

²⁵⁹ KAHN, L. apud TRAUTMANN, op. cit.

²⁶⁰ PANERAI; CASTEX; DEPAULE, op. cit.

²⁶¹ JACOBS, op. cit.

²⁶² JACOBS, J. apud HAROUEL, op. cit.

²⁶³ Ibidem.

dos habitantes.

Nas palavras de Edelman, “a cidade readquiriu coragem e passou a lutar. Fala-se novamente das ruas. Fala-se da vida cidadina.”²⁶⁴ Harouel defende a flexibilização do *zoning* para evitarem-se ruas mortas e a imediata interrupção da destruição das ruas existentes, pois considera as ruas um capital urbano insubstituível.

Para Bleicher²⁶⁵, quando as ruas são interconectadas, as distâncias entre os lugares de destino encurtam, tornando a caminhada muito mais fácil. Também se torna mais fácil a implementação de serviços de ônibus já que os mesmos podem servir a todas as destinações sem retornos inúteis.

A atratividade da área implica mais e melhores serviços públicos, aumentando a densidade e tornando a área cada vez mais atraente para novos moradores. A segurança é apenas uma das vantagens de se conjugarem estes fatores.

Jacobs afirma que “ruas freqüentes e quadras curtas são valiosas por propiciarem uma rede de usos combinados e complexos entre os usuários do bairro. Ruas freqüentes não são um fim em si mesmo, mas um meio para um fim.”²⁶⁶ Ruas freqüentes são, pois, um meio para que se viabilizem outras condições necessárias ao florescimento de uma área como a proliferação e multiplicidade de usos, a densidade de pessoas e a mistura de usuários que se dividem em moradores, visitantes e trabalhadores.

De pouca utilidade serão as ruas freqüentes se limitadas por um zoneamento repressivo ou por edificações padronizadas que obstem a diversidade. Existe uma íntima relação de reciprocidade entre o modo pelo qual elas funcionam e os resultados que elas produzem, entre a atração da mistura de usuários e o crescimento da diversidade²⁶⁷.

Como terceira condição, o distrito ou bairro deve ter uma combinação de edifícios com idades e estados de conservação variados e ainda conter um bom número de prédios antigos. Segundo a referida autora, as cidades não podem prescindir de prédios antigos sob pena de não obterem jamais ruas e distritos vivos

²⁶⁴ EDELMANN apud Ibidem, p. 131.

²⁶⁵ Ibidem.

²⁶⁶ JACOBS, op. cit., p. 205.

²⁶⁷ Ibidem.

porque prédios novos serão ocupados somente por empresas já consolidadas financeiramente. Certos usos jamais se instalarão em prédios novos. As próprias empresas que financiam novas obras na cidade necessitam de construções antigas à sua volta. A mistura de empresas de rendimentos altos, médios e baixos é muito salutar para a sustentação da diversidade.

Bairros construídos a um só tempo têm a desvantagem de envelhecerem ao mesmo tempo. A mescla de prédios novos e antigos, neste caso, inexistente. Quando novos, tais bairros não oferecem quaisquer oportunidades econômicas para o florescimento da diversidade urbana. Quando seus prédios envelhecem, sua única característica favorável à cidade é a do preço reduzido, o que por si só não basta para gerar diversidade.

Para Madec

a base mais essencial do acordo melódico entre a tradição e a modernidade é o uso. Há uma permanência das práticas sociais. Claro que as práticas sociais evoluem, mas tão lentamente que podemos vê-las inscritas as mais profundas numa praça da Idade Média como numa praça moderna. O mesmo acontece com as práticas corporais: as necessidades primordiais do homem em termos de movimento do corpo não evoluíram fundamentalmente (...) O que é dito a propósito do uso vale para o emprego dos materiais, para o respeito às escalas, para a fonte das formas e para o reconhecimento dos vegetais. É na relação entre todos estes elementos e todos estes fatos que se tecem as convivências e as inter-relações indispensáveis à fabricação da urbanidade.²⁶⁸

A mescla de prédios antigos e de conservação diferenciada é pré-requisito econômico para a vitalidade dos bairros, herança que deve ser cuidadosamente preservada, pois, ao contrário dos prédios novos, seu valor é criado pelo tempo e, portanto, insubstituível, pelo menos a curto prazo²⁶⁹.

Os bairros históricos devem ter conservada sua memória e identidade. A própria população é portadora desses valores. Modernizar os bairros não significa transformá-los em museus, mas tão-somente respeitar sua identidade. Ao se melhorarem as habitações, é preciso que se o faça modestamente. A evolução dos bairros é o grande objetivo, mas deve-se preservar a identidade da população²⁷⁰.

Para Madec²⁷¹, a modernidade e a tradição não podem ser dissociadas. Uma é sombra da outra e reciprocamente. Elas representam dois estados de cultura. A modernidade constrói a cultura e a tradição a sustenta. Um dos elementos da

²⁶⁸ MADEC, op. cit.

²⁶⁹ JACOBS, op. cit.

²⁷⁰ ZURFLUH, op. cit.

²⁷¹ MADEC, op. cit.

urbanidade é a presença da História. Mas não uma preservação dos testemunhos do passado apenas sob a forma de museu. Deve-se estabelecer quais edifícios deveriam ser mantidos e como deveriam sê-lo²⁷².

Sachs-Jeantet²⁷³ preconiza como forma de se promover economia urbana a extensão da vida útil da infra-estrutura, dos edifícios e dos equipamentos existentes através de uma melhor manutenção. As cidades, a um só tempo, mudam, estendem-se, constroem-se e reconstroem-se sobre si mesmas.

Para Voynet²⁷⁴, devido à escassez de recursos naturais e orçamentários, temos de considerar que a cidade é capaz de reciclar constantemente seu tecido e suas funções, recompondo-se sobre si mesma ao invés de relegar ao abandono algumas de suas áreas e de consumir cada vez mais o espaço em derredor.

Para o Ministère de l'éducation, de la recherche et de la technologie da França²⁷⁵,

o novo depende do antigo; o valor do patrimônio é indissociável da dinâmica da inovação; a mudança faz surgir a permanência, do mesmo modo que o mundial concorre para a produção do local. Num primeiro momento, a modernidade desprezou estas dimensões, superestimou as rupturas e subestimou as restrições e as potencialidades da História, dos sítios, das tradições.²⁷⁶

Paquot²⁷⁷ se pergunta se o lucro seria incompatível com alguma qualidade arquitetural e construtiva e se um promotor de vendas deveria oferecer prédios mal concebidos, sem arquitetura. Ele aponta como exemplos os da periferia da Disneyland Paris, em Marne-la-Vallée, lembrando que existem muitos outros como esses em várias partes do mundo. O autor prossegue questionando-se o porquê de um mandatário endividar sua prefeitura para construir um prédio municipal assinado por um “grande” arquiteto e colocá-lo na cidade tal qual um OVNI pousado num campo de girassóis.

Nas palavras de Voynet, “a durabilidade do desenvolvimento das cidades reside também na gestão das mobilidades e dos modos de consumo.”²⁷⁸

A quarta condição para a geração de diversidade é a necessidade de uma

²⁷² HAÜSERMANN, op. cit.

²⁷³ SACHS-JEANTET, op. cit.

²⁷⁴ VOYNET, op. cit.

²⁷⁵ Ministério da Educação, da Pesquisa e da Tecnologia

²⁷⁶ MINISTÈRE DE L'ÉDUCATION, DE LA RECHERCHE ET DE LA TECHNOLOGIE DA FRANÇA, 2000. Original em francês, tradução da autora. Disponível em: <file:///A:\ Action concertée incitative Ville.htm>. Acesso em 21 set. 2000.

²⁷⁷ PAQUOT, op. cit.

²⁷⁸ VOYNET, op. cit.

alta concentração de pessoas, independentemente de seus propósitos, contanto que inclua pessoas cujo propósito seja o de moradia. Já em 1785, Samuel Johnson²⁷⁹ dizia que é a concentração de pessoas que propicia o conforto material.

Esta relação entre alta densidade e conforto material e outros modos de diversidade é quase sempre identificada quando referente aos centros urbanos. Porém, nos bairros residenciais a alta densidade sem uma boa distribuição de pessoas nas ruas ao longo do dia é incapaz de gerar, por si só, uma eficiente diversidade. O solo urbano precisa ser intensamente usado tanto por moradias como por outros usos. De acordo com Bleicher²⁸⁰, uma das principais características do desenvolvimento de áreas sem urbanidade é a baixa densidade se comparadas a áreas que possuem urbanidade, o que se traduz pelo uso ineficiente do solo. O autor aponta as seguintes principais causas dessa ocorrência:

- Grandes parcelas de espaço são destinadas a estradas e estacionamentos;
- As leis de zoneamento ordenam grandes afastamentos, zonas neutras (*buffer zones*), tamanhos mínimos de lotes e aproveitamento máximo da superfície dos mesmos;
- Por causa da separação dos usos, o desenvolvimento comercial dificilmente excede de um pavimento;
- A contínua expansão dos sistemas de auto-estradas garante terras a baixo preço e encoraja o desenvolvimento espacial urbano descontínuo (*leap-frog*), fazendo com que grandes porções de terra nua assim permaneçam dentro da cidade.

O uso deficiente do solo dá-se, então, sob dois ângulos. Primeiramente, desperdiça-se o solo urbano ao limitar-se excessivamente seu uso, provocando a baixa densidade. Em segundo lugar, desperdiçam-se as áreas rurais circundantes, as quais são agricultáveis ou servem de abrigo a espécies animais silvestres, pois quase que invariavelmente os novos subúrbios ocupam o que o autor chama de *greenfield* (área agricultável ou em estado natural) e apenas muito raramente uma *brownfield* (área que já foi, em determinada época, desenvolvida).

Pajoni²⁸¹ escreve que nos países em desenvolvimento o crescimento das cidades dá-se pela extensão territorial com fracas densidades ao mesmo tempo em

²⁷⁹ JOHNSON, S. apud LÉVY, op. cit., p. 58.

²⁸⁰ BLEICHER, op. cit.

²⁸¹ PAJONI, op. cit.

que decresce a população que habita o centro. Este autor critica o desenvolvimento de setores reservados, *guardados e encravados* em zonas periféricas, bem servidas por vias e sistemas de transporte, as chamadas *zonas residenciais*, grandes consumidoras de espaço urbano, que monopolizam serviços e atividades comerciais, constituindo-se em verdadeiros pequenos feudos.

Há diversos estudos mostrando que a alta densidade não é causa direta dos distúrbios sociais e insucesso dos bairros. Ao contrário, áreas apagadas e desvitalizadas são, via de regra, muito mais vulneráveis. Todavia, não se pode deduzir a partir destes estudos e análises que todas as áreas densamente povoadas sejam imunes a problemas e distúrbios sociais. Por outro lado, é preciso evitar a confusão entre densidade e superlotação. Uma não inclui necessariamente a outra. A densidade ideal para cada área depende de quão eficaz ela será para uma certa área e das circunstâncias inerentes a cada área²⁸².

A respeito deste mesmo tema, Harouel²⁸³ diz que sociólogos e psiquiatras ponderam que um bairro considerado deteriorado e insalubre pode ser muito mais sadio do ponto de vista social do que um bairro renovado segundo os cânones do urbanismo modernista, conforme estatísticas relativas aos distúrbios mentais, ao alcoolismo e à delinqüência. (...). O modelo urbano progressista, ao implantar grandes conjuntos habitacionais e deixar vastos espaços livres, pode favorecer o florescimento da criminalidade.

Aliada à densidade, a variedade dos tipos de moradia e o alto índice de ocupação do solo são, segundo Jacobs²⁸⁴, fatores propícios a uma eficiente diversidade. Mas a ocupação extensa do solo deve ser acompanhada de ruas freqüentes para que se obtenha uma certa urbanidade pelas muitas razões já expostas.

Bleicher²⁸⁵, em seu trabalho sobre urbanidade, afirma que alguns séculos de experiência apontam-nos alguns tipos de construção que viabilizam as metas de densidade, mistura de usos e segurança, contribuindo para a construção da urbanidade. Entre esses tipos estão as casas geminadas, os edifícios de apartamento e as casas individuais, estas desde que orientadas verticalmente e

²⁸² JACOBS, op. cit.

²⁸³ HAROUEL, op. cit.

²⁸⁴ JACOBS, op. cit.

²⁸⁵ BLEICHER, op. cit.

situadas na parte frontal do lote ao invés de no meio.

A reflexão sobre a arquitetura da habitação em geral, e particularmente da casa individual, esteve sempre associada àquela dos modos de vida, à sociedade e às suas necessidades. No início dos anos 70, N. Haumont²⁸⁶ e H. Raymond²⁸⁷ realizaram estudos visando à comparação entre a habitação coletiva e a individual. Outros trabalhos se seguiram, os quais tomaram por referência exclusiva a casa individual quanto às suas práticas, mercado e significação simbólica ou, em uma abordagem mais ampla, quanto à relação entre a arquitetura da habitação e as práticas sociais. Sabe-se que vários fatores interferem na apropriação dos espaços da habitação, entre os quais fatores sociais e econômicos, mas também a biografia dos indivíduos e as experiências residenciais. A questão social, ao nível das práticas e das representações, está intimamente ligada à casa individual, apresentando múltiplas significações e variações em nossas sociedades. É conveniente que se ligue estreitamente o enfoque social, cultural e espacial para caracterizar-se a arquitetura produzida²⁸⁸.

O modo de vida das populações, especialmente quando a ascendência rural é próxima, caracteriza-se pelo uso da casa com jardim. Por outro lado, a casa individual representa para muitos indivíduos um sucesso social, não raramente o único possível, passando a ser um símbolo para certas camadas da população, um ideal social largamente estimulado pelo mercado imobiliário.

A imagem da habitação individual, tanto no grande público como entre os profissionais, principalmente os arquitetos, é em grande parte moldada pelo discurso 'heróico' do movimento moderno centrado exclusivamente sobre a habitação coletiva. Os métodos industriais, a busca da norma e do modelo a serviço de referências culturais e sociais universais, pregadas pela modernidade triunfante saída dos anos vinte, deixava pouco lugar para os valores individuais da casa particular, muito facilmente qualificada de 'pequeno-burguesa'.²⁸⁹

O *boom* da casa individual do fim dos anos 60 bem como a proliferação dos loteamentos realizados por loteadores públicos e privados ou pelas construtoras expõem a imagem dominante do urbanismo da casa. Mas nos meios profissionais questiona-se a capacidade do agrupamento das casas individuais (loteamentos e casas descontínuas) de produzir urbanidade, tanto no plano da identidade quanto no

²⁸⁶ HAUMONT, N. apud RAGOT; TAPIE, op. cit.

²⁸⁷ RAYMOND, H. apud Ibidem.

²⁸⁸ Ibidem.

²⁸⁹ Ibidem.

funcional. Uma de suas conseqüências é a valorização do espaço privado. A outra é a eliminação da urbanidade representada pela rua, pelo alinhamento, pelo espaço público²⁹⁰.

Porém, muitos aspectos devem ser envolvidos na análise dessa questão a fim de se chegar com mais segurança a uma conclusão sobre o papel da habitação individual ou semi-individual na produção do espaço urbano e da urbanidade. Não se pode desprezar o contexto histórico, socioeconômico e cultural que desde os tempos primitivos regulam a produção dos modos de habitação.

Para Jacobs²⁹¹, a alta densidade é antes um trunfo que algo a ser combatido, expurgado do planejamento urbano.

2.4.2 Mitos que influenciaram a criação ou a reurbanização das cidades – ou a desurbanidade justificada

A falta de urbanidade nas cidades tem a ver com alguns mitos que de certo modo orientaram sua criação ou reurbanização. Dentre eles o de que a mistura de usos fere a estética, causa congestionamentos do tráfego e propicia usos perniciosos²⁹².

Os defensores da diversidade justificam-na pela idéia de que a uniformidade dos usos produz efeitos estéticos deprimentes quando não caóticos. Afirmam, outrossim, que o congestionamento não se produz por pessoas, mas por veículos. A falta de diversidade, ao contrário, intensifica o uso do automóvel, o que interfere de modo negativo nos outros aspectos da comodidade.

Para Bleicher²⁹³ a falta de urbanidade nas cidades americanas tem a ver com alguns mitos difundidos em defesa da especialização e da supremacia da rede viária e do automóvel sobre os demais meios de locomoção.

Um deles é o de que apenas grandes cidades necessitam de transporte coletivo. Para os defensores dessa idéia, nas cidades pequenas a maioria das viagens pode ser feita em carro particular sem prejudicar a qualidade de vida das mesmas. Bleicher²⁹⁴ contra-argumenta, dizendo que o declínio urbano, a poluição e

²⁹⁰ RAGOT; TAPIE, op. cit.

²⁹¹ JACOBS, op. cit.

²⁹² Ibidem.

²⁹³ BLEICHER, op. cit.

²⁹⁴ Ibidem.

a perda de terras agricultáveis poderiam ser evitados se a cidade, quando ainda de pequeno porte, fosse dotada de um eficiente sistema de transporte urbano coletivo.

O segundo mito difundido é o de que os americanos amam seus carros e nunca o trocarão por transporte coletivo. Para Bleicher²⁹⁵ nenhum gene de *amor ao carro* foi injetado nos imigrantes em Ellis Island e os americanos não são biologicamente diferentes dos seus ancestrais que viviam na Europa.

Quanto ao terceiro mito, Bleicher²⁹⁶ afirma que muitas pessoas acreditam não haver necessidade de mudar o modo pelo qual as cidades e os sistemas de transporte são planejados porque os problemas de meio ambiente sem urbanidade serão resolvidos num futuro próximo por tecnologias que estão atualmente *logo ali na esquina*. Bleicher²⁹⁷ considera extremamente arriscado confiar a solução desses problemas a tecnologias que poderão nunca estar disponíveis no mercado, apesar de pensar que qualquer pesquisa tecnológica neste sentido valha o empenho de ser levada à frente.

O quarto mito repousa na idéia de que a construção de auto-estradas alivia a congestão do tráfego. Bleicher²⁹⁸ diz que entre os planejadores é bem conhecido o conceito de *tráfego induzido*, de acordo com o qual novas auto-estradas são construídas ou novas pistas são adicionadas à estrada já existente. Quando da inauguração das obras, o congestionamento é realmente menor. Porém, novas áreas de desenvolvimento são abertas em função da maior acessibilidade e a população responde a isto mudando sua residência ou trabalho para próximo dessa vantagem ou deixando de utilizar o transporte coletivo ou de andar, pois o uso do carro tornou-se, do dia para a noite, uma opção mais atraente. Muito logo, haverá muito mais carros percorrendo longas distâncias para acessar os mesmos serviços. Bleicher²⁹⁹ lembra que os Estados Unidos passaram todo o século XX a construir auto-estradas e que a congestão do tráfego apenas aumentou.

A questão dos usos nocivos passa pelo exame de alguns tipos diferentes de usos. Bleicher³⁰⁰ cita como exemplos de construção que diminuem a qualidade do meio urbano construído os restaurantes denominados *drive-through*

²⁹⁵ BLEICHER, op. cit.

²⁹⁶ Ibidem.

²⁹⁷ Ibidem.

²⁹⁸ Ibidem.

²⁹⁹ Ibidem.

³⁰⁰ Ibidem.

*restaurants*³⁰¹ e os blocos monolíticos de escritórios. O autor faz, porém, uma ressalva ao dizer que muitos exemplos de edifícios que supostamente não deveriam funcionar bem em áreas que possuem urbanidade, no entanto, de algum modo o fazem, como é o caso do Centre Pompidou, em Paris, e do Guggenheim Museum, em Nova York.

Os ferros-velhos estão entre os usos que não promovem nenhum bem-estar ou atratividade para um bairro. Mas é preciso que se coloque a seguinte questão: o bairro é mal-sucedido porque tem ferros-velhos ou tem ferros-velhos porque é mal-sucedido? A solução está indubitavelmente em se promover a revitalização deste bairro pelo estímulo à diversidade. Alguns usos são inadequados para certas ruas não por seu tipo, mas por sua dimensão desproporcional que atua como elemento de desagregação e empobrecimento da rua. Ou ainda pela natureza da atividade ali instalada, como, por exemplo, uma atividade muito ruidosa. Tais ruas devem ser protegidas por uma legislação que iniba uma diversificação por demais permissiva, não quanto ao tipo de uso, mas quanto à sua dimensão e natureza.

Segundo Jacobs³⁰², as cidades têm capacidade de oferecer algo a todos, mas só porque e quando são criadas por todos.

Não resta dúvida de que os equívocos urbanísticos do planejamento urbano racional provocaram uma forte reação em favor de uma urbanidade já quase esquecida. Esta reação se manifesta de várias formas e sob vários discursos, mas todos têm como base, como denominador comum, uma melhor qualidade da habitação e das condições de vida urbana.

Em 1995, a *Conferência das Cidades – Habitat II* –, na Europa, defendeu explicitamente todas as condições e todas as estratégias a serem adotadas como forma de se devolver às cidades e a seus habitantes a urbanidade.

Uma circular, denominada *Circular Guichard*³⁰³, emitida pelo *Ministre de l'Aménagement du Territoire, de l'Équipement, e de l'Habitation e du Tourisme*³⁰⁴ da França, em 1973, já definia algumas regras simples para prevenir a realização de formas de urbanização chamadas de *Grands Ensembles (Conjuntos Habitacionais)* e

³⁰¹ Assim são designados os restaurantes que oferecem aos clientes a facilidade de serem servidos dentro do carro ou apanharem suas refeições sem sair do carro, levando-as para outro lugar.

³⁰² JACOBS, op. cit.

³⁰³ GUICHARD, Olivier. La circulaire Guichard: directive ministérielle. Original em francês, tradução da autora. **Urbanisme**, Paris, n. 136, p. 76, 21 mars 1973.

³⁰⁴ Ministro da Gestão Territorial, do Equipamento, da Habitação e do Turismo. Original em francês, tradução da autora.

estimular a luta contra a segregação social pela habitação.

Percebe-se nos últimos anos uma intensa produção de estudos sobre a cidade. Autores contemporâneos buscam respostas às importantes questões urbanas e repensam sua natureza e seu significado. Procuram-se explicações para a crise urbana e suas possíveis conseqüências. O reconhecimento do direito à moradia já não satisfaz. Proclama-se um novo direito: o direito à cidade como lugar de práticas sociais verdadeiramente democráticas. Cidadania e urbanidade se fundem. A primeira não existe sem a última. A cidade está no centro das reflexões e penetra todas as ciências comprometidas com a melhoria da qualidade de vida da sociedade urbana.

Sabe-se que a gravidade e a complexidade dos problemas urbanos se devem, em grande parte, à conjuntura mundial em termos econômicos, políticos, sociais e culturais. E sabe-se também que esta situação é infinitamente mais grave nos países economicamente fracos e social e politicamente conturbados. Entretanto, não se pode deixar de observar que há um consenso em torno da relação direta existente entre a legislação urbana e a forma da cidade e desta com o maior ou menor grau de urbanidade proporcionado a seus habitantes.

Neste capítulo viu-se que entre as condições básicas que devem ser satisfeitas com vistas a se proporcionar maior urbanidade a uma cidade está a multifuncionalidade ou mistura de usos, a multiplicidade das ruas, visando a quadras curtas e muitas esquinas, a densidade habitacional em vários horários do dia e à noite, a convivência ou a vizinhança de prédios de diferentes idades e diferente tipologia numa mesma área e a existência de espaços públicos de boa qualidade. A satisfação destas condições está, em grande parte, relacionada diretamente à legislação urbana que se queira adotar para uma cidade. Constatou-se que há experiências boas e outras mal-sucedidas em função das restrições impostas ou da maior flexibilidade adotada pelas administrações municipais.

Outras condições são também consideradas importantes, mas não cumprirão seu papel se não estiverem satisfeitas as condições básicas. É o caso das ditas amenidades, como, por exemplo, bancos, telefones públicos, arborização, lixeiras etc, sem utilidade se não houver pessoas que os usufruam.

O capítulo seguinte relata a origem e a evolução histórica das leis urbanísticas desde a Antiga Grécia e do Império Romano, pois destas civilizações se originou o urbanismo ocidental, o qual culminou com o urbanismo moderno cuja

influência se estendeu a todo o mundo. Salienta-se o sistema jurídico francês quanto à legislação urbana por ter sido na França que as leis urbanísticas mais se desenvolveram e por ter sido ele a fonte originária do direito urbanístico brasileiro, seja diretamente, através do Código Civil Brasileiro, seja como inspirador das idéias contidas nas sucessivas Constituições brasileiras.

3 LEGISLAÇÃO URBANA – SUA ORIGEM E SUA EVOLUÇÃO HISTÓRICA

No capítulo precedente, expuseram-se as idéias de urbanistas e estudiosos do assunto em vários países, preocupados em não apenas definir a urbanidade, mas em devolvê-la às nossas cidades ao redor do mundo. Pôde-se constatar que existe uma relação muito estreita entre aquilo que se considera urbanidade e a forma dada à cidade através das leis urbanas que legitimam as intervenções operadas pelos administradores locais. Pôde-se, sobretudo, sentir que a importância da legislação urbana, ao nível federal e principalmente ao nível local, e a responsabilidade daqueles que a elaboram e a aprovam crescem cada vez mais, diante da magnitude e da gravidade dos problemas urbanos hoje vividos, sobretudo nos países do Terceiro Mundo. O bem-estar social, propugnado como um direito constitucional pela Carta Magna de 1988, está fortemente ligado ao exercício pleno dos direitos dos cidadãos e, portanto, à urbanidade que lhes é proporcionada onde quer que vivam na cidade. O bem-estar do cidadão na cidade relaciona-se, sob muitos aspectos, ao grau de urbanidade que o cerca.

Neste capítulo, proceder-se-á a um traçado da evolução histórica das leis urbanísticas, partindo-se da Antigüidade Greco-romana, cuja influência sobre o urbanismo ocidental foi determinante, e atingindo-se a urbanização e a atividade urbanística do Poder Público e seu regime.

Desde a sua origem, a cidade desempenhou um papel de destaque, se não dominante, na história da civilização, revelando de diversas maneiras uma infinidade de significados utilitários e simbólicos, ligados a uma ordem geométrica e arquitetônica.

Da necessidade de legitimação das transformações urbanas requeridas pelo homem nasceu todo um arcabouço jurídico que, na esfera do privado como do público, buscou impor-se como forma de revestimento de uma racionalização do espaço urbano, no mais das vezes incompreendida, distorcida ou simplesmente desconsiderada.

De qualquer forma, seja qual for a origem e o destino das leis urbanas de uma cidade, através de seus planos diretores ou de leis urbanísticas esparsas, tem-

se por certo que elas exercem uma significativa influência na forma da cidade e das edificações.

Tampouco se pode desprezar as conclusões a que chegaram alguns estudiosos do assunto sobre os danos psicológicos causados aos habitantes de uma cidade ou parte deles por mudanças muito bruscas ou que ensejem alguma forma de ruptura da identidade cultural, histórica e até mesmo do cotidiano dos cidadãos. Os exemplos destas intervenções no espaço urbano mostram-nos que há inúmeras maneiras de se intervir positiva ou negativamente na vida dos habitantes de um núcleo urbano, seja através de uma simples demolição ou de uma grande edificação.

Interessa a este trabalho de pesquisa o conjunto de leis que configuram o direito objetivo e ao qual se acrescenta o qualificativo *urbanístico*, indicativo da realidade sobre a qual este direito incide: o espaço urbano, a cidade. O conceito de urbanismo está, pois, intimamente ligado à cidade e às necessidades relacionadas ao estabelecimento humano na cidade. A manifestação do urbanismo através dos tempos dá-se de vários modos, mas sua materialidade depende, sobretudo, do arcabouço jurídico que a legitima.

3.1 A legislação urbana na Antigüidade

De acordo com Silva³⁰⁵, a mera convivência urbana pressupõe regras que a disciplinem. Contudo, acredita-se que as primeiras regras tenham sido muito singelas porque assim o eram as cidades de então. Eram regras oriundas dos costumes que só mais tarde se tornaram regras do Direito legislado, cuja complexidade deu-se em virtude de também as cidades se terem tornado cada vez mais complicadas.

Durante muito tempo, o interesse dos pensadores gregos pela cidade obedeceu a razões de ordem estritamente política e moral. Uma verdadeira reflexão urbanística surge somente no século IV, com Platão e Aristóteles. Estão principalmente nas Leis, de Platão³⁰⁶, os princípios norteadores da instalação material da cidade, motivados, sobretudo, por questões práticas, econômicas, civis e religiosas.

³⁰⁵ SILVA, J.A. **Direito urbanístico brasileiro**. São Paulo: Malheiros, 2000.

³⁰⁶ PLATÃO apud HAROUEL, op. cit.

Segundo este autor, remontam ao final do século VII e ao século VI, na Grécia, as primeiras tentativas sistemáticas de planejamento e melhoramento na cidade. Contrariando a aristocracia e apoiados pelas camadas mais modestas da população, os regimes tiranos impõem uma verdadeira política urbanística, visando a melhorar as condições de existência da cidade.

A formação das primeiras cidades deu-se mais ou menos em 3500 a.C., embora o fenômeno urbano só se tivesse manifestado a partir da primeira metade do século XIX, constituindo-se a urbanização³⁰⁷ num fenômeno moderno.

Se verdadeira a existência, na Grécia Antiga, de um autêntico direito urbanístico, não menos verdadeira é a afirmação de que tal direito deve sua existência ao direito de propriedade, cujo caráter absolutista ensejava limitações administrativas de ordem, sobretudo, práticas.

O instituto jurídico da desapropriação era então usado para grandes obras públicas urbanas já no século III. A preocupação com a proteção ao espaço público contra as investidas dos particulares revela-se como uma das mais importantes do urbanismo grego.

Embora uma importante legislação urbana se tivesse desenvolvido a partir do século IV, na Grécia, uma lei real, concernente à cidade de Pérgamo, do século II, constitui-se no regulamento mais completo desta época.

Ao urbanismo grego seguiu-se o urbanismo romano, tendo havido entre si não mais que mera continuidade.

Dividido entre o direito de propriedade de caráter absolutista³⁰⁸ e o crescimento acelerado da cidade de Roma, o regime imperial se depara com os grandes problemas do urbanismo romano. São tomadas algumas medidas, mas muitas delas não são respeitadas. Entre estas medidas está a que delimita a altura das casas, visando principalmente à segurança das habitações e à higiene das ruas, através da circulação do ar. O tráfego de veículos é interdito durante o dia para suprir a deficiência de vias públicas. São determinados lugares especiais de

³⁰⁷ É preciso distinguir-se os termos *urbanização* e *urbanificação*. Este significa “o processo deliberado de correção da urbanização, consistente na renovação urbana, que é a *reurbanização*, ou na criação artificial de núcleos urbanos, como as cidades novas da Grã-Bretanha e Brasília. O termo “urbanificação” foi cunhado por Gaston Bardet para designar a aplicação dos princípios do *urbanismo*, advertindo que a *urbanização* é o mal, a *urbanificação* é o remédio.” SILVA, op. cit., p. 27.

³⁰⁸ Os romanos conceituavam o direito de propriedade como o poder de usar, gozar e abusar da coisa sob seu domínio: *jus utendi, fruendi et abutendi re sua*. MEIRELLES, H. L. **Direito de construir**. São Paulo: PC Editorial, 1990.

circulação reservados aos pedestres.

Algumas leis encontram-se presentes na Lei das Doze Tábuas, regulando, principalmente, as edificações. Seguem-se outras constituições imperiais, todas visando a regular o desenvolvimento urbano da cidade. Mais tarde, leis coloniais e municipais disciplinam as demolições a fim de evitarem-se aquelas de caráter especulativo.

As competências jurídico-administrativas são neste período bem demarcadas. Supervisores de obras realizam a adjudicação das obras importantes concernentes às vias públicas, esgotos e aquedutos. Os magistrados ocupam-se da limpeza pública e do alinhamento das casas. O intervalo a ser observado entre as casas está estabelecido na Lei das Doze Tábuas e é de 1,5m.

Não existe, à época, um sistema geral de desapropriação compatível com o conceito romano do direito de propriedade, mas já se vislumbra um esboço do que mais tarde fundamentou o instituto de desapropriação: o interesse mais relevante, superior, o interesse público. A desapropriação necessária já é encontrada no ano de 393 para a construção de edifícios públicos.

3.2 As leis urbanas na Idade Média e no Renascimento

Com a queda do Império Romano, as leis urbanísticas já concebidas foram, de certo modo, abandonadas no período medieval que se seguiu. Na Idade Média, as preocupações tinham muito mais a ver com questões práticas, principalmente religiosas e militares. Isto não significa, no entanto, que não houvesse regras urbanísticas nas cidades antigas e medievais. As cidades, ao serem reconstruídas, deveriam ter ruas largas, as praças deveriam ser amplas, a altura dos prédios limitada. As cidades do Império caracterizavam-se por possuírem traçados quadrados ou retangulares entre si que se orientavam segundo os quatro pontos cardeais. A Idade Média manteve estas características, em que pese o espírito antiurbano da época, o que levou à considerável redução da população urbana. Contudo, foi na Idade Média que começaram a surgir algumas normas jurídicas urbanísticas. Algumas medidas de caráter fiscal foram tomadas. No entanto, continua a haver grande preocupação no sentido de se preservar o espaço público, preocupação esta dificultada pelo fato de que na Idade Média a rua é considerada um prolongamento das casas que a margeiam, passando a ser, além

de via de comunicação, um espaço onde se vive. A desapropriação por motivo de utilidade pública objetiva, sobretudo, criar ou melhorar as fortificações. Uma espécie de zoneamento já era então usada pelas autoridades locais a fim de isolar os ofícios poluidores ou ruidosos.

Data desta época a autorização por parte do poder público para construções ou reformas, bem como a fixação do alinhamento para as construções novas, ainda que com caráter bem mais fiscal que urbanístico. E é também neste período que começa a haver uma preocupação com o controle do uso do solo urbano.

Com o advento do Renascimento veio também a idéia de uma concepção intelectual total do espaço urbano, da cidade ideal projetada sobre o real. Estabeleceram-se também alguns princípios, dentre os quais alguns de caráter obrigatório, como o modelo arquitetural obrigatório para uma rua, uma praça ou a cidade inteira. A preocupação com a estética revelava-se no embelezamento dos palácios e construções urbanas. Medidas tais como arruamento, construção de praças, alinhamento dos edifícios, configuram exigências urbanísticas da Antigüidade Clássica, da Idade Média e mesmo do Brasil Colonial, mas trata-se de um urbanismo primitivo e empírico.³⁰⁹

Os papas do Renascimento buscam tornar Roma uma cidade à altura de sua condição de capital espiritual da Europa. Para tanto, elaboram uma importante legislação urbanística, confirmando o direito de desapropriação e criando outros institutos jurídicos e administrativos.

Ao longo dos séculos XVI, XVII e XVIII são editadas várias leis e decretos, motivados pelo crescimento exagerado das cidades e pelo temor aos perigos do gigantismo urbano. As principais exigências dizem respeito à largura das ruas e aos efeitos nefastos e cada vez mais visíveis da insalubridade.

3.3 O direito urbanístico na França

Foi na França que o direito urbanístico mais se desenvolveu. Pode-se dizer que sua evolução se deu no âmbito das preocupações gerais do poder público. Resumidamente, sua regulamentação obedeceu a preocupações com a segurança

³⁰⁹ SILVA, op.cit.

edilícia, com o melhoramento da circulação e com a arquitetura das casas, visando à estética, preocupações estas que ainda hoje norteiam a elaboração da legislação urbana. O uso da desapropriação torna-se extremamente freqüente e privilegia-se cada vez mais o interesse público. Apesar do art. 17 da Declaração dos Direitos do Homem dispor que ninguém pode ser privado de sua propriedade, exceto em caso de *interesse público* e mediante *uma prévia e justa indenização*, a indenização era, então, raramente prévia e quase nunca justa.³¹⁰

A utilização do solo passa também a ser alvo de regulamentações. Esboça-se um direito das obras públicas, um regime de loteamentos e, para certos casos, um auxílio para a construção privada.³¹¹

Para a resolução dos contenciosos jurídicos há a intervenção do intendente que, aos poucos, torna-se o juiz de direito comum nos casos de desapropriação. Na França, ao final do século XVIII, o direito urbanístico já é um ramo do Direito Administrativo.³¹²

Pode-se dizer que até o final do século XVIII o direito urbanístico limitou-se à regulamentação dos traçados e das larguras das ruas, à tipologia e à altura das casas, visando a medidas de segurança, higiene, circulação do ar e estética. A supremacia do interesse público sobre o privado foi, até então, bem marcada.

Ao longo do século XIX, evidencia-se uma preocupação mais importante com a remodelação das cidades, de caráter, sobretudo, higienista, como é o caso, por exemplo, de Paris. Persiste a busca das perspectivas monumentais e a importância dada às fachadas.

3.4 O desenvolvimento das leis urbanísticas da Era Industrial aos nossos dias

O conceito de urbanismo, concebido primordialmente como a arte de embelezar a cidade, evoluiu no sentido do social, acompanhando a evolução do conceito de cidade para além do perímetro urbano. Visto inicialmente como ciência, técnica e arte, seu objetivo torna-se a organização do espaço urbano, visando ao bem-estar coletivo, por meio de uma legislação, de um planejamento e da execução de obras públicas, buscando o desempenho harmonioso e progressivo das funções

³¹⁰ HAROUEL, op. cit.

³¹¹ Ibidem.

³¹² HAROUEL, op. cit.

urbanas elementares.³¹³ Neste sentido, as leis urbanísticas são os principais instrumentos da atividade urbanística, sem os quais seria impossível a ordenação das edificações e a disciplina de ocupação do solo.³¹⁴ E é também neste sentido que a atividade urbanística é essencialmente uma função pública, cujas leis se inserem no âmbito do Direito Público.

Com o advento da Era Industrial e a realização de alguns progressos tecnológicos, as cidades mais importantes passaram a concentrar grandes populações, o que as pôs fora do controle das autoridades. Na França, Napoleão III, ao decidir remodelar a cidade de Paris, contratou o Barão de Haussmann para fazê-lo. Esta reforma foi imposta de cima para baixo, tendo recebido elogios e também muitas críticas. Estas se deveram ao caráter arrasador das demolições, pois cerca de 40% das edificações da época foram demolidas, indiferentemente ao valor arquitetônico ou histórico. Largas ruas e avenidas foram abertas. Pelo menos aparentemente estava resolvido o problema da presença de cortiços insalubres. Esta reforma foi, por assim dizer, o início de um movimento reformista do urbano que se pretendia a solução dos problemas trazidos pela Revolução Industrial e que culminou com o movimento progressista do urbanismo moderno. À reforma de Paris seguiu-se a de Roma, Amsterdã, Viena e Madri, ao final do século XIX. Na Alemanha e na Inglaterra, optou-se pela moderação nas reformas, respeitando-se os monumentos e os relevos das áreas urbanas.³¹⁵

No século XX editam-se, na França, sucessivas leis, visando a inúmeros objetivos de planificação e reordenamento das cidades. O urbanismo não mais pode obedecer aos ditames exclusivos do esteticismo gratuito. Os problemas urbanos agravam-se e a elaboração obrigatória de um plano para as cidades, já existente no século XIX e não obedecida, é retomada no século XX sem muito sucesso. Ao final da década de 60, várias leis são promulgadas na França, visando à elaboração de planos diretores de planejamento para cidades com mais de 10.000 habitantes³¹⁶ e a planos de ocupação do solo (POS) bem como a garantir a efetividade de vários instrumentos do urbanismo operacional.³¹⁷

³¹³ SILVA, op. cit.

³¹⁴ Ibidem.

³¹⁵ HAROUEL, op.cit.

³¹⁶ No Brasil, esta obrigação legal foi adotada pela Constituição de 1988 para cidades com 20.000 habitantes ou mais. Art. 182.§1º. Nota da autora.

³¹⁷ HAROUEL, op. cit.

O instituto jurídico da desapropriação evoluiu consideravelmente. “O legislador e a jurisprudência ampliam enormemente o conteúdo da noção de utilidade pública. Enquanto perto da metade do século XIX a desapropriação só pode ser utilizada no interesse do domínio público, atualmente para uma operação que implique o recurso à desapropriação é suficiente o interesse geral.”³¹⁸

O direito urbanístico francês teve, desde sua concepção, uma larga influência sobre o direito urbanístico brasileiro, quer através do Código Civil, fundado, em ambos os casos, no direito romano, quer através da legislação urbanística propriamente dita, derivada, num caso como no outro, de uma exceção ao direito de construir. O mesmo dever de planificação, a mesma preocupação com o uso do solo urbano, com a proteção dos bens de interesse cultural, histórico, paisagístico e ambiental se verificam também na legislação urbanística brasileira, ratificados, ampliados e consolidados pela Constituição Brasileira de 1988.

3.5 O direito de propriedade na Constituição Brasileira de 1988

Sendo a atividade urbanística de natureza eminentemente pública, ela se exerce constringendo e limitando interesses privados, não podendo atuar senão exclusivamente nos quadros do Direito por estar sujeita ao princípio da legalidade, segundo o qual *ninguém é obrigado a fazer ou deixar de fazer alguma coisa senão em virtude de lei* (CF, art, 5º, II). A composição dos conflitos gerados em razão do acima exposto é função da lei. Normas jurídicas surgem, então, para regular e fundamentar as intervenções necessárias. No Brasil, estas normas carecem de unidade e de sistematização por inexistir uma lei urbanística geral. Elas constituem o que a teoria jurídica tem denominado Direito Urbanístico.

Nas palavras de Silva, “as normas urbanísticas no Brasil ainda não atingiram, como na Itália, na França, na Espanha, na Alemanha e na Bélgica, aquela fase de unidade substancial de que nos fala Spantigatti, pois ainda se acham espalhadas em vários diplomas legais federais, estaduais e municipais. A Constituição de 1988, no entanto, abriu espaço para a realização dessa unidade substancial, (...)”³¹⁹

A principal inovação jurídica da Carta Magna de 1988 é a que resultou da

³¹⁸ HAROUEL, op. cit., p. 146.

³¹⁹ SILVA, op. cit., p. 49.

evolução da propriedade-direito para a propriedade-função, ambas incluídas entre os direitos e garantias fundamentais.³²⁰ Submetendo o direito de propriedade à satisfação de sua função social, este diploma fixou um verdadeiro marco na evolução da simples proibição do mau uso do solo urbano para a exigência constitucional de *uso adequado à sua função no ordenamento da cidade*.³²¹

Di Pietro, ao comentar o direito de propriedade e suas limitações impostas pelo Estado, escreve que "... enquanto naquela época essas leis e regulamentos se limitavam, quase exclusivamente, aos direitos de vizinhança, aos poucos o seu campo foi se ampliando, com a tendência para condicionar, cada vez mais, o exercício do direito de propriedade ao bem-estar social."³²²

A amplitude do conceito de bem-estar social possibilita a regulamentação estatal de toda a atividade ou construção que possa, de alguma forma, beneficiar ou prejudicar a coletividade. O bem-estar social conjuga-se com o bem comum, significando o bem-estar de todos e de cada um.³²³ E neste sentido, pode-se dizer que promover o bem-estar social é promover a própria urbanidade ou vice-versa.

Ao condicionar o uso da propriedade privada ao bem-estar social, a Administração pode restringir o direito de construir até os limites exigidos pela comunidade administrada. Pode, por exemplo, estabelecer coeficientes máximos de ocupação do solo, fixar gabaritos de altura, recuo, afastamento, bem como requisitos de solidez, salubridade, funcionalidade e estética às edificações.³²⁴

Para Di Pietro permanece o espírito, mas amplia-se profundamente o alcance do direito de propriedade, dando-se-lhe um sentido social até então inimaginado. O prevalente princípio da função social da propriedade autoriza não apenas a imposição de obrigações de não fazer como também as de deixar de fazer e, de acordo com a Constituição de 1988, a obrigação de fazer, disposta no artigo 182, §4º, consistente no adequado aproveitamento do solo urbano.³²⁵

Meirelles, sobre a evolução do direito de propriedade, nos diz que

Superado o conceito absolutista do direito de propriedade – *jus utendi, fruendi et abutendi* -, que teve o seu apogeu no individualismo do século XVIII, o domínio particular se vem socializando ao encontro da afirmativa de Léon Duguit, de que 'a propriedade não é mais o direito subjetivo do

³²⁰ CF - Art. 5, XXII e XXIII.

³²¹ MEIRELLES, op.cit. p. 42.

³²² DI PIETRO, M. S. Z. **Direito administrativo**. Rio de Janeiro: Atlas, 2000. p. 117.

³²³ MEIRELLES, op. cit.

³²⁴ Ibidem.

³²⁵ DI PIETRO, op. cit.

proprietário, é a função social do detentor da riqueza'.³²⁶ Com esta característica contemporânea, já não se admite o exercício anti-social do direito de propriedade, nem se tolera o uso anormal do direito de construir. O exercício do direito de propriedade tem limites exigidos pelas relações de vizinhança e pelo interesse social, a despeito de ter sido considerado absoluto e ilimitado, como o demonstraram magnificamente Perticone e Fragola³²⁷, em trabalhos especializados.³²⁸

Atualmente prevalece a noção da relatividade dos direitos porque, como bem ensina Georges Ripert, “o direito não pode ser absoluto, visto que absolutismo é sinônimo de soberania. Não sendo o homem soberano na sociedade, o seu direito é, por conseqüência, simplesmente relativo.”³²⁹

Meirelles afirma que estamos hoje a percorrer o caminho inverso ao liberalismo exacerbado que possibilitou a privatização do Direito Público. Evoluímos para um socialismo brando, mas que vem, paulatinamente, publicizando o Direito Privado.³³⁰

Di Pietro, a respeito da involução do caráter absolutista do direito de propriedade, compartilha das idéias de Meirelles ao dizer que

Superada a fase que se seguiu à Revolução Francesa, na qual, como repúdio ao sistema feudal, reviveu, de forma exacerbada, a concepção puramente individualista do período romano, a propriedade foi sendo afetada, principalmente a partir da segunda metade do século XIX, por crescente número de restrições impostas pelo Estado. Note-se que, enquanto a ‘Declaração dos Direitos do Homem e do Cidadão’, de 1789, proclamava ser a propriedade ‘direito inviolável e sagrado’, o Código de Napoleão, de 1804, pretendendo ser individualista, consagrou, como princípio, a legitimidade da limitação do Estado sobre a propriedade, ao definir esse instituto, no artigo 544, como “o direito de gozar e de dispor das coisas de modo absoluto, **contanto que isso não se torne uso proibido pelas leis ou pelos regulamentos.**”³³¹ (grifo meu)

Dos sucessivos embates entre o individual e o social nasceu a composição de interesses, conciliando as prerrogativas do indivíduo com as da sociedade, o que resulta numa maior eqüidade na distribuição da justiça.

3.6 O direito de construir e suas limitações de caráter público

Se o fundamento do direito de construir encontra-se no direito de

³²⁶ DUGUIT, L. apud MEIRELLES, op. cit., p. 25.

³²⁷ PERTICONE, G.; FRAGOLA apud Ibidem, p. 26.

³²⁸ Ibidem, p. 25-26.

³²⁹ RIPERT, G. apud Ibidem, p. 26.

³³⁰ Ibidem.

³³¹ DI PIETRO, op. cit., p. 117.

propriedade³³², suas limitações, no âmbito privado, decorrem do disposto no artigo 554 do Código Civil Brasileiro.³³³ Por sua vez, o direito urbanístico brasileiro tem sua origem numa exceção disposta no artigo 572 do mesmo diploma legal.³³⁴

Nas palavras de Meirelles, “a liberdade de construir é a regra. As restrições e limitações ao direito de construir formam as exceções e, assim sendo, só são admitidas quando expressamente consignadas em lei ou regulamento.”³³⁵

Para este autor o legislador civil não reviveu através do art. 572 o absolutismo do direito de propriedade, tendo sido este relativizado no artigo 554, na proibição do mau uso da propriedade.

Meirelles nos diz que “a partir da Constituição de 1988, as limitações ao direito de construir não decorrem apenas do art. 572 do Código Civil, mas sim da própria Lei Maior, que outorga competência ao Município para promover o adequado ordenamento do solo urbano, mediante o controle de seu parcelamento, uso e ocupação. (art.30, VIII).”³³⁶

3.6.1 Organização do espaço urbano – uma prerrogativa do município

Não se encontram ao longo da história da planificação urbana no Brasil normas de caráter nacional que se apliquem a todas as cidades. Apesar da política nacional de organização das áreas metropolitanas nos anos 70 e das leis explicitadas na Constituição de 1988, que exigem leis regulamentadoras do espaço urbano, são os municípios que devem escolher a forma de organização dos respectivos espaços urbanos. As políticas nacionais fixam a importância ou a exigência de leis municipais, mas deixam seu conteúdo sob a responsabilidade dos dirigentes municipais.

O zoneamento não foi jamais uma norma de caráter nacional para o conjunto das cidades brasileiras. Apesar disso, ele está associado a diversos planos

³³² Art. 524. A lei assegura ao proprietário o direito de usar, gozar e dispor de seus bens, e de reavê-los do poder de quem quer que injustamente os possua.

Parágrafo único. (...)” DINIZ, M. H. **Código civil anotado**. 2 ed. São Paulo: Saraiva, 1996.

³³³ Art. 554. O proprietário, ou inquilino de um prédio tem o direito de impedir que o mau uso da propriedade vizinha possa prejudicar a segurança, o sossego e a saúde dos que o habitam. *Ibidem*.

³³⁴ Art. 572. O proprietário pode levantar em seu terreno as construções que lhe aprouver, **salvo o direito dos vizinhos e os regulamentos administrativos**. (grifo meu) *Ibidem*.

É flagrante a semelhança da redação desse artigo do Código Civil Brasileiro com o artigo 544 do Código de Napoleão, de 1804.

³³⁵ MEIRELLES, op. cit., p. 29.

³³⁶ *Ibidem*, p. 30.

e leis das principais cidades brasileiras.³³⁷

Segundo Pereira, a planificação ao nível de governo e como instrumento de orientação não é prática recente na administração brasileira federal. Mas na administração municipal ela é introduzida apenas nos anos 50. Até então, as normas seguidas pelos construtores da cidade eram as do Código de Posturas e do Código de Loteamentos, estes considerados antes um discurso político que um instrumento realmente utilizável. A realidade econômica das populações levava o poder público a fazer vistas grossas à desobediência aos Códigos. Desse modo, cresce a discrepância entre a cidade legal e a cidade real.³³⁸

A história da planificação urbana no Brasil está fortemente ligada à introdução do zoneamento funcional no urbanismo brasileiro, tendo-se iniciado nas grandes cidades brasileiras ainda na primeira metade do século XX. Mas, como dito anteriormente, as primeiras tentativas de planificação foram muito pontuais na medida em que contemplavam apenas algumas grandes cidades do país.

Porém, a partir da década de 70, ocorre uma estreita incorporação do zoneamento funcional pelo Plano Diretor de Desenvolvimento Integrado (PDDI) nas grandes e também nas médias cidades brasileiras. O zoneamento funcional deixa de ser uma escolha do planejador, um aspecto do planejamento, para integrá-lo totalmente, ganhando *status* de lei municipal, com toda sua rigidez e rigor formal.

3.7 Florianópolis e a as leis urbanas

Em 1776, o governador Gama Freitas propõe à Câmara um projeto, visando a regulamentar a construção de todas as novas casas de Florianópolis. Ao que parece este projeto teria sido perdido e seria o mesmo enviado para aprovação da Câmara, em 1791, pelo governador Coronel Manoel Soares Coimbra. No entanto, apesar de aprovada, esta lei não foi observada nem pelas autoridades nem pela população.³³⁹

Em 1831, a administração municipal começa a aplicar diversas medidas através do Registro de Posturas (11/01/1831), tais como a delimitação dos lotes, a regularização das fachadas e o regime de licenciamento para a construção de novas

³³⁷ PEREIRA, op. cit.

³³⁸ Ibidem.

³³⁹ Ibidem.

edificações.³⁴⁰

Contudo, pode-se dizer que até 1849 os padrões urbanos e arquitetônicos da cidade haviam sido regulados pela Provisão Régia do século XVIII. A partir desta data, foram editadas as Posturas Municipais as quais pretendiam a reorganização das vilas existentes. As exigências legais quanto ao número de aberturas, à altura das frontarias e ao alinhamento das mesmas garantiriam à vila desterrense a aparência do modelo português, o que, aliás, se repetiu em todo o Brasil.³⁴¹

O Código de Posturas de 1889, bem mais abrangente e detalhado, acrescentava novas exigências legais a serem observadas pelas construções dentro do perímetro urbano, refletindo de modo inequívoco a assunção da responsabilidade pela cidade por parte da administração local. Este Código vigorou até 1952. Neste ínterim, foram acrescentadas algumas normas de ordenação do espaço urbano e editadas algumas leis de incentivo à construção civil. Este período coincidiu com o início da desapropriação de propriedades particulares. A esta altura já era grande a preocupação das autoridades da administração municipal para com a modernização da cidade de Florianópolis.

No entanto, uma lei reguladora das edificações só veio a ser promulgada em 1928, com base no projeto elaborado sob a administração do Prefeito Fulvio Aducci, inspirado na lei de Porto Alegre e submetido ao Conselho Municipal de Florianópolis.

Poucas modificações ocorrem na paisagem urbana de Florianópolis no período que vai de 1930 a 1950. As circunstâncias políticas não favorecem o estado de Santa Catarina que padece então de uma acentuada estagnação econômica. Apenas uma tímida verticalização tem início no centro da cidade com a construção de alguns prédios de quatro e cinco andares.³⁴²

Em 1951 é aprovada a primeira lei que contempla a verticalização do centro da cidade, ao definir quais ruas teriam seis pavimentos e quais teriam apenas cinco.

Em 1952, a Lei n. 150 complementa a Lei n. 73 e impõe a construção de marquise nos prédios compreendidos naqueles logradouros elencados pela Lei n.73.

³⁴⁰ CAMPOS, A. A. **Processo de ocupação e evolução da estrutura espacial interna do centro antigo de Florianópolis**. Florianópolis: Digitalizado, 1990.

³⁴¹ VEIGA, E. V. **Florianópolis: memória urbana**. Florianópolis: UFSC - Fundação Franklin Cascaes, 1993.

³⁴² CAMPOS, op. cit.

Em maio de 1951, a Lei n. 79 determina a elaboração de um plano diretor para a cidade, a exemplo do que se estava fazendo para a cidade de Porto Alegre, e a contratação de um urbanista especializado para efetuar os estudos preliminares, um diagnóstico dos problemas da cidade o qual deveria culminar com a elaboração de um pré-plano. Nasce assim, sob a orientação de Edvaldo Pereira Paiva e com a colaboração de Edgar Graef e Demétrio Ribeiro, todos de Porto Alegre, o Plano Diretor de Florianópolis de 1952, aprovado e transformado em lei em 1954, sob a administração do prefeito Osmar Cunha.

Inspirados na Carta de Atenas, aqueles urbanistas adotaram o princípio do zoneamento pelo qual se prevê a divisão da cidade em unidades de habitação, zonas de comércio, de indústrias e para os principais órgãos culturais, determinando o uso do solo e a densidade pela fixação da proporção do lote a ser construído e da altura dos edifícios. No entanto, grande parte das metas do plano foi descumprida pelo poder público que deixou de realizar as obras previstas, ou porque elas se distanciavam muito da realidade social da cidade ou porque os recursos financeiros lhe eram escassos.

A partir do início da década de 60, tem início um grande processo de modernização na cidade, tendo como principal fator de impulsão a construção civil, por iniciativa, principalmente de construtoras particulares, mas com apoio dos governos locais. A casa colonial estava fadada a ceder seu lugar a grandes prédios de apartamento, o novo e elegante modo de se morar.³⁴³

Em 1965, a Lei n. 717 autoriza a desapropriação de áreas de terra para alargamento e/ou prolongamento de inúmeras ruas, incluindo-se a rua Esteves Júnior. No período subsequente à aprovação desta lei, ocorre um total descaso pelos prédios antigos e ruas existentes. Coincidentemente, começa a se intensificar o processo de modificação do Plano Diretor então em vigor e inúmeras ruas passam a ter o gabarito de seus prédios elevados para até vinte pavimentos, permissão esta vetada em 06/10/66 pelo CEAU (Conselho de Engenharia, Arquitetura e Urbanismo), órgão então recentemente criado para dirimir as questões omissas e contraditórias do plano diretor de 1955, então já muito modificado por leis urbanísticas intercorrentes. Não obstante, muitas das decisões do CEAU eram contrariadas pela Secretaria de Obras do Município, pois não havia o entrosamento desejado entre

³⁴³ PEREIRA, op. cit.

estes dois órgãos que tratavam do urbano.

A Lei n. 1.096, de 21/06/72, altera o gabarito dos prédios a serem construídos na Beira-Mar Norte e adjacências, inaugurando uma tipologia edilícia diversa da então realizada no centro da cidade, com prédios altos e afastados entre si. A Lei n. 1.340, de 03/10/75, altera esta área de zona residencial para zona residencial-comercial.³⁴⁴

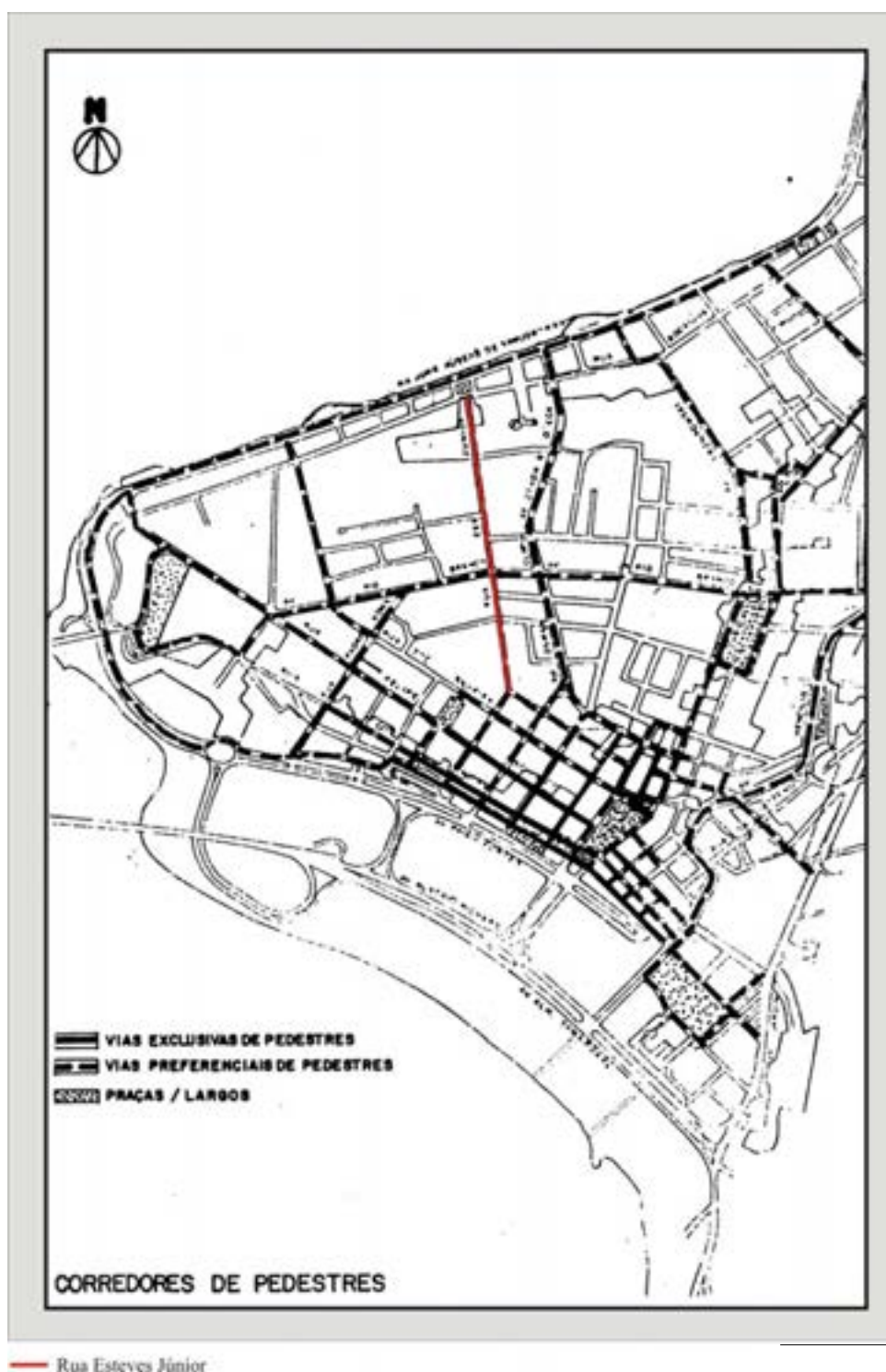
Através da Lei n. 1440, aprova-se, em 1976, o novo Plano Diretor da cidade, gestado desde a década anterior devido ao descompasso do plano então vigente em relação ao *boom* imobiliário da cidade e às novas perspectivas de progresso que se delineavam para a capital Florianópolis. Este novo plano diretor para a cidade atendia explicitamente aos princípios do urbanismo moderno expressos na Carta de Atenas e preconizava a destruição completa do centro histórico da cidade, preservando-se apenas alguns poucos prédios e monumentos mais significativos. Porém, as dificuldades econômicas para a execução do plano levaram à conclusão de que tal empreitada seria inviável, tendo-se optado por modificações parciais que acabaram por descaracterizar completamente a idéia inicial. A crise que aos poucos se instalou na construção civil também contribuiu para a não-materialização das idéias contidas no plano.

A partir de então, novas leis são aprovadas em substituição às determinações do Plano Diretor de 76. Em 1978, o IPUF (Instituto de Planejamento Urbano de Florianópolis) elaborou, em conjunto com o GEIPOT, os planos denominados TRANSCOL/PAITT, que previam a racionalização do transporte coletivo e a ampliação das vias de pedestres na área central, tendo sido a implantação do calçadão da Catedral, executado no final dos anos 80, uma das principais obras realizadas.

Em 1981, quando do desenvolvimento de estudos para a preservação do patrimônio histórico do centro da cidade, o IPUF identificou novos circuitos de pedestres, os quais deveriam se tornar “corredores culturais”, mas eles nunca chegaram a ser implantados, atropelados que foram pela acelerada descaracterização efetuada ao longo dos últimos anos. Entre estes circuitos estava a rua Esteves Júnior. Os estudos prosseguiram e, em 1984, procedeu-se a uma contagem dos fluxos de pessoas na área central a fim de se caracterizar os

³⁴⁴ CAMPOS, op.cit..

principais corredores de pedestres, nos quais se incluía a rua em estudo, conforme se pode verificar através da figura abaixo exibida, editada pelo referido órgão.



Fonte: INSTITUTO DE PLANEJAMENTO URBANO DE FLORIANÓPOLIS. **Humanização da área central**: circulação de pedestres. Florianópolis: Digitalizado, 1990.

Em 30 de dezembro de 1986, publica-se no Diário Oficial do Estado n. 13119 e 13122 o Decreto 270 que tomba alguns conjuntos na área central de

Florianópolis e cujo artigo 2º dispõe sobre a classificação dos imóveis tombados, entre eles o conjunto da Rua do Passeio (rua Esteves Júnior).

Em 1989, é sancionada a Lei n. 3207 que fixa a largura dos passeios públicos para todo o Município de Florianópolis em 02m, exceto naqueles lugares onde a legislação previa largura superior.

Após dez anos de estudos e avaliações de novas leis editadas no período, aprova-se a Lei Complementar n. 001/97, que institui o novo Plano Diretor de Florianópolis, ainda em vigor. Cumpre ressaltar que este plano não trouxe grandes modificações ao que já estava sendo feito na cidade em termos de obras e realizações urbanísticas, tendo sido mais uma ratificação das modificações impostas ao plano diretor de 76 pelas contingências socioeconômicas e políticas. Algumas áreas antes classificadas como Residencial-Comercial foram transformadas em Área Mista Central, inclusive na rua Esteves Júnior. Porém, o uso principal nesta rua é o de área residencial predominante.

Demonstrou-se, no decorrer deste capítulo, a remota origem das leis urbanas, sua importância no contexto da urbanização e sua íntima relação com o atributo da urbanidade, tão intensamente reivindicado nos meios urbanístico atuais. No capítulo seguinte proceder-se-á à descrição da metodologia escolhida para a realização deste trabalho, caracterizando-se a pesquisa e apresentando-se um modelo de análise que se constitui numa proposta de medida de urbanidade através de indicadores simples e de fácil verificação.

4 METODOLOGIA

Nas palavras de Quivy, a investigação em ciências sociais compara-se a uma pesquisa de petróleo, cujo sucesso depende do procedimento seguido pelo geólogo. “Importa acima de tudo que o investigador seja capaz de conceber e de pôr em prática um dispositivo para a elucidação do real, isto é, no seu sentido mais lato, um método de trabalho.”³⁴⁵

4.1 Caracterização

A seleção dos instrumentos metodológicos pautou-se pela natureza da pesquisa e do seu objeto, com vistas a atingir, a um só tempo, os objetivos propostos e contemplar as hipóteses de trabalho a serem testadas. Ao final, apresenta-se um modelo de análise, alicerçado, principalmente, no referencial teórico a que recorreu o autor.

4.1.1 Delineamento da pesquisa

Esta pesquisa caracteriza-se como um estudo de caso porque possui um objeto de pesquisa restrito, visando a aprofundar-lhe os aspectos peculiares. Este objeto constitui uma unidade que se analisa profundamente, cujas características são dadas por sua natureza e abrangência e cuja complexidade é determinada pelo suporte teórico que serve de orientação ao pesquisador³⁴⁶.

Nesta pesquisa o estudo de caso tem como finalidade avaliar analiticamente uma experiência, objetivando oferecer elementos que permitam uma ação transformadora sobre o objeto pesquisado. O caso é tomado como sendo uma unidade significativa do todo e, portanto, suficiente para alicerçar um julgamento confiável tanto quanto para propor uma intervenção.

Para Lakatos³⁴⁷, o estudo de caso é também um marco de referência em

³⁴⁵ QUIVY, R.; CAMPENHOUDT, L. V. **Manual de investigação em ciências sociais**. Paris: Dunot, 1995. p. 15.

³⁴⁶ TRIVINOS, A. N. S. **Introdução à pesquisa em ciências sociais: a pesquisa qualitativa em educação**. São Paulo: McGraw-Hill, 1982.

³⁴⁷ LAKATOS, E. M.; MARCONI, M. A. **Metodologia científica**. São Paulo: Atlas, 1982.

relação às complexas condições socioculturais que envolvem uma dada situação, ao mesmo tempo retratando uma realidade e revelando os múltiplos aspectos globais presentes na referida situação. É vital para a análise da situação que se quer estudar a seleção e a delimitação do caso. Este deve constituir-se numa referência significativa digna de merecer a investigação e, através de comparações aproximativas, estar apto a fazer generalizações em ocorrências similares ou proporcionar inferências quanto ao contexto da situação estudada.

No estudo de caso estuda-se profunda e exaustivamente um ou mais objetos, de modo a alcançar o seu amplo e detalhado conhecimento, o que é quase impossível por meio de outros detalhamentos considerados³⁴⁸. Busca-se, sobretudo chegar à compreensão, como um todo, do assunto investigado, passando-se à generalização baseada na tipicidade e na analogia com muitos outros casos. Porém, a prudência deve marcar as conclusões a que chegar o pesquisador, devendo este primar pelo rigor e transparência no momento de enunciá-las³⁴⁹.

Sucintamente pode-se afirmar que um caso é um acontecimento no mundo real do que uma teoria pressupõe no mundo abstrato. Deste modo, tanto mais profícua será a observação do caso em estudo quanto mais amplo e sólido for o referencial teórico que o apóia e que deve ser dominado pelo pesquisador³⁵⁰.

Esta pesquisa é não experimental porque não implica a reprodução de forma controlada de nenhum fato ou fenômeno com o escopo de descobrir os fatores que o produzem ou são por ele produzidos. A pesquisa não experimental estuda as relações entre duas ou mais variáveis de um dado fenômeno, sem manipulá-las; tenta localizar situações ou condições existentes, espontâneas, no seu *habitat* natural, constatando e avaliando o tipo de relação³⁵¹.

Na pesquisa não experimental há maior espontaneidade, naturalidade, além de ser bem maior o grau de generalização que na pesquisa experimental³⁵².

A pesquisa não experimental, também denominada descritiva, delinea aquilo que é³⁵³ – abordando os aspectos da descrição, registro, análise e

³⁴⁸ GIL, A. C. **Como elaborar projetos de pesquisa**. São Paulo: Atlas, 1991.

³⁴⁹ LAVILLE, C.; DIONNE, J. **A construção do saber: manual de metodologia da pesquisa em ciências humanas**. Porto Alegre: Editora Artes Médicas Sul, 1999.

³⁵⁰ CARMO NETO, D. G. **Metodologia científica para principiantes**. Salvador-BA: American World University Press, 1996.

³⁵¹ KÖCHE, J.C. **Fundamentos de metodologia científica**. Porto Alegre: Vozes, 1982.

³⁵² KERLINGER apud *Ibidem*.

³⁵³ BEST apud LAKATOS, op. cit.

interpretação dos fenômenos atuais, objetivando o seu funcionamento no presente. É a simples descrição de um fenômeno.

Este trabalho de pesquisa compreende uma abordagem qualitativa cujo teor é dado pelo referencial teórico no qual se apóia o pesquisador. Este método não tem a pretensão de numerar ou medir unidades ou categorias homogêneas. Portanto, não emprega dados estatísticos como centro do processo de análise de um problema. Procura antes entender a relação de causa e efeito do fenômeno e chegar, conseqüentemente, à sua validade e razão. Neste trabalho de pesquisa, as observações qualitativas são usadas como indicadores do funcionamento das estruturas sociais³⁵⁴.

Daí a importância de o pesquisador que escolhe este caminho empreender uma série de leituras sobre o assunto da pesquisa para relatar detalhadamente o que os diferentes autores e especialistas escrevem sobre ele, estabelecendo, a partir daí, uma série de correlações e dando, ao final, seu ponto de vista conclusivo.

Para Ghizzotti³⁵⁵ a abordagem qualitativa tem como fundamento a existência de uma relação dinâmica entre o mundo real e o sujeito, uma interdependência viva entre o sujeito e o objeto, um elo indissociável entre o mundo objetivo e a subjetividade do sujeito. Neste tipo de estudo o conhecimento não se limita a um número de dados isolados, ligados por uma teoria explicativa; o sujeito-observador integra o processo de conhecimento e interpreta os fenômenos, dando-lhes um significado. Nas palavras deste autor “O objeto não é um dado inerte e neutro, mas possui significados e relações que sujeitos concretos criam em suas ações.”³⁵⁶

A pesquisa qualitativa tem como objetivo, em geral, provocar o esclarecimento de uma situação para uma tomada de consciência, pelo próprio pesquisador, de seus problemas e das condições que os produzem, visando à elaboração dos meios e estratégias de resolvê-los.

Bogdan³⁵⁷ aponta as seguintes principais características da pesquisa de caráter qualitativo:

³⁵⁴ OLIVEIRA, C. S. **Metodologia científica**: planejamento e técnicas de pesquisa - uma visão holística do conhecimento humano. São Paulo: LTR, 2000.

³⁵⁵ GUIZOTTI, A. **Pesquisa em ciências humanas e sociais**. São Paulo: Cortez, 1998.

³⁵⁶ Ibidem, p. 79.

³⁵⁷ BOGDAN apud TRIVINOS, op. cit.

- A pesquisa qualitativa tem no meio ambiente natural sua fonte direta dos dados e o pesquisador é a testemunha-chave;
- A pesquisa qualitativa é descritiva. A interpretação dos resultados desponta como a totalidade de uma especulação cuja base é a percepção de um fenômeno num contexto dado;
- Os pesquisadores que procedem à pesquisa qualitativa preocupam-se com o processo e não somente com os resultados e os produtos;
- A pesquisa qualitativa tende à análise indutiva dos dados. O fenômeno social é explicado dentro de um processo dialético indutivo-dedutivo. É partindo-se dos dados obtidos sobre o real que se chega ao nível de abstração, ao conceito. O fenômeno objeto da pesquisa é focado indutivamente, buscando-se descobrir sua aparência e sua essência, o que importa em avaliar-se um suporte teórico que se comporta dedutivamente e que não se convalida senão à luz da prática;
- A abordagem qualitativa tem como preocupação essencial o significado.

Este tipo de abordagem pressupõe, quanto à identificação e à delimitação do problema, uma completa imersão do pesquisador na vida e no contexto, no passado e nas circunstâncias presentes que contribuem para a geração do problema. O pesquisador deve partilhar das experiências e percepções que os sujeitos possuem desses problemas, a fim de desvendar os fenômenos para além de suas aparências imediatas³⁵⁸.

Esta pesquisa é histórica, pois “o método histórico compreende a passagem da descrição para a explicação de uma situação do passado, segundo paradigmas e categorias políticas, econômicas, culturais, psicológicas, sociais, entre outras.”³⁵⁹ O método histórico investiga fatos e eventos ocorridos no passado, visando à verificação de possíveis projeções de sua influência na sociedade contemporânea. Constitui um entrelaçamento de processos sociais que faculta investigações dos fenômenos (fatos ou eventos), numa perspectiva que possibilita o conhecimento de suas causas e de seus efeitos³⁶⁰.

A pesquisa histórica parte da premissa de que as atuais formas de vida da

³⁵⁸ GUIZOTTI, op. cit.

³⁵⁹ FACHIN, O. **Fundamentos de metodologia**. São Paulo: Saraiva, 2001. p. 39.

³⁶⁰ Ibidem.

sociedade, em todos os seus aspectos, sofreram a influência de uma sociedade anterior, e o método histórico pode chegar às suas origens para compreender sua natureza e função, suas alterações que, no decorrer do tempo, foram marcadas pelo contexto cultural de cada época histórica. O método da abordagem histórica examina os eventos sob a ótica da temporalidade, determinada em eras, épocas, períodos, séculos, anos, meses dias etc. Através da história procuramos saber o que foi ou o que aconteceu³⁶¹.

A pesquisa histórica descreve o que era dentro de um processo que envolve quatro aspectos: investigação, registro, análise e interpretação de fatos ocorridos no passado para, por meio de generalizações, compreender o presente e antever o futuro³⁶². No caso desta pesquisa, o enfoque histórico recai sobre uma rua, da qual se investigam documentos, publicações, registros em arquivos, relatos, sendo este material a informação prévia básica para o delineamento preliminar da coleta de dados.

4.1.2 Coleta de dados

Do ponto de vista da metodologia, adotou-se o procedimento usual de levantamento e revisão de fontes bibliográficas, assim como o de leitura e análise de publicações historiográficas que, de alguma forma, contemplam algum aspecto da rua Esteves Júnior, mais especificamente sob os aspectos urbanístico e arquitetônico, tentando compilar e interpretar informações esparsas em arquivos, bibliotecas ou mesmo na memória de pessoas que estiveram de algum modo envolvidas no processo de desenvolvimento do urbano desta rua. Foram consultados livros, teses, publicações de jornais, artigos publicados em revistas e *sites* da Internet.

Quanto às fontes primárias, a investigação limitou-se principalmente aos acervos locais, consultando-se os documentos das seguintes instituições: Biblioteca do Instituto de Planejamento Urbano de Florianópolis, Biblioteca Central – UFSC – Setor de Santa Catarina, Arquivos da Secretaria de Urbanismo e Serviços Públicos e a Biblioteca da Câmara Municipal de Florianópolis, além do exame de fotografias tomadas pelo autor diretamente à rua Esteves Júnior, como etapa integrante da

³⁶¹ FACHIN, op. cit.

³⁶² LAKATOS, op. cit.

pesquisa de campo efetuada.

O exame das fontes contemplou principalmente documentos fotográficos, cartográficos e os planos urbanísticos e arquitetônicos, com ênfase para os documentos de caráter legal e/ou administrativo, sobretudo aqueles destinados a regular a construção e a urbanização da rua Esteves Júnior, objetivando a visualização das várias etapas da evolução físico-espacial da rua, as formas de uso e ocupação do seu solo, seu processo de renovação e verticalização, as mudanças em sua estrutura viária.

As descrições e os mapas antigos que contemplam a rua Esteves Júnior, complementados pelo levantamento da atual situação do espaço urbano-arquitetônico da referida rua, permitiram que se obtivesse uma visão panorâmica que possibilita, de certo modo, uma interpretação globalizada da questão urbanística e sua mutação histórica ao longo dos anos, sobretudo nas últimas décadas do século XX.

4.1.3 Análise de conteúdo e documental

A análise de conteúdo é um conjunto de instrumentos metodológicos que serve para inferirem-se conteúdos implícitos e explícitos de um texto. Por ser um esforço no sentido da interpretação, a análise de conteúdo situa-se entre o rigor da objetividade e a fecundidade da subjetividade.

O papel da análise de conteúdo é dos mais importantes na análise de textos, pois a análise de mensagens implica uma dupla leitura: uma primeira leiga, cujos símbolos têm significado corrente, e uma segunda, cuja interpretação faz brotar uma nova dimensão do texto³⁶³.

Para Barros³⁶⁴ a análise de conteúdo é um conjunto de instrumentos metodológicos que visam a garantir a objetividade, a sistematização e a influência, aplicadas aos discursos diversos. É particularmente usada para estudar e analisar material qualitativo, objetivando extrair seus aspectos mais relevantes.

Esta técnica foi empregada com o objetivo de reduzir-se o amplo volume de informações contidas em uma comunicação a algumas características

³⁶³ CARMONETO, op. cit.

³⁶⁴ BARROS, A. J. P.; LEHFELD, N. A. **Projeto de pesquisa**: propostas metodológicas. Petrópolis, RJ: Vozes, 1990.

particulares ou categorias de conceitos que permitam a passagem dos elementos descritivos à interpretação.

Somente um estudo minucioso do conteúdo do material organizado permite a extração de tendências claras e a formulação de conclusões. Para tanto é preciso empreender uma cuidadosa análise do conteúdo das palavras e frases que o compõem, buscar-lhes o sentido, as intenções, comparar, avaliar, descartar o acessório, reter o essencial e agrupá-lo em torno das idéias principais. A análise de conteúdo, embora se preste a outros métodos de pesquisa, é inerente a uma pesquisa qualitativa e histórica como a que ora se apresenta.

A análise documental é aquela que se opera sobre documentos relacionados ao objeto da pesquisa, os quais constituem uma rica e estável fonte de dados. Por subsistirem ao longo do tempo, os documentos se constituem na mais importante fonte de dados em qualquer pesquisa de natureza histórica.

Pelo fato de esta pesquisa abranger um estudo de caso e ter caráter histórico, tendo como objeto não um sujeito ou grupo social, mas uma rua, a rua Esteves Júnior, a coleta de dados centrou-se forçosamente sobre documentos, os quais são alvos de detalhada análise documental.

A área abrangida pelo estudo de caso e, portanto, objeto da pesquisa é a rua Esteves Junior, compreendida entre as ruas Almirante Lamego e Álvaro de Carvalho, e as quadras que lhe são contíguas, área esta circunscrita ao Centro Histórico de Florianópolis, delimitado na figura a seguir exibida.



— Rua Esteves Júnior

Figura original do GEIPOT

Fonte: VEIGA, op. cit.

O período pesquisado estende-se desde as origens da cidade até a atualidade, com ênfase para a última metade do século XX e a época atual.

A escolha da unidade-objeto do estudo de caso recaiu sobre a rua Esteves Júnior por ser esta uma das mais antigas e tradicionais ruas de Florianópolis, tendo exibido ao longo de sua extensão os mais diversos padrões arquitetônicos e urbanísticos da cidade e tendo sido alvo de importantes leis urbanísticas, sobretudo nas últimas décadas do século XX. Estes atributos fizeram com que esta rua fosse tomada como uma unidade característica do todo pesquisado, tornando-a objeto de um estudo de caso.

4.2 Especificação do problema

A ênfase dada às prementes questões relacionadas às soluções dos problemas urbanos, por estudiosos do assunto ou pelos administradores locais,

remete-nos inexoravelmente à importância das questões concernentes à urbanidade. As opiniões dividem-se entre autores que consideram este atributo como sendo de difícil definição e de difícil realização e outros que afirmam bastarem poucas coisas para que se construa uma verdadeira urbanidade. Com base numa vasta revisão bibliográfica acerca do assunto e levando-se em conta a relevância do tema numa era que se proclama ser a era das cidades, procurou-se traçar objetivos que pudessem conduzir este trabalho a resultados não apenas práticos, mas de algum modo exeqüíveis.

4.3 Conceitos analíticos ligados à urbanidade

Quivy³⁶⁵, ao referir-se à construção de conceitos, afirma que um conceito é uma *construção abstrata que visa dar conta do real* sem, no entanto, reter todos os aspectos da realidade a que se refere, exprimindo apenas o essencial dessa realidade. Trata-se, portanto, de uma construção que envolve uma seleção dos aspectos relevantes e pertinentes ao objeto da pesquisa, aos quais denominamos dimensões. É através das dimensões que o conceito pode dar conta do real. Mas para que estas dimensões sejam medidas é necessário que se estabeleçam indicadores dessas dimensões, pois eles têm o papel de conduzirem-nos ao real e de confrontarem-nos com ele. Sem a seleção das dimensões e a fixação de seus indicadores o investigador muito provavelmente perderá o rumo e a objetividade necessária à investigação científica. Decorre assim que a problemática, o modelo, os conceitos e as hipóteses devem estar perfeitamente associados, sem o que o trabalho carecerá da coerência imprescindível à condução da pesquisa e à verificação dos resultados.

Proceder-se-á, a seguir, à elaboração do conceito de urbanidade, à seleção e à conceituação das dimensões referentes ao conceito, e à escolha dos indicadores que deverão permitir a mensuração das dimensões.

4.3.1 Conceito de urbanidade

Urbanidade é a permanente e intensa interação social, cultural, as

³⁶⁵ QUIVY; CAMPENHOUDT, op. cit., p. 121.

oportunidades de troca, o convívio, a comunicação, fundados na multiplicidade das práticas urbanas, cuja diversidade espacial e temporal emana de um conjunto de grandes e pequenas obras, de realizações, de medidas, serviços, facilidades e amenidades, que estabelecem relações afetivas entre a cidade e o cidadão, traduzidas no seu bem-estar, no querer viver a cidade.

Dimensões - Sabe-se que a urbanidade enquanto atributo inerente a qualquer cidade ocorre em menor ou maior grau de intensidade, variando também de um lugar para outro. Ela pode ter diferentes significados para diferentes pessoas, conforme o aspecto enfatizado. Pode-se dizer que a urbanidade acontece em diversos planos ou dimensões separadas e ao mesmo tempo interdependentes. E a soma de todas estas dimensões dá-nos o todo, a urbanidade completa. Assim, elegemos quatro dimensões como sendo as mais abrangentes e as mais expressivas em relação aos indicadores do grau de urbanidade.

As dimensões consideradas mais expressivas na composição do conceito são as seguintes:

Dimensão conjuntural - Por dimensão conjuntural entende-se aquela que diz respeito ao contexto sociocultural e histórico e às características físicas, morfológicas e ambientais do sítio envolvido no processo de urbanização. É todo um conjunto de elementos que devem ser preservados, respeitados, pelo menos na sua parte mais significativa, e que fazem sentido para aquela cidade ou parte dela. É a preservação da memória da cidade sem a qual a população perde suas referências, pois se rompem os elos entre o passado e o presente, e entre todas as gerações, pois o novo só existe porque existe o antigo. Seus indicadores são instrumentos de mensuração *a priori* do grau de urbanidade. Tem-se assim que a construção e/ou manutenção da urbanidade passa pelo respeito a este conjunto de elementos que formam o patrimônio de uma cidade.

Dimensão social - A dimensão social é a que se reflete diretamente no bem-estar dos cidadãos e se traduz na intensidade do convívio, da interação social e cultural, na saúde psíquica e mental das pessoas, no prazer que estas experimentam em *viver a cidade*. É a verdadeira vida em sociedade, o respeito à alteridade e a existência de um sentimento de pertença, a plena vivência dos direitos do cidadão, que só podem existir se houver lugar para que se os exercite. Por suas características de posteridade, ou seja, por se deverem a certos pré-

condicionamentos, seus indicadores são considerados em geral elementos de mensuração *a posteriori* do grau de urbanidade conferido a um dado lugar.

Dimensão físico-espacial - A dimensão físico-espacial diz respeito aos elementos de maior concretude, àqueles que podem ser mais facilmente visualizados e avaliados quanto a sua eficiência na promoção da urbanidade de um lugar. A própria definição é dada pela denominação físico-espacial: é a presença de certos elementos ou condições físicas em um dado espaço. Por estas características, esta dimensão se mede por instrumentos de medida *a priori*.

Dimensão temporal - A dimensão temporal é considerada sob múltiplos aspectos. Em relação à construção de espaços públicos abertos para a evolução e sua relação com a flexibilidade das leis. Em relação à promoção diuturna das condições de urbanidade (cronotopia). E referente à convivência entre o antigo e o moderno. Nesta dimensão têm-se elementos de mensuração *a priori* e elementos de mensuração *a posteriori*, segundo sua natureza.

Para cada dimensão foram selecionados os indicadores mais apropriados à sua mensuração.

Dimensão conjuntural - indicadores:

- Preservação dos monumentos e prédios históricos, pelo menos os mais significativos.
- Preservação da identidade cultural local.
- Respeito às características físicas, morfológicas e ambientais do sítio.
- Satisfação das necessidades da comunidade local como um todo, sem exclusão ou privilégios para determinadas áreas.

Dimensão social - indicadores:

- Convívio intenso e harmonioso entre os cidadãos (locais de encontro).
- Oportunidades de troca e de interação social e cultural (espaços públicos bem planejados e variados: praças, bares, restaurantes, cafés, parques, cinemas etc).
- Satisfação e equilíbrio psicológico e mental (incluindo-se segurança) – atendimento às necessidades básicas dos cidadãos.
- Oportunidades de atividades econômicas bem-sucedidas (condição para a vitalidade da área).

- Densidade de pessoas com fins de moradia.

Dimensão físico-espacial – indicadores:

- Prioridade do pedestre sobre o veículo – calçadas largas etc
- Facilidade de transporte público – diurno e noturno.
- Mistura de usos, estes suscetíveis à alternância e à transformação (não programados).
- Multiplicidade de ruas e esquinas (quadras curtas).
- Máxima proximidade possível entre a rua e as construções (não-existência de recuo frontal).
- Tipologia edilícia diversificada quanto ao tipo e à altura
- Presença de amenidades (arborização, telefones públicos, bancos, lixeiras, floreiras etc).
- Facilidade de orientação (referências bem marcadas).

Dimensão temporal - indicadores:

- Flexibilidade e adaptação dos espaços públicos às mudanças.
- Prioridade da qualidade sobre a quantidade de espaço público. Legislação aberta. (*a priori*).
- Presença de pessoas nas ruas e estabelecimentos em diferentes períodos do dia e da noite (cronotopia) e por motivos diferentes (*a posteriori*).
- Convívio harmonioso entre o moderno e o antigo (*a priori*)
- Idades diferentes das edificações como condição para uma boa diversidade de usos (*a priori*)

Este trabalho de pesquisa, alicerçado num vasto referencial teórico, buscou, desde o seu início, a definição do atributo urbanidade com base nas idéias apresentadas pelos diversos autores nele referidos, os quais, na sua maioria induziram seu conceito de urbanidade através da exposição das condições básicas para a construção deste atributo. Dentre estas condições para a construção da urbanidade, foram selecionados os indicadores considerados os mais expressivos, tendo sido estes agrupados conforme sua dimensão em relação ao próprio conceito

de urbanidade. Estes indicadores, por sua vez, dividem-se em indicadores para a medida do grau de urbanidade *a priori* e indicadores de medida da urbanidade *a posteriori*. Os primeiros correspondem, em geral, a elementos concretos e abstratos a partir dos quais se considera a existência ou a ausência de urbanidade. É a urbanidade medida a partir do que já existe. Os últimos são pré-condicionados pelos primeiros, com os quais guardam uma estreita relação de causa e efeito, de dependência. São como que a expressão e a confirmação da existência dos indicadores da urbanidade mensurada *a priori*.

A natureza diversa das dimensões tomadas implica diferentes técnicas de mensuração através de indicadores, conforme sejam estes *a priori* ou *a posteriori*. A análise baseada em ambos os tipos de indicadores tornaria este trabalho por demais complexo, prejudicando-lhe possivelmente a clareza, a objetividade e a consecução dos objetivos a que se propôs. Por isso, optou-se pela aplicação, nesta pesquisa, dos indicadores das dimensões *a priori*. Deve-se ressaltar que a dimensão temporal comporta as duas naturezas ao mesmo tempo, dividindo-se seus indicadores nitidamente em ambas as direções.

No entanto, o estudo dos indicadores *a posteriori* das dimensões reveste-se de muita importância, já que a análise da construção da urbanidade baseada em tais indicadores tem um alcance social muito amplo por refletir diretamente o bem-estar dos cidadãos, o sentimento de pertença a um lugar e à sua história, o prazer de viver a cidade. É, por assim dizer, a urbanidade experimentada, refletida e vivida pelo cidadão. Seu estudo, relevante e complexo, assume um caráter de complementaridade em relação à análise desenvolvida nesse trabalho.

A figura a seguir exibida visa a demonstrar, de modo prático e facilmente visualizável, as dimensões e seus respectivos indicadores sobre os quais se apoiou este trabalho na busca de um modelo de medição da urbanidade simples e de fácil aplicação.

MODELO DE MEDIÇÃO DE URBANIDADE

Neste capítulo expôs-se a metodologia e apontaram-se as razões que levaram o autor a escolher a rua Esteves Júnior como objeto de estudo de caso. Caracterizou-se a pesquisa como sendo histórica, descritiva, qualitativa e não experimental. Elaborou-se um modelo de análise para se chegar a um conceito de urbanidade.

No capítulo seguinte, proceder-se-á à apresentação da rua Esteves Júnior, expondo-se sua origem, sua história e sua relação com as leis urbanas.

5 RUA ESTEVES JÚNIOR – SUA MORFOLOGIA ATRAVÉS DA HISTÓRIA E DA LEGISLAÇÃO

Neste capítulo, tem-se como objetivo demonstrar, por meio de um exemplo concreto, a dinâmica e a força da influência exercida pela legislação urbana sobre a forma da cidade e, via de conseqüência, sobre o maior ou menor grau de urbanidade decorrente desta influência. Escolheu-se como objeto deste estudo de caso a Rua Esteves Júnior, protótipo da intensa ruptura que se operou ao longo das últimas décadas entre o antigo e o moderno, o novo e o velho, na cidade de Florianópolis, ruptura esta justificada pela adoção de um modelo urbanístico de cunho racionalista e funcional, cuja dicotomia entre o público e o privado restou sempre encoberta pelo zoneamento, atendendo não raramente a interesses de grupos hegemônicos que visam à especulação e ao lucro.

No caso da Rua Esteves Júnior, os conflitos estabelecidos pela imposição de caráter ora restritivo ora liberal de algumas leis urbanísticas geraram situações que chamam a atenção do pesquisador, sem entrar no mérito das perdas do ponto de vista cultural, histórico e urbanístico.

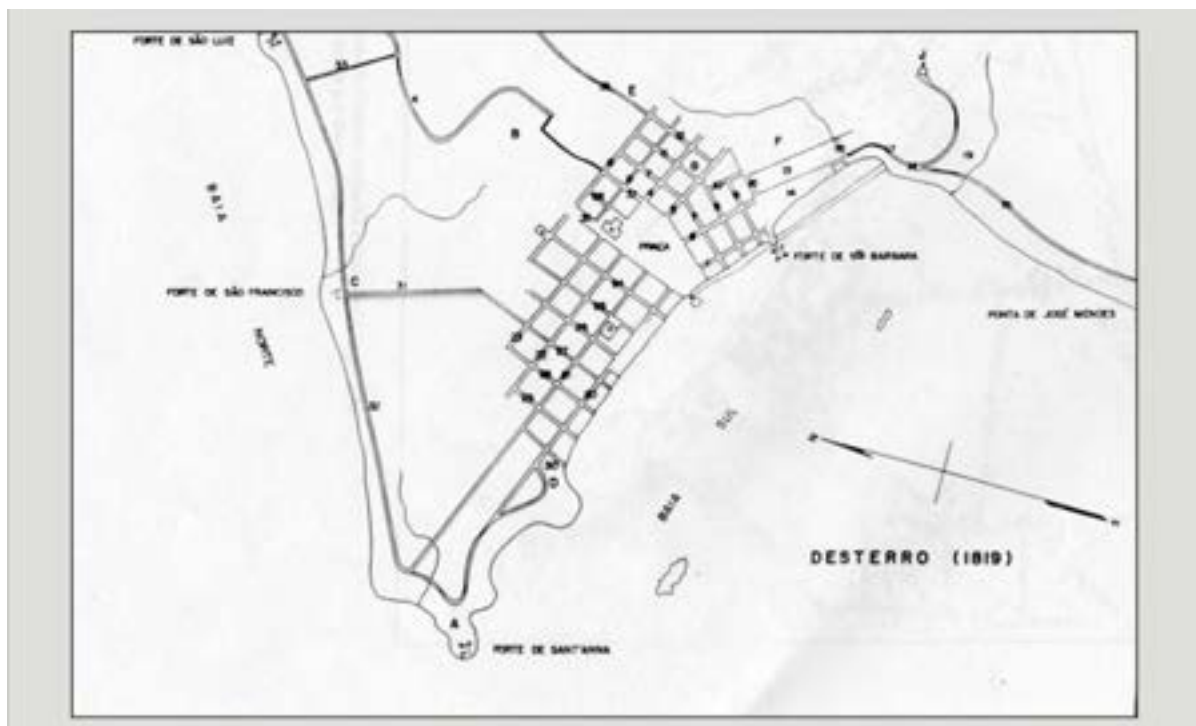
5.1 A rua Esteves Júnior e seus limites geográficos

A rua Esteves Júnior integra o triângulo central formado pelas baías Norte e Sul e pelo Morro da Cruz. Cortando o miolo do triângulo central, ela desbrava, de modo pioneiro, a porção de terra compreendida entre as baías Norte e Sul, ligando, mais exatamente, o centro oeste com a avenida Beira-Mar Norte, no ponto antigamente denominado Praia de Fora. Em uma de suas extremidades, forma um ângulo com a Rua Álvaro de Carvalho, indo morrer na Praça Esteves Júnior, antigo forte de São Francisco, conforme figura a seguir exibida.



 Rua Esteves Júnior (legenda acrescentada pela autora)
Fonte: VEIGA, op. cit.

Vale ressaltar que esta é uma das ruas mais antigas da cidade, tendo mantido ao longo de sua existência o mesmo traçado retilíneo e sendo assinalada em figura do início do século XIX, conforme se exibe a seguir.



— Rua Esteves Júnior

Fonte: VEIGA, E.V., op. cit.

5.2 A rua Esteves Júnior – sua origem e sua história

Embora Francisco Dias Velho Monteiro, fundador de Desterro, tivesse aportado na Praia de Fora no século XVII, o núcleo inicial da póvoa partiu do antigo Largo da Matriz, atual Praça XV de Novembro, rodeado de primitivas e toscas edificações de pau-a-pique, cobertas de palha.

Teixeira nos diz que

muitas cidades portuguesas construídas no decorrer da expansão marítima de Portugal, a partir do século XV, nasceram de uma implantação inicial numa baía abrigada e de fácil defesa, localizando-se o núcleo defensivo primitivo no morro mais proeminente aí existente. O mesmo aconteceu no Brasil até o princípio do século XVII. (...) As fases iniciais de desenvolvimento destes conjuntos urbanos eram da responsabilidade dos primeiros colonos. Tratava-se de estruturas de ocupação do território adaptadas às condições geográficas existentes e de simples formas de povoamento linear: o núcleo urbano implantava-se num local com boas condições de defesa e boas condições como porto natural e a primeira rua acompanhava naturalmente a curvatura da baía.³⁶⁶

Em texto disponibilizado na Internet, colhe-se a seguinte informação a respeito do urbanismo português:

³⁶⁶ TEIXEIRA, M. C. A influência dos modelos urbanos portugueses na origem da cidade brasileira. In: MACHADO, D. B. P. **Anais do IV Seminário de História da Cidade e do Urbanismo**. Rio de Janeiro: UFRJ/PROURB, 1996. p. 572.

As cidades portuguesas apresentam características morfológicas específicas, que as distinguem das cidades de outras culturas. Esta especificidade formal resulta de múltiplos factores, de entre os quais: as diferentes influências e concepções de espaço que estão na origem da cultura urbana portuguesa; a selecção de locais topograficamente dominantes como núcleos iniciais dos aglomerados urbanos; a íntima articulação dos traçados das cidades com particularidades topográficas locais; (...)³⁶⁷

Ferreira coloca que “os portugueses escolheram instrumentos diversos para controlar, explorar e expandir o território. Para controlar o território vazio, cidades e fortalezas, foram construídos nas suas entradas os portos naturais: uma baía em Salvador e Rio de Janeiro; um canal entre uma ilha e a costa em Vitória e Florianópolis.”³⁶⁸

Bueno nos informa que

Embora os Felipes tivessem implementado uma política urbanizadora altamente controlada na América espanhola, a partir da terceira década do século XVI, não a estenderam nestes termos ao Brasil. (...) No Brasil, uma legislação sistemática orientando a fundação de vilas só foi empregada a partir do século XVIII, momento da mais intensa 2centralização administrativa por parte da Corôa portuguesa.³⁶⁹

Assim, de acordo com a importância econômica, política e estratégica, as cidades de origem portuguesa tiveram, no Brasil, fases distintas de colonização e lapsos temporais entre estas fases também variáveis. O lapso temporal entre as duas fases de fundação de Desterro é de um século.³⁷⁰ “No Brasil, sucederam-se as fundações de ‘núcleos urbanos sobre os caminhos de Sacramento’: entre 1673-1681 ‘a fundação agrícola de Desterro’ (...)”³⁷¹ Como capitania ela foi instalada em 1739. A definição rigorosa da malha urbana parece ter avançado apenas após a chegada dos imigrantes açorianos, entre 1730 e 1750.³⁷²

A segunda fase de colonização estruturava-se sobre a primeira e caracterizava-se por uma malha urbana sensivelmente ortogonal, constituída por um pequeno número de quarteirões de forma quadrada ou retangular. Os modelos adotados eram os das cidades medievais planejadas portuguesas dos séculos XIII e

³⁶⁷ FERREIRA, F. Cidades coloniais brasileiras e espanholas na América: uma abordagem comparativa. In: MACHADO, D. B. P. **Anais do IV Seminário da História da Cidade e do Urbanismo**. Rio de Janeiro: UFRJ/PROURB, 1996. p. 560.

³⁶⁸ FERREIRA, op. cit., p. 505.

³⁶⁹ BUENO, B. P. S. apud MACHADO, D. B. P. **História da cidade e do urbanismo**. Rio de Janeiro: Programa de Pós-Graduação em Urbanismo FAU/UFRJ, 1996. p. 506-508.

³⁷⁰ TEIXEIRA, op. cit.

³⁷¹ FERNANDES, J-M. apud MALVERTI, X.; P.INON, J-P. **La ville régulière**: modèles et tracés. Paris: Picard, 1997. p. 112.

³⁷² FERNANDES apud MALVERTI, op. cit.

XIV. Segundo Peluso³⁷³, o plano inicial, de quadras regulares, foi abandonado quando a cidade se expandiu e se incorporou às chácaras estabelecidas nas vizinhanças da cidade.

Em função de ser a praia abrigada dos ventos, da existência de fontes de água nas proximidades e da topografia plana, a povoação estendeu-se primeiramente a leste da praça. Aos poucos, a povoação foi-se estendendo para o lado oeste, alcançando, através do caminho que deu origem à rua Esteves Júnior, a baía norte, precisamente o local denominado Praia de Fora. Segundo alguns historiadores, a razão maior de se terem vencido as dificuldades impostas pela topografia acidentada desta porção da ilha foi a necessidade de se buscarem novas fontes de água para o abastecimento da crescente população, já que as fontes exploradas não mais bastavam. Registrou-se a existência de várias fontes situadas entre as colinas e o mar. Há quem afirme que a vila cresceu em torno de uma pequena igreja e em função das quatro fontes conhecidas à época – Fonte de Palhoça, Fonte do Largo do Fagundes, Fonte do Passeio (nas imediações da Rua Esteves Júnior) e Fonte do Campo do Manejo.

No entanto, foi com a chegada dos imigrantes açorianos, a partir de 1748, e a fundação pelos mesmos do Forte de São Francisco Xavier que o eixo de ligação entre as baías sul e norte ganhou maior importância, pois ele representava o único elo entre a vila e os fortes construídos.³⁷⁴

Paulatinamente as barreiras topográficas foram sendo dominadas e a expansão urbana intensificou-se, sob a influência dos fortes e de algumas igrejas. E devido às dificuldades de se vencerem as vicissitudes topográficas com os meios disponíveis à época, o traçado geométrico do plano da povoação foi de certo modo abandonado, as trilhas acomodando-se por entre as colinas, riachos e pântanos. Algumas chácaras foram delimitadas por entre estas trilhas e principalmente ao longo da Rua do Passeio (atual Esteves Júnior), esboçando-se assim os primeiros bairros.

Para melhor se compreender a importância da antiga Rua do Passeio, convém que se registrem aqui alguns comentários feitos ao longo dos tempos com relação àquele que foi considerado o mais nobre bairro desde o período da colonização, o bairro de Praia de Fora, cujo principal e mais antigo logradouro

³⁷³ PELUSO, V. A. apud VEIGA, op. cit., p. 57.

³⁷⁴ Ibidem.

público foi a rua Esteves Júnior, em que pesem as características geológicas e morfológicas desfavoráveis da primitiva área, pois há registros da existência nesta área de pântano, mangues, falha geológica e topografia acidentada. Estes atributos foram todos dominados pelo homem a qualquer custo em nome da ocupação e da valorização. Mais tardiamente houve, inclusive, o rebaixamento da Rua Esteves Júnior, até então valorizada também por ser a única via que permitia uma visão panorâmica do mar e da bela vegetação que o margeava. Esta é a razão da existência de alguns muros altos e de casas com porões também elevados, pois buscou-se, assim, uma solução arquitetônica para amenizar o acentuado desnível causado pelo rebaixamento.³⁷⁵

Vergílio Várzea afirma que

A paisagem da Praia de Fora é verdadeiramente encantadora, pelo conjunto delicado de planos, altos e encostas arborizadas, onde predominam os coqueiros silvestres, as palmeiras, as mangueiras e cedros no, meio de outras árvores frutíferas espalhadas aos milhares e das grossas moitas de arbustos, por entre os quais branquejam os frontões das vivendas e chácaras elegantes e da mais variada arquitetura, desde o chalet de modelo suíço às casas de estilo alemão, acomodadas ao clima tropical, com avarandado à frente e ao lado. Podemos enumerar dessas construções, cujo padrão moderno é o da maior parte das edificações de Praia de Fora, os palacetes Schutel, Fialho, Vilela, Alves de Brito, Trompowsky e Pamplona, à Rua Esteves Júnior, que começa no alto da Rua Álvaro de Carvalho e termina no Largo Lauro Müller, um dos pontos principais de desembarque na baía norte, onde o mar faz esplêndida enseada e...³⁷⁶

Contudo, nem sempre foi esta porção de terra guarnecida de belas mansões. As primeiras casas ali construídas ao longo da faixa litorânea davam as costas ao mar, no qual se jogavam detritos e dejetos. Assim testemunha um trecho do mesmo comentário:

E se não fora a existência ainda, nessa alva faixa de praia, de uma ou outra casinha antiga com fundos para o mar, poder-se-ia dizer, sem exagero, que era essa parte da cidade uma reprodução perfeita, mas em ponto pequeno, da baía de Nápoles..

O mar, à época, era visto como lugar de se depositarem os dejetos e banhar-se nas suas águas era algo inconcebível, até mesmo proibido. Assim, a Rua do Passeio conduzia as pessoas que se dirigiam às suas casas de campo e os grupos de jovens que faziam piqueniques à beira-mar, sendo estes últimos um hábito muito em moda a uma certa época.

³⁷⁵ VEIGA, op. cit.

³⁷⁶ VÁRZEA, V. **Santa Catarina**: a ilha. Florianópolis: Lunardelli, 1985. p. 37-38.

Um artigo de um jornal de então, o jornal Argos da Província de Santa Catarina, registra curiosa passagem que envolve, coincidentemente, o político que emprestou seu nome à rua Esteves Júnior. Assim relata o mencionado artigo: “no dia 11 do corrente em alto dia foram lavar-se na Praia de Fora quatro pessoas, entre estas o filho do Administrador da Fazenda Provincial, Antônio J. Esteves Júnior, sendo admoestado pelo inspetor de quarteirão respectivo, fazendo-lhe ver que o Artigo 86 do Código de Posturas Municipal lhe proibia semelhante abuso.”³⁷⁷

Como se vê, tomar banho de mar, à época, era caso de polícia.

A primeira valorização das áreas que integravam o bairro Praia de Fora, as quais eram cortadas pela Rua do Passeio (Esteves Júnior), deu-se por dois fatores principais. O primeiro foi o da deterioração, em termos de higiene e salubridade, do núcleo urbano central de Desterro, concomitantemente ao incremento das atividades portuárias e à conseqüente saúde econômica da classe dominante, sobretudo dos comerciantes. O segundo foi o da vinda de imigrantes europeus, principalmente de alemães, já na metade do século XIX. Os habitantes de maiores posses buscavam as chácaras aos finais de semana como forma de fugirem às mazelas e ao ar pestilento da vila. E os alemães, por sua vez, elegeram justamente esta área, e em especial a rua Esteves Júnior, para erguerem suas abastadas moradias. Já ao final do século XIX, possuir uma casa na Praia de Fora ou em suas adjacências era sinal de *status*, de importância social.

Assim cresceu o bairro de Praia de Fora em torno do caminho que já em meados do século XVIII se tornara importante por ser o único a unir a póvoa ao Forte de São Francisco.

Em sua obra *Florianópolis: Memória Urbana*, Eliane Veras da Veiga admite que entre 1754 e 1774 já estavam perfeitamente delineados alguns dos eixos que ligavam o povoado aos fortes, entre eles o da Rua do Passeio.

Ao longo de sua história, a rua Esteves Júnior teve diversos nomes. Inicialmente chamou-se Rua do Passeio por ser o único caminho a permitir os passeios, aos finais de semana, à Praia de Fora, uma referência, portanto, a uma de suas finalidades, pois era também o elo de união com o Forte de São Francisco, atendendo a um objetivo de segurança e defesa.

Em 1865, passou a chamar-se Rua da Formosa, uma alusão à beleza das

³⁷⁷ UNIVERSIDADE FEDERAL DE SANTA CATARINA. Florianópolis: origens. **Suplemento do DC**, Florianópolis, 1996.

chácaras que já nesse período a circundavam, propriedades dos abastados da terra. Em 1874, recebeu o nome de Rua do Senador Mafra. E após 1889, passou a chamar-se Rua Esteves Júnior, em homenagem ao político Antonio Justiniano Esteves Júnior, nome que ainda conserva e que lhe fora outorgado por ser ele republicano histórico e também senador por sua terra natal, na primeira legislatura. A esta época, o plano urbano tradicional iniciava, segundo Peluso³⁷⁸, uma expansão mais desenvolvida, acrescida de alguma chácara que se dividia por partilha hereditária ou quando seu proprietário vislumbrava possibilidades de lucro com sua divisão. As ruas terminavam ou mudavam de rumo, mas nunca adentravam uma chácara cujo dono possuísse influência na comunidade. Como acontece ainda hoje, os ricos proprietários obstavam com freqüência a implementação do plano urbano.³⁷⁹

Na década de 40, a Rua Esteves Júnior estava entre as ruas residenciais mais favorecidas. Caracterizada pela ocupação para fins de moradia, desde os primórdios de sua existência a Rua Esteves Júnior evidenciou-se como importante vetor de expansão urbana.

Do ponto de vista arquitetônico, as edificações da Rua Esteves Júnior caracterizaram-se, inicialmente, por construções coloniais. Foi esta rua posteriormente enriquecida por várias construções de “gosto neoclássico”, expresso, por exemplo, no emprego de adornos, tais como vasos e figuras de louça importados, que marcavam nas fachadas sobre as platibandas a prumada das pilastras.

Nesta rua encontravam-se em profusão as soluções arquitetônicas as mais requintadas, já que esta rua estava entre aquelas em que a elite preferiu investir, ali construindo, já a partir das últimas décadas do século XIX, edifícios de acabamento mais sofisticado. Estas unidades arquitetônicas mais requintadas suplantaram a antiga solidez, simples e despojada, que marca os conjuntos coloniais. Reformaram-se os edifícios, refizeram-se as fachadas, o que lhes deu uma aparência mais fluida e dinâmica, cujos jogos de volume, com diferentes acabamentos, foram-se misturando e recompondo um conjunto eclético que orgulhava os moradores da rua.

Um dos fatos que contribuíram para a renovação do casario deste logradouro foi seu rebaixamento, pois se criou um desnível bastante acentuado

³⁷⁸ PELUSO apud VEIGA, op. cit., p. 82.

³⁷⁹ Ibidem.

entre os lotes edificados e o eixo viário. Esta renovação dava-se ainda no século XIX e atualmente pode-se observá-la através dos altos paredões que contêm os antigos lotes e da elevação acentuada da fachada.

A casa de porão alto mediou a transição entre as antigas casas e o sobrado colonial, maciçamente presente na porção a oeste da Praça XV, e sua expansão pela rua Esteves Júnior. Este tipo de residência, *ainda de frente para a rua*, foi o ponto médio entre as casas térreas e os velhos sobrados em quase todas as cidades brasileiras em meados e ao final do século XIX. Este tipo de habitação representou uma renovação de seus antigos moldes construtivos e foi largamente difundido. Hoje alguns exemplos significativos deste tipo de construção podem ainda ser observados em quase todos os conjuntos do polígono central.

Ainda com relação à rua Esteves Júnior, pode-se dizer que outras unidades se destacaram por uma decoração de fachada mais recente, na qual, além de ânforas, estátuas ou frutas a adornarem a platibanda, compunham-se balaustradas e pilastras decoradas. Entre as pilastras, havia as janelas de balcão com peitoril de ferro e bandeiras de vidro ou com imitações de massa.

O prédio do Ginásio Catarinense, exibido na figura abaixo, constitui também, junto a outros prédios de destaque erigidos no início do século XX, a matriz arquitetônica de outras obras. Fundado em 1906, foi criado nos moldes do Colégio D. Pedro II, do Rio de Janeiro. Primeiramente funcionava em prédios alugados, mas aos poucos passou à construção de pavilhões provisórios. A aprovação do projeto definitivo do tradicional colégio ocorreu apenas em 1924.



Colégio Catarinense. Prédio parcialmente tombado. Muro de arrimo demonstra rebaixamento do primitivo nível do leito da rua. Foto tomada pela autora.

Ainda em nossos dias a rua Esteves Júnior inspira saudade e uma certa melancolia às pessoas que de algum modo lhe estão sentimentalmente ligadas, principalmente àquelas cujos ancestrais ali habitaram. Estes sentimentos são ainda mais pungentes nas pessoas de cujos ancestrais a residência foi tombada, permanecendo ali, viva como as histórias repassadas de geração em geração e as lembranças de um passado cada vez mais difícil de resgatar. Isto se pôde constatar através de conversas ocasionais com moradores das redondezas, de cujos ancestrais foi tombado algum imóvel como patrimônio histórico e cultural.

5.3 A rua Esteves Júnior e a influência da legislação urbana em sua morfologia

5.3.1 A legislação urbanística e seu contexto histórico, socioeconômico e político

Para uma melhor compreensão das mudanças operadas pela legislação urbana na rua Esteves Júnior ao longo de sua existência e principalmente nas últimas décadas, fazem-se necessárias algumas considerações sobre os diversos momentos por que passou a cidade. A percepção de como se deu o ambiente construído, do ponto de vista histórico, econômico, social e político, leva a um melhor entendimento do significado dos espaços e edificações do Centro Histórico de Florianópolis e das leis que lhes legitimaram as mudanças.

As leis urbanísticas ou de qualquer outra natureza, nascem, em qualquer parte do mundo, atendendo a necessidades, a pressões ou a reivindicações de um determinado grupo social, representativo de uma minoria ou de uma grande comunidade, a menos que derivem de um regime ditatorial. Mas em qualquer caso, a elaboração e a promulgação de uma lei é um processo que se dá dentro de um contexto ao mesmo tempo social, econômico e político, mas jamais isoladamente, dissociado destes fatores. Por isso a lei é dinâmica, sempre suscetível a alterações e a adaptações em seu comando.

Portanto, faz-se necessária uma análise da influência desses fatores sobre o Centro Histórico de Florianópolis, pois não apenas a rua Esteves Júnior integra este Centro Histórico como o faz desde praticamente o início da póvoa de Desterro, representando, no seu contexto histórico inicial, para a história da Vila de Nossa Senhora do Desterro, a sua própria gênese, pois foi na Praia de Fora que aportou Dias Velho, fundador da póvoa, em meados do século XVII.

Por outro lado, a legislação pertinente fundou-se em situações que dizem respeito ao Centro Histórico como um todo ou que estão, no mínimo, interligadas num processo de interação entre as partes deste todo. Este lugar, tão atingido pela ação antrópica, exprime, através de sua arquitetura, a história de seu povo, guardando significados às vezes não revelados e outros aos poucos desvendados pelos sucessivos estudos sobre a memória da cidade.

Assim, a compreensão da origem das mudanças ocorridas na rua Esteves Júnior passa pela compreensão da evolução do próprio Centro Histórico, como num processo dedutivo, do todo para a parte.

A delimitação geográfica do Centro Histórico de Florianópolis obedece antes a um conceito de *área central* com acento marcadamente histórico, o que se configura mais adequado às suas condições e permite maior clareza na definição de seus limites.

O conceito de *Centro Histórico*, por sua vez, resulta do contraste entre as formações urbanas de dois períodos, quando a evolução da cidade paroquial dá lugar ao acelerado desenvolvimento, que tem como efeitos a reestruturação física e a expansão periférica da cidade. Neste momento, ocorre a desagregação das funções antes acumuladas no centro para localizá-las em áreas a elas especialmente destinadas. Dá-se, então, a segregação de funções, num primeiro momento setorizando as próprias atividades do centro e num segundo momento especializando-o, definindo padrões com predomínio de algumas atividades, segregando e expulsando as outras para além de suas fronteiras, para outras áreas.

Ainda que o processo de modernização não tenha completado a transformação do centro de Florianópolis, são facilmente percebidos os sintomas da exclusão e da especialização em toda a área delimitada como central, ou seja, compreendida entre as baías Norte, Sul e o Morro da Cruz.

A póvoa de Nossa Senhora do Desterro cresceu em torno de uma pequena igreja e obedeceu à tradição ibérica do traçado urbano retilíneo, quadriculado, como um tabuleiro, partindo de uma praça central. No caso de Desterro, a igreja não ocupa o eixo da praça, como nas cidades de origem portuguesa em geral. Foi erigida sobre uma elevação. Contudo, os portugueses aqui chegados a partir de 1748 abandonaram a regularidade pretendida à medida que se afastavam do núcleo inicial, reconciliando-se com a topografia de relevos múltiplos e com as sinuosas linhas que formavam o contorno das baías.

A expansão do Centro Histórico foi inicialmente impulsionada pela necessidade de estabelecer-se uma comunicação entre a parte norte da península, onde havia alguns fortes e algum casario, com o centro administrativo e comercial, na parte sul.

Desta forma, a rua Esteves Júnior era o caminho mais curto entre o Forte de São Francisco e o centro da vila. As primeiras ligações teriam levado em conta exigências militares, o que explicaria o seu traçado retilíneo. Daí em diante, o plano urbano inicial, de quadras regulares, foi abandonado. A cidade expandiu-se e incorporou-se às chácaras estabelecidas em suas vizinhanças. Nasceram os primeiros bairros.

Ao longo do século XVIII, o centro renovou seu casario e fez algumas realizações quanto ao transporte coletivo, à iluminação e ao saneamento de esgotos e córregos.

Até o final do século XVIII, a malha viária do Centro Histórico foi preservada e raras foram as novas vias abertas. Contudo, estas poucas novas vias cortaram extensas áreas de mata, superaram as dificuldades do terreno e lhes acresceram o valor. A elaboração da planta topográfica de 1876 mostrava as ocupações e os vazios urbanos de então. A planta abrange somente a parte edificada e sujeita à décima urbana (tributação da época que incidia sobre as propriedades arrendadas no perímetro urbano) composta pelos dois distritos que integravam a capital da Província: a freguesia de Nossa Senhora do Desterro e a freguesia de São Sebastião da Praia de Fora, que se formava em volta da Rua do Passeio, atual Esteves Júnior.

Grandes extensões de terra não construídas, de propriedade particular ou pública, permaneceram intactas por muito tempo, sobretudo as encostas, os charcos, os fundos de vale e algumas marinhas. Este é o caso das terras cortadas pela Rua do Passeio em grande parte de sua extensão.

Com o aumento da população urbana e a necessidade de crescerem-se novas vias ou de prolongarem-se as já existentes, deu-se o tratamento e a urbanização destes espaços, ao final do século XIX e início do século XX. Estas áreas ganharam rápida importância e valor.

Até o final do século XIX, o panorama social foi mais rural que urbano. Mas no século XX, houve um adensamento urbano intenso e maior consagração dos hábitos citadinos em relação aos rurais. Parece ter havido maior progresso nos

primeiros trinta anos do século passado que ao longo de todo o século XIX. O valor das terras aumentou, compraram-se e retalharam-se áreas, e lotes de todo o tamanho e forma foram vendidos.

Ao redor da rua Esteves Júnior, contudo, ainda resistiam muitas chácaras, propriedades de pessoas abastadas, à espera da valorização e da especulação que se anunciavam. Estas áreas vazias, além de outras, assim permaneceram por muitos anos e os eixos viários antigos consolidaram sua função primária como vetores de expansão do núcleo central.

Até a primeira metade do século XX, mais da quarta parte da área urbana de Florianópolis constituiu-se de terrenos vagos, agora não mais em função da hostilidade da natureza, mas da especulação imobiliária crescente, incentivada pela construção da ponte Hercílio Luz, em 1926. Na década de 40, a rua Esteves Júnior classificava-se como das mais favorecidas do ponto de vista da valorização.

Porém, no cenário nacional, durante os trinta anos que sucederam a Revolução de Trinta, a imagem da cidade manteve-se praticamente intacta, pois esteve à margem do processo de industrialização que se operava no interior do Estado e em muitos outros pontos do país. Esta situação de relativa estagnação agravou-se pela forte oposição de Santa Catarina ao governo de Getúlio Vargas. E é justamente este período de marasmo que explica a conservação de grande parte das edificações do Centro Histórico, o que constitui seu aspecto positivo.

É apenas na década de 60 que a paisagem urbana exhibe o enorme crescimento da cidade, marcado pelo adensamento da mancha urbana existente e a expansão tentacular periférica. As grandes áreas loteadas dos novos bairros residenciais multiplicaram-se, bem como os edifícios de apartamentos. Foi, contudo, a partir da década de 70 que aconteceu como que uma explosão no setor da construção civil de Florianópolis, fenômeno este que aconteceu de norte a sul do país, embalado pela era dita do *milagre econômico*. Cumpre ressaltar que até 1970 quase todos os equipamentos comunitários se localizavam na ilha, fato este que também contribuiu para o *boom* imobiliário e da construção civil. Some-se a estes fatos o de que Florianópolis tornou-se, a esta época, um centro administrativo e prestador de serviços, além de pólo universitário e turístico.

Estes fatores provocaram uma migração do interior da ilha e também do Estado para a capital, Florianópolis, ocasionando intensa verticalização e adensamento da área central, seguida da intensificação da expansão periférica.

Este súbito crescimento foi o que de mais devastador poderia ter acontecido ao patrimônio histórico e cultural da cidade pela descaracterização que provocou.

Ao examinar-se mais detalhadamente a etapa histórica mais recente da formação do espaço urbano de Florianópolis, destacam-se as intervenções espaciais suportadas por seu Centro Histórico. É de extrema importância que se verifique a natureza dos fatores econômicos e sociais que estiveram na base destas mudanças, e que pretenderam justificar leis urbanísticas que foram, muitas vezes, de encontro aos anseios e aos interesses do povo de Florianópolis. Os discursos que pregavam a superação do atraso e da pobreza, realidades evidentes se comparado o Estado a outros da Federação, serviram freqüentemente para ocultar interesses e levar a população a aceitar as pressões de grupos que de certa forma orientaram as mudanças.

A introdução de um novo modo de vida, gerado pelas alterações no comportamento social de seus habitantes, levou a uma contínua reconstrução da área urbana e a um acentuado adensamento em termos de ocupação territorial. Este período coincidiu com a expansão do modo capitalista de produção, implantado nos países mais adiantados já no início do século passado, mas que atingiu as grandes metrópoles brasileiras no início da década de 50 e as pequenas e médias cidades nas três últimas décadas do século XX. A industrialização e a formação das chamadas “massas consumidoras” provocaram uma profunda mudança estrutural na esfera pública, cujos efeitos principais se fizeram presentes, sobretudo, pela reestruturação da divisão fundiária urbana, aliada ao crescimento e adensamento das cidades. Esta reestruturação, por seu turno, baseou suas ações em um urbanismo caracterizado pela racionalidade e pelo funcionalismo, sendo a dicotomia público-privado mascarada pela adoção de rígidos esquemas de zoneamento. Esta visão urbanística de planejamento urbano obedeceu, no Brasil, à mesma periodização há pouco referida com relação ao modo capitalista de produção, ou seja, só vingou em Florianópolis a partir do início dos anos 70.

A privatização da esfera pública teve como principal característica a transformação dos elementos materiais e dos serviços em *mercadorias de consumo*. O Estado, tendo-se apropriado das áreas comunais, do rocio, das antigas áreas de uso comum e sob jurisdição direta do Estado, passou a usá-las para finalidades diversas, fazendo o jogo econômico dos grupos investidores privados e acirrando

ainda mais a especulação fundiária.

Em Florianópolis, o crescimento do setor privado revela-se pela massa compacta de edifícios-torres no Centro Histórico, impostos à paisagem como um novo signo arquitetônico e, mais que isso, um símbolo do progresso. A rápida e intensa modificação desta paisagem originou-se de fatores externos ao lugar, que foram, contudo, rapidamente assimilados pela população. Externamente, os efeitos destas mudanças se fizeram sentir na mudança de comportamento social, nos hábitos cotidianos que pouco a pouco se expressavam na paisagem construída. O que era cidade tornou-se centro, e os antigos sobrados e chácaras deram lugar aos prédios de apartamentos, mais ou menos sofisticados, num processo contínuo que contou com farta contribuição do setor privado e com a assistência do setor público, atuando conjuntamente na recomposição do quadro de vida urbano.

Fatores econômicos e sociais externos apropriaram-se facilmente dos instrumentos e dos recursos necessários à reordenação do espaço urbano. A cidade concentrou atividades especializadas no centro e criou áreas homogêneas, sobretudo residenciais.

O Centro Histórico foi a área urbana que mais se ressentiu do rápido crescimento e reestruturação, seja pela reforma total de sua massa edificada, adensada e verticalizada, seja pelo uso intensificado e remodelado dos espaços públicos. E é neste contexto que se inserem as mudanças operadas na rua Esteves Júnior, mudanças estas legitimadas por sucessivas edições de leis urbanísticas que acabaram por imprimir-lhe uma morfologia própria. A legislação pertinente será abordada a seguir.

5.4 A rua Esteves Júnior e a legislação pertinente

É apenas nas duas últimas décadas do século XIX que a área em que se insere a rua Esteves Júnior começa a ser alvo de algumas medidas de caráter higienista, tomadas pela Câmara, por ter se tornado a Praia de Fora a primeira *estação balnear* da cidade. Até então as praias não eram vistas como um bem público, mas como o quintal das casas que não o possuíam. Após a proclamação da República, instituiu-se a priorização da *res publica* e o mar começou a ser encarado pelo governo como tal, apesar de a população insistir em considerá-lo como

pertencente à esfera do privado.³⁸⁰

A rua Esteves Júnior caracterizou-se desde o seu início pela ocupação residencial e até mais ou menos o final do século XIX era circundada por extensas chácaras. Às casas de características tipicamente portuguesas somaram-se muitas de estilo eclético, mais requintado, como convinha ao *status* do bairro. A rua era muito estreita como o eram todas as ruas das antigas povoações portuguesas da época. Segundo relato de pessoas ligadas a esta rua por seus ancestrais, apenas bem tardiamente foi esta rua calçada, tendo sido até então de chão batido.

Como se pôde ver, a rua Esteves Júnior esteve, até meados do século passado, à mercê de normas que diziam respeito apenas a medidas de higiene, com muito pouca ou nenhuma preocupação urbanística. Os códigos de posturas ditavam normas a serem adotadas para as novas vias, por exemplo, quanto à nova largura que estas deveriam ter. O Código de Posturas de 1888 (Lei n. 1238) na questão relativa ao uso do solo referia-se, sobretudo, à largura das novas vias, tendo vigorado até 1952.

O primeiro documento com o objetivo de orientar a ocupação do solo em Florianópolis e que contemplou a rua Esteves Júnior foi, ao que parece, o Plano Diretor, cuja elaboração, sob a orientação dos urbanistas Edvaldo Pereira Paiva, Edgar Graeff e Demétrio Ribeiro, iniciou-se em 1951, tendo sido aprovado em 1954. Este documento resulta no Código Municipal de Florianópolis, englobando Código de Obras, Plano Diretor, Código de Postura, etc. Classificado como ineficiente, utópico e inexequível, este plano previa para a Rua Esteves Júnior edificações de no máximo 02 pavimentos. No entanto, uma planta desta área, datada de 1955, mostra a rua Esteves Júnior ainda rodeada de vastas áreas verdes, as antigas chácaras. Uma série de leis e de medidas complementares é elaborada e implementada, especialmente a partir de 1965, com o objetivo de adequar o arcabouço jurídico às modificações exigidas pela dinâmica social e de reverem-se aspectos negligenciados pelo Plano. Entre estas exigências estava o alargamento das ruas antigas e estreitas que se espremiavam em meio a áreas de crescente valor imobiliário, pois Florianópolis começava a viver então um surto de crescimento e expansão que não passava despercebido aos investidores mais atentos.

Em setembro de 1965, o então prefeito de Florianópolis, Paulo Gonçalves

³⁸⁰ UFSC, op. cit.

Weber Vieira da Rosa, envia à Câmara de Vereadores, através do ofício de n. 668, um pedido de apreciação de um projeto que autorizava o Chefe do Executivo a adquirir, por doação ou desapropriação, áreas de terras e benfeitorias necessárias à abertura, prolongamento e retificação de diversos logradouros públicos, *de acordo com o Plano diretor de Florianópolis*. No mesmo documento, o prefeito diz estar ciente da impossibilidade de realizar tais aquisições ainda na sua gestão, mas deseja seja desde já conferida a autorização para tal ao seu sucessor. O Projeto de n.550 exhibe extensa lista de ruas antigas e estreitas a serem contempladas pela medida, mas na lista não figurava a rua Esteves Júnior.

Os votos dos vereadores a favor da aprovação justificavam-se dizendo que as ruas em questão eram muito estreitas e que sua exigüidade estava impedindo o progresso e inibindo, por parte dos arquitetos, a construção de bons prédios de apartamentos, cujos projetos encontravam-se à espera da solução então sugerida. Conforme figuras a seguir exibidas, antes da publicação da nova lei, é enviada à Câmara, por um vereador, uma emenda aditiva ao projeto n. 550, a qual acrescentava ao rol de ruas a serem de algum modo alteradas a rua Esteves Júnior e a travessa Ratcliff. Referida emenda foi aprovada na mesma data de seu envio, 20 de outubro de 1965. Logo a seguir, é publicada no Diário Oficial a Lei n. 717 e da lista de ruas passíveis de alteração constava a Esteves Júnior.



Fonte: Arquivo da Câmara Municipal de Florianópolis.

Fonte: Arquivo da Câmara Municipal de Florianópolis.

Decretava-se, pois, a demolição da maior parte das antigas moradias daquela que é uma das ruas mais antigas da cidade. O alargamento da rua, apelidado, no projeto, de retificação, era questão de tempo. Cumpre lembrar que a rua Esteves Júnior, por ter tido um povoamento que se estendeu, de forma lenta e gradual, por vários séculos, abrigava um patrimônio histórico e cultural muito variado

e por isso mesmo de grande valor evocativo para a memória da cidade, na medida em se constituía numa testemunha viva das várias etapas por que passou a cidade de Florianópolis, não apenas do ponto de vista econômico e social, mas também e principalmente do ponto de vista urbanístico e arquitetônico. Esta medida no sentido de alargamento de várias artérias da parte antiga da cidade correspondeu, mais ou menos, às medidas de reordenação da cidade de Paris, no século XIX, empreendidas pelo Barão de Haussmann, quando largas ruas e avenidas rasgaram a cidade, provocando a demolição de praticamente quase a metade das edificações da época e o desaparecimento puro e simples de um grande patrimônio arquitetônico e urbanístico.

Não se pode deixar de levar em conta um aspecto importante da edição de leis no lapso temporal que transcorria entre um e outro plano diretor. Os estudos de reavaliação do plano arrastavam-se por muito tempo, cerca de dez anos, e, quando finalmente eram concluídos, ficavam longamente à espera de aprovação na Câmara, muitas vezes por razões políticas. As leis esparsas eram então editadas ora como soluções de emergência frente ao acelerado desenvolvimento da cidade à época ora como fruto das pressões de grupos econômicos cujos interesses seriam contrariados quando da implantação do novo plano.

A Lei n. 1096, de 21 de junho de 1972, eleva o gabarito dos prédios a serem construídos na Av. Rubens de Arruda Ramos e adjacências, gabarito que no Plano Diretor de 1954 era de 02 pavimentos, ao mesmo tempo em que define regras edilícias distintas daquelas até então permitidas na área central. Determinava a taxa de ocupação, com recuos frontais mínimos de 04 metros e afastamentos laterais variáveis, de acordo com o número de pavimentos. Estas normas resultaram em prédios altos e afastados entre si. Na área abrangida por esta lei, inclui-se a rua Esteves Júnior.

Cumpramos observar que muitas vezes os efeitos de uma lei mais permissiva não se limitavam apenas à rua ou ruas objeto da lei, alcançando ruas imediatas, pois se dava uma interpretação extensiva ao termo adjacências, conforme fosse ou não do interesse de alguém ou de algum grupo. Daí a dificuldade de se identificarem no texto legal vigente à época certas alterações acontecidas em certas ruas. Alguém, por acaso, viu um prédio ser demolido ou ter seu gabarito rebaixado após sua construção por estar em situação irregular, apesar de aprovado pelo poder público? Ao contrário, quando a tendência infirmada pela irregularidade se repete, vemos a

seguir a promulgação de uma lei que a legitima.

Em 1974, aprova-se o novo Código de Posturas de Florianópolis em substituição ao de 1954, já de há muito ultrapassado.

A seguir, a Lei n. 1340, de 03 de outubro de 1975, altera esta zona até então residencial para residencial-comercial, proporcionando a instalação na rua Esteves Júnior de vários pontos de comércio. Esta alteração veio a ser corroborada quando da aprovação do Plano Diretor de 1976. É oportuno lembrar que o próprio poder público construiu ao longo desta rua vários edifícios destinados a abrigar seus órgãos, contribuindo para o seu adensamento em termos de edificações e para aumentar seu fluxo de pedestres.

O novo Plano Diretor, aprovado em 31 de maio de 1976, apesar de trazer em seu bojo, de modo implícito, concessões emanadas das pressões de grupos particulares, modificou em vários aspectos o projeto de lei proposto pela ESPLAN, evitando que se alargassem todas as ruas do centro, destruindo assim todo o tecido urbano existente. Com relação à rua Esteves Júnior, foi confirmado para aquela área o uso residencial-comercial, e a permissão para seu alargamento, em vigor desde 1965, permaneceu inalterada. Vale ressaltar que no caso de uso residencial-comercial, prevalece o uso residencial, o que se inverte no caso de uso comercial-residencial, conforme explicação no próprio texto da lei.

Em 1981, o IPUF, preocupado com a rápida e contínua destruição dos prédios antigos do Centro Histórico, começava a desenvolver estudos para a adoção de medidas visando à sua conservação. Mas foi apenas em 1986, através do Decreto de n. 270, que se tombaram alguns conjuntos de valor histórico e cultural, entre eles o da rua Esteves Júnior, e mais alguns prédios isolados, como, por exemplo, a parte primitiva do Colégio Catarinense, também nessa rua. Apesar da classificação adotada para os imóveis tombados (P1, P2 e P3) que restringiram ou proibiram sua alteração, o conjunto da rua Esteves Júnior restou prejudicado quanto à harmonia com o conjunto da paisagem ao seu redor.

O tombamento veio bastante tarde, quando praticamente colados às casas coloniais portuguesas do conjunto já haviam sido construídos prédios que além de elevados têm altas taxas de ocupação. Nenhuma edificação mais foi tombada na rua que é uma das mais antigas da cidade e a primeira rua deste bairro.

Novas leis que sucederam ao Plano Diretor de 1976 mantiveram as mesmas diretrizes para esta área.

Com a aprovação da Lei n. 001/97, estabelecendo as diretrizes para o novo Plano Diretor de Florianópolis, uma boa parte da Esteves Júnior (quase 50%) passou de Área Residencial-Comercial para Área Mista Central, visando a atrair mais atividades de comércio.

Com relação à rua Esteves Júnior, pode-se dizer que se abriu caminho para um maior adensamento e ainda maior verticalização em praticamente toda sua extensão. Uma boa parte de sua extensão foi classificada como ARP-6*, o que significa que os prédios ali circunscritos podem, obedecendo aos mesmos limites de ocupação previstos para os prédios de 6 a 12 pavimentos, ter mais pavimentos. Segundo define esta lei, as ARP são áreas de função predominantemente residencial, complementadas ou não por atividades de comércio e serviços vicinais de pequeno porte.

Mais da metade da área cortada pela rua Esteves Júnior foi transformada em AMC (Área Mista Central), isto é, área para a qual se reservam predominantemente as atividades comerciais, segundo a Lei n. 001/97. Nestas áreas o gabarito pode elevar-se a 20 pavimentos. Na prática, ambas as classificações que abrangem a rua Esteves Júnior se equiparam em termos de verticalização. Através do artifício da compra de índices no Mercado de Índices (pode-se comprar até três índices) somada aos dois pisos de garagem, sobre pilotis no térreo e um entre os pisos, mais uma garagem subterrânea e um subsolo e mais um ático, chega-se a vinte andares. O SUSP afirma estar sob análise a possibilidade de se vir a restringir o número de índices que poderão ser comprados.

A Lei n. 001/97 está em vigor há pouco mais de quatro anos. A demolição dos prédios antigos da rua Esteves Júnior e sua substituição por elevados prédios residenciais ou comerciais é questão de tempo, pois esta área se encontra atualmente muitíssimo valorizada. Os imóveis tombados, principalmente o conjunto do final da rua, permanecerá, assim, totalmente sufocado e sua paisagem em nada preservada.

Aliás, o final da rua Esteves Júnior é questão que desperta reminiscências. Segundo a numeração antiga, ela começa no entroncamento com a rua Álvaro de Carvalho e finda na praça Esteves Júnior, junto à rua Almirante Lamego. Porém, uma numeração recente e em sentido inverso se sobrepõe à primitiva, o que gera uma certa confusão, pois os imóveis tombados estão identificados pela antiga numeração. É comum encontrar-se nesta rua imóveis com

duas diferentes numerações. Isto parece ser uma singularidade sua e, para quem conhece um pouco do modo como ela se originou, é como se a antiga numeração contasse a sua história, a de uma rua que levava as pessoas do centro da vila aos passeios, às chácaras, às residências de fim-de-semana, indo morrer na Praia de Fora. Historicamente, sua função inverteu-se, sendo esta rua, hoje, um elo de ligação entre a valorizada avenida Beira-Mar Norte, próxima à qual tem início, e o centro da cidade, no qual tem seu fim.

5.5 A morfologia atual da rua Esteves Júnior

A rua Esteves Júnior, apesar da sua enorme importância para a memória da cidade de Florianópolis do ponto de vista da sua herança cultural e histórica, foi duramente atingida pelo casuísmo das leis urbanísticas editadas principalmente ao longo das últimas décadas. Pode-se dizer que ela abriga situações extremas e um tanto quanto antagônicas. Ao mesmo tempo em que é reverenciada como uma das ruas mais antigas da capital e testemunha dos seus sucessivos ciclos socioeconômicos e políticos, revelados pela variedade urbanística e arquitetônica de suas edificações, esta rua pode hoje ser encarada como o protótipo da desconsideração pelo patrimônio cultural e histórico que grassou em Florianópolis principalmente nas últimas décadas do século passado. Penso que em nenhuma outra rua da cidade esta realidade se mostra de maneira tão eloqüente, tão estranhamente contrastante, quanto na rua Esteves Júnior. Ao passante, ainda que forasteiro ou turista, ela ainda se mostra como um filme que se desenrola por vários séculos diante de seus olhos, contando não apenas a sua história, mas também aquela das diversas leis urbanísticas que, traduzindo os diversos tempos socioeconômicos e políticos vividos pela cidade, alterou-lhe sucessivamente a morfologia.

A rua Esteves Júnior, como se pode ver nas fotografias a seguir exibidas, apresenta diversos pontos de estrangulamento porque seu leito foi alargado nos pontos onde foram construídos prédios, alguns de mais de doze pavimentos e com taxa de ocupação bastante elevada. Além disto, existem muitos prédios de órgãos públicos localizados de maneira mais ou menos concentrada em um ponto da rua, o que atrai um grande fluxo de pessoas, mas apenas durante o dia e em dias úteis, situações demonstradas pelas figuras a seguir exibidas.



Figura 1 - Alargamento da rua para construção de prédios residenciais de apartamentos. Foto tomada pela autora.



Figura 2 - Concentração de prédios elevados, dentre os quais vários pertencentes ou ocupados por órgãos públicos. Foto tomada pela autora.



Figura 3 – Alargamento da rua e intensa verticalização. Foto tomada pela autora.



Figura 4 – Trechos de asfalto contrastando com os de paralelepípedo da parte antiga. Foto tomada pela autora.

Apesar da relevância urbanística e arquitetônica da rua Esteves Júnior, apenas um pequeno conjunto de casas e parte do Colégio Catarinense foi alvo de tombamento pelo Município. Ainda assim, apenas dois imóveis oriundos da primitiva

colonização portuguesa foram alvo do tombamento classificado como mais restritivo, isto é, não podem ter sua fachada alterada de modo algum. Os outros imóveis do mesmo estilo que foram tombados o foram em uma outra classificação que permite a demolição dos mesmos contanto que não sejam substituídos por outros mais elevados, o que não tem efeito prático nenhum, a não ser pelo fato de que o baixo gabarito desestimula a especulação imobiliária. Com isto se presume que todo o restante do casario antigo da rua está à espera da demolição, à mercê de uma especulação imobiliária cada vez mais voraz. O conjunto tombado encontra-se totalmente prejudicado em sua paisagem pela vizinhança de prédios elevados que lhe estão praticamente colados, conforme se pode ver na figura abaixo.



Figura 5 – Conjunto Rua do Passeio tombado. Prédios elevados e colados ao conjunto prejudicam sua paisagem, contrariando a Lei do Tombamento. Foto tomada pela autora.

O estado da pavimentação e de alguns trechos dos passeios é péssimo. Por estar esta rua sendo alargada em etapas, trechos de asfalto se sucedem a outros de paralelepípedos, às vezes inacabados ou esburacados. Em alguns trechos, é visível, nas figuras a seguir exibidas, a intenção de alargamento para fins de estacionamento de veículos.



Figura 6 – Trechos de asfalto contrastando com os de paralelepípedo da parte antiga. Foto tomada pela autora.



Figura 7 – Mau estado da pavimentação, evidenciando inclusive enxertos de asfalto. Foto tomada pela autora.



Figura 8 – Alargamento da rua para acomodar estacionamento de veículos. Foto tomada pela autora.

Os obstáculos são os mais variados, desde placas e cavaletes até uma grande obstrução pelos carros estacionados, obrigando aos pedestres a andarem sobre o leito da rua. Um grupo de antigas edificações encontra-se imerso numa grande poluição visual, confundindo a arquitetura com placas e letreiros profusamente colocados.

Mas quando todas as outras casas e sobrados antigos tiverem sucumbido, a rua Esteves Júnior, a não ser por alguns poucos imóveis tombados, em nada lembrará seu passado urbanístico e arquitetônico. Tampouco lembrará seu significado histórico e cultural. A Rua do Passeio de há muito deixou de ser a rua do passeio para ser a rua do trabalho, do congestionado trânsito de veículos, da especulação imobiliária.

6 ANÁLISE DA RUA SOB A ÓTICA DA URBANIDADE

Viu-se, no decorrer deste trabalho, que se por um lado a legislação urbana deve sua existência ao direito de propriedade, por outro pode-se dizer que seus fundamentos têm origem nas preocupações higienistas que se manifestaram desde os primórdios da civilização urbana. No entanto, é logo após o advento da Era Industrial, quando as condições de insalubridade e higiene das cidades, agora inchadas pelo afluxo de uma grande massa de trabalhadores, fogem ao controle das autoridades, que se intensifica a produção de leis urbanísticas, visando a possibilitar medidas saneadoras dotadas de caráter cogente.

Viu-se também que ao mesmo tempo a filosofia racionalista do período iluminista produziu no urbanismo um modelo de planejamento urbano funcionalista que previa a divisão do espaço urbano segundo suas funções: morar, trabalhar, circular e divertir o espírito como forma de se alcançarem objetivos filosóficos de mudança da sociedade via racionalização do espaço urbano, mas que incorporava também as medidas higienistas até então assimiladas, explicitadas nas preocupações com a aeração, a iluminação e com a existência de muitos espaços verdes. Assim, a divisão da cidade de acordo com suas funções e somada às preocupações de caráter higienista constituiu-se na premissa de qualquer construção ou reordenação do espaço urbano. Desde então, a legislação urbanística, seja ela referente ao Código de Posturas, ao uso e ocupação do solo ou ao Plano Diretor, tem privilegiado estes dois aspectos: funcionalismo e higienismo.

A rua Esteves Júnior, como se pode depreender do relato de sua história, foi alvo de medidas higienistas somente a partir das duas últimas décadas do século XIX, quando o nível de insalubridade da cidade começou a preocupar de fato as administrações e as autoridades locais. Eram medidas de caráter emergencial e saneador. Mas com as leis urbanistas funcionalistas vieram também imposições de caráter higienista, quase sempre previstas no Plano Diretor. Estas medidas se expressam no recuo dos prédios em relação ao passeio e à rua, no afastamento dos prédios entre si, no gabarito dos prédios, no detalhamento das fachadas e na especialização dos usos.

Do ponto de vista do funcionalismo, houve a classificação da área que

abrange a rua Esteves Júnior primeiramente para Residencial Exclusiva, depois para Residencial – Comercial e, com o Plano Diretor de 1997, uma boa parte desta rua foi transformada em Área Mista Central, com o intuito de atraírem-se mais atividades comerciais, já então uma medida de correção dos efeitos adversos da primeira classificação, eminentemente funcionalista e segregadora do espaço.

Também se privilegiou o aspecto funcionalista ao permitir-se o alargamento da rua para possibilitar maior fluxo de automóveis e seu estacionamento. A classificação dessa rua em área Residencial-Exclusiva e depois em Residencial-Comercial (e neste caso prevalece o uso residencial sobre o comercial) elevou o preço de sua terra, fomentando a elevação do gabarito de construção dos prédios com fins econômicos e a homogeneização das classes sociais ali fixadas, em função do poder aquisitivo. Deve-se ressaltar que o *status* social e econômico dos prédios e o seu afastamento da rua desestimulam completamente a instalação de lojas, butiques e serviços em seu andar térreo.

A história da rua Esteves Júnior aponta para uma vocação que estava de acordo com seu primitivo nome: Rua do Passeio. Suas casas, muitas delas verdadeiros palacetes, guardavam uma relação de proximidade com a rua que em nada se compara aos prédios afastados do passeio e isolados da rua. O tradicional bar do Katcips (hoje tombado) era ponto de encontro, de convívio e referência na rua. Mais tarde, o tradicional Colégio Catarinense (parcialmente tombado) também passou a ser referência das mais importantes da rua.

Na atualização do plano diretor do Distrito-Sede, concluída em 1987, foram discriminadas as ruas classificadas como vias exclusivas de pedestres e vias preferenciais de pedestres. Entre estas últimas, incluía-se a Esteves Júnior. A demora na aprovação do plano proposto fez com que algumas ruas assim identificadas tivessem sido alvo de planos específicos. Mantidas as diretrizes do Plano de Reestruturação da Área Central, o IPUF elaborou, em 1990, a proposta de Humanização da Área Central – Circulação de Pedestres, tendo como concepção urbanística essencial a existência de grandes contingentes de moradores permanentes e não apenas de trabalhadores. Justifica ainda esta preocupação a “nova” função dos caminhos dos pedestres devido à crescente preocupação com a saúde da população, expressa nas atividades de *jogging* e nas caminhadas, sendo estas vias de uso direto e também condutoras à Beira-Mar Norte, local tradicional de prática de tais atividades.

A classificação da rua Esteves Júnior nesta proposta merece destaque por ser ela objeto de estudo de caso deste trabalho de pesquisa. Ela está assim definida:

...
7 – corredor da Esteves Júnior: **via preferencial de pedestres por excelência**, ligando os terminais da Baía Sul e Beira-Mar Norte e recebendo **fluxos diários de mais de 20000 pessoas**. Seu movimento reside na atração exercida sobre a população pelo Colégio Catarinense, posto central do INSS, Tribunal Regional do Trabalho, Arcebispado, Supermercado Angeloni, e grupo Escolar Lauro Müller, além de uma série de lojas, bancos e outras atividades comerciais ao longo do seu eixo, e dos hospitais dos Servidores e Maternidade Carmela Dutra, localizados nas proximidades, razão pela qual inclui a rua Antônio Tavares.³⁸¹ (grifo meu)

Alguns órgãos públicos não estão incluídos nesta enumeração como, por exemplo, o Tribunal Regional Eleitoral, Secretaria de Segurança, Fórum Trabalhista. E a afirmação sobre a existência de inúmeras lojas e bancos, pelo menos atualmente, não se sustenta. As medidas de intervenção preconizadas pela referida proposta de humanização estão assim descritas:

1 – **Remoção dos obstáculos aos pedestres**: programa de ação a ser implantado em todos os logradouros públicos da área central, **visando remover todos os obstáculos à livre circulação de pedestres, especialmente aqueles que são deficientes físicos. Deverão ser relocados postes, placas de sinalização e publicidade, corrimões, quiosques, bancas de revistas, pipoqueiros e ambulantes que estejam interferindo com a circulação. A utilização dos passeios pelos estabelecimentos comerciais ou obras de construção civil também deverá ser controlada.**

2 – Arborização: Florianópolis ressent-se da falta de arborização em suas vias, **especialmente nas zonas congestionadas da área central, onde o microclima é mais quente. Este programa de ação visa arborizar todas as calçadas com largura superior a 1,50 metros, tendo especial enfoque na manutenção e reposição de árvores destruídas.** (sic) (grifo meu).³⁸²

Do ponto de vista da construção ou da desconstrução da urbanidade na rua Esteves Júnior, tomando-se as dimensões e seus respectivos indicadores, pode-se dizer que quanto à dimensão conjuntural, a preservação dos prédios históricos e de valor arquitetônico tem sido até o presente momento muito incipiente. Apenas a parte mais antiga do Colégio Catarinense e um pequeno conjunto de imóveis no final da rua estão protegidos por tombamento. As demais construções que lhes são contíguas já demonstram visível alteração de alguns elementos de sua fachada. Altíssimos prédios estão literalmente colados às paredes dos prédios tombados, o que contraria artigo da Lei de Tombamento, conforme se vê na figura 5, exibida à

³⁸¹ IPUF, op. cit.

³⁸² Ibid.

página 154.

Meirelles escreve que

Na vizinhança dos imóveis tombados não se poderá fazer qualquer construção que lhes impeça ou reduza a visibilidade, nem colocar anúncios ou cartazes, sob pena de retirada ou destruição e multa de 50% do valor das obras proibidas (art.18). O conceito de redução de visibilidade, para fins da Lei de Tombamento, é amplo, abrangendo não só a tirada da vista da coisa tombada como a modificação do ambiente ou da paisagem adjacente, a diferença de estilo arquitetônico, e tudo o mais que contraste ou afronte a harmonia do conjunto, tirando o valor histórico ou a beleza original da obra ou do sítio protegido.³⁸³

A rua Esteves Júnior não foi apenas cenário da vida dos fundadores da vila, mas também da aristocracia de outras colonizações que povoaram Florianópolis a partir da segunda metade do século XIX. Ela testemunhou a existência de vários estilos e influências arquitetônicas e urbanísticas assim como vários momentos econômicos, sociais e políticos vividos pela cidade. Uma parte deste testemunho já foi substituída pelos elevados prédios residenciais e públicos, quase todos divorciados da rua pelo recuo obrigatório, quase sempre acrescido de grades ou muros. Outras construções antigas deverão ser demolidas à medida que se for alargando a rua, o que já ocorreu em vários trechos da mesma e em trechos alternados. O conjunto tombado que se encontra na confluência da rua Esteves Júnior com a rua Almirante Lamego deverá, pelo menos em tese, impedir que se alargue esta porção da rua, o que provocará seu estreitamento à semelhança de um “funil”, causando engarrafamento para um tráfego de veículos que deverá ser cada vez mais intenso devido ao alargamento da rua e à importância da mesma enquanto eixo de ligação do centro com a avenida Beira-Mar Norte.

Do ponto de vista das características morfológicas, físicas e ambientais, a rua, valorizada por ser a única que permitia ampla visualização do mar e da baía, foi rebaixada o bastante para facilitar o tráfego de automóveis.

Pode-se dizer que a satisfação das necessidades da comunidade é precária em termos de infra-estrutura: telefones, transporte público etc. Este último é substituído por intenso tráfego de veículos particulares de transporte coletivo que atravancam a rua em frente ao Colégio Catarinense, causando enormes transtornos aos demais motoristas e aos pedestres.

Existem, ao longo de toda sua extensão, quatro pontos em que se localizam telefones públicos: dois à direita e dois à esquerda. Quanto a agências

³⁸³ MEIRELLES, op. cit. p. 149-150.

bancárias, há apenas um caixa eletrônico do Banco do Brasil no supermercado Angeloni. Há uma caixa de correio apenas e existem lixeiras fixadas aos postes em diversos pontos da rua. A arborização do espaço público é praticamente inexistente. Há vegetação abundante apenas em frente aos novos prédios residenciais e mesmo assim isto não acontece em todos, sendo muitas vezes substituída por jardins.

No tocante à dimensão social, as oportunidades de troca e de interação social são quase nulas. O único espaço público ali existente é o da rua, voltada totalmente para a circulação de veículos. Não há ali suficientes restaurantes, cafés, ou amenidades que promovam o encontro de pessoas. Os bares (apenas um ou dois) e os restaurantes (também dois ou três) são muito decadentes e não há nenhum ponto de lazer, como um cinema ou teatro. A quase totalidade das poucas lojas ali existentes é desinteressante a ponto de desestimular um maior afluxo de pessoas.

Do ponto de vista da dimensão físico-espacial, pode-se dizer que a prioridade foi dada tão-somente ao veículo. As calçadas são bastante estreitas e a rua é larga. Pode-se constatar *in loco* o desconforto de disputar a calçada com os demais pedestres, tendo-se, às vezes, de andar ao longo da rua, disputando-a então com os carros. Em frente ao prédio do INAMPS, de atendimento ao público, a calçada foi simplesmente transformada em *hall* de entrada do prédio, tendo sido separada da rua por barras de ferro. Neste caso tem-se de caminhar na rua, o que é dificultado pela existência de área exclusiva para ambulâncias.

O transporte público, sob qualquer forma, inexistente nesta rua, o que dificulta o acesso das pessoas, principalmente de deficientes e idosos, aos órgãos públicos ali instalados. Como já foi dito, o transporte público foi substituído pelo transporte coletivo particular para estudantes (Vans) que, em grande número e horários predeterminados, atravança ainda mais a rua.

A mistura de usos na rua Esteves Júnior é ainda muito incipiente para que possa propiciar uma diversidade eficiente na construção da urbanidade. Uma porção da rua é tomada por prédios de uso exclusivamente residencial e por prédios públicos. Os primeiros são, na sua maioria, isolados da rua por altos portões, muros ou por grades e os prédios públicos, obviamente, não funcionam à noite e aos finais de semana. Mesmo alguns prédios muito antigos e ruins estão separados da rua por muros bastante elevados, formando um verdadeiro paredão rente à calçada. Lojas de serviços, pequenas oficinas, são praticamente inexistentes. A variedade maior de

pontos comerciais ainda acontece nas casas antigas, as quais abrigam algumas lojinhas sem muitos atrativos, já que o espaço que ocupam está fadado ao desaparecimento, o que não incentiva a se fazerem maiores investimentos. Curiosamente não há nenhuma agência bancária ao longo da rua. Há também duas bancas de revistas e uma floricultura, esta localizada no mesmo prédio do supermercado.

Placas de orientação tampouco são vistas. Muitos imóveis exibem dois números ao mesmo tempo, o primitivo e o atual. Mas há muita coisa atrapalhando a circulação dos pedestres, conforme se pode ver nas figuras 03, 06 e 09, exibidas às páginas 153, 155 e 156.

Quanto à dimensão temporal, pode-se dizer que o único espaço público aí oferecido é o eixo da própria rua, completamente descontínuo e tortuoso, à espera de seu total alargamento. Priorizou-se inteiramente a quantidade e não a qualidade do espaço público, neste caso a rua. Na porção que abriga os prédios públicos, há completa estagnação à noite e aos finais de semana, com grande prejuízo para que se construa ali uma verdadeira urbanidade. O uso contínuo e intermitente do espaço público é uma das condições essenciais, segundo Jacobs, para a existência de um bom grau de urbanidade. No espaço ocupado pelos prédios residenciais, os carros entram e saem diretamente da garagem, o que significa um quase total esvaziamento da rua, abrindo-se uma exceção para alguns moradores que aos finais de semana passeiam com seus cães, causando outro tipo de problema.

A multiplicidade de idade das construções na rua é muito estanque. Dá-se quase que apenas entre o que é bem antigo e o que é bem novo. Não há aquela variação desejada como condição para uma diversidade eficiente.

Quanto à multiplicidade de ruas e esquinas, a rua Esteves Júnior apresenta características que não favorecem a construção de uma verdadeira urbanidade. Todas as ruas, com exceção de duas, terminam à esquerda ou à direita de seu eixo, isto é, não cortam a rua Esteves Júnior. Isto diminui a multiplicidade de esquinas e alonga a quadra uma vez a cada lado, o que anula uma das principais condições da construção da urbanidade elencadas por Jacobs. Além disso, as quadras são em sua grande maioria excessivamente extensas. Ademais, observa-se que quase todas as esquinas são constituídas de prédios residenciais que continuam na rua transversal, quando não têm a frente para a rua transversal. Este tipo de construção dobrando a esquina “mata” a esquina em termos de urbanidade.

Uma das ruas que cortam a rua Esteves Júnior é uma larga e movimentada artéria, cujo tráfego se dá em velocidades elevadas, não havendo qualquer tipo de contenção de velocidade ou preferência ao pedestre que transita pela Esteves Júnior. Uma outra rua transversal conduz a um emaranhado de ruelas que acabam numa rua sem saída (beco ou, no dizer dos franceses, “cul de sac”). As ruas transversais, pelo menos em sua porção próxima à rua Esteves Júnior, padecem das mesmas deficiências e da mesma falta de urbanidade.

A proximidade das construções com o passeio e a rua existe praticamente apenas na parte em que se situam as construções antigas da rua, pois na porção em que o zoneamento já se concretizou os prédios obedecem ao recuo mínimo frontal e lateral que, dependendo do gabarito, é muito grande. O afastamento dos edifícios é dado pela sua altura, visando a medidas higienistas referentes à aeração e à iluminação. A homogeneidade da verticalização importa, em virtude das medidas de caráter higienista, no desperdício de enormes porções de terreno entre os prédios, o que provoca uma sensação de maior isolamento, já que não há nos andares térreos o uso comercial que poderia quebrar, pelo menos em parte, este isolamento. As pessoas entram e saem da garagem para o elevador e vice-versa. A porção da rua que abriga os prédios públicos, por sua vez, permanece deserta após o encerramento do expediente, o que a torna carente de transeuntes e, via de consequência, de segurança. Uma grande porção de espaço urbano é desperdiçada em função das leis urbanísticas higienistas-funcionalistas.

A tipologia edilícia encontra-se, a partir da implantação do zoneamento, bastante padronizada: prédios elevados, em função do gabarito permitido e da almejada maximização do lucro, com mais ou menos a mesma superfície de ocupação, em função dos índices de ocupação fixados pelo Plano Diretor, e padrão edilício similar devido à estratificação econômica homogeneizante, também uma consequência do zoneamento funcionalista, o qual tem o condão de valorizar ou desvalorizar uma certa área da cidade.

Convém ressaltar que as leis urbanísticas calcadas no zoneamento funcionalista e de caráter higienista somam os efeitos desses dois aspectos na construção ou desconstrução da urbanidade. Por exemplo, ao classificar-se a rua Esteves Júnior como área predominantemente residencial e elevar-se o gabarito dos prédios, valorizou-se imediatamente o solo urbano nesta porção da cidade, atraindo grandes investimentos imobiliários com fins residenciais ou de uso público e

padronizando-se a classe econômica ali residente. A própria densidade habitacional provocada pela elevação do gabarito acaba por exigir ruas mais largas para acomodar o elevado número de veículos, já que, por ser uma área predominantemente residencial e com pouco comércio, as pessoas tendem a se deslocar em automóveis. Tanto mais que na rua Esteves Júnior não há transporte público. Estes podem ser considerados efeitos do zoneamento funcional por usos, isto é, de acordo com as funções da cidade estabelecidas para a área, dentro dos princípios contidos na Carta de Atenas.

O caráter higienista das leis urbanísticas foi, por sua vez, acentuado pelos princípios do zoneamento funcional. Assim, a intensa verticalização padronizada ao longo da rua torna constante o afastamento e os recuos frontais das construções que são tanto maiores quanto mais elevados forem os prédios, visando a medidas higienistas de aeração e iluminação natural. Aqui se pode colocar a seguinte questão: não seria preferível, do ponto de vista da urbanidade, a construção de prédios menos elevados e mais contíguos, diminuindo-se assim o enorme afastamento entre si e em relação à rua, o que poderia talvez atrair mais comércio e, por conseguinte, mais diversidade de usos, mais vitalidade em vários momentos do dia e da noite? Uma densidade de pessoas gerada tão-somente pela verticalização não contribui para acrescentar urbanidade a uma determinada área. Pelo contrário, os grandes afastamentos da rua inviabilizam os espaços que poderiam abrigar algum tipo de comércio e os prédios exclusivamente residenciais se fecham em si mesmos. Os princípios higienistas estariam ainda assim atendidos e o consumo de novas áreas na periferia da cidade seria, então, retardado assim como a necessidade de se implantar mais infra-estrutura e equipamentos públicos.

Os principais efeitos das leis urbanísticas, em seus aspectos higienista e funcionalista, apontados no decorrer desta análise, podem ser visualizados na figura elaborada com base na planta cadastral da rua Esteves Júnior, exibida a seguir.

PLANTA CADASTRAL

6.1 Das possibilidades e dos limites da legislação urbana na construção da urbanidade

Viu-se, ao longo deste trabalho, que a introdução do planejamento das cidades baseado no seu zoneamento por funções ocorreu primeiramente nos países de economia forte, nos quais inicialmente teve lugar a industrialização e, conseqüentemente, os problemas dela decorrentes. Mas, nos Estados Unidos, já na segunda metade do século XX, mais precisamente no início da década de sessenta, alguns urbanistas e estudiosos dos assuntos ligados à cidade e sua urbanização começavam a inquietar-se com os efeitos da introdução irrestrita do *zoning* sobre o espaço urbano. Longe de se negar a necessidade de se planejarem as cidades, defendia-se então a flexibilização do planejamento e, de certo modo, um retorno ao desenvolvimento urbano tradicional como formas de se evitarem principalmente os usos segregados da terra e a total dependência em relação ao automóvel.

Nas duas décadas seguintes, os planejadores, principalmente nos Estados Unidos e na Europa, começaram a reorientar seu pensamento no sentido de evitar-se a rígida separação dos usos. Para os defensores da flexibilização, devem ser levadas em conta as nuances óbvias e as sutis da arquitetura, da paisagem, das ruas e da tipologia edilícia, sendo as principais vantagens do zoneamento flexível a sua adaptabilidade e capacidade de conformar-se às dinâmicas do mercado imobiliário. O planejamento nos sistemas de zoneamento flexível tende a ser mais administrativo do que legislativo, ficando a legislação restrita a decisões mais gerais e abrangentes no tempo e no espaço urbanos.

No Brasil, principalmente a partir da década de 90, algumas iniciativas já demonstram a busca da flexibilização do planejamento urbano como correção aos efeitos, por muitos considerados perversos, do zoneamento funcional, rígido e extremamente formal, implantado na maioria das cidades brasileiras. Têm-se exemplos dessa iniciativa de flexibilização em cidades como o Rio de Janeiro, São Paulo, Porto Alegre e outras.

Em Porto Alegre, a revisão do PDDU visou explicitamente à flexibilização do zoneamento rigidamente funcional, tendo flexibilidade, clareza e simplificação se constituído em palavras de ordem na nova concepção de produção do espaço urbano. E a distribuição espacial deveria antes obedecer a critérios de incômodo e

impacto que ao tradicional zoneamento por usos especializados.³⁸⁴

Na Europa e nos Estados Unidos, já existe um consenso em torno da idéia de que se deve recuperar as cidades para a habitação, para o lazer e a diversidade de usos ao invés de urbanizarem-se sempre novas áreas, aproveitando-se o potencial de urbanidade já existente, evitando-se o desperdício de terras e diminuindo-se os custos financeiros da urbanização. Mas é nos países do Terceiro Mundo que os problemas a serem equacionados pelo planejamento assumem uma gravidade e uma complexidade gigantescas.

Neste trabalho enfatiza-se a legislação urbanística brasileira por ser brasileira a realidade e a legislação urbanística atinentes ao estudo de caso, embora não se perca de vista sua origem, profundamente enraizada na legislação urbanística européia. Ainda que se reconheçam muitas medidas legais de caráter elementar e genérico, isto é, que podem ser tomadas em qualquer parte do mundo visando aos mesmos fins de construção da urbanidade, as quais serão oportunamente abordadas, outras têm um alvo mais restrito: os países periféricos, onde a construção da urbanidade assume contornos mais amplos e de difícil delimitação, uma vez que a falta de urbanidade está associada aos muitos problemas socioeconômicos, políticos, éticos, cujas soluções dependem de uma forte vontade política raramente presente entre nossos administradores. A urbanidade que falta aos países desenvolvidos não coincide senão imperfeitamente com aquela inexistente na maioria das cidades dos países terceiro-mundistas, onde grassa a pobreza, a ausência de saneamento básico, a exclusão social e a degradação do solo urbano.

Para Dias

Os Estados Nações e as Organizações não-governamentais percebem que o atual modelo civilizatório é incompatível com a preservação da vida na terra e que o desenvolvimento econômico não se move entre o infinito dos recursos naturais e o infinito do crescimento, impõe-se, portanto, a superação do clássico penso, logo existo por um sinto, logo compartilho.(sic)³⁸⁵

A história do planejamento urbano no Brasil tem sido calcada numa concepção de cidade e numa estratégia de intervenção na política urbana baseadas numa visão urbanística higienista-funcionalista, extraída da Carta de Atenas,

³⁸⁴ ALBANO, op. cit.

³⁸⁵ DIAS, M. L. Notas sobre o direito urbanístico: a “cidade sustentável”. **Jus Navigandi**, n. 47. Disponível em: <<http://www1.jus.com.br/doutrina/texto.asp?id=1692>>. Acesso em: 15 out. 2001.

vinculada a uma política desenvolvimentista caracterizada por forte presença do Estado. Esta visão produziu um sistema legal que prima por salvaguardar um só modelo de apropriação do solo, por encaixar-se perfeitamente no regime jurídico da propriedade privada e por forjar instrumentos que assegurem a hierarquização e a estabilidade dos valores do solo urbano, através da definição de territórios de uso exclusivo, neste caso o zoneamento. Em consequência disso, ocorreu a concomitante morte progressiva dos espaços coletivos tradicionais (ruas, praças e calçadas) e sua apropriação pelos sistemas de circulação, substituídos que foram por uma super- programação dos espaços privados e semipúblicos.³⁸⁶

O zoneamento prossegue ainda em nossos dias a viabilizar amplamente e à revelia da real intenção dos planejadores as várias formas de segregação social no espaço urbano. Certos índices de parcelamento ou gabaritos somados a determinados critérios de parcelamento do solo formam uma base para os diferentes padrões de ocupação do espaço urbano não somente do ponto de vista físico como, sobretudo, do ponto de vista socioeconômico, conduzindo com grande eficiência ao processo de estratificação e homogeneização das camadas sociais, um exemplo acabado de socialização dos custos e privatização dos lucros, com grandes benefícios urbanísticos sendo pagos por todos e desfrutados apenas por uma pequena parcela da população, sendo esta a de maior poder econômico e melhor situada socialmente, aquela que vê sua(s) propriedade(s) se valorizar(em) dia a dia, na razão direta das melhorias urbanísticas conquistadas.

Ao se abordarem as possibilidades e os limites da legislação urbana na construção da urbanidade, entende-se que se deva fazê-lo em dois planos, que se pode denominar macro e micro. Isto porque na realidade brasileira, como de resto na dos demais países em desenvolvimento, é quase impossível desvincular-se a construção ou a desconstrução da urbanidade das cidades dos fatores econômicos, políticos, sociais, históricos, culturais, cuja conjuntura tem condicionado, através dos tempos, sua formação e seu desenvolvimento. A esse respeito, De Grazia *et al* escrevem que “parece evidente que nenhuma política de ordenamento do uso do solo possa ser desvinculada de políticas mais amplas, como tributação, orçamento, transportes coletivos, proteção ao meio ambiente, preservação do patrimônio,

³⁸⁶ RIBEIRO, L. C. Q. et al. **Globalização, fragmentação e reforma urbana**: o futuro das cidades brasileiras na crise. São Paulo: Civilização brasileira, 1994.

etc.”³⁸⁷

Queiroz afirma que “a preservação ambiental é mais ampla que a proteção do meio ambiente, pois visa a melhoria da qualidade de vida do munícipe, através da implementação de projetos urbanísticos (sic).”³⁸⁸ Ele considera também que não se pode dissociar da idéia de urbanismo a estruturação de novos contornos para a segurança pública, algo como uma “guarda municipal urbana”, que torne efetiva a implementação das políticas de desenvolvimento urbano fixadas em lei pelo Poder Público municipal, isto é, o desenvolvimento pleno das funções sociais da cidade e garantia do bem-estar dos cidadãos. O autor enumera os instrumentos de implementação da política urbana: plano diretor, ordenação da cidade, desapropriações e edificação e utilização proveitosa compulsórias.

Deduz-se, pois, que os limites e as possibilidades da legislação urbana na construção da urbanidade estão estreitamente vinculados aos próprios limites e possibilidades de uma reforma urbana. É necessário que se proceda a uma intervenção no processo de crescimento e desenvolvimento das nossas cidades na busca de um espaço mais equilibrado quanto ao aspecto socioambiental.

Neste contexto, o Plano Diretor limita-se a definir as estratégias quanto à ordenação da cidade enquanto pode o Poder Executivo municipal socorrer-se dos institutos jurídicos acima referidos para concretizá-lo. Dá-se, assim, por via indireta, a consolidação e a concretização de um novo direito, o direito à cidade sustentável, cuja base deverá ter, necessariamente, uma fundamentação ética e cuja origem deverá ser uma gestão do meio ambiente urbano sustentável, no qual as decisões sejam amplamente descentralizadas, tomando-se em consideração que os aspectos econômicos da cidade devem servir antes ao bem-estar social dos cidadãos.

Para Dias, o Direito Urbanístico, no Brasil, é a expressão jurídica dos conflitos que permeiam o meio ambiente urbano. No entanto, seus fundamentos devem estar necessariamente vinculados à cooperação entre os povos para o progresso da humanidade (art. 4º, IX da CF/88), princípio este inerente à República Federativa do Brasil em suas relações internacionais e inserido nos tratados

³⁸⁷ RIBEIRO, et. al., op. cit.

³⁸⁸ QUEIROZ, R. A. S. Municípios, urbanismo e segurança pública. **Jus Navigandi**, n. 35. Disponível em: O estatuto da cidade e suas implicações. Disponível em: <<http://www1.jus.com.br/doutrina/texto.asp?id=1568>>. Acesso em: 15 out. 2001.

internacionais dos quais o País participa³⁸⁹ e os quais possuem força cogente.

Para Queiroz “o Urbanismo tradicionalmente concebido nas pranchetas, necessita de base legal e doutrinária, razão pela qual o Direito se enveredou por este caminho. Os institutos dos Direitos Administrativo e Civil se prestam à implementação dos projetos urbanísticos (sic).”³⁹⁰

Rolnik³⁹¹ pondera que a constituinte apenas reforçou um modelo tecnocrático que há pelo menos duas décadas vinha frustrando as expectativas em relação ao planejamento do espaço urbano, ampliando o espaço e os poderes dos urbanistas, os quais com suas “receitas” de como fazer a cidade defenderam irrestritamente a ordem urbanística em vigor.

Com efeito, a Carta Magna de 1988 apenas consolidou e ampliou o que então se fazia já há algumas décadas: o zoneamento funcional. E ao proclamar a função social da propriedade não a regulamentou juridicamente no sentido de torná-la exeqüível, como se num passe de mágica fossem se resolver os graves conflitos fundiários do urbano que acontecem em todo o País. E mais: tornou obrigatória a elaboração de um plano diretor para todas as cidades com 20.000 habitantes ou mais. O Plano Diretor assumiu, em termos de direito urbanístico, o *status* de Constituição Urbanística, tendo sido proclamado como instrumento de atuação da função urbanística dos municípios, cuja função é a sistematização do desenvolvimento físico, econômico e social do território municipal, tendo por escopo o bem-estar da comunidade local. Para tanto, a Constituição Federal de 1988 atribuiu ampla competência aos municípios para implementarem sua política de planejamento urbano em atendimento ao ordenamento constitucional, no que andou bem o constituinte, pois é ao Governo local que deve caber o provimento das necessidades das comunidades internas, uma vez que por estar mais próximo dos munícipes e deter os meios concretos de ação pode agir de modo mais eficiente.

Porém, ao incluir-se entre as funções do Plano Diretor a do desenvolvimento econômico do município, não se concedeu ao mesmo a necessária e real autonomia financeira. A autonomia mencionada pela Constituição não é mais que formal. Além disso, as sucessivas reformas na esfera administrativa e tributária

³⁸⁹ DIAS, op. cit.

³⁹⁰ QUEIROZ, op. cit.

³⁹¹ DE GRAZIA, et al. **Plano Diretor**: instrumento de reforma urbana. Rio de Janeiro: FASE, 1990. p. 83.

levaram ao definhamento da já deficiente autonomia financeira dos municípios. Assim, sem que haja uma inversão no sistema de repartição dos tributos dificilmente poderão os administradores locais implementar de modo eficaz as medidas que podem elevar o grau de urbanidade nas cidades. A falta de recursos para executar as reformas pretendidas pelos planejadores não é exclusiva dos países em desenvolvimento. Ocorre apenas que nos países desenvolvidos esta carência é menor como menores são também suas necessidades em termos de infra-estrutura básica.

“Como planejadores devemos enfrentar o fato de que não é possível termos tudo que pedimos. Um acordo deve ser feito a fim de mantermos a integridade do projeto. (...) Às vezes os planejadores ficam divididos entre o modo como as coisas deveriam ser e o modo como elas têm de ser.”³⁹²

Por outro lado, a excessiva centralização da política habitacional por parte do governo federal na vigência do regime militar desautorizou os governos municipais e estaduais a formularem suas próprias políticas urbanas, o que os conduziu a um total despreparo para a elaboração de tais políticas quando da promulgação da Constituição de 1988, que lhes atribuiu não apenas ampla competência para conduzir as questões urbanas locais como também uma obrigação de “planificação” raramente bem compreendida e bem equacionada. Some-se a isto um habitual despreparo dos governos municipais, sobretudo nas cidades do interior do país, e uma enorme carência de profissionais competentes, para se obter a receita de uma legislação urbanística inadequada em relação às cidades cujo desenvolvimento ela visa a regular.

O aspecto mais flagrante desta inadequação reside no tratamento genérico dado às cidades e está na própria gênese do urbanismo moderno, consagrado pelo Plano Diretor de então. E o efeito perverso deste tratamento revela-se mais intenso nas cidades brasileiras (como de resto em todo o denominado Terceiro Mundo) pelos problemas sociais já amplamente referidos neste trabalho, os quais levam a uma ocupação do solo bastante fragmentada e irregular.

Outro aspecto deveras relevante é o descompasso entre a informalidade do uso e do parcelamento do solo e mesmo das edificações e o excessivo nível de detalhamento das leis pertinentes.

³⁹² Disponível em: <file://A:/ The Realization of Money – A planning practice essay. htm>. Acesso em: 19 set. 2000. Original em inglês. Tradução da autora.

Para Maricato há também um outro fator negativo em relação à aplicação da legislação técnico-urbanística: a acentuada fragmentação das competências na gestão do espaço urbano, o que faz com que se perca a visão de conjunto. Ela acrescenta que

Para aumentar seu micropoder, cada setor ou departamento da máquina pública aumenta exigências, tentando “aperfeiçoar” sua parte. O resultado é a fragmentação (Taylorização?) e a ineficiência que todos conhecemos. A lógica dessa estrutura não é a de solucionar problemas rapidamente já que a articulação entre setores de competências fragmentadas é dada pela burocracia.³⁹³

Esta autora fala ainda das enormes contradições existentes nas administrações municipais no que diz respeito ao uso e à ocupação do solo. Para ela a maior parte das nossas cidades se constitui de *imóveis ilegais* com respeito ao parcelamento do solo, ao código de obras e à lei do zoneamento. A máquina pública age com base na legislação e desconhece a cidade real. Ela acrescenta ainda que “Grande parte dos funcionários se “especializa” nas entrelinhas da legislação ignorando que além da lei e do seu irrestrito poder de aprovar ou desaprovar projetos, a cidade se estende ilegal e inexoravelmente, criando áreas de risco, comprometendo o meio ambiente acrescentando problemas aos tantos já existentes. (sic)”³⁹⁴ Para ela, mesmo em relação à cidade formal as administrações municipais são ineficazes em virtude da fragmentação de competências, o que ela chama de “divisão perversa” de competências entre quem pensa e quem implementa e controla o uso e a ocupação do solo. A legislação urbana, freqüentemente detalhista e burocrática, ignora a cidade real.

Mas para Dias

O Direito urbanístico, através daquilo que se convencionou chamar de “legalidade urbana” é regido por uma racionalidade instrumental, voltada para a otimização do lucro e do poder no espaço urbano, pois os processos de decibilidade das cidades em sua imensa maioria possuem como objetivo apartar os ricos dos pobres, por isto propugnamos por uma virada paradigmática no direito urbanístico brasileiro, para que o mesmo busque a sua fundamentação na vontade discursiva dos cidadãos, com o objetivo de produzir padrões de desenvolvimento sustentável das cidades (sic).³⁹⁵

A construção de uma urbanidade em sentido amplo implica uma profunda intervenção no plano legal e administrativo, capaz de pelo menos diminuir os acentuados índices de exclusão, ampliando o direito à cidade que advém da

³⁹³ RIBEIRO et al., op. cit., p. 317.

³⁹⁴ Ibidem, p. 317.

³⁹⁵ DIAS, op. cit.

condição mesmo de sermos cidadãos. Para Dias³⁹⁶ o Plano Diretor, como instrumento básico de política de desenvolvimento urbano, deverá ser informado pelos princípios do desenvolvimento sustentável e a da participação popular, os quais, por sua vez, informarão os princípios constitucionais do direito urbanístico: a função social ambiental da propriedade, a política urbana como função-obrigatoriedade do planejamento e a justa distribuição dos ônus e dos benefícios da urbanificação.

A sustentabilidade ambiental da cidade está, pois, intimamente relacionada ao grau de urbanidade alcançado. Admiti-la é o primeiro passo na direção da cidadania e do reconhecimento do direito à cidade.

A construção da urbanidade, principalmente nos países chamados periféricos, deverá assegurar não apenas o respeito, tornando efetivos os direitos humanos, como promover medidas de proteção ao meio ambiente natural e construído, não apenas através da edição de leis, mas principalmente viabilizando recursos financeiros para torná-las eficazes, como modo de garantir a função social ambiental da propriedade urbana. E isso só será possível com uma maior participação da comunidade nos seus destinos quanto à cidade em que habitam. O recém-promulgado Estatuto da Cidade veio a preencher uma lacuna quanto à explicitação e à regulamentação dos meios legais disponíveis para os administradores para que possam eles realizar a função social da propriedade urbana, concretizando algumas das medidas que se impõem com urgência na disciplina e no reordenamento do espaço urbano. Porém, falta ainda uma correspondente reforma tributária e administrativa e a implementação de políticas urbanas bem definidas para que estas “boas intenções legais” saiam do papel.

Sabe-se que a urbanidade tem diferentes significados para diferentes contextos, mas sabe-se também que dentro de um conceito geral e abrangente de urbanidade há certos indicadores básicos que, sendo estáveis, podem apontar para a existência de um maior ou menor grau de urbanidade praticamente em qualquer espaço urbano. Sabe-se, outrossim, que a legislação urbanística constitui-se num imperioso suporte fático às ações dos planejadores. Assim, destacaram-se resumidamente estas principais possibilidades da legislação urbana em relação à construção da urbanidade, isto é, possibilidades reais de ação, pois que a lei as

³⁹⁶ DIAS, op. cit.

ampara:

- Implementação de uma política urbana (planejamento da cidade como um todo, moradia, transporte, criação e urbanização/reurbanização dos espaços públicos) adequada à realidade local, flexibilizando-se as leis de modo a acompanhar o crescimento da cidade e a satisfazer suas necessidades à medida que surgem, evitando-se, assim, o prejuízo da antecipação de obras que se revelarão mais tarde ou desnecessárias ou inadequadas ou insuficientes, possibilidade essa dada pela competência atribuída ao Poder Municipal de definir sua política urbana localmente;
- Implementação de uma política realmente eficaz quanto ao uso do solo urbano de modo a pelo menos diminuir a segregação social e funcional da cidade, desestimulando a especulação imobiliária e a ociosidade de parcelas do espaço urbano, o que é perfeitamente exequível através do Estatuto da Cidade (Lei n. 10.257, de outubro de 2001), que por sua vez regulamenta os artigos da Constituição informados pelos princípios da função social da propriedade urbana, da política urbana como função obrigatória do planejamento e da justa repartição do ônus da urbanização;
- Estímulo à diversidade de usos, à densidade populacional, à heterogeneidade social, ao uso intensivo e diuturno dos espaços públicos por meio de medidas urbanísticas locais, uma vez que os postulados do planejamento funcional não foram tornados obrigatórios por lei, mas incorporados livremente pelos planejadores do espaço urbano;
- Promoção de uma maior participação da comunidade nos destinos do seu bairro e da sua cidade, tornando-a cúmplice das medidas implantadas e criando-lhe um sentimento de pertença em relação ao seu lugar;
- Adoção de medidas mais preventivas e eficazes de preservação ambiental do espaço urbano, não apenas do meio ambiente natural, mas também do meio ambiente cultural e histórico, evitando-se que a discussão sobre a conveniência ou inconveniência de preservar-se determinada área, este ou aquele monumento ou prédio suceda ao seu desaparecimento ou à sua descaracterização, impedindo,

principalmente, que interesses particulares se sobreponham aos coletivos e à legislação em vigor.

Quanto aos limites da legislação na construção da urbanidade, pode-se dizer que eles são muito mais de natureza cultural, ética, política e socioeconômica do que de natureza propriamente jurídica. A legislação urbanística brasileira tem recentemente empreendido sucessivos avanços com relação à diminuição das contradições e dos conflitos legais de natureza urbana. Falta-lhe, no entanto, condições de exequibilidade face aos limites que se lhe impõem, os quais podem ser assim resumidos:

- Uma herança cultural que privilegia e estimula a retenção da propriedade privada e que se constitui numa fonte permanente de conflitos quanto ao uso do solo e ao direito de construir, apesar da progressiva socialização da propriedade que se tem verificado a partir da Constituição de 88;
- Um modelo de desenvolvimento econômico que estimula a especulação e o lucro imobiliário, levando à retenção e à subutilização de espaços urbanos, preciosos à concretização da urbanidade;
- Um modelo de planejamento que ignora e desrespeita as peculiaridades físicas, históricas, sociais, culturais e econômicas de cada cidade e estimula a segregação social, seja pela estratificação e homogeneização socioeconômica do espaço urbano privado, seja pela substituição dos espaços públicos de lazer por espaços semi-públicos ou privados aos quais tem acesso apenas uma camada da população;
- Um modelo de planejamento que privilegia o automóvel em detrimento do transporte coletivo e do grande contingente da população que, não tendo automóvel, fica na dependência de um serviço deficiente e precário de transporte público. Este modelo produz duas conseqüências adversas: por um lado, exige enormes gastos financeiros com infra-estrutura viária voltada totalmente para o uso do automóvel, promovendo o uso intensivo do solo urbano e também adjacente à cidade, aumentando o volume de veículos em circulação; por outro lado, produz um sistema de transporte coletivo deficiente e precário, quase sempre explorado por empresas privadas que se apegam tão-somente ao lucro, e que, se não servem às populações

de baixa renda pelo seu custo tampouco servem à classe média por sua má qualidade;

- Regulação privada da produção e gestão dos serviços urbanos (educação, transportes coletivos, saúde, espaços destinados ao lazer, etc);
- Uma política orçamentária, tributária e administrativa que retira do Poder Público municipal os recursos financeiros para a implementação das medidas urbanísticas de promoção do bem-estar e da urbanidade, pois que os poucos recursos de que dispõe são direcionados para obras essenciais de infra-estrutura e emergenciais;
- Uma intensa fragmentação da competência entre os órgãos que pensam o planejamento do espaço urbano e os que o executam e entre estes órgãos e o Poder Público municipal, que teme perder seu poder de mando sobre as decisões acerca da cidade, acabando por decidir paralela e muitas vezes contrariamente aos órgãos planejadores. Neste processo fragmentado e concorrente de planejamento urbano perde-se a visão de conjunto e tomam-se muitas vezes decisões contraditórias, com grandes perdas para o processo de construção da urbanidade.

Numa visão micro da urbanidade, pode-se destacar as seguintes possibilidades da legislação urbana na construção da urbanidade, as quais serão tanto mais facilmente concretizadas quanto mais amplamente forem atingidas as possibilidades mais abrangentes, sentido macro, acima referidas. Estas possibilidades podem ser reguladas pelo Código de Posturas, deixando-se para o Plano Diretor as decisões mais gerais. Também podem estas decisões ser tomadas por decretos municipais e de acordo com as decisões de cada área ou bairro, segundo sua vocação e peculiaridades. Para tanto, deve-se:

- Evitar ao máximo a apropriação do espaço público pelo privado, devolvendo-o para uso pleno do pedestre;
- Priorizar o pedestre em relação ao automóvel, alargando calçadas e limitando de algum modo a velocidade dos veículos;
- Providenciar para que as ruas contenham arborização, sinalização informativa, amenidades como bancos, lixeiras, telefones públicos e

boa iluminação (promover a triangulação) e que este mobiliário urbano esteja convenientemente disposto de modo a não perturbar o trânsito dos pedestres;

- Providenciar para que os serviços de transportes coletivos sejam abundantes, confortáveis e freqüentes;
- Prover espaços públicos de lazer acessíveis, seguros e de qualidade; o tipo de equipamento ou mesmo uma simples estátua colocada em um espaço público devem estar de acordo com as necessidades e o desejo daquela comunidade à qual este espaço aproveita;
- Fazer com que se cumpram as leis existentes ou criá-las se for o caso, visando a um maior conforto para os deficientes, crianças e adultos quanto ao seu deslocamento a pé ou nos transportes coletivos, não apenas eliminando barreiras, mas também proporcionando-lhes um maior número de facilidades;

Os limites que se impõem à legislação na construção da urbanidade no sentido denominado micro são antes de ordem social, política e cultural que propriamente legal, sendo os principais:

- A obediência irrestrita aos princípios ditados pelo urbanismo funcionalista que ao fragmentar demasiadamente o espaço e o tempo urbanos de acordo com funções predeterminadas faz com que em muitas áreas da cidade certos equipamentos ou amenidades não façam o menor sentido, pois, pelas circunstâncias urbanísticas impostas ou inexistentes, carecem de usuários para delas se servirem;
- A excessiva priorização do veículo em relação ao pedestre e aos transportes públicos, aliada a uma cultura que privilegia e estimula o uso do automóvel, o qual passa a ser um símbolo de *status* social, fazendo com que se relegue a um segundo plano o conforto dos pedestres e usuários dos transportes públicos e ciclistas, fruto da divisão funcional da cidade;
- Uma carência de recursos financeiros para a realização de pequenas medidas de construção da urbanidade, reforçada por uma cultura segundo a qual somente grandes obras resolverão os problemas urbanos;

- Dificuldade por parte dos governos locais de implantarem medidas locais que contrariem interesses do setor privado. Muitas medidas são obstaculizadas por grupos econômicos e políticos em detrimento do interesse público e coletivo;
- Um modelo de planejamento que fomenta a padronização edilícia quanto à altura, ao tipo ou ao uso;
- A intensa periferização que acontece em todas as cidades, fazendo com que os equipamentos centrais sejam subutilizados ou abandonados ao mesmo tempo em que se tem uma enorme carência de equipamentos nas periferias. É a cultura do subúrbio, que padece de infra-estrutura e de segurança;
- Nos países do Terceiro Mundo, principalmente, a total falta de segurança dos pedestres que, acuados pela violência urbana cada vez maior, deixam os espaços públicos entregues à marginalidade e isolam-se cada vez mais, interpondo entre si e a rua muros, grades, portões eletrônicos e até fossos como os da Idade Média, conforme recente matéria veiculada pela mídia eletrônica sobre condomínios fechados em São Paulo e no Rio de Janeiro. Neste sentido, a proposta de criação de uma guarda municipal urbana ganha força entre prefeitos e se inclui até mesmo na proposta de pelo menos um dos atuais candidatos à Presidência da República. Volta-se aqui ao que foi dito reiteradas vezes ao longo deste trabalho: os esforços no sentido de se fazer prevalecer os direitos do cidadão em relação à cidade não encontram eco nas várias e cada vez mais violentas formas de exclusão social que se verificam no âmbito do espaço urbano ao redor do mundo.

Viu-se, pois, que num sentido macro a construção da urbanidade está amplamente respaldada por farta legislação urbanística cujo aperfeiçoamento depende de mudanças plenamente ao alcance das administrações municipais. No entanto, fogem às administrações municipais as medidas a serem tomadas no sentido de ajustar-se a política orçamentária, tributária e administrativa com relação à disponibilidade de recursos pelos municípios para que as leis pertinentes se tornem exequíveis, pois que tais matérias são de competência exclusiva da União.

Num sentido micro e do ponto de vista geral, a construção da urbanidade

depende muito mais da vontade política de que o direito à cidade seja realmente exercido e das necessárias reformas tributária, financeira e administrativa do que de edição de leis. Bastam pequenas coisas para que se eleve o grau de urbanidade de uma rua, de um bairro ou de um subúrbio.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

No decorrer de todo este trabalho de pesquisa, pôde-se perceber, na expressão de vários autores em várias partes do mundo, a enorme preocupação em torno das questões que envolvem o crescimento e o desenvolvimento urbano. Os problemas trazidos pela industrialização, cuja base é a cidade, longe de terem sido resolvidos, foram antes agravados pela globalização da economia, mesmo nos países ricos, principalmente nas cidades caracterizadas por forte industrialização. O crescimento da urbanização nos países do Terceiro Mundo dá-se em níveis e formas alarmantes, assumindo proporções de uma verdadeira revolução urbana às avessas. Nestes países o progresso econômico e social jamais logrou acompanhar o progresso tecnológico. Os altos índices de violência verificados nas megalópoles mundiais, sobretudo nos países em desenvolvimento, são comparáveis aos de uma guerra civil urbana. Os conflitos fundiários, antes um privilégio apenas do meio rural, tornaram-se agora comuns na cidade.

O fenômeno da urbanização global assumiu contornos tais que é impossível aos olhos do mundo qualquer iniciativa no sentido de se manter o *status quo*. Estudiosos, profissionais e interessados na questão da produção do espaço urbano tentam entender o fenômeno, detectar suas causas e encontrar-lhe soluções. Os governos municipais, paulatinamente, tomam consciência da importância da participação da comunidade no planejamento de seu espaço urbano. Por outro lado, as populações urbanas começam a entender que é apenas pela união, pela luta, pela participação direta nos destinos de seu bairro, de sua comunidade, de sua cidade que poderão alguns de seus problemas ser resolvidos e algumas de suas reivindicações, atendidas.

A falta de uma urbanidade elementar, supostamente inerente a qualquer núcleo urbano, atinge a maioria das cidades. Se ricas e altamente industrializadas, padecem de uma desurbanidade provocada pela intensa e crescente periferação, pela morte do centro e pela deterioração dos espaços públicos, pela primazia acordada às malhas viárias e ao automóvel e pela segregação de seus usos, frutos da ideologia funcionalista racionalista, materializada no zoneamento funcional. Se situadas no Terceiro Mundo, soma-se a estas características modernistas o elevado

grau de deterioração da qualidade de vida provocado pela degradação ambiental, pela carência de infra-estrutura básica, pela segregação social e econômica cada vez maior que se projeta nos níveis de violência e criminalidade crescentes a cada dia, pela ausência de políticas governamentais consistentes e duradouras no enfrentamento das questões urbanas e pela insistência em se resolverem os graves problemas urbanos através do planejamento calcado no zoneamento funcionalista.

Nunca o direito à cidade foi tão reclamado como o é hoje. Não o direito à cidade simplesmente, mas o direito à cidade sustentável, isto é, a uma cidade de boa qualidade, cujas práticas urbanas se confundam com o próprio exercício da cidadania. E a sustentabilidade de uma cidade vincula-se estreitamente ao grau de urbanidade nela existente. Não se pode separar o cidadão do urbano como não se pode separar a prática da cidadania da existência da urbanidade.

E é a partir de um conceito simples e elementar de urbanidade que se chegou à conclusão de que sua construção passa por um conjunto de medidas, de realizações e intervenções as quais, juridicamente respaldadas, podem ensejar o controle do uso do solo urbano e influir na forma da cidade, corrigindo ou pelo menos minimizando em grande parte os efeitos adversos da urbanização descontrolada.

Ainda que não se possa debitar todo o insucesso da construção do urbano à ideologia que norteou o planejamento das cidades principalmente ao longo do século passado, tem-se bem presente o fato de que ao invés de provocar as pretensas mudanças sociais positivas, o funcionalismo racionalista, a serviço do modo de produção capitalista monopolista, através do zoneamento, seu principal instrumento de ação, produziu a segregação onde ela inexistia e intensificou-a perversamente naquelas cidades onde o fenômeno da exclusão produzido pelo social e pelo econômico já era uma realidade.

Pode-se dizer que o Urbanismo Moderno, como ideologia fundamento da ciência da organização das cidades, mostrou-se tão ideal quanto incapaz de enfrentar e solucionar os problemas urbanos reais, as contradições sociais insustentáveis, frutos de um modelo de produção opressor, exclusivista e alienante, legitimado por uma falsa neutralidade utópica que concebe um espaço urbano pré-definido, uma forma consumada da cidade futura, ignorando o subjetivismo, o sentimento, a natureza e a própria história do Homem.

Em alguns países, busca-se a flexibilização do zoneamento como forma

de minimização de seus efeitos adversos, entre os quais o enorme desperdício de terra e de recursos financeiros. Busca-se, outrossim, uma forma de reaproveitar de modo mais eficiente a estrutura urbana produzida pelo zoneamento rígido e formal, numa clara demonstração da consciência de que abandoná-la ou destruí-la é tecnicamente complicado e financeiramente inviável. Neste contexto, alguns governos, escudados no Direito Público, têm adotado medidas legais, visando a intervirem corretiva e preventivamente na produção do espaço urbano.

A importância e a magnitude do fenômeno da urbanização não passaram despercebidas aos nossos constituintes quando da elaboração da Constituição de 1988. Ao proclamarem a prevalência da função social da propriedade sobre o direito de propriedade puro e simples, proveram os constituintes aos governos municipais de um instrumento de ação sobre o solo e o meio construído urbano: o Plano Diretor, ao qual denominaram instrumento básico de planejamento e ao qual conferiram *status* de Lei Urbanística Maior.

Porém, no Brasil, a instituição da obrigatoriedade da elaboração do Plano Diretor equivaleu, na prática, à confirmação do zoneamento funcional das cidades, já incorporado ao planejamento das cidades há algumas décadas pelos adeptos do Movimento Urbanista Moderno, os quais viam nestes modelos de planejamento a receita infalível para a salvação das cidades, tratando-as indistintamente como se fossem todas construções de uma mesma realidade histórica, cultural, econômica e social. Assim, Plano Diretor, Lei de Uso do Solo Urbano e Código de Posturas passaram a formar um conjunto mais ou menos institucionalizado de normas e regras da produção do espaço construído que se confundem entre si e com o principal instrumento de materialização da ideologia racionalista funcionalista: o zoneamento da cidade de acordo com suas funções, ou mais propriamente dizendo, com as funções convenientes ao modo capitalista de produção, de modo que plano diretor e zoneamento passaram a ser uma só opção de planejamento.

Assim, prosseguiu-se a intensa verticalização das cidades, obedecendo-se sempre aos mandamentos contidos na Carta de Atenas. A prioridade da malha viária e do automóvel sobre quaisquer outros modos de locomoção impôs-se cada vez mais, devido ao aumento das distâncias provocado pela especialização funcional do urbano. Em algumas cidades brasileiras, bairros inteiros foram abaixo para darem lugar a fileiras intermináveis de espigões, indiferentemente à história, à cultura e às peculiaridades locais. Isto aconteceu em cidades como o Rio de Janeiro,

São Paulo, Belém e outras. Alargaram-se ruas, construíram-se passarelas e túneis, à revelia do substrato urbano. Em algumas cidades, como no Rio de Janeiro, por exemplo, tomaram-se medidas legais bem sucedidas no sentido de se deter o avanço da verticalização avassaladora, mas foram medidas pontuais, para um ou outro bairro, dentre os quais o do Grajaú.

Já em outras cidades, a carência de recursos financeiros para executar as obras previstas no Plano Diretor retardou sua execução, dando tempo a que as mesmas fossem repensadas e se evitasse então a implantação irrestrita da reforma urbanística modernista em curso. Também por razões econômicas, foi retardada ou pelo menos desacelerada a verticalização de alguns bairros da cidade por parte das empresas de construção civil.

Quanto à cidade de Florianópolis, sua área central tem sido objeto de estudos e projetos urbanísticos por parte dos órgãos municipais desde há muito tempo, como se pode constatar nos planos diretores de 1954, 1976 e 1997. O Instituto de Planejamento Urbano de Florianópolis procedeu a um reestudo de seu modelo de uso do solo. Contudo, a intervenção estatal no ordenamento da cidade não se conteve apenas nos limites dos planos diretores, tendo contado com a colaboração de farta legislação urbanística implantada pela Prefeitura Municipal de Florianópolis, muitas vezes conflitante com os objetivos dos planos diretores e à revelia dos pareceres técnicos do IPUF. Como exemplo disso, temos o fato de o IPUF ter classificado a rua Esteves Júnior como via preferencial de pedestres, preceituando-lhe um tratamento de acordo com esta classificação, o que de modo algum evitou que essa rua sofresse os efeitos do mais restrito zoneamento funcional.

O período desenvolvimentista do início da década de setenta correspondeu para Florianópolis ao império das determinações técnico-econômicas então preponderantes, passando todo o espaço a ser adequado a uma lógica rigidamente funcional e estratégica.

Os princípios tecnocráticos da Carta de Atenas passaram a ser utilizados como justificativas para a ruptura com o passado e as culturas locais, visando à universalização do modelo funcionalista que se encaixava perfeitamente no modelo capitalista monopolista emergente. A generalização dessa teoria funcionalista uniformizou as políticas urbanas, facilitando, através dos planos diretores, a comercialização das terras urbanas e a verticalização das áreas mais valorizadas.

O impacto dessas mudanças em cidades médias como Florianópolis foi

devastador. Enquanto o Plano Diretor de 1954 buscava um certo equilíbrio na distribuição das funções, o Plano Diretor de 1976 buscou de modo explícito a distribuição funcional para os vários setores espaciais.

As tentativas de intervenção e ordenação espacial operadas pelos planos diretores de desenvolvimento encontraram muitas barreiras quando de sua implementação. A supervalorização do instrumento jurídico em que se transformavam os planos diretores levou à falta de uma fundamentação política para sua implementação. Além disso, os princípios sobre os quais se fundaram os planos sofreram desvios sob pressão das forças econômicas da cidade, sempre no sentido de se intensificar a especialização do espaço urbano conforme a escalada da especulação imobiliária. Some-se a isto a desarticulação entre os organismos públicos que intervêm no espaço urbano, a qual gerou enormes dificuldades ao planejamento integrado proposto, tendo isso sido notável em Florianópolis.

Os anos setenta foram, pois, a consagração do período do “milagre”, quando, entre outras obras de grande envergadura, foi implantada a avenida Beira-Mar Norte, o que valorizou enormemente toda a área adjacente, provocando a rápida verticalização das ruas próximas, dentre as quais a rua Esteves Júnior.

Viu-se, pelas pesquisas realizadas e pelos documentos examinados, que a história da rua Esteves Júnior é muito rica e apresenta(va) peculiaridades de grande valor cultural, histórico, urbanístico e arquitetônico para a cidade e para o povo de Florianópolis.

Viu-se também que estes últimos atributos não pesaram ou pesaram muito pouco quando a cidade aderiu ao urbanismo moderno, através, principalmente, da total destruição de seus prédios antigos, motivada pela introdução de novos valores sociais e econômicos, de um novo *modus vivendi* e de uma nova concepção modernista de produção do espaço urbano, calcada em um zoneamento extremamente funcional e rígido. Leis urbanas foram sucessiva e exaustivamente editadas de modo a adaptar o uso de sua área aos interesses ora do poder público ora de grupos econômicos, ou de ambos, ou como tentativa de frear a total ruptura do tecido urbano primitivo.

No entanto, pela análise da morfologia atual da rua Esteves Júnior, restou demonstrado o nexos causal entre a não-construção ou a desconstrução da urbanidade num dado espaço urbano e a reprodução, ao nível local, das leis urbanísticas de cunho racionalista-funcionalista-higienista, de caráter universal e,

portanto, generalizante. A rua Esteves Júnior teve seu leito alargado há não muito tempo, em função da construção de novos prédios. Hoje ela apresenta uma morfologia bastante peculiar face à irregularidade de seu leito. Mas pode-se antever para breve a destruição do que ainda resta do casario antigo e o surgimento de vários novos prédios residenciais ou públicos bem como o alargamento total da rua. Curiosa é a situação que se tem devido ao fato de bem ao final da rua (ou início?) haver um conjunto tombado e que impede que se alargue a rua neste trecho, a menos que se revogue o ato de tombamento.

É irrefutável e ao mesmo tempo muito relevante o papel desempenhado pela legislação urbanística na morfologia da cidade em relação à construção ou desconstrução da urbanidade. Ao longo desse trabalho, ressaltaram-se os diversos aspectos da legislação urbana que a serviço da ideologia racionalista funcionalista contribuíram para a total fragmentação do tecido urbano através da especialização do espaço e do tempo urbanos. Ressaltaram-se também os aspectos da legislação pelos quais podem os governos locais, respeitadas as diretrizes nacionais, restabelecer um patamar mínimo de urbanidade nas suas cidades e evitar que se decomponha ainda mais o tecido urbano em nome de princípios que sequer foram levados ao conhecimento dos cidadãos ou em nome de interesses outros que não o coletivo.

Para Rolnik³⁹⁷ “cada vez mais o espaço público se transforma numa espécie de terra-de-ninguém, tomada pelos circuitos criminais e aparatos policiais, enquanto se espalha uma arquitetura/fortaleza dos condomínios e espaços semipúblicos privados e controlados.” Segundo esta mesma autora, urge que se criem novos instrumentos de intervenção urbanística que possam acompanhar uma dinâmica urbana bem mais probabilística e bem menos predeterminada, inseridos em uma nova ética e visando a uma nova estética urbana.

Pode-se depreender, a partir do exposto no decorrer deste trabalho, a idéia de que o planejamento urbano não é um mal em si mesmo, senão que precisa ser reorientado no sentido de uma flexibilização, esta sim de acordo com a própria natureza do Homem, protegendo sua cultura, sua história de vida, suas emoções e sentimentos. Por óbvio, não existe por assim dizer uma carência de leis urbanísticas nem tampouco de competência do Poder Público municipal para elaborá-las ou

³⁹⁷ ROLNIK, R. apud RIBEIRO et al., op. cit., p. 355.

adaptá-las segundo as conveniências de seus governados, mas de políticas urbanas mais livres e ao mesmo tempo mais firmes no seu intuito de devolver aos cidadãos o direito de fazer sua cidade, mais comprometidas com o bem-estar das pessoas e com a preservação de tudo aquilo que lhes é caro. O exercício da cidadania não se concretizará jamais senão houver a ressurreição da urbanidade.

REFERÊNCIAS

ADORNO, R. A crise da urbanização. 2000. Disponível em: < <file://A:\Tema 19-Radis-Ensp-Fiocruz-RJ-BR.htm>>. Acesso em 27 set. 2000.

ALBANO, M. T. F. Policentralidade e zoneamento de usos. 2000. Disponível em: <<file://A://policentralidade e zoneamento de usos.htm>>. Acesso em: 21 set. 2000.

AULETE, C. **Dicionário contemporâneo de língua portuguesa em 5 volumes**. Rio de Janeiro: Delta, 1964.

BACHES, D. Traditional urban design and the municipal zoning ordinance. 2000. Disponível em: <<file://A:\Traditional Urban Design and the Municipal Zoning Ordinance.htm>>. Acesso em: 19 set. 2000.

BARROS, A. J. P.; LEHFELD, N. A. **Projeto de pesquisa**: propostas metodológicas. Petrópolis, RJ: Vozes, 1990.

BEHAR, D. Banlieues ghettos, quartiers populaires ou ville éclatée? **Politiques de la ville**: recherches de terrains, set. dez. 1995. Disponível em: <<http://www.acadie-reflex.org/lxt63-htm////HautArticle>>. Acesso em: 19 set. 2000.

_____. Vive les quartiers populaires! **Le Monde**, mercredi 26 dec. 1990. Disponível em: <<file://A:\Vive les quartiers populaires! - Le Monde.htm>>. Acesso em 19 set. 2000.

BLEICHER, D. Urbanity. 2000. Disponível em: <<http://www.urbanity.50megs.com/History.htm>>. Acesso em: 12 set. 2000.

BONDUKI, N. Origens da habitação social no Brasil. Conclusão do livro. 2000. Disponível em: <<file://A:\Livro - Nabil Bonduki.htm>>. Acesso em: 21 set. 2000.

BOUSQUAT, A. Diversidade Sócio-espacial. 2000. Disponível em: <<file://A:\Tema 19-Radis-ensp-Fiocruz-RJ-BR.htm>>. Acesso em: 27 set. 2000.

BRASIL. Lei n. 10.257, de 10 de julho de 2001. Mensagem de Veto n. 730. Regulamenta os arts. 182 e 183 da Constituição Federal, estabelece diretrizes gerais da política urbana e dá outras providências.

BRUSTON, A. Ville ouverte. 2000. Disponível em: <<file://A\La ville.htm>>. Acesso em: 22 set. 2000.

CAMPOS, A. A. **Processo de ocupação e evolução da estrutura espacial interna do centro antigo de Florianópolis**. Florianópolis: Digitalizado, 1990.

CAPARELLI, C. M. **Ideologia e crítica do urbanismo moderno dos séculos XIX e XX**. Dissertação apresentada ao Curso de Desenho Urbano. Brasília: Universidade de Brasília – UnB, 1994.

CAPEL, H. La definición de lo urbano. **Estudios Geográficos**, n.138-139, (n. especial de "Homenaje al Profesor Manuel de Terán"), p 265-301, feb. mayo 1975. Disponível em: <<http://www.ub.es/geocrit/menu.htm>>. Acesso em: 22 set. 2000.

CARMO NETO, D. G. **Metodologia científica para principiantes**. Salvador-BA: American World University Press, 1996.

Casa Nobre no Coração da Cidade. 2000. Disponível em: <<file:///A:\ Casa Nobre no Coração da Cidade.htm>>. Acesso em: 21 set. 2000.

Condamnés à vivre ensemble. Disponível em: <<http://www.sencis.com/crozelt/ta.html>>. Acesso em 27 set. 2000.

CORRÊA, R. L. **O espaço urbano**. São Paulo: Ática, 1989.

COUZON, I. La place de la ville dans le discours des aménageurs du début des années 1920 à la fin des années 1960. in: **Espaces savants et divisions administratives dans l'invention et la mise en place de la politique d'aménagement du territoire en France 1920-1960**. Thèse de doctorat. EHESS. 2001. Disponível em: <www.cybergeo.presse.fr>. Acesso em: 22 set. 2000.

DE GRAZIA et al. **Plano Diretor**: instrumento de reforma urbana. Rio de Janeiro: FASE, 1990.

DEPROOST, P. A. L'héritage latin: une culture de l'universel. 2000. Disponível em: <<http://bas.fltr.ucl.ac.be/heritage.html>>. Acesso em: 22 set. 2000.

DESROCHERS. P. Edge Cities - La nouvelle Frontière. Disponível em: <<file:///A:\edge cities la nouvelle frontiEre.htm>>. Acesso em: 22 set. 2000.

DI PIETRO, M. S. Z. **Direito administrativo**. Rio de Janeiro: Atlas, 2000.

DIAS, L. C.; RAUD, C. **Villes et Régions au Brésil**. Paris: L'Harmattan, 2000.

DIAS, M. L. Notas sobre o direito urbanístico: a "cidade sustentável". **Jus Navigandi**, n. 47. Disponível em: <<http://www1.jus.com.br/doutrina/texto.asp?id=1692>>. Acesso em: 15 out. 2001.

DINIZ, M. H. **Código civil anotado**. 2 ed. São Paulo: Saraiva, 1996.

FACHIN, O. **Fundamentos de metodologia**. São Paulo: Saraiva, 2001.

FELDMAN, S. O zoneamento ocupa o lugar do plano, São Paulo, 1947-1961. **Anais do VII Encontro Nacional da ANPUR**. Recife: UFPE, 1997.

FERREIRA, F. Cidades coloniais brasileiras e espanholas na América: uma abordagem comparativa. In: MACHADO. D. B. P. **Anais do IV Seminário da História da Cidade e do Urbanismo**. Rio de Janeiro: UFRJ/PROURB, 1996.

GAUDIN, J.-P. Le zoning ou la nuit transfigurée. **Culture Technique**: publication

éditée par la C.R.C.T. Neuilly-sur-Seine, p. 60, 1986.

GIL, A. C. **Como elaborar projetos de pesquisa**. São Paulo: Atlas, 1991.

GRÖNLUND, B. The informational city and the street as urban form. **Urban Winds**, jun. 1999. Disponível em: <http://hjem.get2net.dk/gronlund/UrbanWinds_phd.html>. Acesso em: 27 set. 2000.

GUICHARD, Olivier. La circulaire Guichard: directive ministérielle. **Urbanisme**, Paris, n. 136, p. 76, 21 mars 1973.

GUIZOTTI, A. **Pesquisa em ciências humanas e sociais**. São Paulo: Cortez, 1998.

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

HAÜSERMANN, S. **Elements of urbanity**. *Urbanität*: Siebel, 1994.

HOLSTON, J. **A cidade modernista: uma crítica de Brasília e sua utopia**. São Paulo: Companhia das Letras, 1993.

INSTITUTO DE PLANEJAMENTO URBANO DE FLORIANÓPOLIS. **Humanização da área central: circulação de pedestres**. Florianópolis: digitalizado, 1990.

JACOBS, J. **Morte e vida das grandes cidades americanas**. São Paulo: Martins Fontes, 2000.

KÖCHE, J.C. **Fundamentos de metodologia científica**. Porto Alegre: Vozes, 1982.

KOHLSDORF, M. H. **A apreensão da forma da cidade**. Brasília: Universidade de Brasília, 1996.

La Boutique et la ville. Disponible em: <[file:///A:/Les Publications de l'Université François Rabelais, Tours.htm](file:///A:/Les%20Publications%20de%20l'Universit%C3%A9%20Fran%C3%A7ois%20Rabelais,%20Tours.htm)>. Acesso em: 21 set. 2000.

La fragmentation est source de ségrégation spatiale. Disponível em: <http://www.georezo.net/memoterre/travaux/textes/memo004/ch3_004.htm>. Acesso em 21 set. 2000.

LACAZE, J.-P. **Les méthodes d'urbanisme**. Paris: PUF, 1997.

LAKATOS, E. M.; MARCONI, M. A. **Metodologia científica**. São Paulo: Atlas, 1982.

LAVILLE, C.; DIONNE, J. **A construção do saber: manual de metodologia da pesquisa em ciências humanas**. Porto Alegre: Editora Artes Médicas Sul, 1999.

Le site touristique officiel du gouvernement bonjourquebec.com. Un trésor: la rue Saint-Jean. 2000. Disponível em: <[file:///A:/Un trésor la rue Saint-Jean. htm](file:///A:/Un%20tr%C3%A9sor%20la%20rue%20Saint-Jean.htm)>. Acesso em: 22 set. 2000.

LEBRUN, M. Le Corbusier: de l'architecture à l'urbanisme. 2000. Disponível em:

<<file://A:\Le Corbusier.htm>>. Acesso em: 19 set. 2000.

LEFÈBVRE, H. **O direito à cidade**. São Paulo: Moraes, 1991.

LÉVY, J. La mesure de l'urbanité. **Urbanisme**, Paris, n. 296, p. 58, sep. oct. 1997.

MACLEOD, D. Post-modernism and urban planning. 2000. Disponível em: <<file://A/post-modernism and urban planning.htm>>. Acesso em 27 set. 2000.

MACHADO, D. B. P. **História da cidade e do urbanismo**. Rio de Janeiro: Programa de Pós-Graduação em Urbanismo FAU/UFRJ, 1996.

MADEC, P. Urbanité et générosité. Journées de l'Institut Régional du Patrimoine à Plourin-Lès-Morlaix, 1996. Disponível em: <<http://www.madec/newarticles/colloque1.html>>. Acesso em: 22 set. 2000.

MALVERTI, X.; PINON, J-P. **La ville régulière**: modèles et tracés. Paris: Picard, 1997.

MEIRELLES, H. L. **Direito de construir**. São Paulo: PC Editorial, 1990.

MINISTÈRE DE L'ÉDUCATION NATIONALE, DE LA RECHERCHE ET DE LA TECHNOLOGIE, 2000. Disponível em: <<http://www.education.gouv.fr/default.htm>>. Acesso em 21 set. 2000.

_____. Disponível em: <<file://A:\ Action concertée incitative Ville.htm>>. Acesso em 21 set. 2000.

O bairro hoje. 2000. Disponível em: <<file://A:\Grajaú.htm>>. Acesso em 21 set. 2000.

OLIVEIRA, C. S. **Metodologia científica**: planejamento e técnicas de pesquisa - uma visão holística do conhecimento humano. São Paulo: LTR, 2000.

PAJONI, R. La question urbaine. 1997. Disponível em: <<http://www.globonet.org/horizon-local/>>. Acesso em: 22 set. 2000.

PANERAI, P. O retorno à cidade. **Projeto**, p. 78-82, abr. 1994.

PANERAI, P.; CASTEX, J.; DEPAULE, C. **Formes urbaines**: de l'îlot à la barre. Marseille: Parenthèses, 1997.

PAQUOT, T. Habiter la ville plutôt qu'y résider: l'architecte, l'urbaniste et le citoyen. 2000. Disponível em: <<http://www.monde-diplomatique.fr/1999/11/PAQUOT/12640.html>>. Acesso em: 15 set. 2000.

PEREIRA, E. M. **Histoire d'un outil d'aménagement: le zonage**. L'exemple d'une ville brésilienne. Grenoble-France, 1999. Thèse de doctorat – Institut d'Urbanisme, d'Aménagement et d'Administration du Territoire de Grenoble – IUG, Université Pierre Mendès France Grenoble II.

PROJET UNESCO 2000. Les professionnels de la ville. Disponível em: <<http://www.unesco.org/most/cityprof.htm>>. Acesso em: 22 set. 2000.

PROJETO CIDADE HUMANA. Disponível em: <<http://www.artnet.com.br/~ipplan/cidade.htm>>. Acesso em: 21 set. 2000.

QUEIROZ, R. A. S. Municípios, urbanismo e segurança pública. **Jus Navigandi**, n. 35. Disponível em: O estatuto da cidade e suas implicações. Disponível em: <<http://www1.ius.com.br/doutrina/texto.asp?id=1568>>. Acesso em: 15 out. 2001.

QUIVY, R; CAMPENHOUDT, L. V. **Manual de investigação em ciências sociais**. Paris: Dunot, 1995.

RAGOT, G.; TAPIE, G. Maison individuelle, architecture, urbanité. 2000. Disponível em: <<http://www.urbanisme.equipement.gouv.fr/puca/urbanite/sommaire.htm>>. Acesso em: 14 set. 2000.

RIBEIRO, A. C. T. **Urbanidade e vida metropolitana**. Rio de Janeiro: JOBRA, 1996.

RIBEIRO, L. C. Q. et al. **Globalização, fragmentação e reforma urbana: o futuro das cidades brasileiras na crise**. São Paulo: Civilização brasileira, 1994.

ROLNIK, R. **O que é cidade**. Brasília: Brasiliense, 1998.

ROMERO, M. A. B. Brasília e seus espaços públicos. 2000. Disponível em: <[file:///A:/Cadernos Eletrônicos da Pós.htm](file:///A:/Cadernos%20Eletr%C3%B4nicos%20da%20P%C3%B3s.htm)>. Acesso em: 27 set. 2000.

SACHS-JEANTET, C. Ciudad y gestión de las transformaciones sociales. 1994. Disponível em: <<http://www.unesco.org/most/igc9755p.htm>>. Acesso em: 22 set. 2000.

SANTA CATARINA. Código de Posturas de Florianópolis, de 1974.

_____. Decreto n. 270, de 30 de dezembro de 1986. Tomba alguns conjuntos de edificações na área central de Florianópolis. **Diário Oficial de Estado**, n. 13119 – 13122.

_____. Lei Complementar n. 001, de 03 de outubro de 1997. Dispõe sobre o zoneamento, o uso e a ocupação do solo no distrito sede de Florianópolis e dá outras providências.

_____. Lei n. 1.096, de 21 de junho de 1972. Altera o gabarito de altura dos prédios a serem construídos na avenida Rubens de Arruda Ramos e adjacências.

_____. Lei n. 1.340, de 03 de outubro de 1975. Altera a área correspondente à avenida Rubens de Arruda Ramos e adjacências de zona residencial para residencial-comercial.

_____. Lei n. 1238, de 22 de agosto de 1888. Código de Posturas de

Florianópolis.

_____. Lei n. 1440, de 31 de maio de 1976. Altera o plano urbano da cidade e dá outras providências.

_____. Lei n. 3207, de 23 de junho de 89. Fixa a largura dos passeios públicos do município de Florianópolis.

_____. Lei n. 717, de 20 de outubro de 1965. Autoriza a aquisição por doação ou desapropriação de terras em diversas ruas de Florianópolis para fins de abertura, prolongamento e retificação de várias ruas.

_____. Lei n. 79, de 08 de maio de 1951. Aprova a elaboração do Plano Diretor de Florianópolis bem como a contratação de um técnico urbanista para estudar a cidade e elaborar o referido Plano.

SANZ, A. **Mirando la ciudad a la altura del peatón**. 1998. Disponível em: <<http://habitat.aq.upm.es/boletin/n/6/aasan.html>>. Acesso em: 22 set. 2000.

SILVA, J.A. **Direito urbanístico brasileiro**. São Paulo: Malheiros, 2000.

SINA, A. **Urbanité virtuelle**. 2000. Disponível em: <<http://www.cicv.fr/virtual-urbanity>>. Acesso em 25 set. 2000.

SOUZA, M. A. A. **Sobre planos diretores**: em busca da urbanidade. São Paulo: exemplar digitalizado, IEA-USP, 1992.

STELTER, G. A. Cultural perceptions of urbanism. University of Ghelph 49-464 Reading a Community. Part II . The Major Themes. 1996. Disponível em: <<http://www.uoguelph.ca/history/urban/mod12.html>>. Acesso em: 19 set. 2000.

TARR, B. Classic readings in urban planning. **The Purpose of Zoning**, p. 133-139, week seven: zoning, 2000. Disponível em: <<File://A:\Brandi Tarr. htm>>. Acesso em: 19 set. 2000.

TEIXEIRA, M. C. A influência dos modelos urbanos portugueses na origem da cidade brasileira. In: MACHADO, D. B. P. **Anais do IV Seminário de História da Cidade e do Urbanismo**. Rio de Janeiro: UFRJ/PROURB, 1996.

TERRA, S. A crise da urbanização. 2000. Disponível em: <<file://A:\Tema 19-Radis-Ensp-Fiocruz-RJ-BR.htm>>. Acesso em: 27 set. 2000.

Territorialité (Identité-citoyenneté), reformulation d'un cadre de vie. Disponível em: <http://www.georezo.net/memoterre/travaux/textes/memooo4/ch3_004.htm>. Acesso em 22 set. 2000.

TILMONT, M. Forum international de la jeune architecture. Carnets de Villes pour l'An 2000. Disponível em: <<http://www.paris.valdemarne.archi.fr/evenement/FIJA/2000/introduction.html>>. Acesso em 27 set. 2000.

TRAUTMANN, C. Discours Au Rendez-vous de l'architecture. **Grande Halle de La Villete**, 02 oct. 1997. Disponível em: <<http://www.tls.cena.fr/division/PII/Raports/NR99-813-htm>>. Acesso em: 22 set. 2000.

TRIVINOS, A. N. S. **Introdução à pesquisa em ciências sociais**: a pesquisa qualitativa em educação. São Paulo: McGraw-Hill, 1982.

UNIVERSIDADE FEDERAL DE SANTA CATARINA. Florianópolis: origens. **Suplemento do DC**, Florianópolis, 1996.

VÁRZEA, V. **Santa Catarina**: a ilha. Florianópolis: Lunardelli, 1985.

VEIGA, E. V. **Florianópolis**: memória urbana. Florianópolis: UFSC - Fundação Franklin Cascaes, 1993.

VERAS, M. A crise da urbanização: os três urbanismos. 2000. Disponível em: <<file://A:\Tema19-Redis-ensp-Fiocruz-RJ-BR.htm>>. Acesso em 27 set. 2000.

VIGIER, F. C. D. Planning. Disponível em: <<http://www.unesco.org/most/nl6e.htm>>. Acesso em: 22 set. 2000.

VOISARD, J. Espace urbain et démocratie: introduisez la campagne au coeur des villes. Disponível em: <<http://www.sencis.com/crozel/table.htm>>. Acesso em 21 set. 2000.

VOYNET, D. La charte pour l'urbanisme des villes du XXI^o siècle. Ministère de l'Aménagement du Territoire et de l'Environnement - Gouv. France, nov. 1998. Disponível em: <<http://www.environment.gouv.fr/actua/cominfos/com1998/comnov98/villes21.htm>>. Acesso em: 22 set. 2000.

ZURFLUH, J. M. Architecture – des idées plein la ville. 2000. Disponível em: <<file://A:\Des idées plein la ville.htm>>. Acesso em: 21 set. 2000.