

RUPTURA:

ensaios projetuais para um
espaço interrompido



Daniel Braz Barcellos
Graduando

Documento assinado digitalmente
gov.br CAROLINA SILVA OUKAWA
Data: 21/05/2024 15:59:03-0300
Verifique em <https://validar.iti.gov.br>

Prof. Dra. Carolina Oukawa
Orientadora

Documento assinado digitalmente
gov.br CARLOS ALEJANDRO NOME SILVA
Data: 24/05/2024 11:33:05-0300
Verifique em <https://validar.iti.gov.br>

Prof. Dr. Carlos Nome
Examinador

Documento assinado digitalmente
gov.br PEDRO DULTRA BRITTO
Data: 22/05/2024 09:30:38-0300
Verifique em <https://validar.iti.gov.br>

Prof. Dr. Pedro Britto
Examinador

Catálogo na publicação
Seção de Catalogação e Classificação

B242r Barcellos, Daniel Braz.

Ruptura: ensaios projetuais para um espaço
interrompido / Daniel Braz Barcellos. - João Pessoa,
2024.

59 f. : il.

Orientação: Carolina Oukawa.

TCC (Graduação) - UFPB/CT.

1. cenários. 2. utopia. 3. heterotopia. 4. distopia.
I. Oukawa, Carolina. II. Título.

UFPB/CT/BSCT

CDU 72:711(043.2)

Universidade Federal da Paraíba
Centro de Tecnologia
Departamento de Arquitetura e Urbanismo

Ruptura: ensaios projetuais para um espaço interrompido

Trabalho Final de Graduação

Daniel Braz Barcellos

Orientado por
Carolina Oukawa

João Pessoa, abril de 2024.

Este trabalho é dedicado a todos os sonhadores e imaginativos, a todos aqueles capazes de viver em universos e infinitudes particulares dentro de suas próprias mentes, dedico também à memória do meu amigo João Victor Carneiro, uma das pessoas mais imaginativas e gentis que tive o prazer de conhecer, de quem nunca me permitirei esquecer.

sumário

RESUMO E ABSTRACT • 07

INTRODUÇÃO • 08

motivação • 09

recorte temático • 12

MOBILIDADE • 16

HABITAR • 20

IDENTIDADE • 24

SOBRE HETEROTOPIAS E ENSAIOS • 30

PROJETANDO UMA DISTOPIA • 35

TÓPICOS UTÓPICOS • 43

CONSIDERAÇÕES • 55

MEUS AGRADECIMENTOS ♥ 56

REFERÊNCIAS • 57

resumo

O presente trabalho partiu de experiências pessoais, críticas e reflexões sobre a função política e formadora de cidades do arquiteto e urbanista. O exercício projetual e imaginativo foi uma ferramenta, assim como colagens e experimentações visuais, para reflexão das ideias contidas no escopo teórico do texto.

O trabalho se divide em 4 principais atos, sendo o primeiro uma introdução temática, abordando o recorte e a aproximação pessoal com a área, aportes discursivos e motivações do trabalho. O segundo ato é a apresentação dos temas de análise dos ensaios, sendo eles mobilidade, habitação e identidade. A terceira e quarta seções abordam os ensaios projetuais criados sobre a área de estudo, viaduto que corta o bairro de Tambauzinho, em João Pessoa - PB. Foram utilizadas como ferramentas gráficas de expressão projetuais renderizações, colagens, croquis. Tais ensaios abordam temas principais de utopia, distopia e heterotopias.

O principal objetivo do trabalho é se utilizar dos cenários gerados como forma de reflexão sobre o mercado imobiliário, a função política do arquiteto urbanista e principalmente, sobre os rumos que as cidades brasileiras tem tomado em direção ao futuro.

Palavras-chave: cenários; utopia; heterotopia; distopia;

abstract

The present paper was based on personal experiences, criticisms and reflections on the political and city-forming role of the architect and urban planner. The design and imaginative exercise was a tool, as well as collages and visual experiments, to reflect on the ideas contained in the theoretical scope of the text.

The work is divided into 4 main acts, the first being a theme introduction, addressing the focus and personal approach to the area, discursive contributions and motivations for the work. The second act is the presentation of the themes of analysis of the essays, namely mobility, housing and identity. The third and fourth sections cover the design tests created on the study area, a viaduct that cuts through the Tambauzinho neighborhood, in João Pessoa - PB. Renderings, collages, sketches and generation of alternatives with artificial intelligence prompts were used as graphic tools for project expression. Such essays address main themes of utopia, dystopia and heterotopias.

The main objective of this paper is to use the scenarios generated as a form of reflection on the real estate market, the political role of the urban architect and, mainly, on the directions that Brazilian cities have taken towards the future.

Keywords: scenarios; utopia; heterotopia; dystopia;

introdução

Me lembro de questionar o propósito de minha formação como arquiteto e urbanista ao ser confrontado com as realidades profissionais que, naquele momento, conflitavam com a experiência na graduação. Percebi, durante um estágio, que os escritórios de arquitetura de maior prestígio são voltados para a produção de empreendimentos de luxo, que dificilmente serão alcançados pela maior parte da população, inclusive para os jovens estagiários e arquitetos que estão envolvidos na produção desses empreendimentos.

Se por um lado, na formação, debati como projetar cidades mais democráticas, vivenciei projetos participativos e benéficos para as comunidades locais, por outro, vi que o mercado de trabalho nos introduz numa competição entre escritórios que buscam projetar espaços enclausurados, redutos urbanos que só serão possíveis para poucos, projetos que se fecham para a cidade tornando-se oásis habitacionais com todo lazer e infraestrutura que lhes cabe, enquanto os espaços livres públicos tornam-se cada vez mais hostis.

Foi também através de experiências pessoais em estágios, concursos e outras oportunidades que percebi a complexidade e as inconsistências profissionais que abrangem minha formação e a realidade do arquiteto e urbanista no Brasil. Embora o repertório acadêmico, anseio poético e o primor pela funcionalidade de nossas edificações e cidades sejam observados no desenrolar deste trabalho, a minha maior motivação parte de um incômodo.

Estes ensaios refletem as minhas trajetórias: pelo curso e pela cidade, idas e vindas, caminhos por vezes interrompidos ou tortuosos, expressados ao longo desses textos. Tudo começa na vocação do arquiteto. Por mais sedutora que me pareça a ideia da arquitetura e do urbanismo como solucionadores dos problemas da cidade e sociedade, seria ingênuo pensar assim. É evidente a necessidade crescente de articulação entre diversas atuações profissionais. considerando os conflitos constantes das cidades e seus habitantes, onde já residem quase 90% dos brasileiros (KRAMBECK, 2021).



Fonte: construction starts on OMA's
FORUM rotterdam, Designboom

No contexto predominantemente nas grandes cidades, o Brasil se destaca pelo crescimento de cursos de arquitetura e urbanismo e profissionais atuantes da área (CAU, 2022). No entanto, o estudo mais completo já feito sobre o perfil da área no país, realizado pelo CAU (2022), revela que 82% da população economicamente ativa que fez alguma obra ou reforma nunca contratou o serviço de algum profissional de engenharia ou arquitetura. Entre tantos contrastes, desigualdades e desafios, é intrínseco que há muitas lacunas a serem preenchidas para que haja mais impacto e reconhecimento na atuação profissional e política do arquiteto e urbanista no país. Frente a tantos desafios já identificados na conjuntura política e social, a pandemia da Covid-19, entre 2019 e 2022, foi um acontecimento marcante, que trouxe novas pautas para a graduação. As discussões que surgiram a partir da pandemia criaram expectativas de uma comoção para a transformação dos núcleos urbanos, acelerando o debate sobre relações de construção da cidade e uma mudança de direção diante aos desafios do século XXI.

Emergiram questionamentos como: qual o futuro das cidades após a pandemia? Estamos criando cidades resilientes e preparadas para as crises climáticas, imigratórias e novas pandemias, ou estamos caminhando para cidades piores diante desses embates? (TEIXEIRA; et al, 2021). Mas a pandemia passou e não há “novo normal”. Será possível superarmos a quantidade de informações e comunicação acelerada, que por vezes esvaziam a relevância dos fatos e “construir rupturas efetivas na forma de viver, produzir e vivenciar o mundo capitalista atual?” (PAUL VIRILIO apud KRAMBECK, 2021).

“Como produzir, ensinar e aprender arquitetura num dos 5 países mais injustos, desiguais e concentradores de renda do mundo? Não ensinamos nada sobre a realidade brasileira porque não a conhecemos, com algumas exceções. Como romper o ciclo de privilégios e controle imposto desde 1536 pelas “elites dirigentes”? Dependência ainda não superada e descrita em detalhes por Darcy Ribeiro, Celso Furtado, Milton Santos e vários outros.

Como ser arquiteto e urbanista em cidades fragmentadas, territórios divididos, bairros conflagrados, reflexo do comportamento colonialista, escravista e submissão dos especuladores imobiliários e seus cúmplices e capatazes? O que dizer a um estudante diante de dois tipos de tecido urbano, sobre os quais ele jamais terá a mínima influência ou protagonismo? De um lado os espaços residuais, periféricos, precarizados, sem infraestrutura e atenção pública, onde vive a maioria da sociedade e o Estado quase não chega; do outro, áreas centrais e bairros nobres, valorizados e prioritários para o poder público, iniciativa privada e sociedade civil organizada, onde as regras são escritas e impostas pelo mercado imobiliário e uma enorme rede de “colaboradores”, entre eles políticos, empresários, intelectuais, marqueteiros e até organizações do terceiro setor, além de alguns professores. Diante de tão ampla, profunda e dura realidade - a doce ilusão é apenas isso, uma ilusão - faz sentido ensinar boa técnica, novas tecnologias, metodologias inovadoras, desenho, empreendedorismo, estética, estilo e habilidades específicas para disputar os mesmos clientes e atender apenas 5% da população brasileira? A pandemia escancarou a desigualdade brasileira e ampliou a percepção de que não é possível evoluir, avançar e construir soluções efetivas e sustentáveis para nossas cidades sem uma ampla convergência em torno desse desafio.”

(KRAMBECK, 2021, pág. 138)

O professor e arquiteto Christian Krambeck (2021) define a cidade como “o mais complexo artefato já idealizado e construído pela humanidade”. Segundo o autor, ainda que não possa ser compreendida e melhorada por uma única profissão, o arquiteto e urbanista deveria assumir um protagonismo considerável na atuação urbana. O autor evoca que “enquanto os arquitetos não fazem política, os políticos fazem arquitetura”, expressando a realidade das cidades brasileiras e a carência de um posicionamento dos profissionais e das escolas formadoras sobre o aspecto político da área. Não há forma de se obter processos de fato democráticos, igualitários e sustentáveis sem considerar a pluralidade da sociedade brasileira e global.

“Cada geração se sente compelida a perguntar a si mesma e a responder à sua maneira. Esta geração, ao contrário das anteriores, movidas pela ideologia, insiste que não existe uma fonte única de onde possa vir a resposta. A pluralidade de fontes e a diversidade de respostas só enriquecem nossa convivência, não a impedem. Estamos perguntando isso aos arquitetos porque, claramente, não estamos felizes com as respostas que estão vindo atualmente da política. Estamos perguntando aos arquitetos porque estes sabem como ninguém convocar diferentes participantes e especialistas no processo de construção. Estamos perguntando aos arquitetos porque nós, arquitetos, estamos preocupados em propor os espaços em que as pessoas vivem juntas e porque podemos imaginar esses ambientes de forma diferente daquela imposta pelas normas sociais”
(SARKIS apud HARROUK , 2020, s. pág.).

recorte temático

As questões urbanas latentes em João Pessoa são sintomas de uma progressão de contrastes socioeconômicos que se manifestam materialmente na morfologia da urbe. A cidade se expande com seus tecidos rompidos, insegura e excludente. Assim, o **tema** deste trabalho de conclusão de curso foi motivado pela inconformação da produção atual das cidades e das projeções futuras em meio a cenários globais de agravamento da desigualdade social, crise climática e concentração de renda. Os espaços livres públicos, que se tornam cada vez mais escassos de investimentos, são exemplos da mudança na dinâmica de produção social do espaço urbano.

Ainda que identificada nas políticas de gestão urbana, a produção atual dos espaços livres públicos tem sido tomada pelo capital privado e acumulador que se sobrepõem aos interesses urbanos democráticos.

Segundo Harvey (2014), a urbanização sempre foi um tipo de fenômeno de classe, onde os excedentes são extraídos de algum lugar ou alguém, porém o usufruto desse lucro acumulado fica concentrado nas mãos de poucos. O avanço dessa dinâmica capitalista neoliberal tem uma ação predatória sobre a cidade e políticas estatais, à medida que a infraestrutura para espaços públicos e democráticos são desvirtuados, em favor do capital imobiliário especulativo.

O **objetivo** deste TCC é utilizar a prática projetual como ferramenta de reflexão sobre a produção atual do espaço urbano. Para isso, entende-se também o projeto como um meio que permite a manifestação política diante dos contrastes estabelecidos entre a formação acadêmica do arquiteto urbanista e sua atuação profissional. Este trabalho se apropria da prática projetual enquanto ferramenta crítica à produção do espaço urbano.

Também reflete sobre os conflitos entre o mercado imobiliário e a produção de espaços urbanos democráticos, utilizando-se da arquitetura especulativa como expressão contrapositiva às atuais práticas predatórias sobre a cidade e elemento disruptivo frente aos problemas e limitações identificados no contexto local.

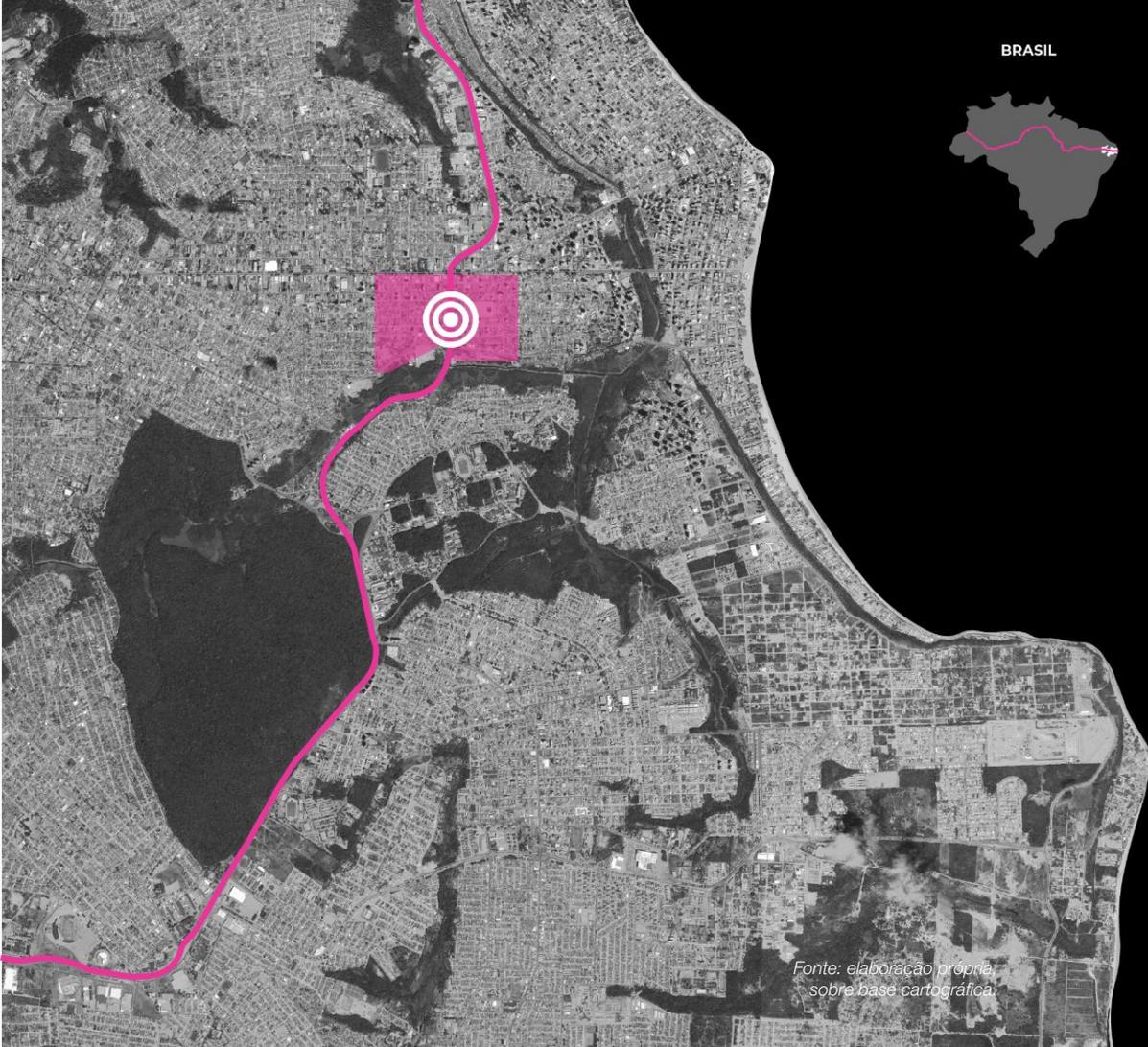
o **recorte** escolhido foi baseado nos critérios de aproximação pessoal com o local, como morador do Tambauzinho, João Pessoa, e das demandas observadas no espaço. A área de atuação escolhida é circundante ao complexo viário na BR-230 que corta o bairro de Tambauzinho, em João Pessoa, criando uma fratura espacial. Essa fratura, além de interromper o bairro, concentra em seu entorno pontos de interesse que fundamentam as especulações, tais como: crescente especulação imobiliária, proximidade com comunidades vulneráveis e habitações sociais, relações de mobilidade e insegurança.



Fonte: elaboração própria, com base
Google Maps Street View.

“ A pista atravessa o bairro, formando uma rachadura, interrompe o caminho dos que se dispõem a cruzá-lo. A sensação ao caminhar próximo é de vazio e insegurança. Os carros acelerados cospem fumaça do buraco abaixo e torna insalubre a permanência naquelas ruas, quase não se vê gente, e quem se vê parece assustado apressando os passos para sair dali o mais rápido possível. Não há olhos para a rua, as fachadas cegas seguem quase a totalidade das ruas paralelas, como se até as casas virassem as costas para aquela rachadura de concreto, que corta um bairro ao meio e se perpetua pela estrada BR-230, de nome transamazônica, cortando a cidade, o rio, a floresta e o país.

”



BRASIL



PARAÍBA



JOÃO PESSOA



-  **bairro tambauzinho**
-  **foco dos ensaios (Km 18 BR-230)**
-  **BR-230 (transamazônica)**

O “espraiamento” da morfologia urbana de João Pessoa é consequência da implantação do anel viário, que conecta as vias BR-230 e BR-101. A BR-230 é a via de maior circulação de pessoas e mercadorias entre os municípios da Paraíba, ligada com um processo de conurbação que se desenvolve entre municípios como João Pessoa, Cabedelo, Santa Rita e Bayeux (Campos et al, 2015). Em João Pessoa, a BR-230 é a maior via axial, promovendo modificações na dinâmica e uso do solo, devido ao seu forte poder de atração. A relação com a especulação imobiliária, crescimento populacional e políticas que facilitam a mobilidade privada promovem a expansão na malha viária para áreas antes isoladas por barreiras físicas naturais. A expansão desordenada e a procura pela proximidade de áreas que movimentam uma maior concentração de capital na cidade favorecem os processos de favelização, migrações internas ou verticalização (Campos et al, 2015).

*Fonte: elaboração própria
sobre base cartográfica.*



Partindo da identificação das vulnerabilidades sociais materializadas nesse recorte espacial pela fratura da transamazônica os ensaios têm a proposta de imaginar cenários onde diferentes tipos de planejamentos e políticas orientadas ao uso e ocupação do solo projetam novas morfologias para a malha urbana. A escolha da forma de ensaios para a representação das projeções propostas decorreu em razão da possibilidade de experimentações múltiplas que se desvencilham da necessidade de um projeto executivo e técnico.

Desta forma foi possível transitar em um campo mais especulativo e crítico, se pautando nos conceitos desenvolvidos. para isso, Antes de ingressar nos ensaios abordaremos uma revisão crítica ao redor de 3 conceitos chave: **Mobilidade**, **Habitação** e **Identidade**. Esses conceitos dialogam entre si, e são importantes para a construção dos ensaios. Sendo assim, serão examinados a seguir e revisitados ao longo da elaboração dos cenários.

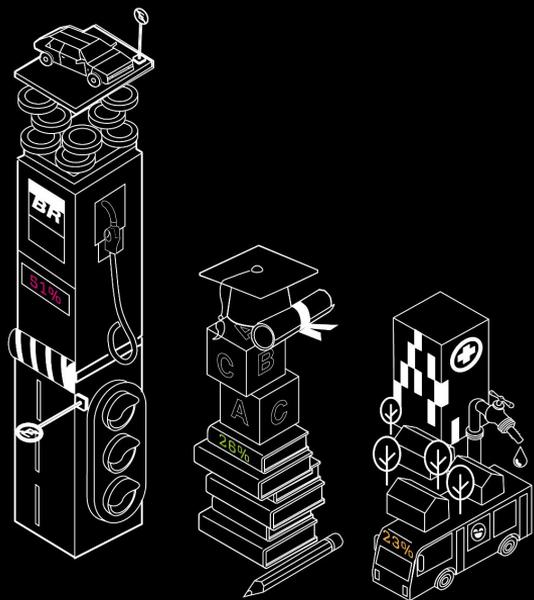
“Não há saídas, só ruas, viadutos, avenidas”
— Paulo Leminski



movimentos
mobilidade



verba em obras realizadas em João Pessoa - PB
período correspondente ao ano de 2023
dados do portal da transparência PMJP



Não é nenhuma novidade que a política de planejamento das cidades brasileiras foi e ainda é orientada com foco nos automóveis privados. A construção de Brasília, inaugurada em 1960, já tinha em sua forma eixos viários desproporcionais à escala humana feitos para carros. Atualmente, João Pessoa tem configurado grande parte dos seus recursos de planejamento urbano para a construção e ampliação de ruas, viadutos, pontes e circulação de automóveis em geral.

É fato que a mobilidade tem papel essencial nos fluxos de manutenção e desenvolvimento da urbe, porém podemos observar que os processos da expansão da malha de João Pessoa, associados aos principais eixos viários, tem deixado ao longo de sua progressão características de uma segregação que desprivilegia o pedestre e a parte da população que não possui acesso ao veículo particular. Campos et al destaca:

“A falta de planejamento estruturado na ocupação da faixa de domínio das rodovias estimula o impacto de segregação urbana, reduzindo a funcionalidade do segmento da rodovia. Nas travessias urbanas, duas situações podem se apresentar quanto à ocupação das faixas lindeiras: ocupação estável e tendência a modificações na ocupação e uso do solo. Outro impacto para a comunidade se caracteriza pela perda de acessibilidade, que também afeta também a via, pois tanto veículos como pedestres que se destinem à outra margem da via deverão cruzá-la.”
(Campos et al, 2015, pág. 3).

51% - malha viária (viadutos, ruas, asfaltamento)

26% - educação (construção e reforma de escolas)

23% - outros (parques, calçadas, saúde, mobilidade, saneamento)

O conceito de Carrocracia, visitado por Marcelo de Tróí (2017) constata que estamos inseridos num sistema despótico no qual a cadeia produtiva é construída para a predominância hegemônica do carro. A presença do carro confronta a presença do corpo.. A cidade feita para o carro é tomada por uma aura de hostilidade e distanciamento entre o homem e a paisagem. Para Tróí (2017) a carrocracia não existe desconectada de outros sistemas também despóticos, ela se apresenta como solução para a “violência que só faz aumentar”, para o conforto e para uma vida mais digna. Será que naturalizamos tanto o uso do carro que se tornou impraticável imaginar a existência da cidade cidade contemporânea sem eles?

“Carrocracia é a naturalização dos carros enquanto paisagem territorial e urbana e como sistema econômico capitalista e um sistema de locomoção capitalista. É um regime que produz diferenciações radicais nos sujeitos da cidade, na própria cidade enquanto sujeito, nos territórios, nos automobilistas, em nosso inconsciente e subjetividades. Enquanto regime despótico e motor fundamental do capitalismo, é a partir de violências e em detrimento de outras formas de locomoção que devemos pensar a resistência à carrocracia, vislumbrando a reinvenção da cidade, enquanto ponto de desenvolvimento, acolhimento e exercícios de subjetividades múltiplas, sem que hajam territórios proibidos.”
(TRÓI, 2017, pág. 274).

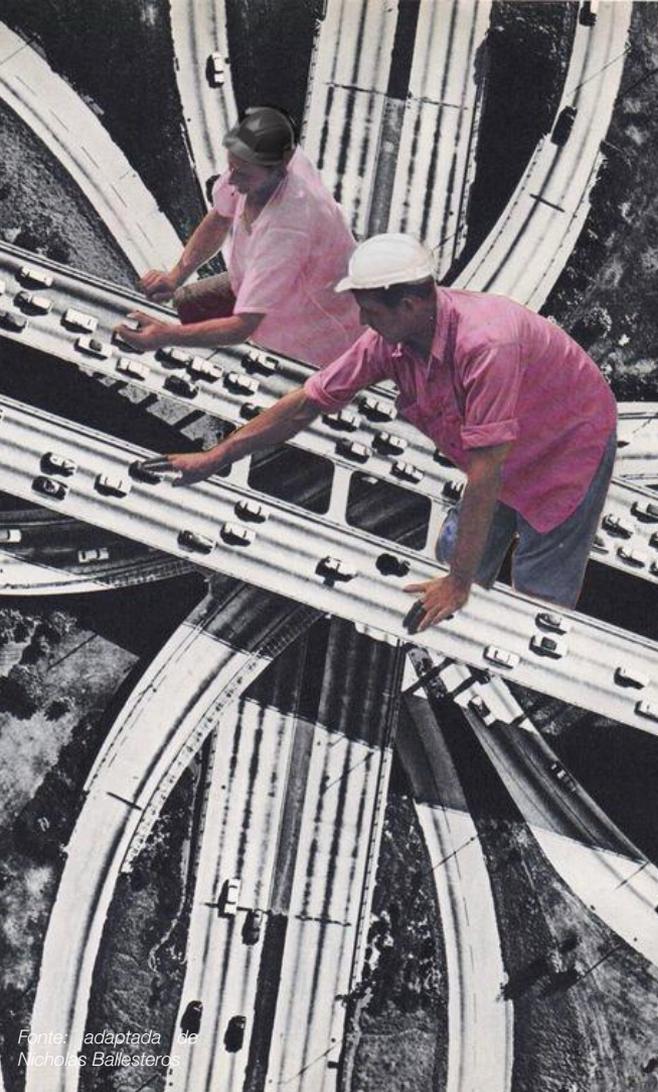
No livro Pálido Ponto Azul, o astrônomo e divulgador científico Carl Sagan (1997), propõe um exercício imaginativo. Neste exercício, nos vemos no papel de um explorador alienígena visitando o planeta Terra e apenas observando-a de cima, a partir do espaço. Após uma série de leituras e buscas por sinais de vida inteligente Sagan conclui que para o explorador, à primeira vista, os carros seriam as formas de vida dominantes, fontes de toda tecnologia. Proponho outro exercício imaginativo, poderíamos pensar, não em um mundo, mas, simplificando as coisas, em nossa própria cidade sem carros? E ainda mais, poderíamos pensar em nossa própria cidade tendo as pessoas como a prioridade?

Ainda que seja complexo remover os carros da equação da mobilidade urbana, não faltam pesquisas com dados alarmantes que comprovam os prejuízos ambientais e logísticos de continuar dependente do sistema rodoviário (BOCAREJO et al., 2013). A resposta para eliminar ou mitigar a dependência da hegemonia dos carros vem da promoção da qualidade dos transportes públicos, da caminhabilidade e do transporte ativo. Mas até aí ainda não tiramos os veículos privados da equação: como isso afetaria o fluxo de serviços e mercadorias, ambulâncias, atividades emergenciais, infraestrutura e tudo o que associamos a uma dependência dos carros?

“É claro que nem todos os seres poderiam fazer uso da bicicleta para levar sua vida cotidiana, por fatores biológicos, de saúde. Não importa, o que enfatizo aqui é que precisamos garantir que as cidades voltem a existir fora da lógica motorizada, condominial e de shopping, cerne do colonialismo atual. Só isso nos garantirá uma possibilidade de vida menos fascista quando o assunto é mobilidade, qualidade de ar, mortes no trânsito, maior inter-relação entre as mais variadas diferenças que nos constituem como cidade.”
(TRÓI, 2017, pág. 293).



Fonte: adaptada de autor desconhecido.



Ainda na temática carrocracia, André Gorz (2010) compara os carros a bens de luxo, aos quais só é atribuída a vantagem na medida em que não é acessível para a massa. Na relação entre os carros e a analogia estabelecida, Gorz (2010) evidencia que o carro ocupa e rouba o espaços de outros usuários (pedestres, ciclistas, usuários de transporte público). O valor do automóvel é perdido se todos põem seus carros na rua. Embora existam demagogos que afirmam caber ao estado encontrar a solução para que cada usuário possa circular e estacionar à vontade, a prevalência do carro significa a supressão das cidades. Multiplicam-se viadutos, vias de trânsito rápido e ampliação de pistas como resposta ao problema do trânsito, enquanto a cidade se espalha horizontalmente gerando mais fluxos, mais carros para trafegar em maiores distâncias e uma sociedade onde “as pessoas trabalham a maior parte do dia para pagar o deslocamento necessário para trabalhar” (ILLICH, 2004). Para eliminar a necessidade de uma estrutura hegemônica da mobilidade privada, precisamos observar o problema dos transportes de forma conjunta com “o problema da cidade, da divisão social do trabalho e da compartimentação que esta produziu” (GORZ, 2010). A forma da cidade expande-se fragmentada: há um lugar para morar, outro para comprar, outro para aprender e outro para o lazer, muitas vezes separados por grandes distâncias.

Essa fragmentação se reflete em nós que temos nosso tempo e vidas separados em fragmentos, tornando-nos consumidores aos quais nunca vem a ideia de que “o trabalho, a cultura, a comunicação, o prazer, a satisfação das necessidades e a vida pessoal possam e devam ser uma única mesma coisa: a unidade da vida sustentada pelo tecido social da comunidade” (GORZ, 2010).

A relação do indivíduo com o lugar habitado por ele possui um papel fundamental na renúncia do carro. Para Illich (2004), o território deve ser “habitável e não circulável”, isto é, garantir uma relação afetiva de uso e identificação onde possa ser estabelecido um microcosmo para as diversas atividades humanas, gerando assim um legítimo desejo de evitar se distanciar das imediações de onde se habita com frequência, dado que nem encontrará muitas razões para tal. No entanto, para esse objetivo “em vez de operar na paisagem, devemos nos confundir com ela” (Krenak, 2024), entendendo setores, bairros, distritos como um comum urbano onde a população local organiza-se em tipos de produção que relaciona moradia, trabalho, lazer, educação, saúde, consumo e diversas necessidades. Essa confronta a lógica do zoneamento urbano, reduzindo a necessidade de grandes deslocamentos e retomando o senso de pertencimento.

“Nada é tão intransponível quanto um muro imaginário”
— Líria Porto



habitar

O território urbano assumiu a centralidade no processo de acumulação financeira no mundo. Podemos observar que as principais crises financeiras do final do séc. XX e principalmente ao longo do séc. XXI foram de especulação em meio ao urbano. Os efeitos da crise de 2008 iniciada nos Estados Unidos ainda são observados até a mais recente crise da Evergrande chinesa. Embora crises financeiras sejam um evento cíclico comum ao sistema capitalista, que “liquida” o capital excedente e depois reorganiza seu sistema de exploração, as últimas crises associadas ao mercado imobiliário tiveram uma repercussão estendida.

A crise habitacional brasileira vem sendo acelerada por um processo de desmonte das políticas de bem estar social. Segundo Raquel Rolnik, (2019) o setor habitacional foi um dos primeiros atingidos nesse desmonte, por intermédio da privatização do setor habitacional nas cidades e os incentivos de crédito à casa própria. A moradia tem passado progressivamente de uma questão de política social à um ativo financeiro, até na forma como são aplicados programas de incentivo estatal: com o programa governamental Minha Casa Minha Vida pode se constatar uma mudança na

responsabilidade do estado em assumir a questão da moradia como um direito constitucional, assumindo um papel de intermediador entre a população de baixa renda e o setor privado, através do crédito e subsídios para financiamento. Assim, ainda que predomine uma grande quantidade de recursos públicos para viabilizar a moradia, esses recursos predominam sobre a forma de crédito e de subsídios para empreiteiras e bancos, posteriormente se tornando em dívidas de juros esmagadores sobre os mais pobres.

Os programas governamentais de acesso à moradia com casas populares, como o Minha Casa Minha Vida, recebem críticas recorrentes. Rolnik (2019) destaca que esses espaços são projetados em modelo *standard*, com má qualidade de desenho arquitetônico, em terrenos desvalorizados, isolados do meio urbano, em áreas de preservação ou até contaminadas. Essa lógica de produção habitacional acentua a segregação da população de baixa renda, enquanto prevalecem edificações vazias e lotes abandonados para especulação nas áreas centrais e próximas do núcleo urbano de interesse imobiliário.

Rolnik (2019) destaca que as comunidades informais no meio urbano, são vistas pelo mercado imobiliário, como capital de reserva, pois quando conveniente os mecanismos estatais e privados atuam em conjunto sobre esses espaços expulsando os moradores e gerando abertura para processos de gentrificação ou até a apropriação descarada para projetos rentáveis.

Um exemplo notável desse processo, que repercutiu em todo o mundo, foi o caso de *Cabrini-Green*, em Chicago, um projeto habitacional público que após anos de negligência começou a ser demolido, entre 1995 e 2011, sendo substituído por arranha céus e pequenas edificações de luxo. Embora o marketing adotado no processo fosse a criação de um bairro de renda mista, a maior parte população de baixa renda de *Cabrini-Green* deixou o lugar ao longo do processo. Em João Pessoa, percebemos ao longo de algumas gestões a articulação do governo para remover comunidades de seu território e produzir novos empreendimentos no local, como exemplo da comunidade tradicional ribeirinha do Porto do Capim, que após muita resistência conseguiu seu estabelecimento e reconhecimento como comunidade tradicional ribeirinha.

Preservando suas tradições com o lugar, essa comunidade faz um importante papel de reconhecimento da história da cidade, através da sua articulação e das atividades de turismo de base comunitária. Enquanto as comunidades de baixa renda e os conjuntos habitacionais refletem a desigualdade e marginalização crescente no tecido urbano, os luxuosos condomínios verticais e horizontais também refletem ineficiência na gestão das políticas da cidade. Essas estruturas atuam sobre a cidade de forma segregadora, à medida que concentram os investimentos de infraestrutura urbana em zonas privilegiadas e em um tipo de verticalização que não provoca adensamento eficiente. Os aglomerados urbanos atuais são o resultado de um modelo que atingiu seu auge no século XIX, baseado na alta densidade como solução urbana (HENRIQUE TOVAR, 2024). No entanto, nas cidades brasileiras esse adensamento é percebido numa forma específica, que se desenvolve pela ocupação de torres finas em lotes isolados das ruas, reduzindo os usos mistos e a relação espacial e formal entre os edifícios, segundo Carvalho (apud. SOMOS CIDADE, 2022) “a boa qualidade arquitetônica individual de diferentes construções não pode por si só dar boa forma ao tecido urbano”.

Rolnik (2019) destaca que esse modelo de adensamento ineficiente é reflexo da Fórmula Adiron, adotada como resposta ao planejamento urbano na década de 70, em São Paulo, que se difundiu para todo o Brasil. O isolamento das edificações no tecido urbano gera a inativação de alguns setores da cidade, que têm se tornado espaços residuais que distanciam-se dos propósitos voltados para o desenvolvimento e benefício da população (HENRIQUE TOVAR, 2024).

A partir dessa perspectiva podemos entender que uma cidade habitável, não é feita apenas a partir de uma eficiente política de moradias. A financeirização dos espaços se estende sobre os espaços livres públicos, na medida que as infraestruturas que promovem a ocupação da população nesse território são tomada pelos modelos habitacionais de condomínios anteriormente citados, o espaço público nessas zonas se torna negligenciado para as populações que não possuem o acesso a essa forma de morar. É aí que se abre espaço para a cultura dos *shoppings centers*, onde uma diversidade de espaços “públicos” privados, subvertem o sentido de espaço livre público, por oferecerem um antro de segurança e lazer,

tornam-se nova opção da população para ocupar o espaço da cidade. Em João Pessoa, essa relação de contrastes de impactos e disputas entre espaços livres privados é evidenciada em muitos locais, pelos espaços de acesso praticamente exclusivos gerados pelos acordos e outorgas entre prefeitura e empreiteiras, e, principalmente pelos shoppings, como o maior de todos: Manaíra Shopping.

“O Shopping, que tem como Slogan “Sempre Pensando em você” e nunca no meio ambiente, a cada ano busca os mais audaciosos planos de expansão, até mesmo através do aterramento ilegal do Rio Jaguaribe e fortificação tendo em vista que o mesmo está situado ao lado da comunidade São José, que apresenta um elevado grau de vulnerabilidade social e econômica e elevado índice de violência.”
(MEDEIROS, SILVA JUNIOR; 2016, s. pág.)

Sendo a população, em maior parte de baixa renda, o agente que dá vida e movimento a todas as dinâmicas de produção das cidades e espaços sociais humanos, David Harvey (2014), em *Cidades Rebeldes*, propõe a reivindicação desses espaços e do poder configurador dos processos de urbanização como caminho para rompimento das estruturas de acumulação infinitas e exploração de classes que ocorrem no sistema capitalista e no ambiente urbano contemporâneo. A presença das favelas e comunidades informais pelo tecido urbano é um ato de resistência, mas ainda se faz necessário desagregar todas as formas de habitação, seja na favela ou nos condomínios de luxo. Habitar é mais que promover moradias, é um ato de revolução na ocupação das cidades.



“O mundo é formado não apenas pelo que já existe, mas pelo que pode efetivamente existir.”
— Milton Santos



identidade

O desenvolvimento da percepção existencial humana na sociedade ocidental moderna foi construído ao redor de um processo de desassociação da relação entre o homem e a natureza. Na percepção do sujeito ocidental contemporâneo, ocorre uma separação entre o ambiente e o indivíduo. Essa ruptura também assume outros aspectos existenciais, através da ideia de dicotomia entre corpo e mente, ou, do homem e da natureza. Desse modo, na sociedade ocidental moderna o indivíduo tende a se ver como objeto separado da natureza ou ambiente que o cerca.

A cidade moderna é a expressão máxima dessa forma de pensar ocidental atribuindo sua existência à separação entre a paisagem urbana e a paisagem natural. Segundo Ailton Krenak (2020) “o Antropoceno tem um sentido incisivo sobre a nossa existência, a nossa experiência comum, a ideia do que é humano. O nosso apego a uma ideia fixa de paisagem da terra e de humanidade é a marca mais profunda do Antropoceno” (KRENAK, 2020). O sociólogo Massimo Di Felice (2009) discorre a respeito da construção dessa visão. Para o autor, essa percepção antropocêntrica que considera a natureza às vezes como ameaça, às vezes como objeto passível de intervenção, modificação e domínio humano, constitui-se como o motor principal da

iminente catástrofe ambiental diante da qual nos encontramos hoje. À medida que ocorreu a perda do sentido da humanidade como parte integrante da paisagem natural, ocorreu também uma mudança no sentido do habitar: a relação simbiótica com a natureza foi tomada por uma relação de confronto com a paisagem. No entanto, essa relação simbiótica ainda não foi completamente apagada do curso da história, sendo possível identificá-la em maior presença nas comunidades tradicionais, como, no exemplo das encontradas no Brasil, como povos indígenas e quilombolas. Ao pensarmos em saídas e oportunidades para enfrentar as crises da humanidade, e, para além disso, na nossa preservação como espécie, devemos pensar em como podemos nos inspirar nessas comunidades e resgatar a identidade sinérgica entre humanidade e natureza, aplicando isso a nossas cidades. Embora essa nova construção de identidade possa parecer demasiadamente utópica, Krenak afirma como necessária para o enfrentamento ao “desastre do nosso tempo”:

“Talvez estejamos muito condicionados a uma ideia de ser humano e a um tipo de existência. Se a gente desestabilizar esse padrão, talvez a nossa mente sofra uma espécie de ruptura, como se caíssemos num abismo. Quem disse que a gente não pode cair? Quem disse que a gente já não caiu?”
(KRENAK, 2020, *pág. 57*).

A influência da era digital introduz novas relações de identificação e comunicação humana em meio a dinâmica da paisagem. No novo panorama que tem se estabelecido, a existência do ambiente físico é sobreposta pelo ambiente virtual. O virtual não substitui a existência do ambiente tangível, e sim o amplia, superando fronteiras e transmutando o conteúdo material de um lugar em diversos níveis de informações midiáticas (DI FELICE, 2009). Podemos denominar essas novas conjunturas de territórios informativos como paisagem virtual. A paisagem virtual passa por um processo de desumanização da percepção do território, à medida que a interação entre sujeito e espaço deve ser intermediada por uma interface tecnológica. Sobre um aspecto positivo, isso torna possível o acesso a alguns serviços e às informações de um local desconsiderando distâncias ou a necessidade presença física do sujeito. Mas é importante questionarmos: qual será o impacto das paisagens virtuais nas metrópoles e centros urbanos do futuro? Essas tecnologias podem vir para agregar e tornar nossas cidades mais eficientes e inteligentes, ou seriam uma ilusão que só vai nos tornar criaturas mais alheias do ambiente em que vivemos?

O ambiente virtual tem um alcance global como espaço fervilhante de disputas ideológicas, construções de narrativas e surgimento de pautas. No Brasil vemos um acirramento de debates no ambiente virtual e midiático, que segue tomando proporções políticas, influenciando até o âmbito das leis. À medida que estabelecemos a conexão entre a paisagem física e virtual na cidade, devemos entender que a legislação (ou falta dela) sobre os ambientes digitais, principalmente as redes sociais, ágoras dos novos tempos, acomete também o espaço físico urbano.



Para José Mujica (2018), ex-presidente uruguaio, o mundo passou a ser habitado por clientes, alguns mais preferenciais que outros, substituindo a ideia de cidadão pela experiência de consumidor (apud. KRENAK, 2022). A forma como o território urbano vem sendo financeirizado, se transformando de um espaço de afetividade e vínculo a um produto de consumo, nos é evidenciado pela lógica do que tem se popularizado como lugar “instagramável”. Por essa ótica muitas vezes não importa se o lugar gera identificação, tem qualidade, valores que dialogam com o contexto da população local, pois o que realmente se busca no espaço “instagramável” é um ângulo bonito (e às vezes só basta um mesmo) que desperte a necessidade de consumo daquele espaço ou experiência. As disputas pela cidade também transitam do espaço físico para o digital, manifestando-se nas urbes principalmente sob a forma como modificamos nossa interação com o meio onde vivemos. A cidade também se tornou um produto virtual, a difusão acelerada de informações e do modo como essas informações são manipuladas orienta nossa percepção de cada lugar. As interfaces digitais nos atribuíram o poder de se “visitar” um local sem estar lá presencialmente. Indo além, podemos construir novas percepções ao acompanhar a rotina de algum divulgador de conteúdo nas redes, acessando territórios inalcançáveis por fronteiras físicas ou sociais (REIS, 2019).

Graças aos espaços virtuais, por vezes, passamos de habitantes da paisagem urbana a consumidores de conteúdo de paisagens virtuais. Pelas redes podemos acessar, ainda que pela experiência momentânea de uma tela, a realidade de comunidades informais e favelas, a experiência de um condomínio de luxo, daquele hotel na praia ou o restaurante caro que nunca acessamos. Como consumidores de conteúdo das paisagens virtuais estamos expostos a uma lógica de consumo da cidade: o marketing digital, a financeirização dos espaços urbanos e a especulação imobiliária já andam de mãos dadas. Sendo assim, podemos ser bombardeados com propagandas nas redes sociais de empreendimentos e produtos que são vendidos como uma solução para todos os problemas da vida. Parafraçando o desenhista e jornalista brasileiro, Millôr Fernandes (2008) “Como são admiráveis ~~as pessoas~~ os empreendimentos imobiliários que nós não conhecemos bem”. A pandemia de Covid-19 gerou o aumento do uso dos meios digitais e conseqüentemente, das paisagens virtuais. No entanto, também destacou a necessidade de valorização dos espaços livres públicos (GUIMARÃES, 2020). Em um mundo com centros urbanos cada vez mais abarrotados (ONU, 2015), mesmo após a experiência da Covid-19, não estamos preparados para novas pandemias e crises ambientais com potencial devastador.

Nada indica uma mudança no modo de produção, na tendência de crescimento e formação de grandes metrópoles no avançar do século XXI. As ideias de decrescimento ou de um freio de mão que pare o modo de produção atual da cidade para uma reconfiguração, como defendia Gorz (2010), parece muito distante. No entanto, algumas experiências mostram como políticas públicas que ativam um senso de participação comunitária tem um potencial transformador em espaços urbanos, que pode ser ampliado para toda a cidade: é o caso da cidade de Barranquilla, na Colômbia, que através da união entre comunidades locais, especialistas técnicos e gestão pública revitalizou e ampliou a estrutura de parques urbanos. A experiência de Barranquilla produziu impactos significativos sobre diversos aspectos da cidade como diminuição das taxas de pobreza, diminuição da violência urbana e maior integração da população no espaço público e nas políticas desenvolvidas para a cidade. Isso só foi possível graças a uma integração do projeto e da sociedade, com subsídios advindos de parcerias público-privadas e uma gestão comunitária participativa, gerando empregos, atividades e novas dinâmicas de uso e consumo associadas à redes de parques e áreas previstas no planejamento urbano.

Não há forma de pensar uma revolução contra-hegemônica urbana sem afirmar o protagonismo da classe trabalhadora de baixa renda no planejamento participativo. Dar protagonismo a essa classe, que é a maioria da população e a principal força motriz de tudo o que é produzido e mantém a existência da urbes, significa planejar a cidade para atendê-la. A consolidação de espaços públicos com ocupação de diversos gêneros, etnias e sexualidades, também pode ser o indicador para a criação de espaços urbanos mais seguros e democráticos. David Harvey (2014), alerta que é preciso que essas políticas sejam orientadas com dinâmicas de gestão participativas e estratégias contra a especulação e gentrificação, para assim estimular a sociedade local e frear os impactos negativos relacionados ao aumento da tomada desses espaços comunitários pela financeirização do mercado imobiliário:

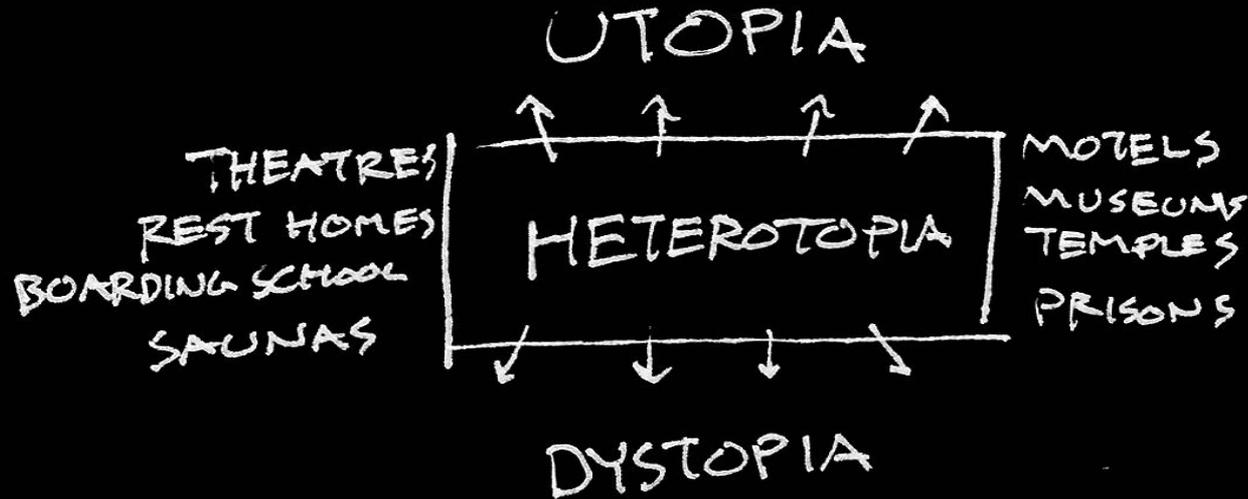
“Um grupo comunitário que luta por manter a diversidade étnica em seu bairro e protegê-lo da gentrificação pode descobrir rapidamente que os preços (e os impostos) de suas propriedades aumentam à medida que os agentes imobiliários propagandeiam para os ricos o "caráter" multicultural, diversificado e movimentado de seu bairro. Quando o mercado concluisse seu trabalho destrutivo, não só os residentes originais seriam despojados do comum que eles haviam criado (sendo constantemente forçados pelo aumento dos aluguéis e dos impostos sobre a propriedade), como também o próprio comum já se teria degradado a ponto de tornar-se irreconhecível.” (HARVEY, 2014, pág. 152).

Entende-se que planejamento urbano não corresponde apenas às características e necessidades materiais do espaço, como mobilidade, habitação, saneamento etc. Compreende o conjunto de relações humanas que formam o espaço urbano, suas normas, seus símbolos e suas tradições que influenciam como uma população ocupa um território e navega pelas cidades. Esse entendimento urbanístico, a dimensão socio-cultural do espaço, é fundamentado nos trabalhos de Henri Lefebvre, com sua teoria da produção social do espaço, e também por críticas ao planejamento tecnocrático modernista ou neoliberal feitas por Brenner, Jayne e Ward (2017). A afirmação do direito à cidade também é marcada pela manifestação das massas e pela sua presença e expressão cultural na paisagem com intermediação de gestores atuantes no planejamento urbano e habitacional. Esses gestores podem ser ativistas, líderes comunitários ou urbanistas articulados, interessados na ideia de revolucionar o espaço urbano. Harvey (2014) aponta algumas estratégias, como o foco em pequenos espaços de resistência a partir de atuações locais, gerando comuns sociais transformadores da territorialidade.

Em alguns exemplos a população se articulou mudando, até mesmo, a conjectura das leis e dinâmicas locais, como a região de Inner Harbor, em Baltimore, Estados Unidos, onde trabalhadores de baixa renda reivindicaram e conquistaram que a área se tornaria uma “zona de direitos humanos”, tipo de comum urbano onde todo trabalhador deve receber um salário mínimo digno e outros subsídios do estado que assegurem sua sobrevivência (LYDERSEN, 2010). Outro exemplo é a Federación de Juntas Vecinales de El Alto, na Bolívia, onde a população se rebelou, mobilizando-se coletivamente contra todas as formas de poder políticos da região, resistindo às políticas neoliberais impostas à cidade (ALBORNOZ, 2008). A associação ativa entre as lideranças comunitárias e agentes governamentais com estratégias a longo prazo que impeçam uma “expropriação velada” de financistas e empreiteiras pode ser um caminho para mudar os rumos de como se desenha o futuro da cidade de João Pessoa. Os urbanistas podem ser agentes ativos nessa articulação, mas é o reconhecimento de uma identidade urbana o primeiro passo para a revolução.



sobre heterotopias e ensaios



O conceito de Heterotopia, desenvolvido por Foucault (1984), nos evoca pensar em espaços reais que operam de formas particulares ao contexto social. As heterotopias são lugares reais que se encontram paradoxalmente fora de todos os outros lugares, ao contrário de utopias que não existem numa esfera tangível. Podemos tomar alguns exemplos, como: escolas, hospitais, penitenciárias.

Em cada um desses lugares os indivíduos presentes têm de atender a restrições ou possuem privilégios exclusivos desses espaços, funcionando como um recorte da sociedade com características particulares. Heterotopias têm uma função específica na sociedade, podem ser destinadas para aqueles que passam por problemas, necessitando de cuidados especiais, ou para aqueles cujo comportamento é desviante em relação à norma.

Existem as que estão ligadas ao tempo e à memória, como os museus e bibliotecas. E, também, as transitórias: Shows, Festivais, feiras, circos ou navios de cruzeiros. Ainda ocorrem diversas abordagens sobre o conceito de heterotopia, podemos expandir um pouco e pensar em como ela se manifesta sobre nossa cidade: olhando para condomínios fechados, favelas, para dentro de um ônibus ou um carro. Presenciamos heterotopias cotidianamente e recorremos a elas na construção da nossa relação com o espaço.



fratura urbana

espaço cultural

rio jaguaribe

condomínios

comunidades

BR-230

Harvey (2014), ampara-se nas ideias de Heterotopia desenvolvidas por Lefebvre. Enquanto o discurso de Foucault situa o espaço heterotópico como lugar onde manifestam-se as relações de poder como resposta às desordens que ocorrem na sociedade, Lefebvre avança sobre o conceito foucaultiano entendendo esses espaços como possíveis pontos definidores de trajetórias revolucionárias. Segundo Lefebvre (apud HARVEY, 2014), a existência de lugares que revolucionem o sentido de cidade que estamos construindo “não decorre necessariamente de um projeto consciente, mas simplesmente daquilo que as pessoas fazem, sentem, percebem e terminam por articular à medida que procuram significados para sua vida cotidiana.” Sendo assim, neste trabalho o conceito de heterotopia foi abordado a partir da perspectiva de Lefebvre. Diante do entendimento dos conceitos anteriormente apresentados, o ensaio sobre a perspectiva heterotópica se propõem a reconhecer as várias contradições, existências e resistências presentes no lugar, convergindo esses processos em olhares que exploram as rupturas que, para Lefebvre, podem ser compreendidas como a relação entre os espaços heterotópicos e movimentos revolucionários.

“Não precisamos esperar a grande revolução para que esses espaços venham a se concretizar. A teoria de Lefebvre de um movimento revolucionário situa-se exatamente no polo oposto: a confluência espontânea em um momento de “irrupção”, quando grupos heterotópicos distintos de repente se dão conta, ainda que por um breve momento, das possibilidades da ação coletiva para criar algo radicalmente novo.”
(HARVEY, 2014, pág. 22).

Analizar como as heterotopias operam no espaço urbano é entender como as interfaces, muros, lotes, leis, políticas, zoneamento, especulação, capital definem e limitam relações sociais que se desdobram desses espaços. Esse olhar se posiciona em uma esfera onde esses conflitos ainda não podem ser superados se não por uma desconstrução dessas barreiras limitantes. Dessa forma aborda uma revolução do cidade a partir de políticas gradativas que promovam o contexto onde inseridas. Nesse sentido, explora as ideias de transformação do espaço a partir do rompimento do planejamento urbano vigente e das relações sociais e contrastes que se desdobram a partir dele.

Juhani Pallasmaa afirma que a percepção da arquitetura e da cidade está vinculada a uma identificação existencial do sujeito como parte pertencente aos espaços que usufrui. Um projeto carrega em seus desenhos, detalhes e composições as escolhas do ser humano, que encontram pontos de em comum ou contrastantes com um outro ser que o compartilha.

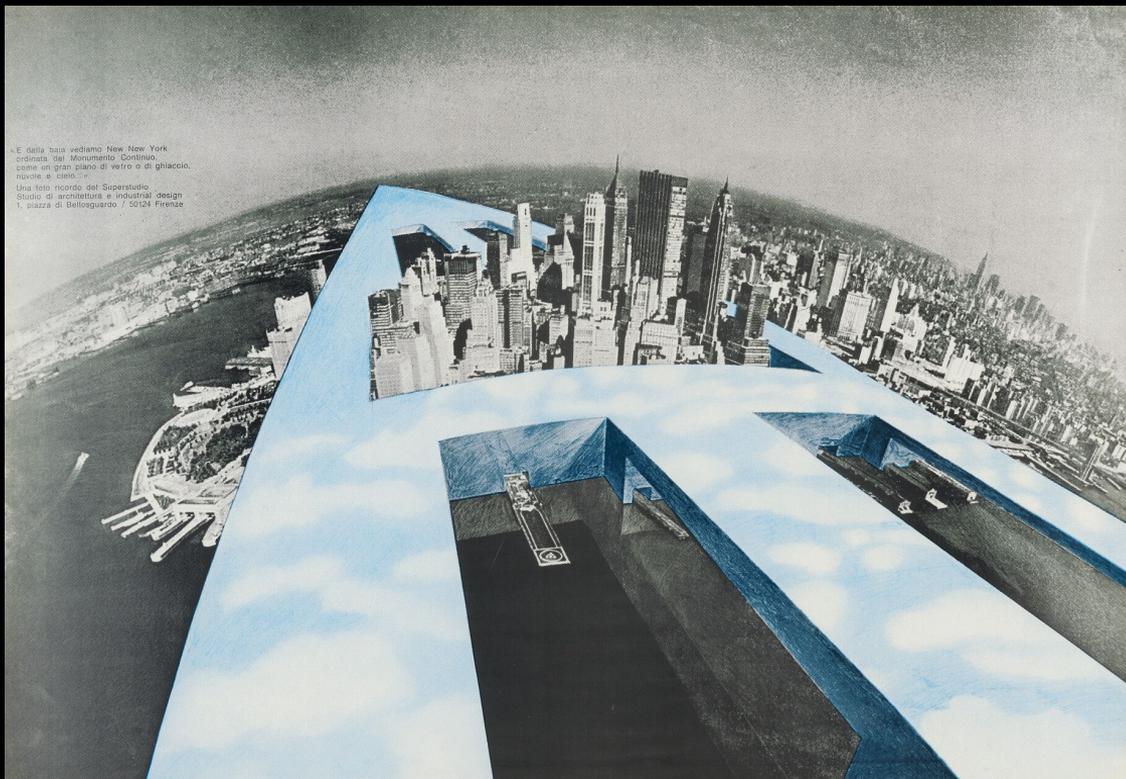
“Um arquiteto perspicaz trabalha com todo seu corpo e sua identidade. Ao trabalhar em um prédio ou objeto, o arquiteto está simultaneamente envolvido em uma perspectiva inversa, sua autoimagem ou, mais precisamente, sua experiência existencial. No trabalho criativo, há identificação e projeção poderosas; toda a comunicação corporal e mental do criador se torna o terreno da obra.”
(Juhani Pallasmaa, 2011, pág.11)

O projeto em arquitetura e urbanismo é uma atividade intelectual muito pessoal, ligado ao íntimo existencial. Embora existam diversas variáveis que permeiam uma proposta projetual, constatamos na experiência acadêmica que sempre surgem as mais diversas soluções para uma mesma proposta. Essas soluções estão conectadas intimamente com a bagagem cultural e experiências de cada indivíduo ou grupo de projetistas. Projetar é, antes de tudo - como podemos abstrair da etimologia da palavra - lançar-se para o futuro, que embora ainda não exista, se faz real em nossas mentes por meio de ideias, divagações e representações diversas. Há um certo paralelo que pode ser estabelecido entre pensar em distopias/utopias e o ato de projetar. Ambos são exercícios intelectuais que se desenvolvem pela prática imaginativa e pela necessidade existencial de compreendermos o que “virá a ser”. As soluções que pensamos para os problemas da cidade são reflexo do nosso entendimento crítico a respeito destes mesmos problemas e de como nos contextualizamos diante deles.

O que se mostra como um problema para um projetista, pode estar longe de ser entendido como um problema para outro, assim como utopias ou distopias também podem ser interpretadas de um ponto de vista muito particular. Desta forma este trabalho é um convite para entender os cenários que serão descritos a partir do meu ponto de vista, sem, no entanto, desprezar todas as percepções críticas que cercam os tópicos já abordados anteriormente; utilizando-se da leitura de diversos autores e obras que me influenciaram e me familiarizaram com os temas em questão. Na cultura popular é crescente a procura por temas e obras que divagam a respeito de futuros ideais ou catastróficos. Desde os primórdios da civilização humana ocorrem histórias que projetam cenários ideais ou catastróficos para a civilização humana. Alguns exemplos são as narrativas apocalípticas e Atlântida, a cidade utópica que teria sido afundada motivada pela inveja dos Deuses.

Nos séculos XX e XXI foram produzidas ricas ficções a respeito do tema, motivada em maior grau pelas instabilidades políticas e econômicas insurgentes no capitalismo tardio. Obras como Admirável Mundo Novo (HUXLEY, 1932), Andróides Sonham com Ovelhas Elétricas? (DICK, 1968), Akira (KATSUHIRO, 1982), Ghost in the Shell (MASAMUNE, 1989) e Neuromancer (GIBSON, 1991) abordam cenários da cidade do futuro nos transportando para esses lugares permeados por diversas questões observadas em nossas cidades atuais. Nestes universos fictícios essas questões são acentuadas pela tecnologia e degradação das relações sociais e ambientais, tornando a cidade um lugar de contrastes exagerados flertando entre o utópico e o distópico. A arquitetura e o urbanismo presentes em obras desse gênero não são apenas cenários: adquirem uma importância, na maioria das vezes, crítica e substancial, tornando-se protagonistas das narrativas e, no caso das distopias, colaboram na compreensão dos males da cidade do amanhã.

projetando uma distopia



Fonte: O Monumento Contínuo, 1969, por Superstudio.

Pensar em projetar distopias pode ser uma ideia estranha quando associada ao urbanismo, pois naturalmente o dever de um urbanista seria evidenciar os aspectos positivos da cidade e agir sobre os aspectos ruins, melhorando-os. Pensar em distopias no urbanismo aflora, antes de tudo, um caráter crítico e imaginativo, que se manifesta a partir da percepção do urbanista quanto aos problemas da cidade. Se faz possível imaginar os piores cenários, reconhecendo as falhas de gestão e os riscos associados ao crescimento descontrolado, à degradação ambiental, à segregação socioeconômica, às crises de infraestrutura, etc. Ao reconhecer as falhas e vulnerabilidades do sistema urbano, é possível implementar medidas preventivas e adaptativas que fortaleçam a resiliência das cidades.

As explorações distópicas no campo da arquitetura inspiradas por conceitos de sci-fi e fantasia, não são uma novidade. A partir dos 60, o escritório Superstudio, formado pelos estudantes Cristiano Toraldo di Francia e Adolfo Natalini, despertou uma onda revolucionária no cenário da arquitetura europeia ao trazer uma abordagem pungente e questionadora que ficou conhecida como “anti-arquitetura”. Seus projetos não abordavam conteúdos formais, mas adentravam no campo das pautas políticas, com críticas fortes ao capitalismo, ao idealismo modernista e a construção das cidades. Nos projetos, o Superstudio imaginava cidades e edificações desconectadas do tempo, para uma sociedade desumanizada e construída para o consumo.

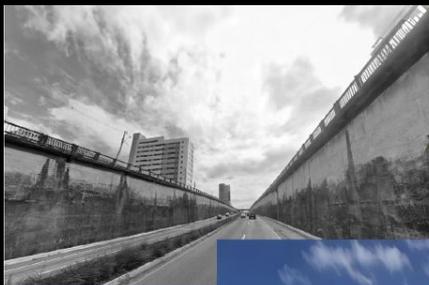
“Se a arquitetura é apenas mais um incentivo ao consumo, então devemos rejeitá-la...se a prática da arquitetura se constitui meramente como uma ferramenta de afirmação das desigualdades e injustiças de nossa sociedade, então devemos rejeitá-la até que ela finalmente venha a ser utilizada para dar respostas aos nossos problemas mais urgentes. Até que este dia não chegue, a arquitetura não tem a menor importância. Podemos muito bem viver sem ela.”
(NATALINI apud OVERSTREET, 2020, s. pág.).

O campo especulativo e imaginativo abre espaço para a criação de soluções inovadoras e alternativas para os desafios urbanos, incentivando a experimentação e a busca por novos modelos de desenvolvimento urbano que sejam mais equitativos e inclusivos. Alcançar o interesse e a participação da população no processo de gestão pública é uma necessidade que favorece não só o interesse popular e a construção de cidades mais inclusivas, mas também a afirmação da classe dos arquitetos urbanistas e sua importância como articuladores políticos no desenvolvimento das cidades.

Ao apresentar narrativas distópicas sobre o futuro das cidades, os urbanistas podem conscientizar os cidadãos sobre a importância de suas escolhas e ações no presente através do choque visual de um possível futuro. Isso pode motivar o engajamento cívico e o apoio a políticas públicas que visem a construção de cidades mais justas e habitáveis para todos. Além disso, pensar distopias para o urbanismo pode ser uma ferramenta poderosa para desafiar as ideias preconcebidas e os paradigmas dominantes sobre o desenvolvimento urbano.

Questionando o *status quo* e explorar cenários alternativos, os urbanistas podem promover debates construtivos sobre as prioridades e os valores que orientam o planejamento urbano, abrindo espaço para uma maior diversidade de perspectivas e abordagens. Ao enfrentar os desafios e incertezas do amanhã com criatividade e visão crítica, podemos construir espaços urbanos que verdadeiramente atendam às necessidades e aspirações das gerações presentes e futuras.

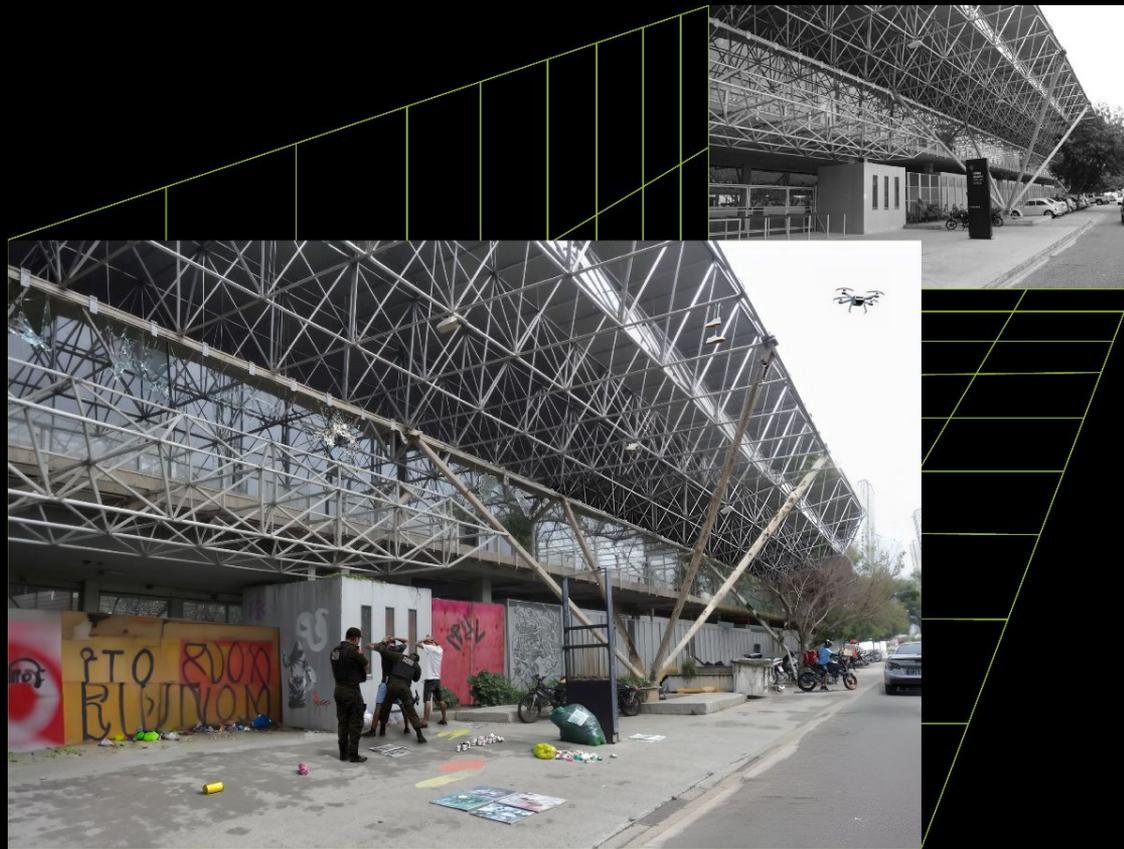
Para imergir na criação de um cenário de uma João Pessoa distópica proponho que façamos um percurso imaginativo deslocando no tempo e no espaço. Vamos para daqui a 30 ou 40 anos, nesse cenário a política do Brasil foi radicalmente tomada por uma onda neoliberal: privatizações, enfraquecimento do estado e precarização da políticas públicas. Não há mais SUS, tão pouco programas de saúde pública, as poucas escolas e universidades públicas que restavam nos últimos 10 anos agora são administradas por iniciativas privadas, fundações e instituições culturais foram desarticuladas por todo país, assim como os programas de habitação.



A cidade de João Pessoa agora se apresenta como um recorte dessa imagem distópica do Brasil, a forma da cidade mudou exponencialmente, após várias reformulações no plano diretor. Atraídos pelo clima tropical e pelas famosas praias, ou o que sobrou delas após o alargamento da faixa de areia e os impactos ambientais causados, especuladores imobiliários de todo o mundo financiaram a verticalização acelerada que logo se expandiu da orla para outros bairros. Embora os bairros da orla tenham se tornado praticamente desertos, com maior atividade apenas nos períodos de alta temporada turística devido aos aluguéis e preços exorbitantes, bairros como Miramar, Tambauzinho, Bairro dos Estados, Bessa, Altiplano, dentre outros, recebem destaque por sua paisagem abarrotada de condomínios verticais de luxo.



A concentração das classes média alta e alta nesses bairros mais visados acentuou crise de mobilidade, para responder ao número crescente de carros o poder público investiu massivamente na ampliação de vias e viadutos, privatizando alguns trechos das BRs e rodovias, o que acrescentou uma série de pedágios e contribuiu para segregar ainda mais a mobilidade da população que mora em bairros periféricos. Embora a maior parte da população de baixa renda tenha se mudado para zonas periféricas da cidade por questão de preços, condições de vida e desastres ambientais se intensificando nas áreas de ocupação informal, muitas pessoas resistiram às sucessivas tentativas de remoção forçada e violenta, o crescimento populacional desordenado e a falta de políticas de planejamento urbano eficientes contribuíram para a expansão de favelas nas margens de rios ou outras áreas desprezadas pelo setor imobiliário e que oferecem riscos eminentes a população ocupante.



Equipamentos de acesso público como o Espaço Cultural José Lins do Rego foram fechados por falta de verba para mantê-los e após os diversos cortes e demissões em massa de servidores do estado. Há um grande conflito com a situação na qual esse equipamento se encontra, por ser um patrimônio agora tombado e ter uma relação histórica com o bairro do tambauzinho. Alguns grupos de trabalhadores sem teto e catadores se mobilizaram em uma ação de ocupação do Espaço Cultural como moradia. Embora tenham conseguido se estabelecer e permanecer um tempo, os ocupantes foram fortemente reprimidos e retirados com violência. Poucas semanas depois a prefeitura anunciou que o Espaço Cultural será vendido para uma grande rede de Shopping Centers, que fará um retrofit no local onde um novo shopping será instalado.

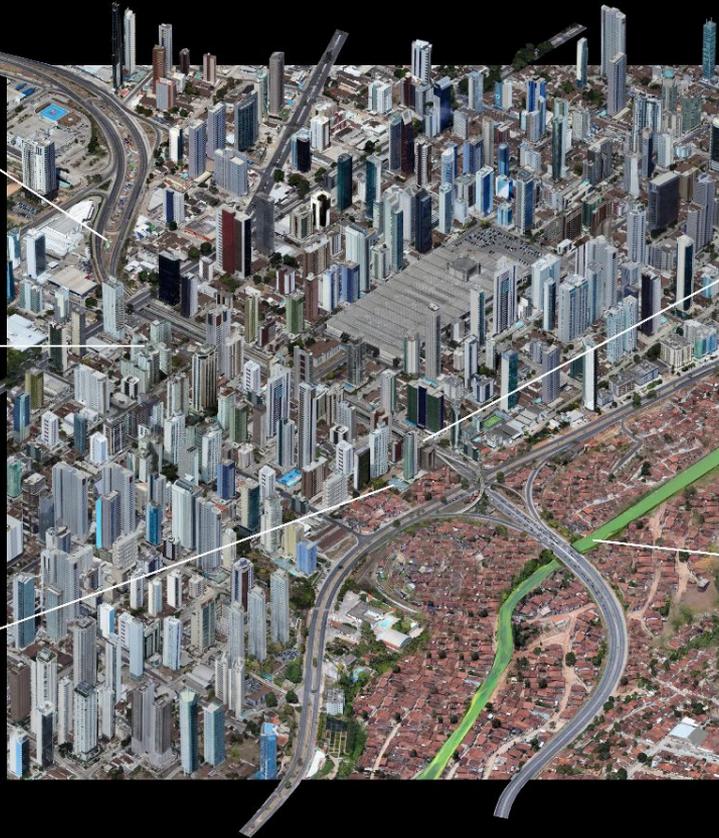


Populações vulneráveis e refugiados climáticos ocupam as poucas áreas remanescentes da cidade que ainda permaneceram intocadas pelo mercado imobiliário. Surgem barracas, casas feitas de sucata ou toda diversidade de habitações informais entre canteiros viários, encostas e outros locais desprezados e marginalizados. Manifestações reivindicando o direito à moradia, políticas públicas e assistenciais são constantes na metrópole, mas sempre acabam fortemente reprimidas.

Notícias de um futuro distópico,

João Pessoa, abril de 2054.

quadro distópico



1

O crescimento da população urbana e a falta de políticas habitacionais levaram ao estabelecimento de diversos assentamentos informais que surgem nos vazios entre o tecido urbano.

2

A verticalização ilimitada e a redução de espaços verdes alterou o microclima da cidade, gerando ondas de calor severas.

3

O aumento das comunidades socialmente vulneráveis contrasta e disputa a paisagem com os luxuosos condomínios residenciais que também ampliaram em número.

4

Viadutos, pontes, ruas, cruzam toda a cidade abarrotados de carros que mal conseguem andar com tanto trânsito. A resposta da gestão governamental continua sendo produzir mais ruas, para mais carros.

5

Os rios urbanos agora mortos e poluídos são uma alternativa para população de baixa renda que se assenta em suas margens procurando um lugar para morar que escapa da realidade financeira sustentável para poucos.

tópicos utópicos

Suspeito que em algum momento a idealização utópica seja familiar a quase todo arquiteto urbanista. Não apenas por ser visitada em várias referências de grandes nomes como Le Corbusier, Frank Lloyd Wright, dentre outros arquitetos utopistas, que propuseram planos ideais para a forma das cidades, mas também pelo próprio desejo de transformação e criação que aflora naturalmente na formação e prática profissional do arquiteto. Harvey afirma a relação histórica que se estabelece entre utopia e urbanismo:

“As figuras de cidade e de utopia há muito se acham entrelaçadas. [...] Em suas encarnações, as utopias, de modo geral, recebem uma forma indistintamente urbana, e boa parte daquilo que passa por planejamento urbano ou de cidade tem sido infectada por modalidades utópicas de pensamento”.
(Harvey, 2009, pág. 207)

Durante o curso de Arquitetura e Urbanismo, foi comum me perceber em situações onde a prática projetual era carregada de soluções prepotentes e utópicas. A presença dessa idealização utópica, não é em si mesma um defeito, assim como é dito em uma das letras de Caetano Veloso (2012) “Vida sem utopia não entendo que exista”. No entanto, no curso, soluções costumam ser apresentadas como se pudessem resolver diversos problemas de um lugar pela simples inserção do projeto naquele contexto, vazias de uma autocrítica. Embora seja comum na graduação a idealização da arquitetura e urbanismo como um transformador social, talvez seja mais claro inverter essa lógica e pensar em transformações sociais que gerem como reflexo uma boa prática de arquitetura e desenho urbano. Dessa forma a utopia, pode servir não como resposta aos problemas, mas como motivador, suspendendo as limitações e nos mantendo impulsionados a tentar transformar a sociedade.

“O fascínio com um processo de “reconstrução” da figura do arquiteto e de sua função social surge como uma resposta direta ao cenário de crise. Esta inquietação da estabilidade profissional da arquitetura durante grande parte do século passado tem forçado muitos arquitetos a questionar as motivações e os pressupostos sobre os quais a profissão e sua prática foram construídas. Ao ultrapassar essa linha que marca o papel tradicional do arquiteto-projetista, abre-se todo um campo para criarmos novos territórios de atuação. Passamos a perceber então a possibilidade de uma arquitetura mais difusa, que se desmancha em seus contornos e que adquire matizes mais amplas. Um entendimento que leva a pensar que investigar, escrever, teorizar, caminhar e percorrer a cidade também podem ser formas de fazer arquitetura, criando novas topografias em que possam ser então erguidas novas utopias. Em suma, trata-se da busca incessante do arquiteto por sua relevância no mundo.”
(FAGUNDES, 2024, s. pág.)

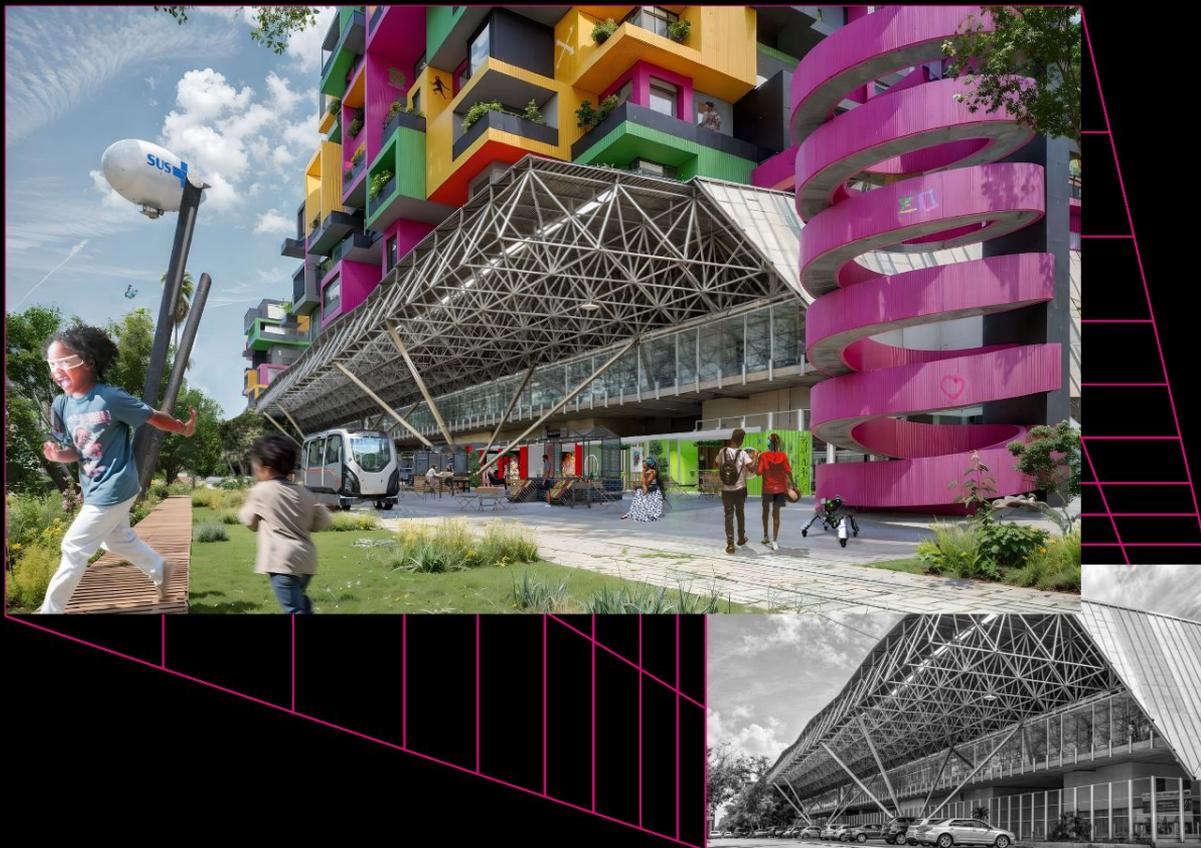
A partir daqui vamos imergir numa nova viagem temporal, dessa vez para uma João Pessoa utópica, daqui a 50 anos. vista pela minha lente, é um convite para permitir-se ser motivado pelo absurdo em meio a alguma esperança que temos, como urbanistas, de ver cidades melhores no futuro.



João Pessoa agora se apresenta como um exemplo global, em pouco mais de 50 anos as políticas públicas de formação da cidade foram revertidas após sucessivas modificações do plano diretor com participação direta de lideranças comunitárias, trabalhadores, cooperativas e urbanistas. Isso foi possível após uma coalizão desses grupos que após vários embates se uniram e articulam com forte pressão sobre as gestões governamentais. Demonstrando o poder da participação popular, nesse ano (2014) João Pessoa comemora mais um título, sendo a primeira região metropolitana do Brasil a dispensar a presença de carros privados em suas ruas. Graças a um sistema de transporte público, ativo e caminhabilidade eficientes, aliado a rotas comerciais exclusivas para cargas e logística comercial e sanitária.



Inovações tecnológicas também destacam-se no cenário da cidade. No entanto, enquanto outras cidades investiram em carros elétricos autônomos (que não resolveram os problemas do trânsito) e numa espécie de greenwashing com enormes torres verdes, João Pessoa depositou seus recursos em modificar a forma de uso do solo dissolvendo lotes e quadras com fachadas mais ativas e permeabilidade caminhável. Os espaços ambientais degradados foram recuperados e preservados pelo *Rewilding*, uma proposta de recuperação da paisagem natural original que aproxima a população da forte presença da natureza dialogando com o território urbanizado. Os parques, margens de rios e a BR-230, agora, formam um grande corredor verde, que é transpassado por passarelas de pedestres e ciclistas que entre muitos pontos tornam o percurso para ciclistas mais rápido que o que era para os carros.



O espaço cultural foi expandido e integrado com a escola e a universidade, há agora uma série de moradias e salas de pesquisas destinadas à atender necessidades da população local. Tudo está conectado, edifícios e comércios interagem em um sistema de subsistência existente em cada bairro, João Pessoa alcançou o status de cidade de um minuto, com Bairros democráticos e sistemas inteligentes que garantem o estado de bem estar de toda a sua população, diminuindo consideravelmente a segregação, violência e os desastres urbanos.



A capital paraibana também se destaca pelo seu variado sistema de mobilidade. Sem carros, muitas ruas viraram como praças, parques ou até espaços para construção de mais habitações. Os viadutos aproveitando sua forma foram transformados em estações de integração que conectam os eixos viários axiais, como a BR-230, aos eixos localizados entre bairros próximos. Enquanto no ar drones dirigíveis exercem função logística e de suporte à saúde pública. Em terra uma combinação de redes VLTs, trens e ônibus tornam o deslocamento mais seguro e eficientes, reduzindo o número de acidentes e gastos com infraestrutura para carros e concentrando na promoção da população.

Notícias de um futuro utópico,

João Pessoa, abril de 2074.

quadro utópico

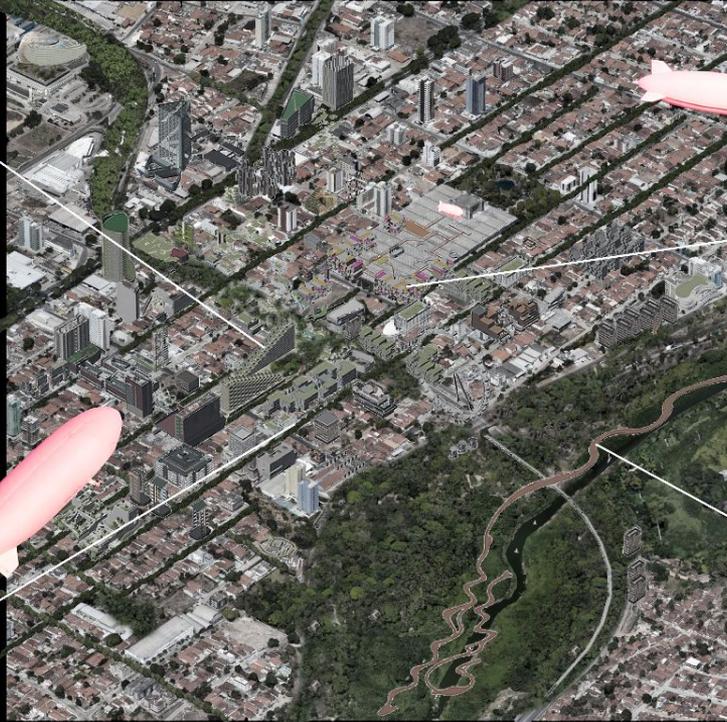


1

Com a revisão do plano diretor, os novos empreendimentos construídos seguem um padrão de quadra aberta com fachadas ativas, trazendo permeabilidade espacial e maior caminhabilidade. Além disso, é estimulada uma área destinada a hortas comunitárias e um controle rigoroso da eficiência energética de cada prédio. A verticalização e adensamento são controlados em pontos chave, e um sistema programa de aluguéis sociais foi estabelecido pela prefeitura nas novas edificações, como forma de concessão para maiores construções, diminuindo assim o valor dos aluguéis e habitações.

2

Diversas regiões da cidade não permitem mais o acesso de automóveis privados, sendo estes recursos e verbas realocados para outras questões e áreas de investimento prioritários.



3

Viadutos como o complexo viário do km 18 da BR-230 foram transformados em estações de integração para os diferentes modais de transporte. Esse complexo em específico também recebeu uma série de funções de bem estar social em sua cobertura e imediações.



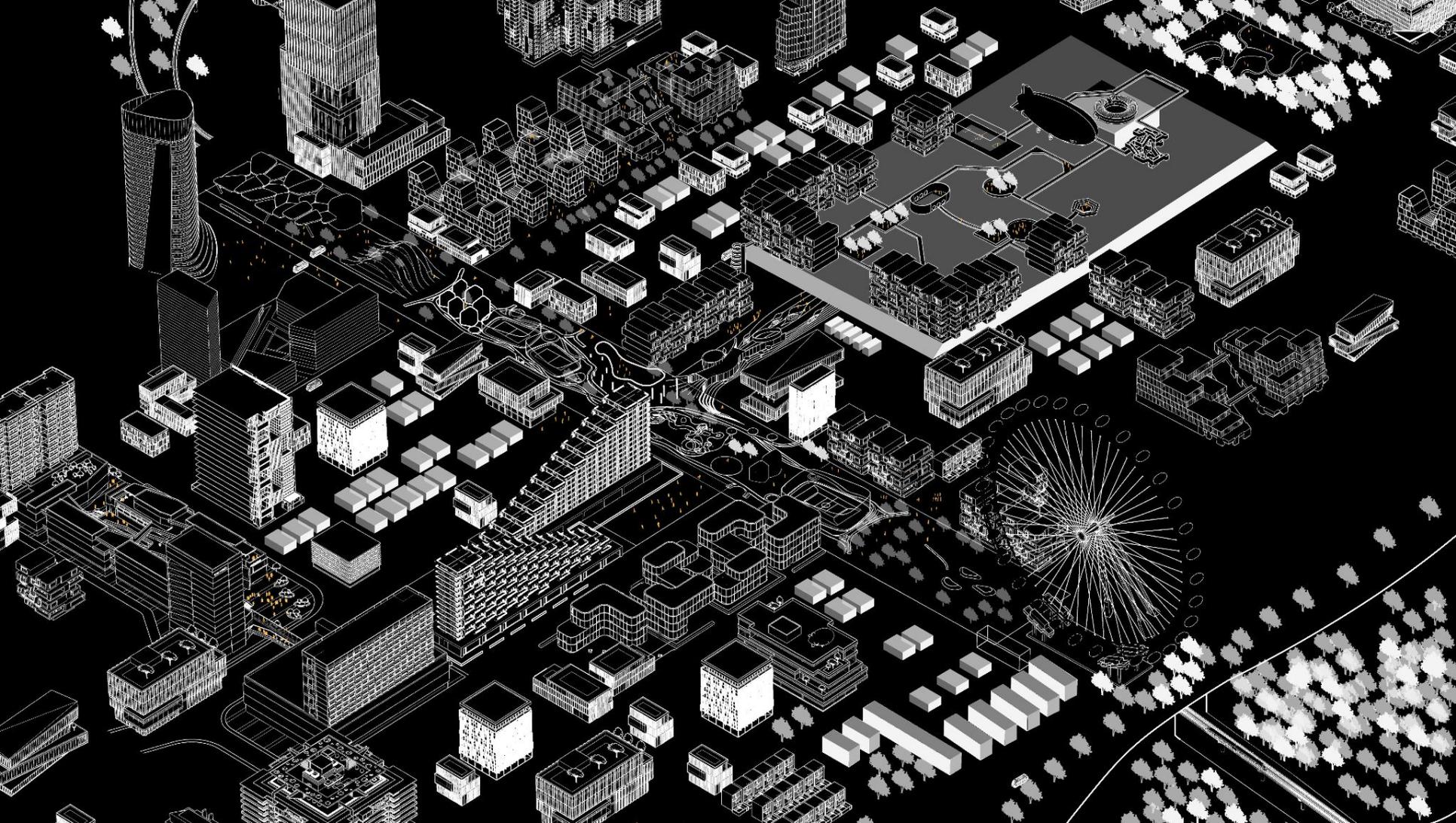
4

O espaço cultural agora também é pólo educacional, onde funciona um anexo da UFPB, dando apoio à escolas técnicas que promovem atividades de demanda pública.

5



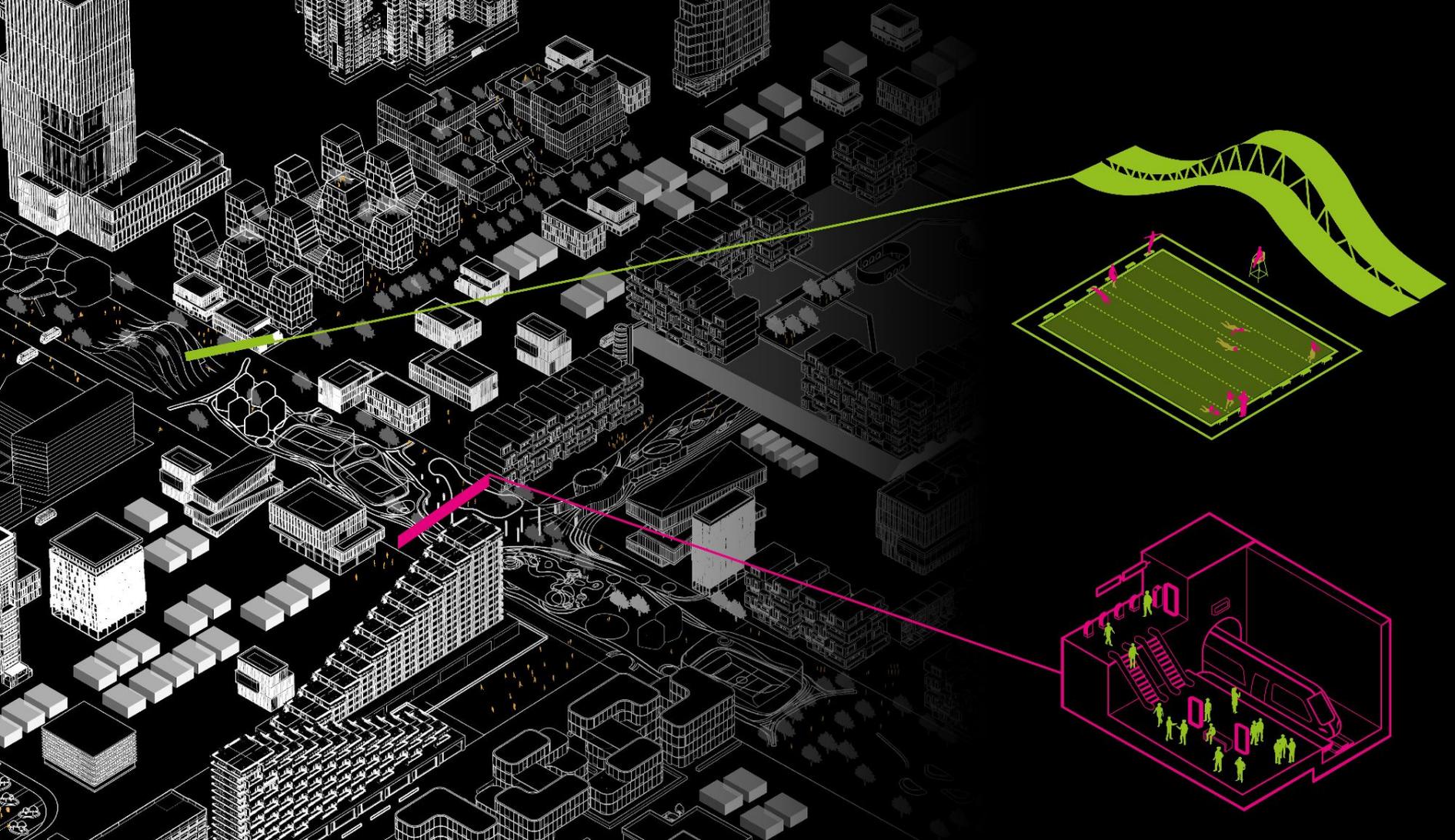
Rewilding restaura o meio ambiente e com intervenções de baixíssimo impacto reconecta a população com a natureza.











considerações

“Um projeto não se concluí, se abandona”, essa frase, dita durante o curso pela minha primeira professora de projeto, Isabel, naquela ocasião, foi muito marcante para mim ao longo de todo o processo de formação. Talvez pela condição do TDAH me atrapalhando bastante em finalizar um projeto ao passar horas hiper focado em detalhes que provavelmente ninguém levará em consideração, ou talvez só por me identificar demais com a disciplina e querer sempre explorar ao máximo o sentido de uma prática projetual.

A prática de uma arquitetura imaginativa e hipotética é desafiadora, no sentido de deixar o papel do arquiteto solucionador de lado e se tornar o observador de várias possibilidades, caminhos bons ou ruins, mas sem necessariamente a intenção de ser uma solução, apenas de questionar o próprio sentido da prática projetual ou a realidade. Nesse sentido, o encerramento desse trabalho não é um abandono (ao menos não dessa vez).

Vejo que questionar a produção das cidades é um papel fundamental para o profissional urbanista, e a arquitetura criativa e hipotética aliada a fontes de representação imagética pode ter um forte diálogo com a população e com as mídias de forma geral. Penso que vale a pena difundir esse trabalho para outros lugares de João Pessoa, outras cidades e até, quem sabe, gerar outras movimentações e reflexões sobre o processo atual de formação da cidade brasileira.

Diante da finalização dessa produção, ao observar os resultados dos cenários também notei que, por uma triste coincidência, os cenários distópicos pareciam bastante condizentes com a realidade atual, em alguns aspectos isso parecia até um mal presságio do que a cidade pode realmente vir a se tornar, para além de toda especulação feita.

Dessa forma, que esse trabalho também sirva de alerta e inspiração, para lutar não por cidades idealizadas e perfeitas, mas por cidades que considerem a existência e resistência de todos os atores que dão vida a seus espaços.

meus agradecimentos

Nada se constrói sozinho, esse trabalho fala muito sobre minha formação na graduação, pois foi produto de diversas trocas e construções nesse caminho. Agradeço a todos aqueles que fizeram parte dessa caminhada, aos colegas de curso, estágio e do Trama. Em especial aos amigos Raphael e Maurício, de quem estive mais perto nos trabalhos e sempre me apoiaram a superar todos os desafios da graduação.

Aos amigos que fiz para a vida: Bruna, Dara, Débora, Giuseppe e John por todos os momentos marcantes que mudaram e enriqueceram minha forma de ver o mundo e manifestar minha arte.

À minha família que me deu todo o suporte para que pudesse ingressar e passar por esses todos anos de estudos da forma mais confortável possível.

Ao ensino público e gratuito das universidades federais brasileiras e a todos os professores e funcionários que dedicam seus esforços para fazer acontecer mesmo em meio a adversidades.

Aos professores da banca, que aceitaram o convite para serem meus avaliadores e enriqueceram o conteúdo do trabalho com suas orientações e indicações. Em especial à Professora Carolina, que me encorajou a colocar mais de mim nesse trabalho e a me desafiar a derrubar os “muros” que limitavam a minha visão como futuro arquiteto urbanista.

Ao professor Carlos que durante o curso sempre foi muito solícito, me ensinou boa parte do que sei sobre a prática projetual e me fez despertar para essa vocação. Obrigado por todas as conversas e atenção ao longo desses anos.

Ao professor Pedro que embora eu só tenha conhecido recentemente fez ótimos comentários e recomendações na pré-banca que me instigaram a pesquisar mais sobre a arquitetura especulativa e descobrir um novo interesse já no final do curso que mudou o sentido do trabalho, mas gerou um reconhecimento muito maior com o produto final.

E por último e mais importante, à Giulia, minha arquiteta preferida, melhor amiga, parceira de vida e agora (oficialmente) de profissão, te conhecer foi sem dúvidas a melhor coisa que me aconteceu durante esse curso. Obrigado por estar sempre ao meu lado me dando tanto apoio e me incentivando a seguir tentando ser a melhor versão de mim.

referências bibliográficas

ALBORNOZ, Marianela. **El caso de las Juntas Vecinales de El Alto: De la resistencia contra el neoliberalismo al "gobierno de los movimientos sociales" (1996 - 2008)**. V Jornadas de Sociología de la UNLP. Universidad Nacional de La Plata. Facultad de Humanidades y Ciencias de la Educación. Departamento de Sociología, La Plata. 2008.

BOCAREJO, Juan Pablo; LECOMPT, Maria Caroline; Zhou, JIANGPING, Zhou. **Vida E Morte Das Rodovias Urbanas**. Instituto de Políticas de Transporte e Desenvolvimento - ITDP, abril de 2013.

BRENNER, Neil. **Critique of Urbanization: Selected Essays**. Basel: Birkhäuser. 2017.

CAMPOS, Isabela Kirschner de Siqueira; SOUZA, Jussara Freire de; SILVEIRA, José Augusto Ribeiro da; CASTRO, Alexandre Augusto Bezerra da Cunha. **Interfaces rodoviário-urbanas: estudo dos efeitos produzidos pela BR-230 no *sprawl* da cidade João Pessoa-PB**. 2015

CAU. **Pesquisa Datafolha: 82% das moradias do país são feitas sem arquitetos ou engenheiros**. 30 de maio de 2022. Disponível em: <https://caudf.org.br/pesquisa-datafolha-82-das-moradias-do-pais-sao-feitas-sem-arquitetos-ou-engenheiros/>

DICK, Philip Kindred. **Do Androids Dream of Electric Sheep?** Ballantine Books, New York. 1996. [Publicação original 1968]

DI FELICE, Massimo. **Paisagens pós-urbanas: o fim da experiência urbana e as formas comunicativas do habitar**. São Paulo: Annablume. 2009.

FAGUNDES, Diego. **Crises e a Expansão do Campo da Arquitetura**. ArchDaily Brasil. 04 de agosto de 2016.

FARR, Douglas. **Urbanismo Sustentável: desenho urbano com a natureza**. Editora Bookman, Porto Alegre-RS. 2013.

FISHER, Mark. **Realismo Capitalista: é Mais Fácil Imaginar o fim do Mundo do que o fim do Capitalismo?** 1 de janeiro 2020

FORUMPDJP. **Cartografia plano diretor participativo**. 2023. Disponível em: <https://linktr.ee/forumpdjpp>

FOUCAULT, Michel. **"Of Other Spaces, Heterotopias."** Translated from Architecture, Mouvement, Continuité no. 5 (1984): 46-49. Disponível em: <https://foucault.info/documents/heterotopia/foucault.heterotopia.en/>

GIBSON, William. **Neuromancer**. Ace Science Fiction Books. 1984.

GORZ, André. **Ecológica**. Editora Annablume, São Paulo-SP. 2010.

GUIMARÃES, Carol. **Nunca sentimos tanta falta dos espaços públicos**. São Paulo: SP. 4 de Abril de 2020. Archdaily. disponível em: <https://www.archdaily.com.br/br/936862/nunca-sentimos-tanta-falta-do-espaco-publico>

HARROUK, Christele. **Hashim Sarkis fala sobre “como viveremos juntos?” explorando o tema da Bienal de Veneza 2021**. ArchDaily Brasil. 17 de outubro de 2020.

HUXLEY, Aldous. **Brave New World**. Harper Perennial Modern Classics. 2006. [Publicação original 1932]

HARVEY, David. **Cidades rebeldes: do direito à cidade à revolução urbana**. São Paulo, Martins Fontes. 2014.

HARVEY, David. **Espaços de Esperança**. Editora Loyola, São Paulo. 2009.

ILLICH, Ivan. Energia e equidade. In: ILLICH, Ivan. **Apocalipse motorizado: a tirania do automóvel em um planeta poluído**. São Paulo: Conrad. 2004.

KATSUHIRO Otomo. **Akira**. Kodansha. Vol. 1. 2004. [Publicação original: 1982]

KRAMBECK, Christian. **Educação para uma arquitetura e urbanismo pós pandemia**. In: As cidades e a covid-19: necessidades, expectativas e tendências trazidas pela pandemia / Clarissa Stefani Teixeira; Ágatha Depiné (Orgs.) – São Paulo: Perse. 225p.: il. 2021. e-book.

KRENAK, Ailton. **Ideias para adiar o fim do mundo**. 2ª ed. São Paulo - Companhia das Letras. 2020.

KRENAK, Ailton. **Futuro ancestral**. 1ª ed. São Paulo - Companhia das Letras. 2022.

LEFEBVRE, Henri. **Espaço E Política**. Belo Horizonte, Editora UFMG, 192 p. 2008.

LYDERSEN, Kari. **Baltimore's Inner Harbor: From ‘Poverty-Zone’ to Economic Human Rights Zone?** In these times. 1 de outubro de 2010. disponível em: <https://inthesetimes.com/article/baltimores-inner-harbor-from-poverty-zone-to-economic-human-rights-zone>

MAISPB. **Arco Metropolitano terá viadutos nas BRs 101 e 230, na Grande JP**. Portal MaisPB. 14 de dezembro. 2023. Disponível em: <https://www.maispb.com.br/695144/arco-metropolitano-tera-dois-viadutos-e-deve-ser-entregue-em-dois-anos.html>

MARTINS, Paula Dieb; MAIA, Doralice Sátyro. **Da Nova Malha Urbana Ao Tecido Consolidado: A Expansão Urbana Através Da Produção Imobiliária Em João Pessoa-PB**. Geo UERJ, outubro de 2019. disponível em: <https://www.e-publicacoes.uerj.br/geouerj/article/view/44244/31624>

MASAMUNE Shirow. **The Ghost in the Shell**. Editora Kodansha Comics. 2018. [Publicação original 1989].

MEDEIROS, Monalisa Cristina Silva; SILVA JUNIOR, Josué Barreto da. **Estudo de caso da expansão do shopping manairá e comunidade são José sobre o rio jaguaribe em João Pessoa-PB**. Polêmlca, LABORE. 2016.

ONU. **World population Prospects: 2015 Revision. Department of Economic and Social Affairs - Population Division.** New York. 2015. Disponível em: https://population.un.org/wpp/publications/files/key_findings_wpp_2015.pdf. Acesso em: 24 de fev. de 2024.

OVERSTREET, Kaley. **O retorno do Superstudio e da ideologia anti-arquitetura.** ArchDaily Brasil. 30 de novembro. 2020.

PALLASMAA, Juhani. **A imagem corporificada: Imaginação e imaginário na arquitetura.** Editora Bookman, Porto Alegre-RS, 2013.

PALLASMAA, Juhani. **Os olhos da pele : a arquitetura e os sentidos.** Editora Bookman, Porto Alegre-RS, 2011.

REIS, Ana Carla Fonseca. **Cidades criativas (Memória e Sociedade).** SESI-SP Editora. Edição do Kindle. 2019.

RIBEIRO DA SILVEIRA, José Augusto; DIAS LEÃO COSTA, Angelina ; DUTRA DA SILVA, Milena. **Espaços Livres Públicos: lugares e suas interfaces intraurbanas.** Editora AB, João Pessoa-PB. 2016.

ROLNIK, Raquel; IAMARINO, Átila. **Por que é tão caro comprar a casa própria?** Podcast - Não Ficção, Youtube. 2024. Disponível em: <https://www.youtube.com/watch?v=gVhjrTQWRw>

ROLNIK, Raquel. **Guerra dos lugares: a colonização da terra e da moradia na era das finanças.** São Paulo: Boitempo. 2019.

SAGAN, Carl. **Pale Blue Dot: A Vision of the Human Future in Space.** Ballantine Books; Reimpressa edição. 8 de setembro, 1997.

SOMOS CIDADE. **Conheça a Fórmula de Adiron, a responsável pela verticalização sem adensamento do Brasil.** Somos Cidade, Santa Editora, 31 março, 2022.

TABOSA, Rebeca Maria Ramos; AFONSO, Filipe Valentim; SILVEIRA, José Augusto Ribeiro da; DONEGAN, Lucy. **(Re) Pensando Espaços Públicos Gratuitos em João Pessoa: Uma proposta para os bairros expedicionários, Tambauzinho e Miramar.** Revista Nacional de Gerenciamento das Cidades, v 06, n. 38. 2018.

TRÓI, Marcelo de. **Carrocracia: fluxo, desejo e diferenciação na cidade.** Periódicus, Salvador, n. 8, Revista de estudos interdisciplinares em gêneros e sexualidades. novembro de 2017. Disponível em: <http://www.portalseer.ufba.br/index.php/revistaperiodicus>

VELOSO, Caetano. **Um Comunista.** Abraçoço, Gravadora Universal Music, 27 de novembro. 2012.