

REVISÃO BIBLIOGRÁFICA: O SISTEMA VIÁRIO COMO INSTRUMENTO DO PLANEJAMENTO URBANO: VALORIZAÇÃO IMOBILIÁRIA COM QUALIDADE DE VIDA OU GENTRIFICAÇÃO?

FORMIGHIERI, Amanda Prediger.¹
DIAS, Solange Irene Smolarek.²
DRABIK, Mariana Melani.³

RESUMO

A presente pesquisa tem como objetivo fazer um levantamento bibliográfico sobre o sistema viário em relação ao planejamento urbano, apresentando também a valorização imobiliária, qualidade de vida e gentrificação. O problema que norteia a pesquisa é: O sistema viário, como instrumento do planejamento urbano, proporciona uma valorização imobiliária com qualidade de vida ou gentrificação? Como hipótese, presume-se que o sistema viário se faz relevante no planejamento urbano e evolução urbana, ocasionando assim, uma melhoria na qualidade de vida. Apresenta-se a metodologia científica utilizada na composição da pesquisa por meio da verificação bibliográfica e da dialética. Por tratar-se de uma pesquisa em desenvolvimento, não possui resultados conclusivos, porém intenciona-se dar continuidade ao trabalho para alcançar os objetivos finais.

PALAVRAS-CHAVE: Sistema Viário. Planejamento Urbano. Valorização imobiliária. Qualidade de vida. Gentrificação.

1. INTRODUÇÃO

O estudo encontra-se vinculado ao trabalho de conclusão de curso de Arquitetura e Urbanismo no Centro Universitário Fundação Assis Gurgacz. Insere-se no grupo de pesquisa PUR- Métodos e Técnicas do Planejamento Urbano e Regional, agrega-se ao assunto voltado para o planejamento urbano, desdobra-se no tema sistema viário.

Justifica-se no âmbito acadêmico/científico como um meio de auxílio á futuros pesquisadores com interesse nas áreas de planejamento urbano, sistema viário, valorização imobiliária, qualidade de vida e gentrificação. Proporciona, a utilidade à outras pessoas, como

¹ Acadêmico (a) do 8º período da Graduação em Arquitetura e Urbanismo do Centro Universitário FAG. E-mail: amandapformighieri@hotmail.com.

² Professora orientadora da presente pesquisa. Doutorado em Engenharia de Produção pela UFSC; mestre em Letras pela UNIOESTE; graduada em Arquitetura e Urbanismo pela UFPR. Pesquisadora líder dos Grupos de Pesquisa: Teoria da Arquitetura; História da Arquitetura e Urbanismo; Métodos e Técnicas do Planejamento Urbano e Regional; Teoria e Prática do Design. Docente de graduação e de pós-graduação do Centro Universitário Assis Gurgacz. E-mail: solange@fag.edu.br.

³ Arquiteta e Urbanista coorientadora da presente pesquisa. Graduada em Arquitetura e Urbanismo pelo Centro Universitário Assis Gurgacz (2015); graduada em Psicologia pela Universidade Paranaense – Unipar (2010). Participante dos Grupos de Pesquisa: Métodos e Técnicas do Planejamento Urbano e Regional na Linha de Pesquisa denominada Planejamento Urbano e Regional; Teoria da Arquitetura na linha de pesquisa denominada Arquitetura e Urbanismo e Estudos e Discussão de Arquitetura e Urbanismo na linha de pesquisa denominada Arquitetura e Urbanismo. E-mail: marianadrabik@gmail.com.



introduz Eco (1999, p. 22) “ O estudo deve ser útil aos demais. Um artigo que apresente nova descoberta sobre o comportamento das partículas elementares é útil.”. Intensifica-se o discernimento na área profissional, pelo método de pesquisa que discorre a sistematização do assunto, proporcionando a ampliação do conhecimento na importância do planejamento urbano, mais especificamente na estruturação do sistema viário. Segundo Rodrigues (1986, p. 14) “[...] o espaço urbano é também, por excelência, o espaço do confronto de interesses, do processo histórico de definição dos direitos do indivíduo e da coletividade, permanentemente escrito e reescrito na arquitetura da cidade. ”

No contexto social e cultural, justifica-se nos resultados que o trabalho alcançará, atingindo o conhecimento da população sobre a relevância do planejamento no avanço em relação à qualidade de vida. Maricato (2013, p.77) nos afirma que “[...] a saúde implica nas condições físicas individuais bem como na relação com o meio físico e social ”. Sendo a qualidade de vida interligada com a saúde e o meio físico, mas não relativa apenas a essas especificidades, podendo-se então visualizar, como afirma Minayo, Hartz e Buss (2000, p. 8) que a qualidade de vida é uma noção humana, que se relaciona ao grau de satisfação presente na vida familiar, social, amorosa e ambiental, com base na síntese cultural de elementos determinantes de cada cultura que determina seu padrão de conforto e bem-estar.

O objetivo geral é apresentar a revisão bibliográfica abordando os temas: Planejamento urbano, sistema viário, valorização imobiliária, qualidade de vida e gentrificação. Os objetivos específicos são: I) Apresentar a revisão bibliográfica do planejamento urbano; II) Apresentar a revisão bibliográfica do melhoramento do sistema viário; III) Apresentar a revisão bibliográfica de qualidade de vida; IV) Apresentar a revisão bibliográfica da valorização imobiliária; V) Apresentar a revisão bibliográfica de gentrificação; VI) Discutir os conceitos apresentados. Tem-se como base a fundamentação teórica de que:

O termo *gentrification* deriva de *gentry* que, por sua vez, deriva do francês arcaico *gentierise* que significa "de origem gentil, nobre". Desta feita, entende-se também a reestruturação de espaços urbanos residenciais e de comércio independentes com novos empreendimentos prediais e de grande comércio, ou seja, causando a substituição de pequenas lojas e antigas residências [...]. O fenômeno afeta uma região ou bairro pela alteração das dinâmicas da composição do local, tal como novos pontos comerciais ou construção de novos edifícios, valorizando a região e afetando a população de baixa renda local. Tal valorização é seguida de um aumento de custos de bens e serviços, dificultando a permanência de antigos moradores de renda insuficiente para sua manutenção no local cuja realidade foi alterada (SANTOS, 2014, p.588)

2. FUNDAMENTAÇÃO TEÓRICA

2.1 APROXIMAÇÕES TEÓRICAS NOS FUNDAMENTOS ARQUITETÔNICOS

Desde a antiguidade, o homem percebeu que as rochas eram materiais duráveis para construir caminhos, ruas e calçadas (ABBUD, 2007, p.130). Embora a construção de ruas pavimentadas tenha originado no Egito, foram os romanos que se preocuparam em promover as artérias largas e suntuosas para realizar seus desfiles militares (HAROUEL, 1990, p.17-25). A rua era denominada como um lugar de comércio e de circulação, onde o poder político iniciava grandes transformações urbanas (LAMAS, 2004, p. 146-149).

Em relação às ruas e vias, foi na Revolução Industrial que se alterou a técnica de construção aplicando a, então, nas estradas, pontes, canais e obras urbanas: aquedutos e esgotos. Em segundo lugar adaptam-se as novas exigências urbanas, construindo estradas mais amplas, canais mais largos, crescendo rapidamente “o desenvolvimento das vias de transporte por água e por terra” (BENEVOLO, 2001, p.39). O problema de higiene e espaço se agregam as necessidades técnicas e formais, surgindo intervenções reguladoras nos anos de 1950 e 1960 do século XIX, artérias como as grandes *boulevards*⁴ retilíneas, simétricas e regulares (COLIN, 2000, p.93). Essas expansões ordenam os assentamentos burgueses, mas “são incapazes de orientar a urbanização dos novos espaços formados por causa das migrações originadas pela industrialização”, moldam-se então os contrastes entre bairros da burguesia, áreas industriais e bairros do proletariado, são essas contradições que geram as primeiras alternativas urbanas (PEREIRA, 2010, p.209).

Em contrapartida, a partir de tais progressos científicos, ocorreram os grandes inchaços da população, de modo a exigir do poder público aprimorar os meios de circulação em função da mobilidade urbana (HAROUEL, 1990, p.78-101). A rua e o traçado tornam-se elementos de grande importância, pois esta deixa de ser apenas uma rota funcional, se tornando um percurso visual próprio de efeitos estáticos. Surgem então, pela necessidade de novos modos de vida, diferentes propostas e formas urbanas (LAMAS, 2004, p.172-212). Em vista disto, Harouel (1990, p.147) constata que, tal progresso multiplica naturalmente os problemas com os quais a cidade tem que lidar, como o crescimento demográfico e condições de habitação.

⁴ Grandes vias arteriais criadas pelo urbanismo de *Hausmann* na reforma de Paris a partir do século XVIII, as quais cortam o território da cidade com traçados concebidos como numerosos entroncamentos em estrela, em função do embelezamento urbano (HAROUEL, 1990, p.112).



Em virtude dos fatos mencionados, na contemporaneidade a edificação das cidades é uma prática urbanística que cria espaços públicos e “se o sistema viário for visto como o sistema circulatório da cidade, as praças são seu coração; e os parques, seus pulmões urbanos” (PEREIRA, 2010, p.169). Assim, para Benevolo (2001, p.74) o espaço externo desenvolve uma determinada função, como as vias de circulação de pedestres e carros, que não devem perturbar outras funções externas onde o espaço para desenvolvimento seja abundante, mas se estes forem obrigados “a se desenvolver uns sobre os outros nas estreitas passagens entre as casas” se tornam intoleráveis as propagações das determinadas funções.

Deveras, fundamenta-se então, que a paisagem das cidades tem relação à paisagem urbana, onde o território é ocupado pelas instalações urbanas, espaços privados ou públicos - ruas, parques e praças. Ao pensar no espaço público e sua morfologia, tem-se classificações que articulam entre si, onde as vias, calçadas e ruas se relacionam com os planos horizontais no parcelamento do solo, visto que a base da estrutura urbana, influencia no perfil da cidade e da população e nos espaços livres e abertos - onde flui a vida urbana (MACEDO, 2012, p.54-56-57). Além disso, o sistema viário também é afetado pelo conforto térmico e, por consequência, na qualidade de vida, pois, se as ruas de uma determinada região ou bairro tiverem suas larguras elevadas, contribuem para a formação de ilhas de calor, remodelando a ordenação da infraestrutura física (CORBELLA, 2003, p.26).

De acordo com Macedo (2012, p.60) as grandes vias intraurbanas fazem parte dos principais vetores de crescimento das cidades, uma vez que possibilita o desenvolvimento de grandes empreendimentos – comerciais, industriais e sociais. No entanto, no olhar da dialética Villaça (2001, p.80), afirma que via não é capaz de causar o crescimento urbano em uma determinada região, o primeiro efeito que ela é capaz de provocar é a melhoria da acessibilidade e, assim, sua valorização.

Ademais, a rua mantém uma relação com as construções adjacentes separando os edifícios, que ocasionam a grande variação de efeitos espaciais (NEUFERT, 2013, p.388). Essas vias e estradas, além de conectarem-se a municípios vizinhos e partes da cidade de um modo fácil e rápido, apoiam o deslocamento das classes motorizadas, ocasionando diferentes frentes de urbanização, propícia à dispersão urbana. Com o melhoramento dessas vias, cria-se o hábito da moradia distante dos locais de trabalho, abrindo território para o sistema mobiliário, e assim, aproveitar-se dessas demandas para vender loteamentos (MACEDO, 2012, p.61-68).



Referente à configuração da rua moderna, acarreta-se variações na forma e volume e não na disposição básica (MACEDO, 2012, p.71-73). Sobre tal afirmação, Neufert (2013, p.389), classifica a rua como uma rede de circulação, cuja a função é manter o acesso e conexão, vinculando-se com os terrenos e edificações, os quais limitam o seu traçado. Acrescenta ainda Corbusier (2002, p.6) que “Nossas casas formam ruas e as ruas formam cidades e mais cidades, é um indivíduo que adquire uma alma, que sente, que sofre, que admira”.

A partir desse contexto, os espaços nas cidades se articulam por determinados padrões, a fim de combinar elementos de conexão e relações sociais, criando-se então espaços ordenados (SANTOS, 1988, p.25-67). Ao se referir à reestruturação desse espaço – denominado urbano -, tem-se grande importância a adequação à paisagem urbana para que ocorra a valorização desse espaço, por meio de preservação ou criação deste, carecendo de uma particular atenção ao sistema de transporte e, por consequência, ao viário (RODRIGUES, 1986, p.65-67).

Segundo Mascaró e Yoshinaga (2005, p. 13-17), a formação do sistema viário compõe-se por uma rede de circulação, dependendo do espaço urbano, onde recebe veículos, pedestres e até bicicletas. Para representar um sistema harmônico, as redes de infraestrutura, devem ser criadas em conjunto articulado com o espaço que o contém. De fato, faz-se necessário enfatizar então, que alguns casos de urbanização causam efeitos negativos, os quais podem ser evitados com um desenho adequado – planejamento. Um desses fatores detalha-se pela excessiva cobertura do solo, ocorrida não apenas pelas vias de circulação, mas também pela massa construída. Em vista disso, na verdade, o desenho dos espaços externos deveria adaptar-se às características do meio (ROMERO, 2001, p.9-28).

Além disso, Rodrigues (1986, p.97) afirma que as técnicas de previsão de tráfego visam a implantação de novas vias e a melhoria das existentes, podendo ser alcançadas no processo de renovação urbana. No entanto, a ampliação indevida desses espaços efetivos não deve seguir a função de capacitação ao crescimento do tráfego, para que não ocorra o desequilíbrio da estrutura urbana, pois “a técnica de hierarquização viária constitui-se em eficiente instrumento na otimização dos espaços existentes”.

Relacionando-se com as vias de circulação, os meios de transporte se apresentam como fundamental importância para a economia da cidade, onde percorrem os materiais, equipamentos, suprimentos e mão-de-obra fazendo a distribuição desse sistema (LIDA, 2003, p.415). Para tanto, esse meio de circulação depende de um revestimento no solo com uma superfície de concreto e asfalto para poder atingir sua finalidade (FROTA, 2003, p.66). Bernucci *et al* (2006, p.9) afirmam



que o pavimento é estruturado através de muitas camadas sobre a superfície, pois estas são desenvolvidas para suportar ao constante tráfego e o clima. Segundo Azevedo (2004, p.96), o desgaste em pavimentos de áreas de grande circulação e movimentação é muito grande, como exemplo a relação de um elevado fluxo de pedestres em determinado local. Devido às intempéries, ao uso por tráfego e à problemas estruturais, os pavimentos públicos apresentam desgastes e defeitos, e assim, necessitam de melhorias (MASSARO, 2005, p.1).

2.2 O PLANEJAMENTO URBANO

Argumenta-se que o urbanismo seja uma prática de criação dos espaços públicos ou áreas abertas, determinando o espaço externo juntamente com o conjunto de edificações que dão forma e qualificação ao ambiente (PEREIRA, 2010, p.169). Ao considerar esse aspecto, nota-se que as obras públicas, morfologia urbana, planos urbanos e direito relativo a cidade englobam-se no termo “urbanismo” (HAROUEL, 1990, p.8). Tendo então como finalidade a modelação e remodelação das cidades, para alcançar o desenho no âmbito espacial onde as atividades do homem são desenvolvidas⁵ (DUCCI, 1989, p.9). A formação de um determinado padrão urbano é resultado das relações de fatores políticos, sociais, tecnológicos, materiais próprios da região e clima (HERTZ, 1998, p.31).

Partindo disso, os exteriores agrupam os espaços públicos de fundamental importância, uma vez que o desenho urbano na construção das relações sociais assume, normalmente, uma posição crítica ao planejamento urbano moderno. Dessa forma, desempenha um papel duplo de embelezamento da cidade e objeto para intervenção, pública pois “os espaços públicos que oferecem maiores qualidades ambientais são os que têm sofrido, ao longo da história, lentas e graduais transformações devendo, então, ser respeitados, na medida do possível” (ROMERO, 2001, p.216). Afirma Lacaze (1993, p.27-28) que a formação urbana assume o como papel de definir fisicamente a organização da cidade, rua ou bairro, de modo a ordenar o espaço disposto, e fornece uma imagem de identidade da cidade ou bairro.

Nas cidades modernas, onde ocorreu a conseqüente invasão da máquina no campo da personalidade humana, as condições críticas se contrapõem sob as sugestões da urbanística, “Tudo o que concorre para a diagnose dessas condições críticas é um artifício precioso para as

⁵ Em tradução livre da autora: “*El urbanismo tiene como fin la modelación y remodelación de las ciudades, por lo cual es el estudio de las ciudades enfocado a lograr el diseño del ámbito espacial donde se desenvuelven las actividades sociales del hombre*” (DUCCI, 2005, p. 9).



considerações mais sérias do problema urbanístico” (SILVA, 2002, p.7). A cerca disso, segundo Maricato (2013, p.17), as organizações físicas⁶ urbanas – realizadas nas cidades brasileiras –, por meio de obras de embelezamento de bairros, junto com o mercado imobiliário de corte capitalista, baseiam-se na expulsão da população mais pobre removida para os morros e franjas e periferias. Para ilustrar cita-se Curitiba considerada uma das cidades brasileiras que ocasionaram esse tipo de mudanças urbanísticas de embelezamento e *city-markiting*⁷.

Sob outro aspecto, Geddes (1994, p.79) ressalta que esse embelezamento da cidade não se baseia no interesse sentimental, pois “o fator estético é reconhecido na guerra e na medicina como um sintoma de eficiência”. Expôs-se, portanto, que o urbanismo e seu projeto de renovação e expansão objetivam o crescimento da demanda por espaços de uso coletivo e público, principalmente em áreas centrais, de modo a formular uma proposta de ampliação e de organização do ambiente com auxílios de técnicas de projeção (RODRIGUES, 1986, p.17).

Ademais, tal evolução na infraestrutura urbana, oportuniza a melhoria das condições salubres e ambientais em áreas densamente ocupadas, valorizando o local, podendo então aumentar a sustentabilidade quando combinada com melhorias da gestão de financiamento urbano (ACIOLY, DAVIDSON, 1998, p.83). Já Maricato (2013, p.12), aponta a importância da requalificação urbana e reformas, com a intenção de manter os moradores que ali já residiam, contrariando a tendência de exclusão social⁸ no urbanismo ao final do século XX. Pronsato (2005, p.121) afirma em concordância com o conceito citado, e identificando que as propostas de transformação e intervenções de um determinado lugar coloca como prioridade a consideração da população que lá reside, se inter-relacionando com o espaço e o tempo.

O urbanismo encontra-se interligado a grande parte do que diz respeito a cidade, sendo uma dessas partes a morfologia urbana (HAROUEL, 1990, p.8). E assim, considera-se que o sistema viário seja um fator determinante e a causa do *layout* urbano nos assentamentos humanos, fazendo a diferença na morfologia urbana (ACIOLY, DAVIDSON, 1998, p.66). Cullen (1971, p.27), afirma que se tem uma polaridade entre a circulação de pessoas e a de veículos, sendo a unidade base da

⁶ Segundo Rodrigues (1986, p.35), pode-se entender e definir como uma renovação, reestruturação ou expansão de espaços, adequando-se então, sua proposta de uso coletivo ou até mesmo privado.

⁷ Utilização de uma imagem síntese que opera com articulações voltadas a “priorizar o homem”, contendo o discurso de que o ponto de vista social é o dominante, racional e portador de valores universais, apresenta-se então os interesses da classe minoritária como o interesse comum a todos os membros da sociedade (GARCIA, 1997).

⁸ A autora Maricato (2013, p.12), especifica nessa situação o desafio na requalificação urbana, dando especial atenção para o caso de ampliação, melhoria e reforma de moradias existentes, como tática para atrair a classe média mantendo os moradores que no cortiço já residiam. Contrariando então: “[...] várias tendências dominantes no urbanismo do final do século XX, que têm na cidade empresa seus nexos centrais, socialmente excludentes”.

morfologia urbana. Mas, Lamas (2004, p.46) afirma que, essa morfologia se compõe por elementos⁹ morfológicos que se relacionam, ou devem se relacionar com a escala de concepção do espaço, ou a simples análise, considerando-os diferentes, sem se importar que seja uma rua, uma praça, um bairro ou uma cidade.

2.3 O SISTEMA VIÁRIO

No sistema viário as vias, servem basicamente não apenas para passagem de veículos, como também para as sarjetas e das calhas que fazem o papel de escoamento da água pluvial, visto que possui um grau de necessidade dimensional de medidas padrão, cuja a finalidade é ocasionar uma movimentação livre entre eles. Ainda nessa composição, tem-se a área de pedestres, conhecida como calçada, a qual traz segurança as pessoas que necessitam caminhar pela cidade, e também configura áreas recreativas de desenvolvimento (NEUFERT, 2013, p.391-394). A cerca disso Bernucci *at al* (2006, p.11) aponta sobre o sistema construtivo de uma via, em destaque a pavimentação, a qual propicia principalmente uma melhoria em relação ao rolamento da pista, à economia, à segurança e ao conforto. Como a camada, construída sobre a terraplanagem final, é composta por múltiplas espessuras resiste aos esforços oriundos do tráfego e do clima.

Observa-se, então, que o sistema de circulação e de tráfego é considerado o componente mais caro em um projeto urbanista, desde que esses acessos e ruas sejam pavimentados. Conforme Acioly e Davidson (1998, p.66 a 67) “O padrão de urbanização do sistema viário e suas dimensões também aumentam o custo final da implantação das infra-estruturas[sic] e, conseqüentemente[sic], da urbanização”.

[...] o intenso processo de urbanização das últimas décadas frequentemente se desenvolveu ao longo do sistema viário, descaracterizando a concepção de limites urbanos. Ao mesmo tempo, a expansão das áreas urbanas aumentou sensivelmente a necessidade de cruzar áreas desenvolvidas, ou que em breve o serão, para conectar novas rodovias à rede viária local, ligar entre si áreas afastadas ou integrar novas áreas ao organismo urbano. Também a ampliação da capacidade e melhoria das características de muitos trechos próximos a áreas urbanas e que inicialmente eram tipicamente rodoviárias, envolve a consideração do processo de desenvolvimento urbano (BRASIL, 1974 p.1).

⁹ Elementos morfológicos do Espaço Urbano, definidos por Lamas (2004) como o solo, os edifícios, o lote, o quarteirão, a fachada, o logradouro, o traçado da rua, a praça, o monumento, a árvores e a vegetação e o mobiliário urbano.



Quando se aborda o assunto sobre o sistema viário, Neufert (2013, p.388) ressalta que a relação com as construções adjacentes é classificada como parte desse sistema, separando entre si por meio das vias de circulação. Para Corbusier (2000, p.78) deve-se evitar nas cidades as ruas corredores com duas calçadas e sufocadas pelas construções ao decorrer desta. Como se evidencia, a cidade rege tudo, como a paz e o trabalho, e conceitua-se como oficinas espirituais que produzem a obra do mundo. Então, o planejamento do sistema viário se faz de fundamental importância pelo fato de sua forma e dimensão poderem levar de um isolamento ao congestionamento.

Em contrapartida, um dos grandes problemas apontados por Cassilha e Cassilha (2009, p.9), é que os espaços públicos vêm sofrendo degradação, uma vez que as ruas são abandonadas e substituídas por locais fechados e privados devido a maior segurança, “a população de média e alta renda se sente amedrontada e se isola em condomínios e espaços enclausurados, acabando por não mais vivenciar sua própria cidade”. Segundo Jacobs (2000, p.30), um distrito urbano, possui como principal atributo a segurança das pessoas nos espaços de circulação e de convivência social para que se sintam resguardadas e protegidas em meio a tantos desconhecidos. Se uma rua se encontra livre de violência, a cidade está razoavelmente livre de violência e em harmonia, não devendo as pessoas se sentirem ameaçadas de antemão.

Segundo Rodrigues (1986, p.92) o sistema pode se classificar pelo conjunto entre tráfego e transportes, sob uma visão simplificada. Em vista disso, a morfologia urbana de uma cidade é determinada por tais elementos, que implicam a configuração do layout urbano, uma vez que este estabelece a forma de circulação de pessoas, de mercadorias, de pedestres e estipula a sequência de espaços de interação, além de encontro social (ACIOLY, DAVIDSON, 1998, p. 66 a 67).

Assim, julga-se a rua como uma função de acesso e conexão, considerando a sua localização, ou seja, se ela é encontrada dentro ou fora das localidades mais conhecidas e disputadas (NEUFERT, 2013, p.389).

2.4 A VALORIZAÇÃO IMOBILIÁRIA

Ao final do século XIX, considerava-se a cidade com um delimitado mercado imobiliário, composto por oficinas, casas e aluguéis de quartos, contando também com os loteamentos de antigas chácaras. Devido à intensificação do crescimento demográfico e à diversificação econômica, houve um aumento na disputa por localizações, ocasionando a melhoria no mercado de vendas e de aluguéis (ROLNIK, 1999, p.101). Segundo Maricato (2013, p.20) em 1964 com a

implementação do SFH¹⁰, houve uma explosão imobiliária com base no edifício de apartamentos, em relação ao mercado de promoção privada. Consolida Maricato que:

A atividade produtiva imobiliária nas cidades brasileiras não subjugou as atividades especulativas, como ocorreu nos países centrais do capitalismo. Para a maior parte da população que buscava moradia nas cidades o mercado não se abriu. O acesso das classes médias e altas foi priorizado[...]. Na década de 1980, trouxe um forte impacto social e ambiental, ampliando o universo de desigualdade social[...]. O crescimento urbano sempre se deu por exclusão social, desde a emergência do trabalhador livre na sociedade brasileira, que é quando as cidades tendem a ganhar nova dimensão e tem início o problema da habitação (MARICATO, 2013, p.21 a 22).

Somado a isso, Acioly e Davidson (1998, p.71 a 72) disseminam que com a ausência de uma política fundiária urbana, moderações na oferta de terrenos, uma legislação de planejamento que restringe a poucos e controla as densidades em determinados locais e empreendimentos imobiliários, eleva-se o custo da terra e dos terrenos. Assim, quando se tem um aumento do valor de preços em regiões com uma boa infraestrutura, às ofertas voltam-se as áreas periféricas, pois são acessíveis à população carente, devido à precariedade na questão urbana, ocorrendo uma relação direta entre o comportamento do mercado imobiliário e as densidades residências. Então, Novak (2009, p.134) ressalta que o ponto mais importante desse assunto é o espaço – um bem raro com necessidade de organização racional –, cuja a raridade é evidente e explica o motivo de o solo ter um preço, pois se a carência não é essencial a nenhum bem, nasce a vontade humana por eles. Pode-se constatar, por outro aspecto, que o mercado imobiliário é socialmente cego e insensível, visto que necessita garantir acesso a usos antagonistas, que socialmente julgam prioritários do espaço, como o designado à habitação social, equipamentos públicos e áreas verdes.

2.5 QUALIDADE DE VIDA

Compreende-se como qualidade de vida um aspecto humano da sua própria existência, uma determinada forma de percepção na questão do próprio existir. No senso comum, resume-se a definir a qualidade de vida como um alto padrão de bem-estar, de acordo com sua ordem econômica, social ou emocional, entretanto negligenciam os leigos de que esse conceito se encontra

¹⁰ Sistema Financeiro de Habitação, com base nas Políticas Federais de Habitação, onde financiou-se mais de 6 milhões de moradias, tendo um ponto de inclinação no período de 1994, atendia com eficiência as camadas mais populares de baixa renda (SANTOS, 1999).



em fase de concepção de identidade, vinculando-se então, em relação à saúde, à moradia, ao lazer, aos hábitos de atividades e à alimentação. Dessa forma afirma-se uma junção desses elementos, com uma posição positiva de bem-estar (ALMEIDA, GUTIERREZ, MARQUES, 2012, p.14 a 15).

Sob outra premissa, uma das formas de avaliar a qualidade de vida é por meio das necessidades e dos graus de satisfação, além de analisar se os recursos disponíveis são suficientes para a capacidade relativa de atender as necessidades de um determinado grupo (HERCULANO, 2000, p.5). Ademais a qualidade de vida, e sua percepção do bem-estar, está subordinada ao julgamento que cada um faz de sua vida, não tendo uma relação direta com a felicidade, mas englobando o bem-estar individual na saúde, na nutrição, na renda per capita e na educação (BESSA, GALLO, 2016, p.4).

Segundo a norma de Desenvolvimento Sustentável de Comunidades (ABNT, 2017, p.34), um conjunto de indicadores de qualidade de vida determina que na urbanização moderna e nas cidades sustentáveis um desses indicadores é a esperança de vida, podendo resumir então a mortalidade na sociedade, “pode ser pensado como indicando o potencial de retorno sobre o investimento em capital humano e é necessário para o cálculo de várias medidas atuais”, medidas essas que definem a qualidade de vida. A expectativa reflete a mortalidade de uma população, estando então, interligada às condições de saúde, integrando-se ao desenvolvimento, o tamanho e o potencial de crescimento das populações.

2.6 GENTRIFICAÇÃO

O termo foi utilizado em primazia pela socióloga britânica Ruth Glass, em 1964, ao analisar as transformações imobiliárias em determinados distritos londrinos. No entanto, com o geógrafo Neil Smith, o processo de gentrificação foi aprofundado e consolidado como fenômeno social presente nas cidades contemporâneas (SANTOS, 2014, p.588). Segundo Ferreira (2014, p.1), os projetos de revitalização alteram as características dos lugares, de modo a criar novas fronteiras urbanas, e ocasionar o processo de gentrificação que é considerado uma forma de espoliação¹¹, visto que utiliza termos como revitalização e requalificação por meio de iniciativas públicas ou privadas.

Sob tal contexto, os centros urbanos antigos ou um determinado bairro, deprimidos pelo tempo ou utilização indevida, podem vir a passar por uma série de melhorias físicas, de ordem econômica, social e cultural, originadas pelo urbanismo, elevando o conceito daquele determinado

¹¹ Segundo o Dicio - Dicionário Online de Português (2017), espoliação tem como significado a ação de privar uma pessoa de alguma coisa que lhe pertence por direito, através de violência ou fraude.

lugar onde se possibilita a ocorrência do fenômeno de gentrificação. Esse processo se caracteriza, normalmente, pelas ocupações que a classe média faz de um bairro ou local da cidade, com a expulsão e afastamento da classe de baixa renda, acompanhado das melhorias particulares ou públicas de infraestrutura (BATALLER, 2000, p.10).

Dessa forma, Pereira (2014, p.308) afirma que, o termo gentrificação, tornou-se primordial no assunto relacionado a transformações urbanas vivenciadas nas cidades contemporâneas, como os processos de melhoramento de determinados locais – anteriormente caracterizados pela predominância da população de baixa renda – onde a população mais nobre começa a tomar conta, e assim expulsa a camada popular. Para Furtado (2014), a gentrificação faz parte do processo permanente de reestruturação urbana, dentro da organização do espaço nas cidades.

Grande parte da bibliografia procura evidenciar, tanto do ponto de vista dos estudos empíricos quanto dos debates teóricos, que já uma concepção generalizada do processo de gentrificação como uma forma de revitalização ou renascimento urbano. Essa perspectiva implica aceitar um certo tipo de decadência secular anterior e, agora, uma reversão dos caminhos até então estabelecidos nas cidades[...]. Assim, o fenômeno de gentrificação precisa ser explicado tanto por tendências estruturais, quanto por especificidades históricas, sem retirá-lo, contudo, do ponto de vista teórico, do contexto social do qual ele é parte. Mais precisamente, o processo de gentrificação necessita ser teorizado como parte da totalidade orgânica da formação social, o que significa procurar as causas de processo de gentrificação na conjuntura da produção, circulação e consumo (FURTADO, 2014, p.343).

Para Ferreira (2014, p.2) o conceito trata de um fenômeno que reúne modernização e deslocamento, ou seja, modernização e melhoria, tendo-se a problemática então de que após o investimento em infraestrutura, tem-se uma maior valorização do lugar, ocorrendo a expulsão dos antigos moradores que não resistem ao encarecimento do local, sendo então obrigado a procurar por outra área de custo mais baixo.

3. METODOLOGIA

A metodologia utilizada neste trabalho é a dialética. Como afirmam Marconi e Lakatos (2000, p.84 a 85) esse método, utiliza-se da necessidade de avaliar uma determinada situação, acontecimento ou tarefa através do ponto de vista das determinantes condições do mesmo, podendo então, explica-la. A dialética refere-se ao desenvolvimento da contradição ou negação das coisas,



sendo essa negação um ponto de transformação com ênfase no elemento contrário, tendo uma mudança considerada como a negação da negação.

Os estudos se fundamentaram na pesquisa bibliográfica que segundo Carvalho (1989, p.100) tem por finalidade localizar e consultar coeficientes e condições de informação escrita, para reunir dados sobre determinado tema, procurando “[...] livros e documentos escritos as informações necessárias para progredir no estudo de um tema de interesse”. Pela pesquisa bibliográfica tem-se a busca pela explicação de problemas por referências teóricas documentadas. Segundo Cervo e Bervian (2002, p.66), esse método de pesquisa é classificado como um meio de formação por primazia, constituindo parte da pesquisa descritiva com o objetivo de recolher informação e entendimento antecipado a respeito de um problema que vivencia uma resposta.

4. ANÁLISES E DISCUSSÕES

O sistema viário é considerado a estrutura principal de uma cidade, uma vez que é formado por vias de pedestres e veículos que ligam os setores residenciais aos equipamentos urbanos, garantindo o deslocamento de pessoas para outros bairros vizinhos (LACAZE, 1993, p.40). Ou seja, essas vias de circulação se consolidam no espaço público, pois proporcionam diferentes usos e, a partir disso “o planejamento urbano e os projetos de intervenções no setor de circulação objetivam alcançar uma relação equilibrada entre tráfego de veículos e outras funções importantes do espaço da rua” (NEUFERT, 2013, p.389). Segundo Jacobs (2000, p.29), as ruas de uma cidade não apenas comportam veículos e calçadas, mas também são fundamentais para o funcionamento adequado das cidades.

De acordo com Villaça (2001, p.80), uma via regional ou terminal de transporte urbano não provoca o crescimento ou desenvolvimento urbano, mas sim uma melhoria na acessibilidade e, dessa forma, ocorre a valorização, considerado fruto do trabalho realizado na construção da via, constatando assim todos os pontos do espaço construído, “o valor da terra que passa a ser determinado por uma via é em geral localização[...] edifícios, redes ou estradas – que o constituem”. Ademais, ressaltam Mascaró e Yoshinaga (2005, p.27) que o sistema apenas se faz harmônico, se as redes de infraestrutura urbana articulam entre si, de modo a ocorrer um melhoramento no espaço urbano.

Para Del Rio (1990, p.138), esses elementos de circulação e vias são essenciais afim de definir a acessibilidade e a infraestrutura, visto que os componentes orientam as direções de



assentamentos e a percepção de sua imagem. Seguindo essa definição, uma nova malha viária deveria promover hierarquia entre essa composição, para minimizar os custos de implantação e de conservação. Portanto o sistema viário – ruas e calçadas – torna-se fundamental no planejamento urbano (JACOBS, 2000, p.29).

Como se verifica, a estrutura viária planejada adequadamente transforma a cidade em espaços transitáveis, pelo fato de interligar pavimentos de distintos padrões, que permitem acondicionar a acessibilidade (CULLEN, 1996, p.56). Pode-se então perceber que, além de a rua ser uma passagem, é um espaço a céu aberto em uma forma que a contém – o chão pavimentado e as fachadas dos edifícios. Desse modo, tal sistema de espaço público atinge todos os elementos da configuração urbana¹² (HOLSTON, 1993, p.115).

Sobre o conceito da qualidade do ambiente urbano, em 1960 houve muitas críticas e protestos comprometendo a iniciativa privada e o poder público em relação à vida das comunidades e à qualidade dos espaços urbanos, além de sua arquitetura (DEL RIO, 1990, p.19). Segundo Acioly e Davidson (1998, p.10), os políticos e profissionais ligados a urbanização podem alterar a qualidade de vida do espaço da moradia da população, porém há uma carência de reflexão minuciosa.

Nessa perspectiva, o planejamento governamental possui um caráter coletivo, e não individual, pois os grupos populacionais são orientados pelas políticas públicas já que estas se encontram intimamente relacionadas à qualidade de vida, de modo que possuem o poder de satisfazer as necessidades dos habitantes (BESSA, GALLO, 2016, p.14). Já Corbella (2003, p.26) afirma que a malha urbana – considerada o gabarito de uma cidade – se encontra propícia a alterações em seu planejamento e, entre elas, a largura das ruas visto que, se forem elevadas e combinadas com elevadas edificações, ocorre a intensa dificuldade de dissipar o calor, formando então potenciais ilhas de calor. Essa simples atitude no planejamento, simultaneamente com outros elementos como poluição do ar e desconforto acústico, contribuirá com a alteração do conforto térmico afetando diretamente a população e sua qualidade de vida, tanto dos moradores fixos, como apenas dos pedestres passantes. E assim, Nobre afirma a fundamental relação da qualidade de vida e Urbanismo:

¹² Fundamentos considerados constitutivos da base urbana, no território físico da cidade, através de elementos do meio antrópico – transformações que o homem faz no meio natural, para que assim possa ocupar determinadas áreas, podendo acontecer de forma planejada, ou irregular e indevida – e do meio natural – como os cursos d'água, configurações de rios e suas nascentes, bacias hidrográficas, montanhas, vegetações e formas topográficas – que farão o trabalho de dar sustentação a forma urbana (CASSILHA, CASSILHA, 2009, p.10 a 11).

Como a qualidade de vida pode ser definida? É mais uma questão de qualidade a ser buscada dentro dos programas de qualidade total dentro das empresas. É o tempo de trânsito e as condições de tráfego, entre o local de trabalho e de moradia. É a qualidade dos serviços médico-hospitalares. É a presença de áreas verdes nas grandes cidades. É a segurança que nos protege dos criminosos. É a ausência de efeitos colaterais de medicamentos de uso crônico. É a realização profissional. É a realização financeira. É usufruir do lazer. É ter saúde. É amar. É enfim, o que cada um de nós pode considerar como importante para viver bem (NOBRE, 1995, p.299)

Por conseguinte, segundo Bessa e Gallo (2016, p.5), a relação entre a qualidade de vida e a urbanização se desdobra pelo fato de a rua, a praça e o bairro, integrarem os moradores e reforçarem a sociabilidade. Como o indivíduo tenta adquirir uma imagem própria do espaço, ao vivenciar em uma cidade, essa paisagem urbana passa a possuir elementos¹³ representativos de qualidade de vida.

Em relação a valorização imobiliária e gentrificação Rolnik (1999, p.101) afirma que as normas que regulam as construções e loteamentos demarcam e dissolvem territórios, estabelecem fronteiras e acabam intervindo no mercado imobiliário, com o melhoramento da infraestrutura altera-se o eixo de valorização do solo, ocasionando uma determinada influência no ciclo do mercado. Essa valorização, movimento e rentabilidade são definidos por uma determinada lógica, “por um lado, são mais valorizadas as localizações capazes de gerar as maiores densidades e intensidades de ocupação; por outro, valorizam-se os espaços altamente diferenciados ou exclusivos”. O desenvolvimento urbano é considerado rentável quando o capital imobiliário é vantajoso, sendo as edificações e infraestrutura produzidas em ritmo acelerado, mas esse acesso encontra-se barrado a maioria das pessoas. Os lucros nos negócios imobiliários em um determinado bairro dependem do ritmo de chegada dos melhoramentos e instrumentos de infraestrutura do bairro, pois assim ocasiona-se a elevação do patamar de preço (ROLNIK, 1999, p.130 – 131 e PRONSATO, 2005, p.14).

5. CONSIDERAÇÕES FINAIS

O presente trabalho utilizou-se do levantamento conceitual, a partir do título “Revisão Bibliográfica: o sistema viário como instrumento do planejamento urbano: valorização imobiliária

¹³ “Acessibilidade, fluidez, limpeza, iluminação, qualidade da edificações, tamanho das residências, presença de áreas verdes e disponibilidade de serviços básicos são indicativos do grau de satisfação e necessidades básicas” (BESSA, GALLO, 2016, p.5 a 6).



com qualidade de vida ou gentrificação?”. Na introdução abordou-se as informações fundamentais, que originaram o projeto de pesquisa. O assunto voltou-se para o planejamento urbano, e o tema em desdobramento aponta o sistema viário.

Considera-se então, a resultante analisada por meio da pesquisa de levantamento e revisão bibliográfica, considerando o problema de que o sistema viário, considerado um importante instrumento do planejamento urbano, pode proporcionar uma melhoria na qualidade de vida da população, em decorrência da pressuposição da hipótese apontada. Como citado na fundamentação teórica, a morfologia urbana de uma cidade é composta por fatores, como o sistema viário, que estabelece a forma de circulação de pessoas, mercadorias, pedestres e estipula a sequência de espaços de interação e encontro social. O planejamento e melhoramento do sistema viário se faz de fundamental importância pelo fato de sua forma e dimensão definirem a linguagem da cidade, e proporcionar ao cidadão a oportunidade de circulação com segurança e qualidade de vida. A pesquisa exposta encontra-se em desenvolvimento, a qual ocasionará a relação de análise posterior por meio da fundamentação teórica apresentada.

REFERÊNCIAS

ABBUD, Benedito. **Criando paisagens**: guia de trabalho em arquitetura paisagística. 3.ed. São Paulo: Editora Senac São Paulo, 2007.

ABNT. **Desenvolvimento sustentável de Comunidades** – Indicadores para Serviços Urbanos e qualidade de vida. Associação Brasileira de Normas Técnicas. NBR ISO 37120, 2017.

ACIOLY, Claudio. DAVIDSON, Forbes. **Densidade urbana**: um instrumento de planejamento e gestão urbana. Tradução Claudio Acioly. Rio de Janeiro: Mauad, 1998.

ALMEIDA, Marcos Antonio Bettine de. GUTIERREZ, Gustavo Luis Gutierrez. MARQUES, Renato. **Qualidade de vida**: definição, conceitos e interfaces com outras áreas, de pesquisa. São Paulo: Escola das Artes, Ciências e humanidades- EACH/USP, 2012. Disponível em: <http://each.uspnet.usp.br/edicoes-each/qualidade_vida.pdf> Acessado em: 29, Apr. 2017.

AZEVEDO, Alvez Hélio. **O edifício e seu acabamento**. São Paulo: Edgard Blücher, 2004.

BATALLER, Maria Alba Sargatal. **O estudo da gentrificação**. Revista Bibliográfica de Geografia y Ciencias Sociales, Universidade de Barcelona, tradução de Maurilio Lima Botelho, 2000. Disponível em: <www.tiagomarino.com/continentes/index.php/continentes/article/download/5/4/> Acessado em: 23 Mai. 2017.

BENEVOLO, Leonardo. **História da Arquitetura Moderna**. 3.ed. São Paulo: Editora Perspectiva S.A, 2001.

BERNUCCI, Liedi Bariani.; MOTTA, Laura Maria Goretti.; CERATTI, Jorge Augusto Pereira.; SOARES, Jorge Barbosa. **Pavimentação asfáltica: formação básica para engenheiros.** Rio de Janeiro: PETROBRAS: ABEDA, 2006. Disponível em: <<http://www.ufjf.br/pavimentacao/files/2011/08/Pavimenta%C3%A7%C3%A3o-Asf%C3%A1ltica-cap1.pdf>> Acessado em: 24 Mar. 2017.

BESSA, Eliane. GALLO, Douglas. **Qualidade de Vida Urbana como Política Pública: o movimento cidades saudáveis.** V.04, n,27, 2016. Publicado em: GC: Revista Nacional de Gerenciamento de Cidades – National Journal of Cities Management. Disponível em: <http://rgt.ifsp.edu.br/portal/arquivos/2017/01/Artigo_Qualidade_de_Vida_Urbana_2016.pdf> Acessado em: 23 Mai. 2017.

BRASIL. **Normas para o Projeto Geométrico de Vias Urbanas.** Ministério dos transportes departamento nacional de estradas de rodagem diretoria de planejamento: Rio de Janeiro, outubro de 1974.

CASSILHA, Gilda A. CASSILHA, Simone A. **Planejamento Urbano e Meio Ambiente.** Curitiba: IESDE Brasil S.A., 2009. Disponível em: <<http://www.ceap.br/material/MAT30042013134121.pdf>> Acessado em: 23 Mai. 2017.

CARVALHO, Maria Cecília M. de. **Construindo o saber: metodologia científica – fundamentos e técnicas.** 2.ed. Campinas, SP: Papyrus, 1989.

CERVO, Amaro Luiz. BERVIAN, Pedro Alcino. **Metodologia Científica.** 5.ed. São Paulo: Pearson Prentice Hall, 2002.

COLIN, Silvio. **Uma Introdução à Arquitetura.** 3.ed, Rio de Janeiro: UAPÊ, 2000

CORBELLA, Oscar. **Em busca de uma arquitetura sustentável para os trópicos: conforto ambiental.** Rio de Janeiro: Revan, 2003.

CORBUSIER, Le. **Urbanismo.** 2.ed. São Paulo: Martins Fontes, 2000.

CORBUSIER, Le. **Por uma Arquitetura.** 6.ed. São Paulo, SP: Editora Perspectiva, 2002.

CULLEN, Gordon. **Paisagem Urbana.** Lisboa: Edições 70, 1971.

DEL RIO, Vicente. **Introdução ao desenho urbano no processo de planejamento.** 1.ed. São Paulo: Pini, 1990.

DUCCI, María Elena. **Introducción al Urbanismo: conceptos básicos.** 1.ed. México: Trilhas, 1989, reimp. 2001.

ECO, Umberto. **Como se faz uma tese.** 15.ed. São Paulo: Editora Perspectiva S.A, 1999.

FERREIRA, Alvaro. **O processo de gentrificação em entrevista com o professor Alvaro Ferreira.** 3.v. n.1. Revista Eletrônica História, Natureza e Espaço, 2014. Disponível em: <www.e-publicacoes.uerj.br/index.php/niesbf/article/download/19545/14192> Acessado em: 25 Jun. 2017.

FURTADO, Calos Ribeiro. **Intervenção do Estado e (re)estruturação urbana: um estudo sobre gentrificação**. V.16, n.32. São Paulo, 2014. Disponível em:

<http://www.scielo.br/scielo.php?pid=S2236-99962014000200341&script=sci_abstract&tlng=pt>

Acessado em: 23 Mai. 2017.

FROTA, Anésia Barros. SCHIFFER, Sueli Ramos. **Manual de Conforto Térmico**. 8.ed. São Paulo: Studio Nobel, 2003.

GARCIA, Fernanda Ester Sánchez. **Cidade espetáculo: política, planejamento e city marketing**. 1.ed. Curitiba: Palavra, 1997.

GEDDES, Patrick. **Cidades em evolução**. Campinas, SP: Papyrus, 1994.

HAROUEL, Jean-Louis. **História do urbanismo**. 4.ed. Campinas, SP: Papyrus, 1990.

HERCULANO, Selene C. **A qualidade de vida e seus indicadores**. Publicado no livro Qualidade de Vida e Riscos Ambientais, organizado por: Selene C. Herculano. Niterói: Eduff, 2000.

HERTZ, John B. **Ecotécnicas em arquitetura: como projetar nos trópicos úmidos do Brasil**. São Paulo: Pioneira, 1998.

HOLSTON, James. **A cidade Moderna: Uma crítica de Brasília e sua utopia**. Tradução Marcelo Coelho. São Paulo: Companhia das Letras, 1993.

JACOBS, Jane. **Morte e vida das grandes cidades**. 2.ed. São Paulo: Editora Martins Fontes WMF, 2000.

LACAZE, Jean-Paul. **Os métodos do urbanismo**. 2.ed. Campinas, SP: Papyrus, 1993.

LAMAS, José Manuel Ressano Garcia. **Morfologia Urbana e Desenho da Cidade**. 3.ed. Texto universitário de ciências sociais e humanas: fundação para a Ciência e a Tecnologia, 2004.

LIDA, Itiro. **Ergonomia: projetos e produção**. 9.ed. São Paulo: Editora Edgard Blücher LTDA, 2003.

MACEDO, Silvio Soares. **Paisagismo Brasileiro na Virada do Século: 1990-2010**. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo; Campinas: Editora da Unicamp, 2012.

MARCONI, Marina de Andrade. LAKATOS, Eva Maria. **Metodologia Científica**. 3.ed. São Paulo: Atlas, 2000.

MARICATO, Erminia. **Brasil, cidades: alternativas para a crise urbana**. 6.ed. Petrópolis, RJ: Vozes, 2013.

MASCARÓ, Juan Luis; YOSHINAGA, Mário. **Infra-estrutura urbana**. 1.ed. Porto Alegre, RS: Masquatro Editora, 2005.

MASSARO, Leonardo Curval. **Planejamento da execução de remendos em vias urbanas sob o enfoque da logística de serviços**. Dissertação de mestrado apresentada a Escola de engenharia de São Carlos da Universidade de São Paulo, 2005. Disponível em:

<www.teses.usp.br/teses/disponiveis/18/.../Dissertacao_Leonardo_Curval_Massaró.pdf> Acessado em: 26 Mar. 2017.

MINAYO, Maria Cecília de Souza. HARTZ, Zulmira Maria de Araujo. BUSS, Paulo Marchiori. **Qualidade de vida e saúde: um debate necessário.** *Ciência & Saúde Coletiva*, 5(1):7-18, 2000. Disponível em: <<http://www.scielo.br/pdf/csc/v5n1/7075.pdf>> Acesso em: 13 mar. 2017.

NEUFERT, Ernst. **Arte de projetar em arquitetura.** 18.ed. São Paulo: Gustavo Gili, 2013.

NOBRE, Moacyr Roberto Cucê. **Qualidade de Vida.** Edital, Volume 64. São Paulo-SP, 1995. Disponível em:

<<http://www.arquivosonline.com.br/pesquisartigos/Pdfs/1995/v64N4/64040002.pdf>> Acessado em: 16 Mai. 2017.

NOVAK, Hélio. **Os outros nomes do urbanismo:** planejamento, projeto e desenhos urbano. *Cadernos de Arquitetura e Urbanismo*, Belo Horizonte, v.13. n.14, 2006. Disponível em: <http://portal.pucminas.br/documentos/arquitetura_14_artigo08.pdf>.

PEREIRA, José Ramón Alonso. **Introdução à História da Arquitetura:** das origens ao século XXI. Porto Alegre: Bookman, 2010.

PRONSATO, Sylvia Adriana Dobry. **Arquitetura e paisagem:** projeto participativo e criação coletiva. 1.ed. São Paulo: Annablume; Fapesp; Fupam, 2005.

RODRIGUES, Ferdinando de Moura. **Desenho Urbano:** cabeça, campo e prancheta. ed.19. São Paulo: Projeto, 1986.

ROLNIK, Raquel. **A cidade e a Lei:** legislação, política urbana e territórios na cidade de São Paulo. 2.ed. São Paulo: Studio Nobel: Fapesp, 1999.

ROMERO, Marta Adriana Bustos. **Arquitetura Bioclimática do espaço público.** Brasília: Editora Universidade de Brasília, 2001.

SANTOS, André da Rocha. **Revitalização para quem? Política urbana e gentrificação no Centro de Santos.** 16.v. n.32. São Paulo, nov. 2014. Disponível em: <<http://www.scielo.br/pdf/cm/v16n32/2236-9996-cm-16-32-0587.pdf>> Acessado em: 27 Jun. 2017.

SANTOS, Carlos Nelson F. **A cidade como um jogo de cartas.** Niterói: Universidade Federal Fluminense: EDUFF. São Paulo: Projetos Editores, 1988

VILLAÇA, Flávio. **Espaço intra-urbano no Brasil.** 2.ed. São Paulo: Studio Nobel: FAPESP: Lincoln Institute, 2001.