

3ª ERA DA CIDADE EM CHRISTIAN DE PORTZAMPARC: MAIS DO MESMO?

Fernando de OLIVEIRA AMORIM*

Resumo: O arquiteto francês Christian de Portzamparc, ao refletir sobre o desenvolvimento urbano pautado quase que exclusivamente num modelo capitalista de produção do espaço, concebe um urbanismo por ele denominado de urbanismo da “3ª Era da cidade”. A concepção urbanista típica do medievo é compacta, fechada como uma concentração defensiva, aqui caracterizada como 1ª Era da cidade. O urbanismo da cidade moderna, da 2ª Era da cidade, pauta-se na busca pela comunicação entre a industrialização, a economia e o *design*. É a racionalização do viver, um urbanismo objetivado como uma máquina. Por sua vez, o urbanismo da “3ª Era da cidade” seria a síntese dialética entre o urbanismo medieval e o moderno, objetivando as quadras abertas como simbiose entre usos privados e públicos do espaço urbano.

Palavras-chave: Urbanismo; Esfera Pública e Privada; Quadra Aberta.

3rd ERA OF THE CITY IN CHRISTIAN OF PORTZAMPARC: MORE THAN THE SAME THING?

Abstract: While thinking about the urbane development ruled almost exclusively in a capitalist model of production of the space, the french architect Christian de Portzamparc conceives a town planning for him called of town planning of the “3rd Era of the city”. The conception typical town planner of the medieval period is compact, closed like a defensive

* Endereço eletrônico: philol@ibest.com.br - Graduação em Filosofia, Universidade São Francisco, São Paulo/SP; graduação em Arquitetura e Urbanismo (bolsista FAPESP); pós-graduação em Planejamento e Gestão Municipal e mestrando em Produção do Espaço Urbano, Programa de Pós-Graduação em Geografia (bolsista CAPES) – UNESP, Presidente Prudente/SP.

concentration, here characterized like 1st Era of the city. The town planning of the modern city, of the 2nd Era of the city, is ruled in the search by the communication between the industrialization, the economy and the design. It is the rationalization of living, a town planning aimed like a machine. For his time, the town planning of the “3rd Era of the city” would be the dialectic synthesis between the medieval town planning and the modern thing if it aimed at the blocks opened like symbiosis between private and public uses of the urbane space.

Keywords: Town planning; Public and Private Sphere; Open Block.

1. Introdução

Ao analisar o processo de produção do espaço urbano nas cidades brasileiras, observam-se determinantes externos que o influenciam diretamente. Considerando o retrospecto histórico, a partir da década de 1970, o modo de produção capitalista apresenta transformações, passando do modelo fordista-keynesiano para o que se convencionou denominar acumulação flexível, conforme considerações de diversos autores, entre eles, David Harvey (2003); (2004) e (2006). No processo de mudança do paradigma tecnológico-produtivo fordista para o sistema de acumulação flexível, o *Welfare State* atua como organizador e construtor do padrão produtivo fordista, um modelo para mercados maciços que dependem da ampliação da base de consumidores. Em outras palavras, uma concentração técnica da produção também como concentração espacial. Com o encarecimento de itens fundamentais como petróleo e mão de obra qualificada, associados à incapacidade do setor tecnológico fordista em responder a essas mudanças, configura-se um cenário de crise. Num último suspiro, em sua fase final, busca novos mercados, dispersando-se nos países em desenvolvimento.

Com a transformação tecnológica surgem novos fatores-chaves do modelo tecnológico-produtivo, sendo o complexo militar aeroespacial em Houston ou o polo eletrônico no Vale do Silício, exemplos estadunidenses. Isso implica considerar, no eixo do processo, os setores da microeletrônica e das telecomunicações como “novos núcleos dinâmicos do paradigma emergente” (PONTES, 2006, p. 330), que tem como fundamento a flexibilidade nas formas de produção e desenho, volumes a produzir,

relações e conexões interpessoais. Muda-se do modelo de produção fordista (economia de escala) para a flexibilidade (economia de diversidade).

Nesse contexto de mudanças, o Estado regulador, corporificado no “Estado de Bem Estar”, é substituído pelo Estado neoliberal, com maior funcionalidade frente às novas necessidades estruturais da acumulação capitalista flexível. Instaure-se um capitalismo quase sem controle, que acentua enormemente as desigualdades sociais principalmente nos países em desenvolvimento. No cenário brasileiro, essa reestruturação produtiva influencia os instrumentos estatais e a organização territorial. Para Pontes (2006),

[...] o urbano é a soma das determinações emanadas dos setores produtivos que, especialmente, representava na verdade, o *locus* por excelência de uma divisão social do trabalho que mudou a situação dos proprietários, separou trabalhadores dos meios de produção, produziu uma mudança nos mercados de força de trabalho, em função de novas tecnologias e, nessa progressão, expandiu e redimensionou a divisão do trabalho nas esferas da circulação, distribuição e consumo (PONTES, 2006, p. 335).

E as cidades, lócus desse desenvolvimento, passam a desempenhar funções e papéis marcados pela esfera econômica. Implantam-se, nos núcleos urbanos, novos serviços, especialmente os logísticos, e os de informação, comunicação, transportes, educação etc. Concernentes às cidades médias, representam alternativa de moradia com melhores condições e qualidade de vida, se comparadas às áreas metropolitanas. No entanto, apesar das transformações no modo de produção, que inserem diversas cidades num conjunto de cidades com aumento produtivo e divisão técnica e social do trabalho, não há superação da triste realidade de extrema desigualdade social, com significativos indícios de má qualidade de vida para uma parcela significativa da população.

2. Esfera privada e enfraquecimento da esfera pública: espaços do esquecimento

A qualidade de vida em uma cidade pode ser apreendida e vivenciada mediante sua imagem percebida nos espaços (trilhados, vivenciados) comerciais, praças, parques, espaços de sociabilidade, de encontro entre o público e o privado. O que se verifica, já há algum tempo, é a imposição do avanço de espaços privados e/ou fechados em detrimento de públicos, locais por excelência, de convivência em sociedade, uterinos da vivência da cidadania.

Segundo os apontamentos de Sennett (1998), a cidade é o cenário para o estudo da relação palco-rua, pois é aí que a vida entre estranhos evidencia-se e adquire uma importância especial, pois

[...] o assunto da mudança de valorização atribuída à vida pública e à vida íntima deve ser esclarecido por um estudo histórico comparativo das mudanças de papéis no palco e na rua, em um cenário no qual a vida pública moderna, baseada em uma sociedade secular, burguesa, impessoal, se afirmou em primeiro lugar: a Cosmópolis (SENNETT, 1998, p. 56).

Arantes (2000b, p. 113) expõe que a cidade moderna é a imagem da mediação sem trégua entre o público e o privado, pois “quanto mais se procura refúgio no *intérieur* protegido e espontâneo da esfera privada, mais palpável a sensação contrária de que tal núcleo irredutível está inteiramente voltado para o exterior.” Nesse contexto, Yázigi (2000, p. 153-154) afirma que esta perversão entrega os espaços públicos “virtualmente de destinação nobre, à selvageria do capitalismo de rua que subverte o lugar do pedestre e a percepção do pouco que sobrou e pode ser considerado patrimônio ambiental.” Concomitantemente, Santos (1987) assevera que

[...] a atividade econômica e a herança social distribuem os homens desigualmente no espaço, fazendo com que certas noções consagradas, como a rede urbana ou de sistema de cidades, não tenham validade para a maioria das pessoas, pois o seu acesso efetivo aos bens e serviços distribuídos conforme a hierarquia urbana depende do seu lugar sócio-econômico e também do seu lugar geográfico (SANTOS, 1987, p. 1).

Sennett (1998) pondera que ao recusarmos quaisquer limitações na movimentação pública na cidade, inventamos uma tecnologia de transporte para facilitar essa movimentação pessoal absoluta - o automóvel - e depois ficamos surpresos com o entorpecimento da cidade enquanto um organismo. O próprio medo da impessoalidade conduz as pessoas a verem a comunidade de maneira restrita. O eu, reduzido a intenções, reduz o compartilhar desse eu com o outro e, conseqüentemente, produz a exclusão dos diferentes em termos de classe, de política, ou de estilo. Instaura-se um interesse pela motivação e pelo bairrismo: “eis as estruturas de uma cultura construída sobre as crises do passado. Elas organizam a família, a escola, a vizinhança; elas desorganizam a cidade e o Estado” (SENNETT, 1998, p. 322).

Partindo das contribuições de Arantes (2000); (1994), Santos (1987), Yázigi (2000) e Sennett (1998), afirmar-se-á que a comunidade atual é um retraimento emocional com relação à sociedade e barreira territorial no interior da cidade. O embate entre a emoção/psique e sociedade adquire dimensão geográfica e substitui o equilíbrio comportamental entre público e privado. Esta nova geografia é a do pedestre *versus* o automóvel; da via de rolamento *versus* o passeio público; dos espaços públicos *versus* os espaços privados; dos parques, praças e ruas *versus* os condomínios fechados; em suma, é o território dos sentimentos e o território da indiferença impessoal.

Observando o desenho desse espaço da impessoalidade, Landim (2004) considera como função básica dos espaços livres a circulação na cidade. Para a autora, os espaços livres são elementos de aglutinação entre os diversos tipos de espaços edificados, permitindo assim a apreensão, a compreensão e o uso da forma urbana.

Os espaços cheios são percebidos a partir dos espaços vazios, numa relação dialética em que um constrói o outro. A cidade flui por seus espaços vazios. A cidade é o espaço da rua, vista como centro e cenário da vida cotidiana. A rua é um ponto de fixação do homem ao seu universo urbano, ponto de onde vivencia a cidade, seu espaço concreto e familiar. [...] A maneira como percorremos essa rua – como pedestres ou de automóvel, a que hora do dia – também nos trará uma noção diferente desse espaço (LANDIM, 2004, p. 27-8).

Dito posto, Bartalini (1995, p. 100) alerta que “talvez devêssemos nos lembrar que uma rua, por mais bela que seja, não manifesta sua

existência apenas pelas virtudes de sua arquitetura.” Precisa ser habitada, percorrida, apreendida.

3. Hoje, com a efemeridade dos acontecimentos, como fica o urbano?

A experiência urbana contemporânea propicia a formação de uma complexa arquitetura de territórios, lugares e não lugares, que resulta na constituição de contextos espaços-temporais flexíveis, mais efêmeros e híbridos do que os territórios sociais identitários. A vida cotidiana na cidade seria como uma sucessão de lugares articulados no tempo e no espaço pela mediação de zonas de liminaridade, fluidas e ambivalentes. Nada é fixo. É a cidade como um pulsar de espaços e lugares interpenetrados, confronto entre singularidades, num amplo cenário explicitamente político (ARANTES, 1994, p. 200).

Pode-se dizer que atualmente é comum afirmar que vivemos sob o signo do *olhar*, sob o império da *imagem*, no âmago de uma civilização do *simulacro*, de uma sociedade do espetáculo, onde a cópia é superior ao original, com uma avalanche de imagens sem referência, sem informação propriamente dita, sendo a comunicação mera simulação (ARANTES, 2000, p. 19-20). Simulacro (simulação) aqui compreendido como representação de uma coisa sem que a coisa representada traga em si mesma a essência daquilo que representa. Em outras palavras, “simular é fingir ter o que não se tem” (BAUDRILLARD, 1991, 09).

Acentuando o conceito de civilização do simulacro, as cidades modernas, associadas à divisão social do trabalho e à acumulação capitalista, são geridas e consumidas como mercadorias. Instaura-se em seu seio a “contradição recorrente entre o valor de uso que o lugar representa para os seus habitantes e o valor de troca com que ele se apresenta para aqueles interessados em extrair dele um benefício econômico” (ARANTES, 2000a, p. 26), por exemplo, a renda sobre o solo. Da “cidade-negócio”, a autora enumera alguns exemplos: 1. Beaubourg, em Paris; Olimpíadas de 1992, em Barcelona (gestão urbana de molde empresarial americano e previdenciário-cultural); 3. Museu Guggenheim, em Bilbao (real vontade de inserção nas redes globais, que sua capital deixou de ser uma cidade-problema e pode vir a ser uma confiável cidade-negócio); 4. Exposição Mundial, em Lisboa (comemoração da expansão marítima do protocapitalismo europeu). É a cidade e seus planejadores buscando

confirmar sua condição de ultramoderna por uma marca que se apresente a si mesma, “e, assim sendo, *qualquer* megaevento vem a calhar, não importa de que natureza seja – desde que não se perca a ‘ocasião’” (ARANTES, 2000a, p. 62).

A efemeridade da cidade moderna é a busca por uma identidade, indiferente ao conteúdo moderno sobre o qual se assentará. Cabe aqui lembrar que, segundo a interpretação corrente, modernizar “não significa inovar socialmente com equidade, mas antes entulhar as cidades com obras que as façam parecer modernas, primeiro passo indispensável para as tornar rentáveis” (ARANTES, 2000a, p. 64). A efemeridade dos acontecimentos influencia o urbano. Este *dever* exige constante mudança e interpretações de como agir no processo de planejamento do urbano. Portzamparc (1997, p. 48), ao expor suas ideias conciliatórias entre as cidades das 1ª e 2ª Eras, com a quadra aberta - ícone da 3ª Era, afirma que “a grande cidade é portanto o lugar onde podemos provar a grande dimensão, para dar como apoio a esta ‘insustentável leveza’ de indivíduo perdido na massa de um território imaginário, que é seu habitat, seu país, o alter ego de sua identidade.”

4. Entre as “eras” do urbanismo: o urbanismo da “3ª Era da Cidade”

Na cidade da 1ª Era, o homem traça seus caminhos recortando clareiras para formar as praças (lugares da vida, dimensão coletiva e comunitária). Já na da 2ª Era, essa topologia é invertida de modo que a cidade não é mais formada segundo “os vazios dos espaços públicos, mas a partir de objetos cheios sucessivos” (PORTZAMPARC, 1997, p. 38).

Conforme Harouel (1990), a cidade da 1ª Era (apesar de assim não denominá-la) é para os gregos “antes de tudo uma comunidade de cidadãos, uma associação de caráter moral, político e religioso” (HAROUEL, 1990, p. 11), com um traçado que conduz às praças comerciais e às *ágoras*. Já para os romanos do período republicano e do Alto Império, a cidade adquire a forma de um quadrado ou um retângulo do qual o *decumanus* e o *cardo* constituem as medianas. Criam-se novos Fóruns, por diversos imperadores, o que constitui, entre o velho Fórum e o Campo de Marte, uma vasta zona de pedestres feita de praças que se comunicam entre si. Os imperadores dotam a cidade de vários outros equipamentos, teatro, anfiteatros, termas, basílicas, templos etc. (HAROUEL, 1990, p. 29).

No período de transição entre “1ª e 2ª Eras”, Marcondes (1999, p. 19-20), ao analisar a obra de Thomas Morus, *Utopia*, afirma que “é possível ler tanto a nostalgia de uma ordem passada como a intuição futurista de transformações sociais futuras”. Para a autora, na obra citada vislumbra-se a superação da ideia, presente no Renascimento, de uma natureza intocada associada ao mito do sagrado. Conforme Tafuri (1985, p. 14), isso ocorre quando se substitui uma preocupação social (integralizadora do conceito de cidade ideal renascentista) pelo formalismo (plano regular, geométrico, adequado à necessidade de cidades fortificadas), isolando o mundo natural.

Nas utopias urbanísticas sociais igualitárias do século XIX busca-se também o tema da natureza como resgate do modelo de cidade da 1ª Era mediante o conceito de cidade-campo nos modelos comunais utópicos, como expõe Choay (1979): 1. Owen (1771-1858), espaços verdes são concebidos a partir do isolamento das indústrias em cidades voltadas às questões sanitárias; 2. Fourier (1772-1837), protótipos das edificações comunitárias (falanges), dispostas em anéis concêntricos; 3. Cabet (1788-1856), cidade com presença abundante de vazios e do verde voltados à higiene e à salubridade; 4. integração entre cidade e natureza configurando o modelo de cidade-jardim idealizado por Ebenezer Howard (1898), retomando aspectos das cidades renascentistas de Thomas Morus e de Leonardo da Vinci.

Conforme Marcondes (1999, p. 22), ainda no século XIX, ao lado do ideário das cidades-jardins e das utopias antiurbanas, o pensamento urbanístico “potencializa o projeto racionalista da cidade industrial de Garnier (1869-1948), traduzido nos trabalhos de Le Corbusier (ano 1922), Gropius (ano 1926) e Mies van der Rohe (ano 1927), cuja melhor definição é encontrada no termo ‘*cidade-máquina*’ de Hilberseimer (ano 1920).” Contraopondo-se à ideia de cidade concebida como um grande parque, o projeto de *cidade-máquina* caracteriza-se pela ausência do conceito de *espaço* e de *lugar* e antinaturalismo, configurando o que Portzamparc (1997) denominou como cidade da 2ª Era.

Nesta 2ª Era, a máquina é modelo/objeto técnico da produção industrial que caracteriza a paisagem citadina a partir do século XIX. Da ideia de cidade segundo o esquema da rua que conduzia à praça (local de permanência e de vivência), a cidade passa a ser pensada segundo os objetos. Vale ressaltar que na *cidade-máquina* da 2ª Era a natureza é racionalizada e artificializada.

A passagem da 1ª para a 2ª Era não configura uma ruptura brusca ou negativa do modo de vida, mas antes, uma tentativa de apreender as experiências passadas buscando novos modelos de convivência. No entanto, para Portzamparc (1997), na transição de uma para a outra, o contínuo diálogo com “nossos pais e nossos filhos”, materializando o tempo no espaço, sofreu uma ruptura com a ideia de “arrasar as cidades para então reconstruí-las mais vastas e mais distantes, em uma natureza infinitamente disponível” cujo ícone, dentre outros, é a Paris de Haussman.

No início do século XX, pode-se afirmar que a máxima expressão das cidades da 2ª Era seja a Carta de Atenas¹ que influencia diretamente as concepções urbanísticas até os anos de 1960. A partir da década de 1960, surgem abordagens da cidade como o contextualismo de Rossi (1971) e o regionalismo crítico de Frampton (1997), que buscam recuperar os conceitos de *espaço* e de *lugar*, meio esquecidos no urbanismo moderno.

Em síntese, para Portzamparc (1997), enquanto a cidade da 1ª Era é contida, “compacta, fechada como uma concentração defensiva, uma proteção contra a imensidão, contra o informe, o desconhecido”, já a cidade da 2ª Era “desenvolve o movimento de conquista territorial e ‘arraçoamento’ do planeta, que é o grande destino do ocidente. A lógica é de libertar-se do lugar, das amarras, da matéria e, dentro em pouco, do corpo físico” (PORTZAMPARC, 1997, p. 39). O clímax dessa epopéia de expansão são os primeiros passos do homem na lua. No entanto, é preciso observar, como expõe Arendt (2001), que pensar a condição humana é pensar a experiência do homem partindo de uma confusão semântica. Para a autora, há uma crise existencial oriunda do relacionamento do humano com o humano, com a natureza e com o planeta. E a confusão é decorrente do fato de não se compreender o que seja *libertação* e *alienação*, isto é, confunde-se liberdade com fuga e/ou rejeição de uma condição – a condição humana. O que a humanidade tem por libertação nada mais é do que uma alienação, pois a crescente tentativa de estabelecer permanência no espaço extraterrestre, constitui uma fuga do planeta compreendido como limitação e até mesmo prisão. Ao descrever o lançamento do primeiro satélite ao espaço, a autora expressa que

[...] este evento, que em importância ultrapassa todos os outros, até mesmo a desintegração do átomo, teria sido

¹ Cf. LE CORBUSIER, 1989

saudado com a mais pura alegria não fossem as suas incômodas circunstâncias militares e políticas. [...]. A reação imediata, expressa espontaneamente, foi alívio ante o primeiro 'passo para libertar o homem de sua prisão na terra'. A essa estranha declaração, longe de ter sido o lapso acidental de algum repórter norte-americano, refletia, sem o saber, as extraordinárias palavras gravadas há mais de vinte anos no obelisco fúnebre de um dos grandes cientistas da Rússia: 'A humanidade não permanecerá para sempre presa à terra' (ARENDR, 2001, p. 9).

Corroborando os pensamentos de Arendt (2001), cita-se Portzamparc (1997) quando afirma que o homem conseguiu viajar no espaço, mas em se tratando do que fazer com o planeta, não sabe sobre qual ideia se apoiar para fazer um pedaço de cidade. Para o autor, "no lugar de uma cidade diluída, aberta, herdamos concentrações urbanas heterogêneas, as metrópoles; no lugar de um mundo em expansão, descobrimos os limites do nosso planeta. Além disso, uma nova correspondência espaço e tempo está em gestação" (PORTZAMPARC, 1997, p. 39). Da dialeticidade entre a 1ª e a 2ª Era, Portzamparc (1997) apresenta "a grande reviravolta" – a cidade da 3ª Era.

Ao preconizar a cidade da 3ª Era, Portzamparc (1997) não defende um retorno ao passado, à cidade pré-industrial da 1ª Era (que segundo ele, é a concepção errônea dos planos da maior parte dos escritórios de urbanismo das cidades europeias). Defende a vivência nos espaços construídos, em face de territórios duais, contraditórios, marcados pelas duas Eras precedentes, pois "toda nossa cultura e nossa bagagem teórica estão marcadas por esta dupla herança, sem que uma nova síntese tenha acontecido" (PORTZAMPARC, 1997, p. 40). Esta síntese ocorrerá mediante uma lógica transformadora ao "reconhecer a cidade como acumulação, agregação, coexistência de épocas diferentes e por vezes contraditórias. O híbrido resultante é quase sempre o mais belo acabamento" (PORTZAMPARC, 1997, p. 43).

Pensar a pluralidade arquitetônica dos centros, de bairros é a grande questão da 3ª Era. Reafirmando este ideário, Jacobs (2000) aponta que a estrutura real das cidades consiste na combinação de usos, "e nós nos aproximamos de seus segredos estruturais quando lidamos com as condições que geram a diversidade. [...] Só a complexidade e a vitalidade de

usos dão às regiões das cidades estrutura e forma adequadas” (JACOBS, 2000, pp. 419-420). Para Portzamparc (1997), pensar a pluralidade é pensar a dupla herança das cidades da 1ª e da 2ª Era concretizada na “quadra aberta”,

[...] a quadra definiu a repartição do cheio e do vazio, a relação entre o edifício e a cidade. É preciso redefinir essas relações. **E é esta indagação que me conduziu ao esquema de quadra aberta, o qual sintetiza, em uma única forma, esta dupla herança da 1ª e 2ª Eras. A quadra aberta permite reinventar a rua: legível e ao mesmo tempo realçada por aberturas visuais e pela luz do sol. Os objetos continuam sempre autônomos, mas ligados entre eles por regras que impõem vazios e alinhamentos parciais.** Formas individuais e formas coletivas coexistem (PORTZAMPARC, 1997, p. 47, grifo nosso).

Por fim, para Figueroa (2006), a quadra aberta insere-se num contexto de esgotamento da linguagem pós-moderna. Reconhecem-se as limitações das estratégias contextualistas com pensamento contemporâneo, com a possibilidade de revisar o espaço construído e o espaço livre da cidade herdada a partir de um posicionamento complementar do espaço já constituído.

5. Considerações Finais

Não é possível, na prática, concretizar as teorias tais como são concebidas, acerca de uma cidade ideal, pois a complexidade do urbano exige constantes retomadas dos preceitos, já que com as mudanças das pessoas que o habitam e configuram, o próprio urbano se modifica exigindo a revisão do pensamento sobre ele. Mas vale ressaltar também que não se deve deixar o desenvolvimento urbano dependente da lógica do mercado. O desafio é minorar os efeitos negativos, a segregação social que ocorrem em seu interior. Dito posto, é que se observa a concepção de Christian de Portzamparc. O arquiteto francês, ao refletir sobre o desenvolvimento urbano nesta sociedade pautada quase que exclusivamente num modelo capitalista de produção do espaço, concebe as quadras abertas no urbanismo de “3ª Era da Cidade” - quadras abertas como simbiose entre usos privados e

públicos do espaço urbano. No entanto, o que se observa é o predomínio de interesses privados frente ao enfraquecimento de espaços mais equitativos quanto à oferta e condições para sua apropriação. Não há dúvida de que uma proposta como a da quadra aberta de Portzamparc é vanguardista, mas como ele mesmo expõe, o urbano é palco de uma fluidez que o torna efêmero, não palpável. E essa efemeridade é muito influenciada por um sistema de produção do espaço altamente excludente, altamente gerador de segregação socioespacial, e que instrumentaliza as quadras abertas. É uma ideia inovadora, mas concretamente, o que se observa é mais do mesmo.

6. Referências Bibliográficas

ARANTES, A. A. A guerra dos lugares: sobre fronteiras simbólicas e liminaridades no espaço urbano. In: **Revista do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional**. Rio de Janeiro, 1994, pp. 191-203.

ARANTES, O. B. F. A cultura nas novas gestões urbanas. In: ARANTES, O. B. F.; VAINER, C. B.; MARICATO, E. **A cidade do pensamento único: desmanchando consensos**. Petrópolis: Vozes, 2000a. (Coleção Zero à Esquerda).

_____. **O lugar da arquitetura depois dos modernos**. 3 ed. São Paulo: Edusp, 2000b.

ARENDT, H. **A condição humana**. 10 ed. Tradução: Roberto Raposo. Rio de Janeiro: Forense Universitária, 2001.

BARTALINI, V. Espaços livres públicos na cidade II. In: **Revista Óculum**. Fau Puccamp, Campinas. n. 5/6. nov 1995. pp. 100-3.

BAUDRILLARD, J. **Simulacros e Simulação**. Tradução: Maria João da Costa Pereira. Lisboa/Portugal: Relógio d'Água, 1991.

CHOAY, F. **O urbanismo**. São Paulo: Perspectiva, 1979.

FIGUEROA, M. Habitação coletiva e a evolução da quadra. **Vitruvius**, Arqtextos 069. Texto Especial 357, fevereiro de 2006. Disponível em: <<http://www.vitruvius.com.br/arqtextos/arq000/esp357.asp>>. Acesso em: 10 de agosto de 2006.

FRAMPTON, K. **História crítica da arquitetura moderna**. Tradução: Jefferson Luiz Camargo. São Paulo: Martins Fontes, 1997.

HAROUEL, J. L. **História do Urbanismo**. Tradução: Ivone Salgado. 3 ed. Campinas, SP: Papirus, 1990. (Ofício de Arte e Forma).

HARVEY, D. **Condição pós-moderna**. Uma pesquisa sobre as Origens da Mudança Cultural. 12 ed. Tradução: Adail Ubirajara Sobral e Maria Stela Gonçalves. São Paulo: Loyola, 2003. (Temas de Atualidade, II).

_____. **Espaços de Esperança**. Tradução: Adail Ubirajara Sobral e Maria Stela Gonçalves. São Paulo: Loyola, 2004.

_____. **A Produção Capitalista do Espaço**. 2 ed. Tradução: Carlos Szlak. São Paulo: AnnaBlume, 2006.

JACOBS, J. **Morte e vida de grandes cidades**. Tradução: Carlos S. Mendes Rosa. São Paulo: Martins Fontes, 2000. (a)

LANDIM, P. C. **Desenho de paisagem urbana**: as cidades do interior paulista. São Paulo: UNESP, 2004.

LE CORBUSIER, **A Carta de Atenas**. Tradução: Rebeca Scherer. São Paulo: Hucitec: Edusp, 1989. (Estudos Urbanos).

MARCONDES, M. J. A. **Cidade e natureza**: proteção dos mananciais e exclusão social. São Paulo: Studio Nobel: edusp: FAPESP, 1999. (Cidade aberta).

PONTES, B. M. S. As mudanças no processo produtivo capitalista e suas repercussões nas cidades médias nordestinas. In: SPOSITO, E. et al. (org). **Cidades Médias**. Produção do Espaço Urbano e Regional. São Paulo: Expressão Popular, 2006. p. 327-346.

PORTZAMPARC, C. **A terceira era da cidade**. In: **Revista Óculum**, n. 9, Fau Puccamp, Campinas, 1997.

ROSSI, A. **A arquitetura de la Ciudad**. Barcelona: Gustavo Gili, 1971.

SANTOS, M. **O espaço do cidadão**. São Paulo: Nobel, 1987. (Espaços).

SENNETT, R. **O declínio do homem público**: as tiranias da intimidade. Tradução: Lygia Araújo Watanabe. São Paulo: Companhia das Letras, 1998.

TAFURI, M. **Projecto e Utopia**. Lisboa: Editorial Presença, 1985.

YÁZIGI, E. **O mundo das calçadas**. São Paulo: Humanitas/FFLCH/USP; Imprensa Oficial do Estado, 2000.