

# Referencial de cidade e ensino: uma revisão necessária

Marco de ciudad y  
enseñanza:  
una revisión necesaria

City and teaching  
framework:  
a necessary review

Référentiel de ville et  
enseignement:  
une révision nécessaire

Fuente: Autoría propia

Recibido: 30/08/2022

Aprobado: 20/12/22

## Cómo citar este artículo:

Lassance, G., Saboia, L., Capillé, C., Pescatori, C. (2023). Referencial de cidade e ensino: uma revisão necessária. *Bitácora Urbana Territorial*, 33 (1): 139-151.  
<https://doi.org/10.15446/bitacora.v33n1.104538>

## Autores

### Guilherme Lassance

Universidade Federal do Rio de Janeiro

guilherme.lassance@fau.ufrj.br  
<https://orcid.org/0000-0002-0160-4100>

### Cauê Capillé

Universidade Federal do Rio de Janeiro

cauecapille@fau.ufrj.br  
<https://orcid.org/0000-0003-1204-4206>

### Luciana Saboia

Universidade de Brasília

lucianasaboia@unb.br  
<https://orcid.org/0000-0002-9169-0515>

### Carolina Pescatori

Universidade de Brasília

pescatori@unb.br  
<https://orcid.org/0000-0002-4361-2598>

## Resumo

---

Este artigo pretende problematizar o referencial de cidade utilizado atualmente pelo ensino de urbanismo e defender uma alternativa que possa ajudar a enfrentar os desafios colocados pelos Objetivos de Desenvolvimento Sustentável (ODS) da ONU, quando aplicados à realidade urbana latino-americana, marcada por forte desigualdade e segregação socioespacial. Para tanto, parte de uma análise crítica de intervenções urbanísticas realizadas na cidade do Rio de Janeiro, traçando um elo com o ensino de urbanismo praticado no curso que constitui ainda hoje importante referência curricular no Brasil. A argumentação em defesa de um paradigma alternativo de cidade para o ensino de urbanismo recorre ainda a resultados de pesquisa anterior baseada na hipótese da pertinência de uma releitura de projetos do urbanismo moderno para lidar com os desafios da cidade contemporânea e a questão da integração de seus componentes infraestruturais. Como resultados dessa análise crítica de paradigmas, destaca diversas questões a respeito da aplicabilidade e até mesmo contradição de alguns ODS. Conclui, então, sobre a urgência de uma revisão dos referenciais de projeto utilizados no ensino de urbanismo, defendendo a

pertinência de uma abordagem mais integrada entre arquitetura, urbanismo, infraestrutura e território que um olhar menos preconceituoso com as lições do urbanismo moderno permitiria construir.

**Palavras-chave:** projeto urbano, espaço urbano, urbanização, desigualdade social, ensino

## Autores

---

### Guilherme Lassance

Arquiteto, doutor, professor titular e diretor da Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade Federal do Rio de Janeiro, professor do Programa de Pós-Graduação em Urbanismo, coordenador do grupo Urbanismo, Crítica e Arquitetura, que estuda abordagens alternativas para a cidade contemporânea. Professor visitante na Columbia University (2013-2016) pesquisador do CNPq. Entre suas publicações, destacam-se: Rio metropolitano: guia para uma arquitetura (2013) e Cidade pós-compacta: estratégias de projeto a partir de Brasília.

### Luciana Saboia

Arquiteta, doutora (UCLouvain), é professora associada da Universidade de Brasília e do Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo (PPG FAU/UNB). Pesquisadora Visitante GSD Harvard (2017) e pesquisadora do CNPq desde 2019. Suas obras questionam a cidade moderna e contemporânea, articulando noções de paisagem, cidades planejadas e apropriação social. Suas publicações incluem Brasília 50+50: cidade, história e design (2014) e Cidade pós-compacta: estratégias de projeto a partir de Brasília (2021).

### Cauê Capillé

Arquiteto e urbanista pela FAU UFRJ (2011) é professor na FAU UFRJ e no PROURB FAU UFRJ. PhD em Arquitetura pela Bartlett UCL (2016); Pós-Doutorado FAPERJ Nota 10 no PROURB FAU UFRJ (2017-18); Urban Studies Foundation Fellow na ENSA Paris Malaquais (2021-22); Pesquisador Visitante no Royal College of Art (2021-22). Sua pesquisa e ensino abordam sobre a relação entre projeto arquitetônico, teorias políticas e urbanas e condições urbanas comuns.

### Carolina Pescatori

Arquiteta e Urbanista, Mestre em Arquitetura da Paisagem (Pennsylvania State University), Doutora (UnB), é professora adjunta da Universidade de Brasília e do Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo (PPG FAU/UNB). Realizou pós-doutorado no CES-Universidade de Coimbra. É coordenadora do grupo de pesquisa TOPOS - Paisagem, Projeto e Planejamento e editora-chefe da revista Paranoá. Sua pesquisa problematiza a dispersão urbana do ponto de vista histórico e político.

## Resumen

El artículo se propone problematizar el referente de ciudad utilizado actualmente por la enseñanza del urbanismo y defender una alternativa que pueda ayudar a enfrentar los desafíos que plantean los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la ONU, cuando se aplican a la realidad urbana latinoamericana. La argumentación parte de un análisis crítico de intervenciones realizadas en Río de Janeiro, trazando un vínculo con la enseñanza del urbanismo practicada en el curso que sigue siendo una referencia curricular en Brasil. El argumento en defensa de un paradigma alternativo para la enseñanza del urbanismo recurre también a resultados de investigaciones previas a partir de la hipótesis de la pertinencia de una reinterpretación de proyectos del urbanismo moderno para hacer frente a los desafíos de la ciudad contemporánea y la cuestión de la integración de sus componentes infraestructurales. Como resultado de este análisis crítico de paradigmas, se destacan cuestiones sobre la aplicabilidad e contradicción de algunos ODS. Luego concluye sobre la urgencia de una revisión de los referentes de proyecto utilizados en la enseñanza del urbanismo, defendiendo la pertinencia de un enfoque más integrado entre arquitectura, urbanismo, infraestructura y territorio que una mirada menos prejuiciosa a las enseñanzas del urbanismo moderno permitiría construir.

**Palabras clave:** diseño urbano, espacio urbano, urbanización, desigualdad social, enseñanza

## Résumé

L'article vise à problématiser la référence de ville actuellement utilisée par l'enseignement de l'urbanisme et à défendre une alternative qui puisse aider à faire face aux défis posés par les Objectifs de Développement Durable de l'ONU, lorsqu'ils sont appliqués à la réalité urbaine latino-américaine. Pour ce faire, il part d'une analyse critique d'interventions urbaines dans la ville de Rio de Janeiro, en traçant un lien avec l'enseignement de l'urbanisme pratiqué dans l'école qui reste une référence curriculaire importante au Brésil. L'argument en faveur d'un paradigme alternatif de la ville pour l'enseignement de l'urbanisme recourt également aux résultats de recherches antérieures fondées sur l'hypothèse de la pertinence d'une réinterprétation des projets d'urbanisme moderne pour faire face aux enjeux de la ville contemporaine et à la question de l'intégration de ses composantes infrastructurales. À la suite de cette analyse critique des paradigmes, le texte met en évidence plusieurs problèmes concernant l'applicabilité, voire la contradiction, de certains ODD. Il conclut ensuite sur l'urgence d'une révision des références de conception utilisées dans l'enseignement de l'urbanisme, défendant la pertinence d'une approche plus intégrée entre architecture, urbanisme, infrastructure et territoire qu'un regard avec moins de préjugés sur les enseignements de l'urbanisme moderne permettrait de construire.

## Abstract

The paper intends to problematize the reference of city currently used by the teaching of urbanism and to defend an alternative that can help face the challenges posed by the UN Sustainable Development Goals, when applied to the Latin American urban reality. To do so, it starts from a critical analysis of urban interventions in Rio de Janeiro, tracing a link with the teaching of urbanism practiced in the school that is still an important curricular reference in Brazil. The argument in defense of an alternative city paradigm for the teaching of urbanism also uses the results of previous research based on the hypothesis of the relevance of a reinterpretation of modern urbanism projects to deal with the challenges of the contemporary city and the issue of the integration of its infrastructural components. As a result of this critical analysis of paradigms, it highlights several issues regarding the applicability and contradictions of some SDGs. It then concludes on the urgency of a review of the design references used in the teaching of urbanism, claiming for a more integrated approach between architecture, urbanism, infrastructure and territory that a less prejudiced look at the lessons of modern urbanism would allow to build.

**Keywords:** urban design, urban space, urbanization, social inequality, teaching

**Referencial de cidade e ensino:**  
uma revisão necessária

**Mots-clés:** conception urbanistique, espace urbain, urbanisation, inégalité sociale, enseignement

## Introdução

*“Desamparada da autonomia desarticuladora do lote, a arquitetura passa a ter que se envolver muito mais com seu sítio, restabelecendo relações ancestrais entre interior e exterior, público e privado, que foram obliteradas pela interposição de limites arbitrários da organização fundiária definidos sem nenhuma relação com o território que eles recortam.”*

Palco de importantes planos e projetos urbanísticos, a cidade do Rio de Janeiro reúne um conjunto privilegiado de referências para o ensino de urbanismo. De fato, o recorte temporal que vai da Reforma Passos, no início do século passado, à recente operação consorciada do Porto Maravilha exhibe uma rica sucessão de planos e projetos guiados por diferentes conceituações do urbanismo. Segue-se, assim, a influência das reformas parisienses de Haussmann no projeto da Avenida Central; do movimento City-Beautiful no plano de remodelação urbana proposto por Alfred Agache nos anos 1940; do conceito de parkway cunhado por Frederick Olmsted; no projeto do Aterro do Flamengo; das discussões oriundas dos Ciams no projeto de Affonso Eduardo Reidy para a área central e Esplanada de Santo Antônio; assim como no Plano Policromático de Constantino Doxiádis da década de 1960 e no modernismo extemporâneo do plano para a Baixada de Jacarepaguá de Lucio Costa, em 1969.

Na sequência, com a redemocratização do país, a cidade foi alvo da abordagem morfológica impulsionada pelo contextualismo de Colin Rowe<sup>[1]</sup> e pela urbanística da escola catalã, presentes na proposta de Oriol Bohigas para a frente marítima da Praça XV e os demais projetos para espaços públicos do Programa Rio Cidade no final do século XX. Cabe incluir aí também as aplicações desse contextualismo, sempre referido à ‘boa forma’ dos espaços urbanos e da paisagem da cidade tradicional, e a reurbanização de favelas<sup>[2]</sup>, mas dessa vez incorporando conceitos e métodos advindos de experiências paradigmáticas do urbanismo participativo no Brasil<sup>[3]</sup>.

Essas intervenções estiveram alicerçadas em textos seminais da crítica pós-moderna de defesa de um ideal de urbanidade pré-industrial, ainda bastante presente na literatura utilizada nas disciplinas de urbanismo, ao menos localmente<sup>[4]</sup>.

Entretanto, apesar do cuidado contextual a que se propunha, esse ideal foi capturado pelas lógicas neoliberais do planejamento estratégico, servindo para a produção de imagens de marketing da cidade global (Gomes & Motta, 2013). Os diversos preceitos do raciocínio estratégico, concebidos como slogans comerciais, vão da ‘Cidade inteligente’ à ‘Cidade de 15 minutos’, passando pelo ‘Desenvolvimento orientado ao transpor-

[1] A principal referência aqui é o seu conhecido Cidade Colagem, de 1978, escrito com Fred Koetter (Rowe & Koetter, 1978).

[2] Projetos realizados no âmbito do Programa Favela-Bairro, implementado pela Prefeitura do Rio de Janeiro, com financiamento do Banco Mundial, nas décadas de 1990 a 2010. A referência à cidade tradicional aparece claramente nas publicações dos pensadores do programa, que recorrem à analogia da favela carioca com bairros históricos da cidade europeia, como foi o caso de uma citação explícita ao bairro de Alfama, em Lisboa (Magalhães & Conde, 2021).

[3] Conduzidas por Carlos Nelson Ferreira dos Santos na década de 1980, essas experiências constituíram marco importante para a redefinição do papel do arquiteto e urbanista (Santos, 1988).

[4] A bibliografia de disciplina obrigatória, indicada no novo Projeto Pedagógico do Curso de Graduação em Arquitetura e Urbanismo, denota, com clareza, essa adesão à abordagem morfológica. Nela constam as traduções e reedições de textos representativos, como as traduções para o português da Paisagem urbana, de Gordon Cullen, e A imagem da cidade, de Kevin Lynch. Inclui ainda referência a um seguidor lusófono dessa corrente: Morfologia urbana e desenho da cidade, de José Lamas.

te'. Alguns deles se materializaram, no Rio, em intervenções associadas à realização de eventos esportivos mundiais. Como ilustração, podem ser citadas as linhas de BRT (Bus Rapid Transit), mas também os projetos financeiros catalisados por obras de grandes nomes da arquitetura mundial, como no caso das intervenções na área portuária.

O breve recapitulativo traçado anteriormente permite notar que, apesar de terem contribuído para a problematização de importantes questões sobre inclusão social e com a busca de formas alternativas de intervenção urbana, nenhum desses paradigmas do urbanismo contemporâneo conduziu a uma efetiva mudança da condição desigual de uma cidade latino-americana como o Rio de Janeiro. Todos eles parecem ao menos capturados, quando não determinados, pela lógica de um modelo normatizado de cidade que tem na estrutura espacial da urbe burguesa sua principal referência. Além de socialmente excludente –uma vez que se encontra baseada na propriedade privada do solo parcelado e transformado em mercadoria–, o modelo da cidade tradicional também é ambientalmente perverso. De fato, ele costuma ser invocado como solução para redução da pegada de carbono e os demais impactos sobre o meio ambiente, sendo frequentemente relacionado com menor demanda de infraestrutura, principalmente em termos de deslocamentos diários. No entanto, basta ampliar a visão sobre o território mobilizado por esse modelo de cidade para perceber os graves e inevitáveis impactos sobre o que é considerado externo a ela.

O ideal de cidade com a configuração compacta e a densidade que permita viabilizar a desejada proximidade da oferta de serviços de qualidade não consegue produzir sua própria energia, nem alimentos suficientes, nem reciclar seus resíduos, nem tratar seu esgoto. Além disso, por causa de sua compactidade, seu solo tende ainda a ser pouco permeável à água, tornando-a, portanto, mais exposta aos riscos climáticos. Para responder a essas carências, ela mobiliza um vasto território atravessado pela infraestrutura de transporte –ao menos de mercadorias e energia– e povoado pelos equipamentos de convívio indesejável<sup>[5]</sup> que ela não consegue facilmente acolher em seu interior: estações de tratamento de esgoto, centrais de resíduos, centros de logística, usinas etc. Trata-se, assim, a princípio, de um território qualificável como 'área de serviço', com baixo valor agregado para a moradia e

qualidade de vida e quase nada caminhável.

Assim, enquanto permanece arraigado à sua referência privilegiada da cidade compacta, o ensino de urbanismo não parece dispor de outros conceitos ou alternativas de instrumentos pertinentes para lidar com essas contradições, nem mesmo para melhorar as condições desse território muitas vezes excluído da definição de cidade. Essa carência conceitual e projetual torna-se ainda mais flagrante no contexto das cidades latino-americanas marcadas por forte desigualdade que gera segregação socioespacial e acaba por excluir grande parte de sua população da 'boa oferta de cidade', aquela que costuma ser difundida nas aulas de urbanismo. Os territórios infraestruturais que se encontram assim excluídos da definição de cidade são, precisamente, aqueles mesmos que restarão como a única opção de vida e moradia para as populações igualmente excluídas.

Então, para equipar o urbanista com conceitos e instrumentos de projeto pertinentes à realidade urbana contemporânea, é preciso construir uma definição ampliada de cidade que não esteja mais restrita a um modelo que, sozinho, é incapaz de integrar as necessidades para sua existência e sustentabilidade. Isso implica a busca de categorias projetuais capazes de proporcionar essa integração do que é hoje excluído pelo modelo adotado e privilegiado de cidade.

É possível identificar duas frentes para essa busca. Uma primeira via de reflexão segue no sentido de alcançar possibilidades de integração, à cidade, dos equipamentos e da infraestrutura hoje excluídos. Exemplos históricos disso podem ser encontrados no plano de reconstrução de Chicago (Castex, 2009) com a concepção de edifícios híbridos articulados à infraestrutura de transporte de mercadorias e seus espaços de produção e logística, que os tornou capazes de acolher esses usos e atividades de serviço. Outra pista desse trabalho é o conceito de parkway, que visou compatibilizar a infraestrutura rodoviária de vias expressas à paisagem valorizada de parques urbanos, como no já citado projeto do Aterro do Flamengo, no Rio de Janeiro.

Exemplos mais recentes dessa tentativa de integração recorrem à implantação camuflada de equipamentos indesejados em algumas cidades do Norte Global, como nos casos das usinas de incineração de resíduos criadas em Copenhague ou nas margens urbanizadas do Rio Sena, em Paris. Trata-se, no entanto, de uma estratégia de integração que implica a criação

[5] Ver os conceitos NIMBY e LULU das siglas em inglês para "Not In My Back Yard" (não no meu quintal) e "Locally Unwanted Land Use" (uso do solo localmente indesejado), respectivamente.

de legislação de controle fundiário capaz de contrariar as regras do mercado imobiliário para viabilizar tais projetos, em que a expectativa de custo mais elevado advém da necessidade de competir com o alto valor agregado de áreas de reconhecida qualidade urbana, mas também da própria estratégia de camuflagem e integração à cidade (revestimentos externos especiais, isolamento sonoro etc.)<sup>[6]</sup>.

Uma segunda linha de raciocínio que pode parecer, à primeira vista, mais promissora e compatível com os desafios que se apresentam aos urbanistas investe no combate à discrepância de valor associado às diferentes áreas urbanizadas graças à integração da qualidade de cidade (cityness) aos territórios periféricos, atravessados e povoados por atividades indesejadas. Uma resposta para esse tipo de pensamento pode ser encontrada nas teses do Novo Urbanismo, que pretendeu tratar esses territórios descontínuos e caracterizados por uma paisagem genérica, assumindo sua descontinuidade e aplicando a certas áreas os princípios espaciais da cidade tradicional. Essa é a tese da regional city (cidade-região) defendida por Peter Calthorpe (Calthorpe & Fulton, 2001) e apropriada por diversos autores como antídoto ao sprawl (espraçamento). Entretanto, essa solução não conseguiu resolver as incongruências de escala e outras interferências que impedem o convívio e a efetiva integração espacial e paisagística das infraestruturas de serviço que seguem sendo excluídas dos projetos urbanos concebidos segundo essa referência. Neles, de fato, assume-se a manutenção de um ‘dentro e fora’ excludente, criador de ilhas de ‘urbanidade positiva’ em meio ao oceano negativo da não cidade, do não edificado e do não lugar.

Com sua origem norte-americana, os conceitos do Novo Urbanismo foram explorados e viabilizados pelo mercado imobiliário, interessado nos lucros advindos da capacidade de geração de valor para a terra barata periférica, graças à constituição desses enclaves autônomos concebidos, à imagem dos parques de diversão temáticos, como ‘ilhas da fantasia’ – um enredo bem conhecido e replicado nos projetos de condomínios fechados (Murray, 2017)<sup>[7]</sup>. Esses enclaves passam, assim, a prescindir de qualquer relação com

o território ‘não urbano’, sem qualidade e de difícil caminhabilidade em que se implantam. No contexto latino-americano, tal separação tende a perpetuar a relação de dependência econômica e de exclusão social entre ‘centros urbanos’, entendidos como o que está ‘dentro’ desses enclaves de boa urbanidade e pertence à definição de cidade, e uma ‘periferia’ associada ao que está irremediavelmente ‘fora’ dela e entra em conflito com o modelo.

No intuito de viabilizar a ‘inclusão’ da população que não tem como pagar por esse produto comercial elitizado, o Estado resolveu entrar na equação financeira, tornando-se parceiro do empreendedor imobiliário. Foi o que aconteceu no Programa Minha Casa Minha Vida do Governo Federal brasileiro. Se, por um lado, a iniciativa enfrentou o importante desafio do imenso déficit habitacional brasileiro, por outro, construiu majoritariamente condomínios fechados para a baixa renda em áreas desvalorizadas do ponto de vista imobiliário, seja pela presença de vizinhança indesejada de vias expressas, viadutos, linhas de alta tensão, lixões etc., seja em meio a vazios desarticulados e desprovidos de infraestrutura<sup>[8]</sup>. Ao isolamento espacial dessa entidade autônoma, foi acrescido o isolamento funcional de empreendimentos exclusivamente residenciais, seguindo a lógica setorial das políticas públicas e do planejamento, mas também, e sobretudo, do controle contratual do bem imobiliário comercializado com financiamento bancário.

Enquanto a cidade cresce em suas margens ‘não urbanas’, os urbanistas parecem abdicar da busca de alternativas e se refugiam na crítica acadêmica para denunciar os processos de segregação socioespacial e periferação que costumam escapar das suas competências profissionais. Os nomes de maior destaque preferem se vangloriar do que consideram ser as transformações positivas de ‘reconquista da cidade’ graças à invisibilização das infraestruturas de serviço nas áreas centrais da urbe. No Rio de Janeiro, o maior exemplo disso foi a alardeada demolição do Elevado da Perimetral, considerada o símbolo do ‘resgate da cidade’ para o pedestre e seus moradores (mesmo que não sejam mais os mesmos, dada a violência do fenômeno de gentrificação). Componente principal da operação consorciada na área portuária, a demolição do viaduto, ainda mais quando considerada a sua dispendiosa substituição por uma via expressa subterrânea, demonstra a urgente necessidade de revisão da

[6] Sobre essas estratégias de conciliação que parecem ainda distantes da realidade orçamentária e profundamente desigual nas cidades do Sul Global, vale consultar os exemplos contidos no estudo de Hillary Brown, *Next Generation Infrastructure* (2014).

[7] É inevitável associar essa estratégia de valorização imobiliária ao atual conceito de cidade de 15 minutos, que tende a reforçar o valor da proximidade associado a certas áreas da cidade onde a oferta de serviços de qualidade está presente e é usada como argumento de venda.

[8] Houve experiências dentro do âmbito do Programa MCMV que não construíram condomínios fechados, mas costumam ser exceções à regra.

definição de cidade em prol de uma abordagem mais integrada com a sua infraestrutura e o seu território. E a questão aqui não pode continuar se atendo à defesa da substituição do modal rodoviário pelo transporte sobre trilhos, considerado mais eficiente, de menor impacto ambiental e, sobretudo, mais compatível com a urbanidade tradicional, mas deve, urgentemente, encarar a própria realidade pendular de uma mobilidade sempre crescente e essencialmente gerada pela desigualdade de condições entre territórios reconhecidos e reivindicados como cidade e aqueles a que esse conceito não se aplica.

## Explorando a Pista da Cidade Moderna

---

Para tentar resolver essa difícil equação, é preciso superar a referência, hegemônica ainda, no ensino de urbanismo, ao modelo da cidade tradicional. Advinda de uma matriz medieval da urbe murada, havia, nessa origem, um dentro e um fora muito claramente definidos, em que o 'dentro' era o mundo do urbano e da civilização burguesa e o 'fora', o que não cabia nele, o selvagem, o socialmente excluído, o desconhecido, o inimigo etc. A cidade, protegida em suas muralhas, constituía, então, uma realidade privilegiada e, por definição, excludente e incompatível com o que não era admitido pela condição de privilégio.

A superação dessa separação foi tentada nas utopias sociais do urbanismo moderno, que buscou pensar a arquitetura da cidade de forma integrada com a infraestrutura urbana, retirando-a da lógica do lote privado e, sendo por isso, acusado de promover a 'destruição' da própria cidade.

No final do século XIX, o ideário do Urbanismo Moderno implicou a transformação do cotidiano urbano por meio da incorporação de novos meios de transporte e comunicação. Novos materiais, como o ferro e o vidro e, mais tarde, o concreto armado, possibilitaram a construção de pontes, viadutos e estruturas independentes que se desvinculavam do solo urbano organizado segundo a lógica da estrutura fundiária do lote privado e permitiam outros espaços de circulação e permanência. A composição geométrica de planos, a independência dos elementos construtivos, a interpenetração entre o espaço interior e exterior faziam parte da composição moderna. Na escala urbana, não se escondia o fascínio pelos espaços abertos à circulação, especialmente ao automóvel. As grandes obras como plataformas, viadutos e vias expressas eram vis-

tas como novas possibilidades de mobilidade e domínio do habitante entre diferentes zonas da cidade.

Para os modernos, a paisagem urbana significava conjugar as tipologias edilícias com espaços abertos, esplanadas, áreas verdes e grandes áreas de circulação articuladas na topografia. Na configuração da arquitetura moderna, a integração e a permeabilidade entre espaço interno e externo representavam a interação entre o homem e seu habitat natural, caracterizada por poucos elementos portantes, estruturas esbeltas e vedações transparentes.

Para Manfredo Tafuri (1979, p. 124), sobre a tradição reducionista do movimento moderno, abrem-se dois modos nos quais a arquitetura moderna envolve o habitante e a configuração da paisagem. De um lado, o espaço vazio e disponível representa a anulação do objeto, sua abstração ou 'desmaterialização', tanto pela redução de elementos físicos como pela repetição em série de elementos construtivos. Por outro lado, a arquitetura moderna torna-se uma forma de representação, um objeto simbólico isolado no espaço aberto. Para Tafuri, a citada 'ênfase no vazio' é ambígua, pois abre a polaridade entre a desmaterialização e a materialidade, entre a crise do objeto e o objeto simbólico, entre o espaço livre e disponível e o espaço contemplativo e representativo<sup>[9]</sup>. Tafuri não considera esses aspectos como extremos isolados um do outro, uma total abstração ou neossimbolismo radical. Pelo contrário, relaciona-os em uma circularidade elíptica do vazio moderno copresente entre posições distintas: entre a negação e a aceitação de valor. A questão importante a ser ressaltada aqui é a do enfrentamento do projeto de arquitetura como instrumento estratégico para a configuração da paisagem urbana.

Resgatar essa abordagem integradora como possível referência a ser considerada pelo urbanismo contemporâneo implica desencapar, ao menos provisoriamente, o projeto da cidade moderna do seu contexto histórico de origem. Trata-se de poder superar a cisão entre as competências da arquitetura, do urbanismo e da engenharia geradas pela ascensão da crítica e do pensamento pós-modernos que vão separá-las em campos distintos. Contrariando tal processo históri-

---

[9] Segundo Manfredo Tafuri, a reflexão sobre a problemática urbana perdeu suas ações concretas e cedeu espaço para um projeto ideológico de crença no progresso e transformação social por meio da mudança do espaço urbano. Denunciou-se que a agenda social e política dos primeiros anos foi abandonada em favor de valores formais plásticos que se tornaram hegemônicas nas décadas de 1940 e 1950. Manfredo Tafuri denominou "arquitetura da burocracia" a monumentalidade em projetos influenciados pela Carta de Atenas e financiados pelo governo (Tafuri & Dal Co, *Modern Architecture*, 1986, p. 219).

co, trata-se de, novamente, articular a arquitetura da cidade com a infraestrutura urbana, sua hidrologia e topografia. De fato, pesquisas recentes sobre esses projetos vêm revelando qualidades de integração<sup>[10]</sup> até então rejeitadas pela crítica pós-moderna por não corresponderem aos seus ideais retrotópicos de cidade<sup>[11]</sup>. Torna-se, assim, urgente a necessidade de uma revisão crítica dessa leitura redutora que deixou de perceber e reconhecer o sofisticado esquema de entrelaçamento dos diferentes componentes do projeto de cidade moderna e livrá-la da acusação que lhe foi feita de privilegiar uma abordagem focada na concepção de objetos arquitetônicos isolados, implantados sobre um solo abstrato e idealmente plano.

Revisitados por meio dessa nova lente, menos dominada pela tese da cidade tradicional, esses projetos de cidades modernas têm o potencial de constituir novas referências para o ensino de urbanismo. *Water and asphalt* (2008) e ‘cidade porosa’ (2011), de Bernardo Secchi e Paola Viganó, e, mais recentemente, *Landscape as urbanism*, de Charles Waldheim (2016), são obras que problematizam o papel do projeto na cidade contemporânea, denunciando o seu esvaziamento pela área de planejamento urbano em direção às ciências sociais e econômicas. De acordo com Waldheim (2016), ao distanciar-se da materialidade do sítio físico ao longo dos últimos 50 anos, a discussão sobre projeto urbano ficou restrita à disciplina do Desenho Urbano comprometida com modelos neotradicionais de cidade adotados pelos urbanistas.

Essa integração entre Arquitetura e Urbanismo, entre projeto e planejamento, é uma alternativa ainda pouco explorada por ser suspeita de autoritarismo por parte do urbanista demiurgo que a projeta – por isso o interesse de visitar essas cidades modernas, agora com as camadas de tempo que, desde então, se adicionaram a elas.

[10] Para uma releitura desses projetos à luz da perspectiva integradora, ver o recente *Cidade pós-compacta: estratégias de projeto a partir de Brasília* (Lassance et al., 2021), a pesquisa em andamento de Vikramaditya Prakash (2022) sobre a integração dos aspectos hidrológicos no projeto para Chandigarh e o estudo de Daniel Köhler (2016) sobre a obra de Hilberseimer em *The mereological city*.

[11] Zygmunt Bauman, em seu livro *Retrotopia* (2017), afirma que estamos vivendo a “era da nostalgia” com base na análise desenvolvida no campo da literatura por Svetlana Boym (2001) em seu livro *The future of nostalgia* (2001). Bauman interpreta as narrativas nostálgicas como retrotopias, “visões instaladas num passado perdido/roubado/abandonado, mas que não morreu”, que se desconectam da possibilidade de um futuro “ainda todavia por nascer e, por isso, inexistente”. Essa evocação nostálgica é, em grande medida, “a-histórica”, a negar as complexidades conflituosas das infinitas narrativas que a trama histórica engendra, e que em muito se distanciam de um passado seguro, tranquilo, acolhedor, como prometem as retrotopias.

Acreditamos, assim, que o urbanismo moderno ofereceu importantes pistas metodológicas para lidar com os desafios da urbanização não compacta. O desafio agora é a revisão crítica dessas mesmas pistas diante dos contextos complexos das urbanizações recentes no território latino-americano, a fim de construirmos uma agenda de projeto e ensino de urbanismo mais pertinente e coerente com essa realidade.

## Paradigmas Questionáveis

Se o atual modelo desejável de cidade, baseado na urbanidade compacta, tem por origem os textos críticos da pós-modernidade<sup>[12]</sup>, ele se legitima hoje por meio dos Objetivos de Desenvolvimento Sustentável (ODS) formulados e chancelados pela ONU. Apesar da relação geralmente estabelecida com o paradigma da cidade compacta, uma análise mais atenta do ODS nº 11, cujo título “Cidades e comunidades sustentáveis” designa claramente o campo do urbanismo, permitiria avançar na direção da possibilidade de uma referência de urbanidade alternativa a tal modelo. Isso se torna ainda mais urgente no contexto das cidades latino-americanas, marcadas por forte desigualdade na oferta de cidade, uma vez que a Agenda 2030 não parece impedir a manutenção das lógicas socialmente excludentes em curso, nem mesmo assegurar a necessária integração da cidade com a sua infraestrutura.

Assim, “garantir o acesso de todos à habitação segura, adequada e a preço acessível e aos serviços básicos e urbanizar as favelas” implica lutar contra a relação de extrema dependência entre centro e periferia, substituindo a crítica contra a dispersão territorial pelo efetivo combate à periferização como processo de exclusão social. Por isso é fundamental que se possa ampliar o próprio conceito de cidade, não para aceitar as condições precárias que caracterizam os territórios que se encontram hoje à margem, mas para que o urbanismo possa construir conceitos e ferramentas pertinentes a tal condição. De fato, a garantia de acesso de todos à habitação segura, adequada e a preço acessível não parece impedir a implementação dos condomínios fechados de baixa renda do

[12] Reconhecemos aqui a influência de textos como os de Jane Jacobs, que lutou bravamente para preservar seu bairro caminhável da perspectiva de destruição pelas infraestruturas viárias propostas à época por Robert Moses em seu plano de modernização para Nova Iorque (Jacobs, 2000) ou, ainda, do influente *The image of the city*, de Kevin Lynch (1960), ou, ainda, de *Townscape*, em que Gordon Cullen (1960) recorre às configurações da cidade tradicional para definir os seus conceitos de paisagem urbana e visão serial.

Programa Minha Casa Minha Vida, projetados e implantados em total desconexão com o seu entorno não construído.

Também, para “proporcionar o acesso a sistemas de transporte seguros, disponíveis, sustentáveis e a preços exequível para todos, melhorando a segurança rodoviária por meio da expansão dos transportes públicos”, é preciso considerar a perversidade do transporte na condição de cidade desigual e socioespacialmente segregada. Nela a mobilidade não é uma opção, mas uma necessidade gerada pela relação de extrema dependência econômica da periferia-dormitório em relação aos centros polarizadores de serviços e empregos. Um exemplo recente disso é o BRT (Bus Rapid Transport), sistema de transporte implantado com a justificativa da ampliação e do aprimoramento da oferta de mobilidade, mas cuja rapidez implica a criação de corredores troncais de vias segregadas e configuradas como enormes rupturas espaciais desprovidas de qualquer articulação com as áreas urbanas atravessadas. A falta de cuidado com essa articulação denuncia a índole de projetos exclusivamente voltados para o atendimento de uma necessidade de deslocamento pendular diário, em que a oferta de mobilidade entra claramente em contradição com a “oferta de cidade”. Isso fica ainda mais evidente quando se considera que a eficiência do modal de transporte em termos de tempo de viagem pode contribuir com o esvaziamento da oferta de serviços e empregos locais, reforçando ainda mais o efeito de concentração espacial e conseqüente incremento da demanda de mobilidade para acessá-los. Forma-se, desse modo, uma espécie de círculo vicioso que, ao contrário do que se pretende, produz ainda mais segregação socioespacial e dependência econômica<sup>[13]</sup>.

Em outra frente, o “fortalecimento de esforços para proteger e salvaguardar o patrimônio cultural e natural do mundo” tende, ao menos na América Latina, a confortar as posições hierárquicas historicamente estabelecidas entre um centro detentor de patrimônio histórico e cultural considerado mais relevante e uma periferia onde esse patrimônio é relativamente mais rarefeito ou, então, invisibilizado pelo próprio processo histórico de dominação territorial e cultural com base no centro. Além disso, a abordagem do patrimô-

nio adota quase sempre uma lógica preservacionista que museifica, gentrifica e transforma áreas do centro em uma espécie de “parque de atrações para turistas”.

A natureza a ser preservada é também idealizada como algo intocado e intocável, sendo, assim, excluída de qualquer possibilidade de compatibilização com a ocupação urbana, por definição atrelada ao persistente modelo denso e compacto da cidade tradicional. Essa exclusão tem por conseqüência estimular a ocupação informal, por vezes predatória, comandada por um mercado imobiliário igualmente clandestino. Ao se tornar ilegal, essa ocupação irregular fica, na prática, isenta de respeito a qualquer princípio regulador em razão dos desafios de fiscalização de áreas cuja extensão responde mais aos interesses do marketing ambiental global das cidades do que à efetiva capacidade local de gestão e proteção dessas áreas.

Esse modelo de cidade densa e compacta, erguido como figura oposta ao ambiente natural, contribui também com a dificuldade de se “reduzir significativamente o número de mortes e o número de pessoas afetadas por catástrofes (...), incluindo os desastres relacionados com a água, com o foco em proteger os pobres e as pessoas em situação de vulnerabilidade”. Alguns objetivos, associados à capacidade de adaptação às mudanças climáticas, parecem, assim, entrar em franco conflito com o modelo de cidade tradicional e excludente que segregava uma série de atividades de serviço em sua periferia. Este é também o caso da intenção de se “reduzir o impacto ambiental negativo per capita das cidades, inclusive prestando especial atenção à qualidade do ar e gestão de resíduos”. Na realidade desigual da cidade latino-americana, é preciso se perguntar quem constitui a população-alvo de tal redução. A extensa periferia atravessada e povoada por infraestruturas de serviço e usos indesejados, propagada pela insistência do modelo de cidade compacta e caminhável, é realmente compatível com esses objetivos?

Nesse sentido, os desafios impostos pelo ODS a qualquer urbanidade alternativa à da cidade tradicional acabam também ajudando a consolidar o status quo do modelo dominante. Um exemplo disso é o da qualificação de vazios pouco estruturados e muitas vezes residuais na urbanização não compacta, quando considerado o objetivo de se “proporcionar o acesso universal a espaços públicos seguros, inclusivos, acessíveis e verdes, em particular para as mulheres e crianças, pessoas idosas e pessoas com deficiência”. Reside aqui o desafio dos projetos de espaços livres

[13] Um estudo estratégico sobre a mobilidade da Região Metropolitana do Rio de Janeiro, realizado e publicado pelo Sebrae (2013), levanta uma correlação entre a oferta de empregos e a oferta de mobilidade, concluindo sobre um esvaziamento econômico das áreas onde os modais de transporte permitem menor tempo de deslocamento para o centro da metrópole inversamente às regiões com menor oferta de mobilidade e maior tempo de deslocamento para o centro sendo as que mais empregam localmente.

numa urbanidade descontínua e bem menos construída e consolidada, na qual a figura do espaço público como espaço livre não tem como recorrer a simples oposição ao espaço ocupado segundo uma relação estritamente binária entre cheios e vazios, mas exige, para existirem, a exploração de qualidades intermediárias, tanto do cheio quanto do vazio.

Por fim, a urgente ampliação do referencial de cidade adotado no ensino de Urbanismo implica a necessária atualização das categorias do urbano e do rural, reavaliando a pertinência de conceitos como o “periurbano” ou ainda o “rurbano”. Sem essa atualização e revisão, não é possível entender e atender objetivos como o de “apoiar relações econômicas, sociais e ambientais positivas entre áreas urbanas, periurbanas e rurais, reforçando o planejamento nacional e regional de desenvolvimento” e menos ainda no contexto das cidades latino-americanas. Nesse sentido, é preciso questionar a pertinência da persistente ideia de padrão de desenvolvimento tecnológico que emana do objetivo que consiste em “apoiar os países menos desenvolvidos, inclusive por meio de assistência técnica e financeira, para construções sustentáveis e robustas, utilizando materiais locais”. Trata-se de uma visão de índole colonializadora, imposta pelo Norte Global, muito romântica e bastante alienada da realidade de produção do ambiente construído no Sul Global, que não deixa de reproduzir a perversa distinção entre um centro “dominante” e uma periferia ‘dominada’.

## Conclusões: Rumo às Competências Estratégicas

Toda essa análise do ODS nº 11 conduz à questão das habilidades do urbanista hoje. A pista do projeto unificado do urbanismo moderno oferece uma hipótese que permite considerar o imperativo para o urbanista de entender a arquitetura como instrumento estratégico do urbanismo, retirando o urbanismo da sua atual condição de refém da grande escala do planejamento tecnocrático, mas também da sua rendição à microescala do lote privado e dos interesses particulares de determinado grupo ou agente em detrimento do bem-estar coletivo.

A possibilidade de superação do modelo de organização espacial da cidade tradicional baseado na figura abstrata do lote e do quarteirão, explorada pelo urbanismo moderno, acarretou na busca e concepção de uma arquitetura da cidade muito mais integrada com



**Imagem 1.** Edifício da Cúria Metropolitana com a Catedral de Brasília ao fundo

**Nota:** Evidencia-se a importância dos espaços ocultos, que acolhem atividades banais e cotidianas, enquanto elementos arquitetônicos operam a necessária balizagem no espaço amplo da cidade dispersa.

**Fonte:** Autores (2019).

o substrato físico do seu território de implantação, assim como com os componentes infraestruturais vitais ao seu funcionamento. Desamparada da autonomia desarticuladora do lote, a arquitetura passa a ter que se envolver muito mais com seu sítio, restabelecendo relações ancestrais entre interior e exterior, público e privado, que foram obliteradas pela interposição de limites arbitrários da organização fundiária definidos sem nenhuma relação com o território que eles recortam.

Outras habilidades de projeto tornam-se assim fundamentais a esse jogo bem mais complexo de criação do espaço urbano. A demarcação do lote por um muro-limite passa a ser substituída por toda uma arquitetura da balizagem, aproximando, assim, a operação de projeto nessa outra condição do que Gilles Deleuze e Félix Guattari (1980) designam como ‘estriamento’ da terra: a produção de pontos de referência que transformam a natureza contínua do ‘espaço liso’ em um possível ‘mapa’.

Em um recente estudo sobre Brasília, foi possível identificar o recurso de operações de balizagem, mas também de terraplanagem e de ajardinamento como meios de projeto[14]. A balizagem, isto é, a marcação de limites e referenciais na paisagem potencialmente infinita da metrópole dispersa. Esta operação aparece fortemente na construção dos principais edifícios que conformam o Eixo Monumental. Embora muitos

[14] Ver na recente publicação *Cidade pós-compacta: estratégias de projeto a partir de Brasília* de Lassance, G., Saboia L., Pescatori, C. & Capillé, C. (2021).



**Imagem 2.** Operações de terraplanagem na construção da Rodoviária do Plano Piloto de Brasília

**Foto:** Arquivo Público do Distrito Federal.

deses edifícios tenham programas banais (escritórios da burocracia da administração federal), são transformados em marcos sublimes e abstratos na paisagem. O ‘ocultamento’ de parte do programa em subsolos (e através de outras estratégias) reforça ainda mais a dimensão balizadora dos elementos não ocultados. Estes se tornam ‘monumentos’, aproximando-se da condição de uma arte da paisagem.

A terraplanagem consiste na movimentação de terra para que permite separar a cidade da terra original, em uma constante negociação entre a topografia original e uma outra inventada e manipulada. A terraplanagem produz a estrutura fundamental para articulação da cidade: coordena fluxos, embasamentos, fixa relações de continuidade e separação. Essas dobraduras do solo, que formam planos horizontais ou inclinados, podem configurar plataformas, taludes e arrimos que segregam a infraestrutura viária destinada aos veículos motorizados enquanto possibilitam novos caminhos de pedestres.

O ajardinamento é a programação da paisagem em um mundo interior, a partir da manipulação de materiais, texturas e mobiliários. O ajardinamento em Brasília aparece fortemente em três grandes formatos: através de um ‘urbanismo de carpete’, no qual os interiores dos edifícios foi programado pelos materiais do chão (carpetes com semelhança ao chão natural de parques, pisos minerais com aspecto de calçada), pela presença/ausência de mobiliário para estar/circular (conformando ‘praças’, ‘corredores-rua’ e jardins internos) e pela relação que as fachadas e acessos construirão entre dentro/fora (tanto em acessos principais, quanto em outros secundários, ou de serviços); através de um ‘urbanismo 2D e meio’, no qual a jardinagem



**Imagem 3.** Operações de terraplanagem e ajardinamento na Superquadra de Brasília, com taludes, arrimos e escadas

**Fonte:** Autores (2021).



**Imagem 4.** Pilotis e estacionamento-parque no Centro Cultural Banco do Brasil em Brasília, evidenciando estratégias de ajardinamento

**Fonte:** Autores (2021).

se mescla com a terraplanagem, programando o solo manipulado inclusive das áreas não edificadas através de escadas, muros de arrimo que formam bancos, mudanças de piso, controle climático com escolha de vegetação, etc.; e através de um ‘urbanismo do estacionamento-parque’, no qual os espaços meramente infraestruturais são ‘tratados’ para que permaneçam interiorizados pela cidade, através principalmente do gramado entre rodovias e do desenho de estacionamentos que conformam parques bucólicos (nos quais o asfalto é um dentre outros materiais).

Aproximar os Objetivos de Desenvolvimento Sustentável com base em tal estudo permite identificar alguns saberes estratégicos para o arquiteto e urba-

nista ensaiados a seguir como conclusão desta análise crítica. O primeiro deles consiste em 'saber projetar uma moradia articulada ao entorno' para lidar com o contexto não compacto sem valor agregado, composto por vazios não edificados, paisagem genérica e infraestrutura indesejada dos territórios hoje excluídos pelo modelo da boa urbanidade. Para isso é preciso sair da lógica do lote privado, mas também do macrolote condominial (enclave autônomo dos conjuntos habitacionais) para criar interiores concebidos como exteriores (espaços coletivos significantes), assim como vazios exteriores pensados como 'interiores' graças a estratégias de balizagem, terraplanagem e ajardinamento, tornando-os capazes de articular e conectar o território urbanizado e urbanizável da periferia espraiada.

Ainda sobre o projeto de moradia, 'pensá-la de forma mais integrada ao trabalho' em suas diversas modalidades (inclusive na produção de alimentos para reduzir a pegada de carbono relacionada com o seu transporte), graças à busca de tipologias híbridas, tanto na escala do edifício quanto na do conjunto de bairro, como no exemplo das superquadras de Brasília, que precisam ser mais bem estudadas e exploradas como urbanidade potente.<sup>[15]</sup> Isso permitiria reduzir a dependência crônica do transporte pendular e favorecer a mobilidade ativa de proximidade, inclusive por prescindir da conformação desta à lógica da mobilidade motorizada (em vez de continuar simplesmente insistindo na implantação de ciclovias ao longo das vias de circulação automotiva).

Outra competência a desenvolver consiste em 'saber projetar estruturas abertas à apropriação' pela população local e também conhecer os seus processos de gestão localmente praticados (práticas alternativas e informais), considerando a complementaridade entre o projetado (infraestrutura, macroarquitetura) e o autoconstruído (microarquitetura com recursos locais de mão de obra e material). Trata-se da capacidade do projeto de espacialidade não condicionada pela estrutura fundiária do lote privado de se reprogramar, superando e ampliando suas possibilidades de uso previsto<sup>[16]</sup>.

Retomando aqui a habilidade para estriar o liso sem a necessidade de recorrer à arbitrariedade do muro, o urbanismo precisa ensinar a 'projetar balizadores para orientação', seja no vazio não edificado, seja na paisagem genérica, de modo a torná-lo menos 'externo' e desprovido de sentido, mais 'interno' e significativo, inclusive do ponto de vista da agregação de valor econômico (monumento infraestrutural, exploração agroflorestal) e cultural (patrimônio material e imaterial). Isso implica também 'saber projetar espaços públicos articulados com entorno não edificado', conferindo caráter de interior a esses exteriores (novamente, por meio de operações de balizagem, terraplanagem e ajardinamento), entendendo o papel estratégico dos vazios não edificados, não apenas como resíduos da urbanização ou áreas livres a serem preservadas para funções de drenagem ou em razão do valor como espaço natural, mas também e sobretudo como espaços de articulação, conexão, produção e apropriação coletiva.

Por fim, é preciso 'saber projetar infraestruturas integradas ao local' (lógica 'glocal'), seja ao substrato natural, seja à possibilidade de usos coletivos, retirando o caráter indesejável ou impenetrável de alguns equipamentos. Exemplos disso, que precisam ser mais atentamente estudados, são os projetos já citados aqui do Parque do Aterro do Flamengo e da Rodoviária de Brasília, entre outros. Só assim será possível imaginar um urbanismo mais inclusivo do que a cidade oferece e menos excludente que não se conforma com o modelo espacial do lote privado, da rua corredor e do quarteirão inacessível.

[15] Nesse sentido, o ensino de Urbanismo precisa superar a crítica à setorização funcional da cidade moderna que teve por consequência excluí-la como possibilidade de referência para a cidade contemporânea e admitir, enfim, a total capacidade de hibridização das formas arquitetônicas e urbanas propostas.

[16] Como admitido pelo próprio Lucio Costa (1995), ao visitar Brasília, anos depois, reconhecendo que a cidade havia superado o projeto.

## Referências

- BAUMAN, Z. (2017). *Retrotopia*. Polity.
- BOYM, SVETLANA. (2001). *The Future of nostalgia*. Basic Books.
- BROWN, H. (2014). *Next generation infrastructure*. Island Press.
- CALTHORPE, P., FULTON, W., & FULTON, W. B. (2001). *The regional city*. Island Press.
- CASTEX, J. (2009). *Chicago 1910-1930: le chantier de la ville moderne*. La Villette.
- COSTA, L. (1995). *Lucio Costa, registro de uma vivência*. Empresa das Artes.
- CULLEN, G., DE MACEDO, C. L., & CORREIA, I. (1983). *Paisagem urbana*. Martins Fontes.
- DELEUZE, GILLES, E FÉLIX GUATTARI. 1980. *Mille plateaux*. Éditions de minuit.
- GOMES, M. DE F. C. M., & MOTTA, T. S DA. (2013). Empresariamento urbano e direito à cidade: considerações sobre os programas Favela-Bairro e Morar Carioca no Morro da Providência. *Libertas: Revista da Faculdade de Serviço Social*, 13(2), 55-79. <https://doi.org/10.34019/1980-8518.2013.v13.18272>
- JACOBS, J. (2000). *Morte e vida de grandes cidades*. Martins Fontes.
- KOEHLER, D. (2016). *The mereological city: a reading of the works of Ludwig Hilberseimer, transcript*. Transcript, Bielefeld.
- KRIER, R., & ROWE, C. (1979). *Urban space*. Academy Editions.
- LAMAS, J. M. R. G., & UNIVERSIDADE TÉCNICA DE LISBOA. (1993). *Morfologia urbana e desenho da cidade*. Fundação Calouste Gulbenkian, Junta Nacional de Investigação Científica e Tecnológica.
- LASSANCE, G., SABOIA, L., PESCATORI, C., & CAPILLE, C. (2021). Cidade pós-compacta: estratégias de projeto a partir de Brasília/ Post-compact city: drawing out strategies from Brasilia. Rio Books.
- LYNCH, K. (1964). *The image of the city*. MIT Press.
- MAGALHÃES, S., & CONDE, L. P. (2021). *Favela-Bairro: uma outra história da cidade do Rio de Janeiro*. Rio Books.
- MUMFORD, E. P. (2002). *The CIAM discourse on urbanism, 1928-1960*. MIT Press.
- MURRAY, M. J. (2017). *The urbanism of exception*. Cambridge University Press.
- PRAKASH, V. (2022, JUNHO 23). *Ecological Urbanism: the hydrologics of Chandigarh masterplan*. [Conference presentation, Topos Seminar: Landscapes of Power]. PPG-FAU-UnB. <https://www.youtube.com/watch?v=jbskuSDew-s&t=4s>
- ROWE, C., & KOETTER, F. (1978). *Collage city*. MIT Press.
- SANTOS, C. N. F. D. (1988). *A cidade como um jogo de cartas*. Projeto.
- SCRIVER, P., & PRAKASH, V. (2007). *Colonial modernities. Building, Dwelling and Architecture in British India and Ceylon*. Routledge.
- SEBRAE (2013). *Mobilidade urbana e mercado de trabalho na Região Metropolitana do Rio de Janeiro: estudo estratégico*. Observatório Sebrae/RJ.
- SECCHI, B., & VIGANÒ, P. (2011). *La ville poreuse. Un projet pour le Grand Paris et la métropole de l'après-Kyoto*. MetisPresses.
- SVETLANA, B. (2001). *The future of nostalgia*. Basic Books.
- TAFURI, M. (1979). *Teorias e história da arquitetura*. Editora Presença.
- VIGANÒ, P. (2008). Water and asphalt the projection of isotropy in the metropolitan region of Venice. *Architectural Design*, 78(1), 34-39. <https://doi.org/10.1002/ad.606>
- WALDHEIM, C. (2016). *Landscape as urbanism: a general theory*. Princeton University Press.