

UNIVERSITY OF TORONTO LIBRARY
130 St. George Street
Toronto, Ontario
M5S 1A5
Canada

192
Original

URBANISMO E HABITAÇÃO

URBANISMO E HABITAÇÃO

CAPA

PLANTA DE MARIANA, PRIMEIRA CIDADE PLANEJADA DO BRASIL.

AUTOR: BRIGADEIRO JOSÉ FERNANDES PINTO ALPOIM

CÓPIA EXISTENTE NA MAPOTECA DO MINISTÉRIO DAS RELAÇÕES EXTERIORES (ITAMARATI - RIO DE JANEIRO).

MARIANA FOI A PRIMEIRA VILA, A ÚNICA CIDADE E A PRIMEIRA CAPITAL DE MINAS GERAIS, DURANTE O PERÍODO COLONIAL.

FOI, ASSIM, A CÉLULA - MATER DO CORPO MUNICIPALISTA DO ESTADO.

FOI, TAMBÉM, A PRIMEIRA SEDE DO BISPADO NESSE ESTADO.

UNIVERSIDADE FEDERAL DO RIO DE JANEIRO
FORUM DE CIÊNCIA E CULTURA
ESTUDO DE PROBLEMAS BRASILEIROS
CURSO DE ATUALIZAÇÃO

1974

Reitor da Universidade Federal do Rio de Janeiro e Presidente do Forum de Ciência e Cultura:

Professor HÉLIO FRAGA

Vice-Reitor:

Professor SIDNEY MARTINS GOMES DOS SANTOS

Coordenador do Curso:

Professor ATHOS DA SILVEIRA RAMOS

Assessores — Professores:

AGENOR PINHEIRO RODRIGUES VALE

LEIZER LERNER

MÁRIO FERREIRA DIAS

Superintendente:

Técnico de Administração MERCEDES FRANCO RAMIREZ

Relações Públicas:

Professor GILBERTO LIMA

Assessora JÚLIA ELISABETH TROMPOWSKY LIVRAMENTO

Secretaria:

RUTH GUSMÃO CROMACK

MARIA LUIZA B. N. P. DE ANDRADE

LETÍCIA ANTÃO DE SOUZA

Serviço de Documentação e Informação — Biblioteca Geral da Universidade —

Diretora:

Professora AMÉLIA ROSAURO DE ALMEIDA

Bibliotecários:

MAGNÓLIA FREIRE DE COQUEIRO MENDES

MARIA JOSÉ MIRANDA SEPULVEDA

ESTAGIÁRIOS

AILTON VICENTE ROCHA
ALOYSIO VASCONCELLOS
AMAURY ALVES PINTO
AMÉLIA ROSAURO DE ALMEIDA
ANA CRISTINA DOMINGUES GUIMARÃES
ANNA MARIA BIOLCHINI DA S. GONÇALVES
ANTONIO CARLOS MARON FONSECA
ANTONIO FRANCO
ARTHUR TAVARES MACHADO
CARLOS ALBERTO TEIXEIRA SERRA
DURVAL COUTINHO LOBO
ELENA MORAES GARCIA
FERNANDO CANDIDO DA SILVA PEREIRA
GIUSEPPINA PIRRO DE MOREIRA
GLICIA GLEIDE DE FREITAS LOBO
HÉLIO SANDRO PIRES DOMINGUES
HILDA REIS CAPUCCI
IANÊ VIEIRA DO AMARAL AZEVEDO
JESUS CARLOS COUTINHO BARCIA
JORGE XAVIER DA SILVA
JOSÉ ARIEL CASTRO
JOSÉ CARLOS FERNANDES MODESTO
LUCY PINTO GALLEGO
LUCIANO BARBOSA LOPES
LUIZ ANTONIO DA C. CARVALHO C. DA SILVA
LUIZ CARLOS SOARES DA SILVA
LYGIA BARCELLOS
MALVINA COHEN ZAIDE
MANOEL MACHADO DOS SANTOS
MARCELLO JOSÉ FIGUEIREDO LIMA
MÂRCIO VALADARES VERSIANI CALDAS
MARCOS RIBEIRO CORRÊA
MARIA AUGUSTA RODRIGUES
MARIA EMILIA REIS
MARIA LUISA DE MATTOS PRIOLLI
MARIA MARTHA BARBOSA
MARIO DE MAGALHÃES PECEGO
NAIR SANTOS DE OLIVEIRA
NEYDE MUNIZ BARRETO TINOCO
OSWALDO ALBUQUERQUE
OSWALDO SANTOS DE SOUZA
RICARDINA MARQUES SILVA
ROBERTO DE OLIVEIRA MUSACCHIO
ROBERVAL BARRAL TAVARES
RUY DE CARVALHO B. LOURENÇO FILHO
SALVATORE ROSA
SONIA MOREIRA ALVES DE SOUZA
WALBER VIEIRA
WALTER BLOISE
WALTER BRITO DE MIRANDA

TRABALHO DE GRUPO
TEMA: URBANISMO E HABITAÇÃO

Componentes:

AILTON VICENTE ROCHA
ANA CRISTINA DOMINGUES GUIMARÃES
DURVAL COUTINHO LOBO (*Dirigente e Relator*)
ELENA MORAES GARCIA
GIUSEPPINA PIRRO DE MOREIRA
HILDA REIS CAPUCCI
JOSÉ CARLOS FERNANDES MODESTO
LUCIANO BARBOSA LOPES
LUIZ ANTONIO DA COSTA CARVALHO CORRÊA DA SILVA
MALVINA COHEN ZAIDE
MÂRCIO VALADARES VERSIANI CALDEIRAS
MARIA AUGUSTA RODRIGUES
ROBERTO DE OLIVEIRA MUSACCHIO
SALVATORE ROSA

— 0 —

Assessor da Coordenação junto ao Grupo: LEIZER LERNER

CRONOGRAMA DO TRABALHO

- MAIO**
- 13 — 1ª Reunião. Forma de participação dos componentes do Grupo.
 - 15 — Estudo do Tema.
 - 17 — Debate sobre a divisão do trabalho.
 - 20 — Recebimento da Portaria de designação do Dirigente.
 - 22 — Fixação do cronograma.
 - 24 — Estudo do Roteiro.
 - 27 — Fixação do Roteiro.
 - 27 — Composição dos subgrupos.
 - 31 — Debate em face da pesquisa feita.
- JUNHO**
- 3 — Análise dos dados apresentados.
 - 5 — Final do trabalho dos Grupos.
 - 7 — Avaliação dos resultados.
 - 10 — Esquema do desenvolvimento do trabalho.
 - 12 — Reunião com o Coordenador. Indicação do Relator.
 - 14 — Organização do trabalho.
 - 15 — Término do trabalho.
 - 16 — Entrega para impressão.
 - 17 — Fotografia da planta da cidade de Mariana existente no Itamarati.
 - 19 — Impressão da Capa. Revisão final.
 - 21 — Entrega do trabalho ao Coordenador.

ROTEIRO

1.0 - INTRODUÇÃO

1.1 - DEFINIÇÃO E CONCEITO DE URBANISMO E HABITAÇÃO

1.1.1 - URBANISMO E URBANIZAÇÃO

1.1.2 - HABITAÇÃO

1.2 - EVOLUÇÃO DO CONCEITO DE CIDADE

1.2.1 - CRESCIMENTO VERTICAL E HORIZONTAL DAS CIDADES

1.2.2 - CIDADE E REGIÃO

1.2.3 - CIDADE: SEU CRESCIMENTO, SUA DECADÊNCIA, SEU FUTURO

1.3 - ANÁLISE DA EVOLUÇÃO DO URBANISMO

1.3.1 - URBANISMO RELIGIOSO

1.3.2 - URBANISMO ESTÉTICO

1.3.3 - URBANISMO TÉCNICO

1.4 - A HABITAÇÃO: EVOLUÇÃO DOS PRINCÍPIOS SOCIAIS E TÉCNICOS

1.4.1 - HISTÓRICO

1.4.2 - O ASPECTO SOCIAL DA HABITAÇÃO

1.4.3 - A TÉCNICA A SERVIÇO DA HABITAÇÃO

1.5 - CARACTERÍSTICA DO DESENVOLVIMENTO GLOBAL

1.5.1 - RECURSOS NATURAIS

1.5.2 - RECURSOS HUMANOS

2.0 - PROBLEMÁTICA BRASILEIRA DO URBANISMO

2.1 - FILOSOFIA DO PLANEJAMENTO

2.1.1 - A INTERAÇÃO HOMEM-NATUREZA

2.1.2 - ESCALAS DECISÓRIAS DO PLANEJAMENTO

2.2 - A CIDADE: SUAS FUNÇÕES, SEUS OBJETOS

2.2.1 - PRINCÍPIOS FIRMADOS PELA "CARTA DE ATENAS"

2.2.2 - ORGANIZAÇÃO RACIONAL DO ESPAÇO: "CHARTRE DE L'AMÉNAGEMENT" E "LA CARTA DE LOS ANDES"

2.3 – SANEAMENTO DAS CIDADES

2.3.1 – FATORES FÍSICOS QUE INFLUEM NA SAÚDE

- 2.3.1.1 – Quanto à escolha de local para implantação de uma cidade
- 2.3.1.2 – Quanto à correção em cidade não planejada

2.3.2 – ÁGUA, ESGOTO, LIXO

- 2.3.2.1 – Água
- 2.3.2.2 – Esgoto
- 2.3.2.3 – Lixo

2.3.3 – ZONEAMENTO

- 2.3.3.1 – Indústria
- 2.3.3.2 – Comércio

2.3.4 – O HOMEM E O MEIO AMBIENTE: A ADAPTAÇÃO E SUAS VICISSITUDES

- 2.3.4.1 – Conceito de adaptação
- 2.3.4.2 – O Meio Ambiente atual do Homem
- 2.3.4.3 – Os mecanismos de adaptação
- 2.3.4.4 – Alguns aspectos da natureza humana
- 2.3.4.5 – Indagações
- 2.3.4.6 – Estrutura e necessidades
- 2.3.4.7 – Espaço, retorno e cultura
- 2.3.4.8 – Etiologia das aglomerações suburbanas
- 2.3.4.9 – Variabilidade de ecologias
- 2.3.4.10 – Do planeta à Cidade-Satélite não planejada
- 2.3.4.11 – Sentido de proximidade
- 2.3.4.12 – Urbanismo para todos
- 2.3.4.13 – O contexto do comportamento. A metrópole num País em desenvolvimento.
- 2.3.4.14 – Análise morfo-estrutural. A Cidade do Rio de Janeiro.
- 2.3.4.15 – Migrações para a Cidade e doença mental

2.3.5 – SELEÇÃO DO HOMEM

- 2.3.5.1 – Funções fisiológicas vitais
- 2.3.5.2 – Funções fisiológicas de relação
- 2.3.5.3 – Seleção profissional

2.4 - TRANSPORTE. TRÂNSITO.

2.4.1 - SITUAÇÃO ATUAL DO TRANSPORTE

- 2.4.1.1 - Enunciado da Problemática
- 2.4.1.2 - Busca de solução dentro da realidade brasileira
- 2.4.1.3 - A característica multinacional na solução do problema dos transportes
- 2.4.1.4 - Definição de uma Política Nacional de Transporte

2.4.2 - TRÂNSITO

- 2.4.2.1 - Introdução à Problemática dos transportes e Trânsito urbanos
- 2.4.2.2 - Enunciado da Problemática
- 2.4.2.3 - Transporte de massa: metrô, trens suburbanos, monotrilhos e aerotrens
- 2.4.2.4 - Aerobarcos nas áreas metropolitanas
- 2.4.2.5 - Ônibus em faixa própria e ônibus expressos
- 2.4.2.6 - Grandes helicópteros ou ônibus aéreos
- 2.4.2.7 - Transporte para-coletivo
- 2.4.2.8 - Sistemas viários e trânsito

2.5 - ELEMENTOS CULTURAIS DA CIDADE

2.5.1 - O TRABALHO E O LAZER

- 2.5.1.1 - Filosofia do trabalho
- 2.5.1.2 - O aspecto social do trabalho
- 2.5.1.3 - O aspecto econômico do trabalho
- 2.5.1.4 - Características da profissionalização
- 2.5.1.5 - O Lazer. Emprego do Tempo Livre.
- 2.5.1.6 - A educação para o trabalho e para o lazer - um desafio
- 2.5.1.7 - Tradição e Urbanismo
- 2.5.1.8 - A presença do Urbanismo

2.5.2 - O HOMEM E A CIDADE

- 2.5.2.1 - Sociedade urbana. Comportamento e personalidade.
- 2.5.2.2 - Ecologia da cidade
- 2.5.2.3 - A região metropolitana e a hegemonia urbana
- 2.5.2.4 - Composição da população e migrações seletivas

2.6 - O DIREITO URBANÍSTICO

2.6.1 - A OMISSÃO CONSTITUCIONAL

2.6.2 - CONCLUSÕES DO "I SEMINÁRIO DE DIREITO URBANÍSTICO" DO INSTITUTO DOS ADVOGADOS BRASILEIROS

2.6.3 -- A DESAPROPRIAÇÃO E O PLANEJAMENTO URBANÍSTICO

2.6.4 -- O MUNICÍPIO EM FACE DO PLANEJAMENTO REGIONAL

3.0 -- PROBLEMÁTICA BRASILEIRA DA HABITAÇÃO

3.1 -- FILOSOFIA E SOCIOLOGIA DA HABITAÇÃO

3.2 -- HIGIENE DAS HABITAÇÕES

3.3 -- HABITAÇÃO RURAL

3.4 -- HABITAÇÃO URBANA

3.5 -- LEGISLAÇÃO

4.0 -- CONCLUSÃO

4.1 -- URBANISMO: MISSÃO E METAS

4.2 -- O DESENVOLVIMENTO COMO OBJETIVO

4.3 -- POLÍTICA DO GOVERNO

4.4 -- METODOLOGIA DO ENSINO DO URBANISMO

4.5 -- O PROFISSIONAL URBANISTA

4.6 -- URBANISMO E SOCIOLOGIA

5.0 -- BIBLIOGRAFIA

1.0 - INTRODUÇÃO

1.1 - DEFINIÇÃO E CONCEITO DE URBANISMO E HABITAÇÃO

1.1.1 - URBANISMO E URBANIZAÇÃO

Impõe-se um passeio pelos léxicos para se compreender a natureza desses vocábulos.

É medida inicial, antes de poder ser feita incursão no sentido específico do uso de certas palavras que vão adquirindo roupagem própria, quando passam a pertencer de modo particular a um sistema que vai sendo configurado em determinado setor do conhecimento científico.

No caso em tela, aparecem três campos bem definidos, onde esses dois termos são usados. O primeiro diz respeito ao valor semântico dos sinais, quando há necessidade de se explicar a origem e as variações da significação vocabular; é o imposto do étimo. O segundo pertence a um campo definido de modo particular, que se firma, e onde a palavra define algo que bem explica a natureza de determinado fenômeno; é o tributo do saber. O terceiro revela uma evolução de expressões, quando se objetiva explicação de uma técnica que surge e que envolve novos conhecimentos, ou, ainda, uma sistemática capaz de fixar uma orientação, ganhando as palavras nova força, fruto de novos conceitos bem alicerçados no desenvolvimento, seja o da Ciência, seja o da Técnica, seja o da Arte, seja o da Política, seja o da Filosofia; é a taxa do progresso.

Se o leigo, que simplesmente se arrima na consulta aos elucidários, se satisfaz com o emprego consuetudinário dos vocábulos, já o cientista, o técnico, o artista, o político, o filósofo, cada qual encontra no enunciado das palavras outras expressões que bem definem novas orientações e melhor conceituam particularidades que constituem outros patrimônios de suas especialidades. É o que ocorre com os termos Urbanismo e Urbanização. Se tivéssemos em mente generalizar, poderíamos buscar uma série enorme de exemplos, onde as palavras chegam a mudar de sentido, se vistas no campo geral, se examinadas no setor particular de um ramo específico do conhecimento. Mas, não iremos buscar tanto. Nosso desejo é examinar o que circula em torno desses dois termos, fixando a posição do URBANISTA em face do que se apresenta de peculiar à sua técnica, quando se analisa o que é Urbanismo e o que é Urbanização. Não podemos ir adiante, porém, sem o exame dessas expressões no campo largo do conhecimento geral. Então, teremos de responder: o que é

Urbanismo?

Eis o que se lê:

"Urbanismo, s.m. Ciência e arte da construção, melhoramento e embelezamento das cidades". (Dicionário Escolar da Língua Portuguesa. Organizado por Francisco da Silveira Bueno. Segunda edição. Ministério da Educação e Cultura 1957).

"Urbanismo, s.m. Ciência e arte da construção, reforma, melhoramento e embelezamento das cidades". (Pequeno Dicionário Brasileiro da Língua Portuguesa. 9a. Edição. Editora Civilização Brasileira S.A.).

"Urbanismo, m. Tendência dos homens do campo para vida das cidades, a que são atraídos pelos lucros e delícias que eles não conhecem no campo". (Novo Dicionário da Língua Portuguesa. Cândido de Figueiredo. Terceira Edição).

"Urbanismo, s.m. (econ. pol.) efeito da acumulação das populações rurais e industriais nos grandes centros e nomeadamente nas capitais. A arte de construir, embelezar e higienizar cidades. F. Urbano". (Dicionário Contemporâneo da Língua Portuguesa. Edição Brasileira. Editora Delta S.A. - 1958).

"Urbanismo, s.m. de urbano + ismo. Tendência dos homens do campo para a vida das cidades, a que estão atraídos pelos lucros e delícias que eles não conhecem no campo. 2 - Ciência e a arte da construção, reforma, melhoramento e embelezamento das cidades". (Grande e Novíssimo Dicionário da Língua Portuguesa. Organizado por Laudelino Freire).

E sobre Urbanização?

Eis uma referência:

"Urbanização, s.f. Ato ou efeito de urbanizar. (Pequeno Dicionário Brasileiro da Língua Portuguesa. 9a. Edição. Editora Civilização Brasileira S.A.).

Veremos, então, o verbo:

"Urbanizar, v.t. Tornar urbano; civilizar; polir; embelezar uma cidade". (Dicionário Escolar da Língua Portuguesa. Organizado por Francisco da Silveira Bueno. Segunda edição. Ministério da Educação e Cultura - 1957).

"Urbanizar, v.t. Tornar urbano. Por ext. Civilizar". (Dicionário Prático. Ilustrado. Jaime de Ségurier).

"Urbanizar, v.t. Tornar urbano; civilizar; polir;" (Pequeno Dicionário Brasileiro da Língua Portuguesa. Nona edição).

"Urbanizar, v.tr.dir. De urbano + izar. Tornar urbano. 2. Civilizar". (Grande e Novíssimo Dicionário da Língua Portuguesa. Organizado por Laudelino Freire).

"Urbanizar, v.tra. Tornar urbano. Aplicar os preceitos de urbanismo à (cidade). (Fig.). Civilizar, polir.v. pr. civilizar-se. F. Urbano". (Dicionário Contemporâneo da Língua Portuguesa. Edição Brasileira. Editora Delta S.A. - 1958).

Assim, percorremos algumas explicações desses vocábulo, encontrados em vários dicionários que nos dão o sentido do conhecimento mais amplo.

Passemos, agora, ao segundo setor, conforme nossa divisão feita atrás. Será o campo da Sociologia. Vamos, então, encontrar os seguintes exemplos que obtivemos no "Dictionary of Social Science - By John Zadrozny":

"Urbanization - (1) The process whereby a society changes from a rural to an urban way of life; (2) a gradual increase in the proportion of people living in urban areas."

"Urbanism - a construct of a way of life which is characterized by the frequent necessity for the individual to rationally determine his attitudes, preferences, and social affiliations".

Anotemos mais o seguinte:

"Rurban population - people who live in areas classified as rural, but whose way of life, major interests, associations, and means of livelihood are like those of urban dwellers".

"Rurbanization - The diffusion of interests that are peculiar to urban people into rural areas".

Vejamos, agora, em um campo que bem se define e que adquire forma mais demarcada na avaliação do emprego do saber no mais promissor sentido de sua aplicação em benefício do Homem.

É o próprio campo da filosofia, da política, da arte, da técnica e da ciência, visto, examinado e compreendido, tudo que aprendeu o Homem, e como vai determinar, por obras de engenharia e de arquitetura, seu aproveitamento racional em seu próprio e decisivo usufruto.

É o que se compreende hoje por URBANISMO.

Em o "Direito de Construir", de um dos maiores estudiosos brasileiros de Urbanismo, Prof. HELI LOPES MEIRELES, lê-se:

"O conceito de urbanismo evoluiu do estético para o social nos seus primórdios, urbanismo era

a arte de alindar a cidade — embellir la ville —, como o consideravam os precursores franceses. Modernamente, o conceito francês foi superado pela concepção inglesa do desenvolvimento unificado dos recursos de uma nação ou de uma região, visando estabelecer a unidade fundamental entre a Natureza e o Homem — unity of nature and mankind. O urbanismo contemporâneo tem o triplo objetivo de humanização, ordenação e harmonização dos ambientes em que vive o Homem: o urbano e o rural.

Na feliz expressão de GEDDES, o urbanismo é "arte social", ou, mais adequadamente, arte de realizar o bem coletivo, valendo-se de todos os fatos e fatores aptos a propiciar o conforto ao indivíduo e harmonia à comunidade. É o que BARDET qualifica de "urbanismo para o Homem", ou seja, a procura das melhores condições para o "ser urbano" — a cidade —, como ambiente para o "ser humano" — o indivíduo. Nesta ordem de idéias, ROSIER considera o urbanismo como uma "arte utilitária", que visa trazer soluções para os problemas decorrentes da existência e extensão das cidades modernas.

Entre nós, ANHAIA MELO — o sistematizador do urbanismo no Brasil —, explica que o urbanismo tem aspectos artísticos, científicos e filosóficos porque "é fundamentalmente uma arte-criação de sínteses novas; uma ciência — que estuda metodicamente os fatos; e uma Filosofia — com a sua escala própria, preservando, impondo e exigindo a precedência de valores humanos e espirituais em face dos mecânicos e imobiliários".

Tão atual se torna o conteúdo urbanístico que penetra no campo jurídico, dado o fato de que se forma um corpo bem definido, como o esculpe GEORGES-HENRI NOEL com "Le Droit de l'Urbanisme", editado em Paris, em 1956.

Hoje, autores franceses, italianos e espanhóis, com mais de vinte obras, bem definem o que se compreende por Direito Urbanístico.

De 30 de julho a 3 de agosto do ano passado, o Clube de Engenharia, o Instituto dos Advogados Brasileiros e o Banco Nacional de Habitação realizaram na sede da primeira dessas entidades, o "I Seminário de Direito Urbanístico", tendo, antes, o Instituto Brasileiro de Administração Municipal, de 7 a 11 de maio, também do ano passado, promovido um "Seminário de Direito Urbano", com o patrocínio do Ministério do Planejamento e Coordenação Geral.

Alcançando desse modo o campo do Direito, firma-se o Urbanismo como elemento gerador do desenvolvimento, uma vez que vai encontrar um apoio decisivo

vo nas fontes jurisprudenciais.

Indiscutivelmente, vemo-nos diante de nova conquista da cerebração humana, e urge embalá-la em nossas considerações, pois é certo, disso tudo, depois de bem compreendido, maior lucro capitalizará o Homem, tão pródigo em descobertas e inventos, e tão indiferente à extensão de todos os benefícios advindos dessas conquistas, esquecido de usá-los, e bem usufruí-los em seu interesse, estendendo-os, ainda, ao próximo, para quem tanto o cristão é advertido.

Mas os horizontes vão-se tornando mais claros. Eis que novas perspectivas se abrem pela conjugação dos esforços de todos os que sabem, buscando transformar o resultado de todos os conhecimentos em obra consciente, orientada no sentido de dar ao Homem maiores oportunidades de vida útil.

Assim, podemos enquadrar essa nova orientação não em uma definição que se poderia chamar de URBANISMO MODERNO, mas, especificamente, e tão-somente, URBANISMO, sem adjetivações (humano, racional etc.), que, em nosso entender, desfigurariam o que isso, na realidade, quer dizer, e que não teve até anos atrás, seu sentido próprio apreendido. Desse modo, por que qualificativos, se a verdadeira definição pode explicar tão bem o que se descobre em sua essência primeira? Se antes assim não se compreendia, tal falha não pode exigir complementos, pois a descoberta em qualquer tempo de um real significado dispensa maiores explicações, se, de fato, se tornou válido pela própria razão que vem confirmar o valor do evento.

Se uma pedra preciosa é encontrada e sem que se a defina, ela passa a ser alvo de vários adjetivos (bonita, linda, maravilhosa etc.), logo adjudicados pelo leigo; eis que adquire totalmente seu significado, se o técnico diz: é um diamante.

Para o conhecedor surge logo a definição, embora os leigos continuem no plano das adjetivações a dar-lhe o fruto de sua admiração. Quando o URBANISMO adquire, no atual estágio do conhecimento, tal significação, é porque a evolução se faz no sentido positivo, quando o Homem se torna centro real de favorecimentos de tudo que aprendeu, e faz reverter, em seu próprio benefício, esse imenso cabedal que vai conquistando.

A aplicação disso tudo há de ter um nome, há de consagrar essa soma enorme de resultados reais e, indiscutivelmente, adquire na técnica própria a expressão singela e bem cinzelada de URBANISMO, simplesmente.

Em um perpassar rápido pelos autores e ocasiões em que se pretendeu pre-

quisar e explicar o conteúdo de seu sentido, encontramos diversas formas, inúmeras explicações, à medida que o tempo passa, e, conforme a orientação que imprimem, não são as causas, mas, particularmente, ao efeito das aplicações que o assunto vai comportando.

Eis que encontramos entre os tratadistas diversas definições que consideram o URBANISMO de várias maneiras: ciência (RENÉ DANGER), ciência e arte (LOUIS LACROIX, GEORGE B. FORD, GASTON BARDET, LEON JAUSSELY), arte (RAYMOND UNWIN, CAMILO SITTE), eficiência (ARNOLD BRUNNER), previsão (NELSON P. LEWIS), defesa social (LUIS SERT), ordenação (MIES VAN DER ROHE) etc.

Já ARISTÓTELES se referia a HYPPODAMUS DE MILETO, como o primeiro "que inventou a arte de planejar cidades".

VITRÚVIO desejava que as cidades tivessem "salubridade, comodidade e beleza".

Enfim, o que se compreende, hoje, por URBANISMO teve, na realidade, uma sistemática que variava pela forma de compreensão do problema de vida em comum e a utilização de todos os meios concebidos e realizados pelo Homem, para que o ambiente se tornasse o melhor possível.

Daí, chegarmos aos dias de hoje para examinarmos o esforço de quantos lutaram para que o progresso material se convertesse em momentos de melhores relações humanas. E é isso que todos perseguem. O que se deseja é que haja maior soma de oportunidades para uso e gozo do que produz o Homem. Daí, essa conjugação de valores procurando ensejar uma vida mais útil, dando-se e recebendo-se o que de melhor pode o Homem produzir.

Se a "Carta de Atenas" (1933) passou a ser a cartilha do URBANISMO, eis que, complementando-a, se juntaram a ela a "Charte de l'Aménagement" do Padre LEBRET (1952) e a "La Carta de Los Andes" (1958).

É preciso não esquecer que a "Carta de Atenas", resultante do 4º CIAM (Congresso Internacional de Arquitetura Moderna), se fundamenta no 1º, realizado em 1928, e que teve seus resultados registrados na "Declaração de La Sarraz". Há, portanto, um longo período, onde, paulatinamente, em nosso entender, não evolui o conceito de URBANISMO, mas se vão descobrindo suas razões, como se a ganga retirada, aos poucos, conforme as circunstâncias, en-sejasse a visão da pedra preciosa que vai surgindo, cada vez mais rutilante aos nossos olhos, limpa de impurezas.

Insistimos no fato de que não houve avanço na compreensão da solução

— URBANISMO — para o problema dos espaços, onde os homens vão viver em comum: a cidade.

O que houve foi a contingência marcante de várias épocas, quando o sítio dos aglomerados humanos tomava formas diversas, dadas as peculiaridades do sistema de vida que era o motivo de uma determinada situação.

O objetivo final, porém, ou seja, uma vida melhor, está expresso nessas ocasiões, de forma bem compreensiva.

Diz a "Carta de Atenas":

"Através da história, o caráter das cidades tem sido determinado por circunstâncias especiais, tais como as relacionadas com a defesa militar, as descobertas científicas, a política administrativa e o progressivo desenvolvimento dos meios de produção e transporte", — (A Carta de Atenas (Urbanismo dos CIAM), Introdução e Notas do Prof. Admar Guimarães).

Eis, portanto, o invólucro, ou seja, o que se vê, escondendo, sob vários disfarces, o conteúdo: a preservação da vida (salubridade), o bem-estar (conforto) e a cultura (beleza), se remontarmos a VITRÚVIO.

Por certo, sendo obra coletiva, há de preponderar uma necessidade manifesta de ação conjugada. O resultado do que pôde produzir o Homem para o mundo, e o universo que ele armazena em si mesmo, e que carece, ainda, de reforços externos, tem, como sempre produziu e nunca deixou de possuir, uma conexão íntima, cuja expressão, em forma de dar e receber, equivale aos fluxos e refluxos que a interação proporciona.

Para que isso seja possível, é necessária, porém, uma organização do espaço, e não só do espaço, mas, ainda, do concurso Tempo-Homem, que estende a mais duas dimensões a presença verdadeira do URBANISMO, em sua aplicação.

Eis que desponta a SOCIOLOGIA como fornecedora do cabedal necessário a uma satisfação consciente da solução que o URBANISMO oferece. Deixemos, neste ponto, a matéria que se espalhará no decorrer deste trabalho, pois necessitamos firmar ponto de apoio para nosso trabalho. Interrompamos por alguns momentos a marcha dessas idéias e passemos à fixação das definições e conceitos que necessitamos para chegarmos ao porto de nossas observações finais.

Perguntamos: temos ou não necessidade de construir nosso vocabulário? Por certo que sim.

HAROLD LASKI já dizia:

"É conveniente começar por definir os vocábulos, pois, cumpre não esquecer que a infecundidade da filosofia política se deve, em não pequena parte, ao fato de ainda não se haver logrado um acordo sobre o significado de seus termos".

Em a "Sabedoria de Confúcio", refere-se LIN YUTANG a uma passagem bem interessante que aqui reproduzimos:

"Perguntou-lhe um dia TSELU:

- Se o Governo de WEI vos chamasse ao poder, como havíeis de principiar?

- Começaria por estabelecer o correto uso da terminologia, respondeu-lhe CONFÚCIO, ao que o outro redarguiu:

- Sois pouco prático.

E CONFÚCIO explicou:

- Ah, como és ingênuo! Se a terminologia não é correta, as coisas ditas perdem todo o sentido, as ordens não podem ser cumpridas; se não se cumprem as ordens, as normas próprias do culto e da sociedade não se podem restaurar; se não se restauram as normas sociais e religiosas, falhará a justiça das leis; quando falha a justiça legal a gente se perde sem saber o que faça ou deixe de fazer".

Recorramos às fontes que nos facilitem a tarefa de explicar o que é URBANISMO, já despojado das impurezas das incompreensões, e reluzente em sua estrutura definitiva.

JEAN FAYETON, Relator Geral do 5º Congresso da União Internacional de Arquitetos, realizado em Moscou, de 20 a 27 de julho de 1958, diz, no artigo que publicou na CIL, nº 105, setembro-outubro de 1958, pág. 17, intitulado "Et a Moscou les architectes de quarante pays découvrent la primauté de l'Urbanisme":

"L'Urbanisme peut être défini: la politesse des collectivités. Il est l'expression de leur civisme. C'est dire combien il exige de chacun de nous".

L. F. THOMAS assim se exprime:

"A influência do Urbanismo na vida humana é tão poderosa, que a palavra empregada para designar os mais amplos deveres sociais é Cidadania".

No XXIV^e Congrès International de l'Habitation, de l'Urbanisme et de l'Aménagement des Territoires", realizado em Liège, em 1958, M. HARMEL, Ministro da Justiça, da Bélgica, declarou que:

"se a palavra URBANISMO é uma palavra relativamente nova, poderia ser assimilada a uma outra palavra mais antiga que é URBANIDADE. A URBANIDADE é uma arte, a arte de viver tendo em conta os interesses dos outros. O URBANISMO é, por sua vez, uma arte e uma ciência, e tem por fim arrumar harmoniosamente as regiões e o território, tendo em conta os problemas humanos".

Não vamos além. Está bem compreendida a significação verdadeira do vocábulo, hoje patrimônio da profissão do URBANISTA. "URBANISMO é a organização das funções da vida coletiva". É a definição aceita, e que vem sendo adotada pelos profissionais URBANISTAS. É fruto de toda a obra dos CIAM. Se pretendermos apurar mais, consagrando-a, em nosso entender, de forma definitiva na compreensão atual, poderemos dizer que:

"Urbanismo é tudo que possa ser feito em prol do bem-estar social, concretizado em obras de engenharia e de arquitetura, que obedeçam a um planejamento integral".

É esta a nossa contribuição ao maior entendimento da solução, observado o fato de que, na forma da lei, somente engenheiros civis e arquitetos podem fazer o Curso de Urbanismo, considerado como de pós-graduação dessas profissões. Fixada essa definição, não podemos deixar sem referência que, para melhor conceituação dessa terminologia, já existem glossários que bem orientam o vocabulário adequado ao campo do URBANISMO.

Fazemos referência a dois deles:

"International Glossary of Technical Terms Used in Housing and Town Planning", em 4 idiomas e editado pela "International Federation for Housing and Town Planning", sediada em Londres; o outro é "Petit Glossaire de l'Urbaniste", em seis línguas, inclusive o português, elaborado por GASTON BARDET. Neste último podemos assinalar para nosso entendimento o seguinte, com referência a termos que vamos ter necessidade de a eles nos referirmos neste trabalho.

"Ruralismo: Terme employé pour la première fois par M. VIGNEROT en 1916, dans le sens d'urbanisme rural, aménagement des campagnes.

"Rurbanisation, Rurbaniser: Mots employés aux U.S.A. pour indiquer l'urbanification — (Cf. ce mot) des campagnes, l'aménagement des campagnes au moyen des utilités urbaines. Termes à remplacer par Rurbanification, Rurbanifier.

"Rur-urbain: Terme employé par P. GEDDES pour

indiquer un complexe participant à la fois de la ville et de la campagne.

Ex. un site rur-urbain.

Urbanisme: Town Planning (Inglaterra), City Planning (U.S.A.), Städtebau (Allemagne), Urbanesimo ou Urbanistica (Italie), Urbanismo (Portugal e Espanha), Urbanismul (Roumanie), Urbanistyka (Pologne) e Urbanizem (Serbie).

Ensemble de disciplines comportant:

Une Science pour base, ou connaissance expérimentale des faits utilisant un faisceau de sciences composantes.

Un Art appliqué pour le passage à l'action, pour la création des pleins et des vides.

Une Philosophie pour le choix des actes suivant l'échelle des valeurs humaines. On trouve ce mot "urbanisme" employé pour la première fois, à notre connaissance, dans un article de PAUL CLERGET du "Bulletin de la Société de Géographie de Neuchâtel, 1910 (p.214-231).

Toutefois, le substantif "Urbanisme" y est employé dans le sens d'"urbanisation". Noter qu'au contraire, en espagnol, le mot "urbanizacion" a été employé dès 1867 par CERDA dans le sens d'urbanisme (ou mieux, urbanification, qui n'existait pas encore).

On employait parfois l'expression "Paleographie" pour indiquer la science des villes. Cf. Urbanologie.

Urbanisation: Phénomène démographique qui caractérise l'afflux des hommes déracinés dans les villes. Noter que l'on emploie souvent ce mot par erreur pour désigner les soins donnés par l'urbaniste pour remédier à ce phénomène regrettable. Après consultation auprès de l'Office de la langue Française et de M. ALBERT DAUZAT, en séance du 21 mai 1940, il y a lieu d'employer le mot: Urbanification, conforme au génie de la langue.

Urbanisateur: Adjectif; se rapporte à l'action du phénomène précédent. Exemple: la concentration capitaliste est urbanisatrice.

Rappelons que Jaussely, en 1905, employait ce mot dans le sens d'urbaniste.

Urbaniser: Ce verbe désigne le mal dont est atteinte une région autrefois rurale ou un espace libre. (Cf.: Conurbation. Jusqu'en 1939, certains déclaraient indifféremment: "Cette campagne est maintenant complètement urbanisée" pour marquer que les bâtisses y poussent comme

des champignons, ou bien: "Cet urbaniste est en train d'urbaniser cette vallée célèbre", pour souligner que, grâce à son intervention, le lotissement y serait évité. On se servait indifféremment du verbe urbaniser pour désigner tantôt le mal, tantôt le remède.

Urbanification: Aménagement d'un territoire suivant les principes de l'urbanisme.

Urbanisme rural, ou mieux: Ruralisme. (Cf. ce mot). Application des principes de l'urbanisme à la campagne.

Urbanisme régional: Extension des principes d'urbanisme à la région.

Urbanisme National ou Superurbanisme (ce dernier terme employé par LOUIS BONNIER): Extension de l'urbanisme à la nation; on va actuellement jusqu'à l'urbanisme mondial.

Urbanisme: De tous côtés, on s'efforce de généraliser encore le terme proposé par RUSSELL: "Civic planning" ou "Land planning". EASTMAN propose: "Economic Land Planning" ou "Land utility Planing". CHAPMAN conseille le mot: "Planning". FISCHER, lui, propose: "Plan betterment". "Raumordnung", proposé par BLUCKER, est plus étendu que "Raumförs chung". Sir GWILYNN GIBSON cite le terme de "Social Geography". Le Hollandais DE CASSERE propose "Planology": organisation dans l'espace de la communauté. L'Autrichien CONZEN a forgé "Geoprosopy" pour mettre en relief le fait que le planning prévoit un arrangement ordonné pour le futur. En France, G.-H. RIVIÈRE propose "Géoarchitecture" et MAURICE-FRANÇOIS ROUGE: "Geonomie".

Nous avons proposé en 1939, pour désigner l'aménagement de l'espace, le mot urbanisme que, ne changeant qu'une lettre, permet de conserver tous les adjectifs, verbes et dérivés en usage. Ayant constaté, récemment, que M. A. DERVAUX avait, de son côté, en 1934 proposé ce terme, il semble donc bien que l'association d'Idées provenant d'urbi et orbi soit naturelle et féconde, nous insistons donc aujourd'hui pour la généralisations d'emploi des mots: organisme, urbaniste, urbanifier, etc."

Insistimos nōs pela consolidaçāo do termo URBANISMO, aplicado no sentido amplo, indo sua atribuiçāo a todos os campos: internacional, nacional, regional, urbano e local. Por certo, as palavras compostas nāo gozam de bom conceito entre os filōlogos, especialmente as formadas por hibridismo, como SOCIOLOGIA (Socius, latim e logia, grego). Embora crīticos como RENÉ MAUNIER digam que tal vocābulo "ē uma espēcie de monstro que começa em latim e termi

na em grego", o fato é que nesses seus 135 anos de existência, o vocábulo que AUGUSTO COMTE criou já está definitivamente firmado e nenhum outro o substituirá.

URBANISMO é composição perfeita. URBS é latim, e ISMO, embora tomado como sufixo designativo de agente, dos gregos, pelos escritores cristãos do império romano, como ensina AYER, chegou aos nossos dias como originário do latim, e, para maior compreensão, denotando sistema. Pode-se, assim, gramaticalmente, dizer que URBANISMO é o sistema das cidades, isto é, o corpo de doutrina que dá forma à estrutura urbana, tornando-a capaz pelo conjunto das obras indispensáveis, a fazer com que seus habitantes vivam bem.

Podemos, pois, concluindo, fixar esses vocábulos, para que seja possível a compreensão do presente trabalho:

"Urbanismo — É tudo que possa ser feito em prol do bem-estar social, concretizado em obras de engenharia e de arquitetura, que obedeçam a um planejamento integral.

"Urbanizar — Executar obras de engenharia e de arquitetura projetadas em obediência a um planejamento integral, de modo a que, em um determinado espaço, fique caracterizada uma associação humana, pelo que possui de mais elevado no plano de seus interesses, quer materiais, quer espirituais.

1.1.2 - HABITAÇÃO

O cultivo do solo fixa o Homem à terra.

Os povos primitivos vivendo da caça, da pesca, de frutos e raízes, a busca incessante da alimentação, refugiam-se em cavernas, ou mesmo, constroem abrigos, em sua vida errante na luta pela sobrevivência.

A alimentação, portanto, é o motivo do nomadismo.

É chamado o "Momento Mágico", aquele em que o Homem conscientemente lançou a semente na terra, sabendo que dali nasceria algo que produziria um fruto igual ao daquela semente.

Em 10 de setembro de 1963, uma equipe internacional chefiada pela Professora HALET CAMBEL, da Universidade de Istambul e pelo Professor ROBERT J. BRAIDWOOD, da Universidade de Chicago, iniciou uma exploração no Oriente Médio para tentar descobrir quando se deu aquele "Momento Mágico", isto é, em que local e em que ocasião, depois de um milhão de anos de existência, o Homem aprendeu a produzir seu próprio alimento, dando assim início ao que

hoje consideramos como civilização.

Essa pesquisa abrangeu o sudeste da Turquia em uma área de 650km de diâmetro, situada nas nascentes do Tigre e do Eufrates, a 1.000km ao sul de An-cará, perto das montanhas Taurus.

Acredita-se que esse "Momento Mágico" aconteceu há 12.000 anos em algum lugar do Oriente Médio, possivelmente nessa área pesquisada, há muito considerada como o berço da Humanidade e até mesmo da Civilização.

Esse mesmo Professor ROBERT J. BRAIDWOOD foi o descobridor, em 1948, de JARMO, considerada a primeira aldeia do mundo, fundada há 6.800 anos, na fronteira do Iraque com o Irã.

Com a fixação do Homem à terra, nasce o problema da Habitação.

UBI BAVA, Professor titular da Faculdade de Arquitetura e Urbanismo desta Universidade, em trabalho intitulado "A mais existencial das Artes", explica com muita propriedade:

"O fato de o Homem se refugiar em grutas, cavernas ou abrigos, por ele próprio construídos, atendia não só ao seu propósito de proteger-se dos animais ferozes e das intempéries, como resolvia também o impulso imperioso da automedicação. Em outras palavras, seu abrigo natural ou construído, protegia-o por um lado, e, por outro, aprisionava um espaço que, de algum modo, apresentava-se organizado e relacionado com os padrões da escala humana. O Homem abrigava-se, ao mesmo tempo, fugia, periodicamente, da vastidão espacial do mundo. Foi assim, ao que nos parece, que nasceu a Arquitetura".

Caberia agora uma apreciação sobre a arte de construir; infelizmente, a escassez do tempo não permite explanação maior.

Fica-se, assim, contido no aspecto formal da Habitação e sua relação sócio-econômica.

Como deve ser hoje encarado esse problema?

Habitação unifamiliar ou Habitação coletiva?

Por curiosidade vamos transcrever três pronunciamentos sobre esse problema.

O primeiro colhido em interessante publicação "Homens que fizeram o Brasil":

"Dizia uma senhora moderna a um corretor imobiliário, que procurava persuadi-la a comprar uma casa: o senhor não consegue interessar-me nisso. Não preciso de lar. Nasci num hospital, criei-me e eduquei-me num internato, noivei num automóvel e casei numa igreja. Agora vivo num apartamento, faço minhas refeições num restaurante, passo minhas manhãs num campo de esporte e minhas tardes à mesa de "bridge". Quando adoecer vou a um hospital e quando morrer irei para o cemitério. Tudo, na realidade, que quero é uma garage para o meu automóvel!"

Já SYDNEY SMITH, o grande escritor inglês, em carta dirigida a Lord MURRAY, escrevia:

"Uma casa confortável é uma grande fonte de felicidade. Vem logo depois da saúde e de uma consciência tranqüila".

LOUIS BROMFIELD, em "Vale Aprazível" comenta:

"Anda em moda, nestes tempos, depreciar a boa e sólida construção, envergonhar-se da cultura e do conhecimento, do luxo e mesmo do conforto. Anda em moda pensar que um real fazendeiro deve pertencer à Estrada do Tabaco, que se deve viver não apenas modestamente, mas também sem conforto, em casas e apartamentos padronizados, construídos pelo governo para abrigar as pessoas. É parte de uma crescente filosofia que escarnece da personalidade, procura baixar todas as coisas ao nível do ócio, da falta de inspiração, da imobilidade, da monotonia. É uma filosofia à qual não me subordino e espero não me subordinar até o dia de deixar este mundo. As casas devem ser a expressão das pessoas que vivem nelas. Devem pertencer a pessoas, não a comunidades — fato tão bem reconhecido pelos suecos, em seu programa de construções feitas pelo Governo. Qualquer outra filosofia representa a anulação do próprio sentido da civilização. É também uma filosofia não natural e, por isso mesmo, para sempre condenada à conseqüente esterilidade".

Como se vê, a Habitação adquire aspecto de suma importância na avaliação sócio-econômica do contingente humano.

Resolvê-la, seria, ao que parece, resolver uma gama extraordinária de problemas que afligem a Humanidade.

E a Habitação é o Mundo do Homem. Célula da cidade, não é somente uma

existência isolada. Dela nasce o complexo urbano. Nela se processa a constituição da família. Para ela são dirigidas atenções especiais dos Governos.

Com ela se processa o desenvolvimento, visto sob todos os aspectos.

Esse espaço construído é o Universo do Homem.

Nela ele medita e descansa, convive com a família, transforma-a naquele ambiente sagrado onde ele se diviniza, que é o lar.

A constante desse abrigo é a permanência para o reparo das canseiras do trabalho. É onde o Homem retempera todas as energias despendidas. É onde se recompõe nas horas da noite para o reinício da luta nas horas do dia.

Deve-se, ainda, compreender por Habitação as construções específicas, que atendem aos mais diversos fins, e onde o Homem permanece, sadio ou doente. Estão nesse caso os internatos, asilos, pensões, hotéis, hospitais, penitenciárias etc.

Desse modo, a Habitação é o espaço construído, que permite ao Homem ora trabalhando, ora usufruindo, permanecer um tempo de recuperação, compensando o esforço empregado na luta pela vida, e onde, no seio da família, orienta-a, procurando fazer com que todos aqueles que vivem neste ambiente — o lar — possam ser úteis ao País.

É de ALCIDES GRECA esta definição:

"La casa moderna no es solo un refugio, como lo fuera en las sociedades primitivas. Es el sitio donde se educa a los hijos, donde se trabaja y se descansa. En ella viven, gozan, y no pocas veces sufren, los seres humanos que la habitan. Allí nacerá el niño, se cuidará al enfermo y entrará en el eterno reposo el vencido por los males físicos incurables. En ella se festejan los acontecimientos felices de la familia, se recibe a los amigos y se ampliam los horizontes del espíritu mediante la lectura, la música y la contemplación de bellos adornos".

E LUIS MIGONE advierte:

"El divorcio entre el edificio y la ciudad es la causa de nuestros males. Establecer el vínculo entre el edificio y la ciudad es la tarea que debemos realizar. No nos limitemos a construir bien los edificios; no olvidemos que estamos construyendo al mismo tiempo la ciudad".

1.2 - EVOLUÇÃO DO CONCEITO DE CIDADE

1.2.1 - CRESCIMENTO VERTICAL E HORIZONTAL DAS CIDADES

Se há concentração, ou tendência de ajuntamento em determinada área motivada pela atração que certo ponto passa a exercer sobre o movimento da população, é indiscutível que medidas sejam observadas para que o afluxo não gere o tumulto.

Na cidade antiga, à falta de recursos técnicos, havia o derramamento dos habitantes pelo terreno, sendo o elemento indicador, a escala social. A forma agrária preponderante também justificava a diluição pelas áreas onde se procurava a aproximação das moradias.

Há, pode-se dizer, até o presente momento um vai-e-vem das populações em torno de seus centros de interesse que fixam movimentos, ora centrífugos, ora centrípetos.

Senão vejamos.

Inicialmente verifica-se a necessidade do ajuntamento, para melhor defesa dos ataques, seja o dos animais selvagens, seja o das tribos inimigas. É o denominado sítio defensivo gerado pelo temor. Também se observa posteriormente o centro de interesses econômicos, quando os encontros em lugares certos, dando origem aos mercados adventícios, de simples trocas de produtos da terra passaram à aldeia mercantil, onde os artesãos, fabricando e consertando instrumentos de trabalho, deixaram ao lavrador maior tempo ao labor da terra. O acréscimo de artífices ao lado dos locais de permuta de gênero por utensílios e ferramentas gera a cidade. Nesse caso, o fulcro é o interesse econômico, causa primeira da cidade, tal como a imaginamos em seus primórdios, quando um só elemento a caracterizava.

Mais tarde, havendo recursos de melhor defesa, com menor número de indivíduos e fontes de melhor subsistência em outros pontos, realiza-se o 2º movimento que é o primeiro, centrífugo. Já se pode ir a outros sítios com maior desembaraço. Eis, porém, que ainda no plano da violência e da submissão dos que são derrotados, procuram todos novamente acercar-se daqueles que lhes forneçam maior garantia. O castelo senhorial vê em torno de seus muros formar-se um enorme contingente humano, gerando aglomerações dependentes do senhor feudal. É o 3º movimento centrípeto.

O poderio desses senhores precisa ser enfrentado, e, os reis, diminuídos em sua autoridade, precisam reconquistá-la. Procuram construir cidades, lon

ge desses castelos, e o fazem logo. Exemplos bem acentuados desse movimento, o 4º, centrífugo, são as "Villeneuves", as "Bastides", as "Villefranches", na França.

A revolução industrial provoca, a seguir, o 5º pavimento, centrípeto. Eis a grande afluência desordenada. Os edifícios crescem verticalmente, até onde possam garantir a estabilidade, os materiais de construção conhecidos.

A velha Inglaterra, onde nasce, pela implantação industrial, a grande concentração, constrói o primeiro arranha-céu em Edimburgo. Materiais novos propiciam o evento.

Em um país novo, porém, os Estados Unidos da América do Norte, é que o edifício alto ganha notoriedade. Em fins do século passado, Chicago começa a série, pontificando Nova York com mostra impressionante de construções altíssimas que ali são necessárias pela grande concorrência e enorme soma de interesses, já que a área não é tão grande assim, para tanto adensamento em superfície.

Não se pode negar o fato de que o subsolo favorável, não exigindo grandes despesas nos alicerces, como em Chicago, e o traçado da cidade, com ruas e avenidas pouco afastadas umas das outras, permitindo facilidade na circulação, também propiciaram essas construções, além de se contar com o magnífico sistema de subways.

Um 6º movimento teria que acontecer. Seria o centrífugo. Há necessidade de fuga da população, torturada pelo barulho, pela poluição do ar atmosférico, pelas conseqüências inusitadas do ajuntamento de gente de toda espécie, provocando desajustamentos profundos nas relações sociais. Surgem as cidades-jardim, as cidades-dormitório, o aparecimento de cidades em climas melhores, em praias, em montanhas, em pontos que compensam a energia dispendida nas grandes aglomerações. Constroem-se, então, cidades em obediência a planos devidamente elaborados, procurando-se equilibrar gente e espaço ocupado.

Limita-se a densidade demográfica. Procura-se o verde e o sol.

Eis, então, que chegamos ao momento atual. Novamente outro movimento se produz e vivemos nele. É o 7º, centrípeto.

O "Plan Voisin" para Paris, de LE CORBUSIER, alcança densidade nunca antes tentada, mais de 3.000 habitantes por hectare, sendo a ocupação do terreno com os edifícios, restrita a 5%. O restante é livre. Com essa densida

de colocaríamos toda a população do mundo em um quadrado de 100 quilômetros de lado, ou seja, correspondente à 4a. parte da distância do Rio a São Paulo, pela rodovia.

FRANCK LLOYD WRIGHT que planejara "Broadacre City", cidade-rural, se assim podemos chamar, de pequena densidade, projeta, depois, um edifício com uma milha de altura.

Os recursos técnicos postos à disposição do Homem fazem-no dono do que resolve desejar, no campo da construção, que a Arquitetura e a Engenharia promovem.

A aglutinação que ora se opera, tem origem, em nosso entender, em 3 fatores principais: o conhecimento humano no plano do domínio das coisas da natureza, daí advindo notável "performance" revelada por uma esplêndida técnica que ele maneja sem cerimônia; a necessidade de não tornar improdutivo o solo de que a humanidade vai precisar para se alimentar; a grande necessidade de convivência que cada vez mais atrai os homens.

Duas formas de interesse provocam o técnico para dar solução aos problemas que as relações humanas enfrentam.

O primeiro diz respeito à possibilidade de gozar o homem do campo os favores que as cidades são tão pródigas em oferecer. As zonas de interação tornam-se evidentes. Há necessidade de fazer com que as populações rurais se encontrem em sítios capazes de proporcionarem o bem-estar social.

Em trabalho que se elabora, mostra-se como pode o Governo ensejar essas facilidades, criando nos pontos de cruzamento de caminhos, ou estradas, ou outros que ofereçam condições satisfatórias, esses locais que foram chamados propositadamente de áreas de interação.

O homem rural não pode viver isolado, derramado em colônias pelas fazendas, sem que o contato humano lhe seja proporcionado, não somente a si, mas, especialmente à sua família.

De passagem, assinalamos nosso interesse pelo povoamento dos eixos das grandes estradas federais, quando poderiam ser aplicados os princípios do URBANISMO, para que os núcleos que ali vão sendo criados espontaneamente tivessem seu traçado regulado por um planejamento urbanístico.

Louvamos, aqui, o magnífico trabalho feito pelo urbanista JOSÉ GERALDO DA CUNHA CAMARGO, com o planejamento do que chamou ele de "Agrovilas", "Agrópolis" e "Rurópolis", idéias que levadas a efeito pelo Governo, estão dando um

resultado excelente para o desenvolvimento e a recuperação do homem do campo.

Processa-se esta experiência pioneira na Transamazônica. A técnica, hoje, ensina-nos que os ambientes construídos pelo homem para viver, trabalhar ou recrear-se, precisam obedecer a uma harmonização. Como não pode deixar de ser isso fruto de pesquisa, ocorre que a ciência vem em amparo do Homem para favorecê-lo. E ela ensina que é necessário obedecer-se a um mínimo indispensável de conforto para que se viva de acordo com os favorecimentos da Natureza. A cubagem e a temperatura do ambiente e a renovação constante do ar, constituem fatores físicos que a ciência revela. A busca desses coeficientes estatui o que se chama quota de conforto, portanto, número revelador de dados científicos. Determinada a área e nela organizado o espaço pela própria mão do Homem, busca-se sua relação com a quantidade demográfica que vai habitá-lo. Isso se torna possível pela correlação entre quota de conforto, índice de aproveitamento de área e densidade demográfica.

Pode, assim, o técnico, em face de dados puramente científicos, determinar o espaço onde certo número de indivíduos estará em condições de exercer suas atividades: morar, trabalhar, recrear-se.

Nunca é demais fixar, neste momento, definições que propomos no desenvolvimento desta concepção perfeita do que é URBANISMO.

Chamamos ocupação do terreno, o que se vê nas cidades atuais, fruto de evolução espontânea; uso da terra, a forma ideal de transformar os bens da Natureza em proveito do Homem; e, utilização do solo, quando a técnica possibilita a implantação de construções ou dele tira, pela forma certa de aplicação, os elementos de subsistência. Nunca é demais lembrar a lição de LE CORBUSIER contida nas 5 regras que enunciou para que seja possível a utilização do solo:

1a. - Adotar uma escala sensível para os planos; a hora de marcha a pé revela melhor o emprego do solo que escalas numéricas abstratas;

2a. - satisfazer a reivindicação: sol, espaço, verde;

3a. - ditar as densidades que determinarão o uso e a qualidade das zonas constituídas;

4a. - fixar a relação entre superfície construída e superfície livre;

5a. - admitir a limitação das aglomerações; fixar o perímetro máximo da cidade; reabsorver os

resíduos parasitas suburbanos".

Se quisermos admitir uma filosofia na qual buscaríamos uma compreensão para que o uso da terra exprimisse uma verdade, e esta ficasse sobre o pedestal objetivo da ciência, lembraríamos os esforços de BERGSON e TEILHARD DE CHARDIN, tão bem comentados por JEAN LOUIS BRUCH:

"Ambos se esforçam para aliar a ciência moderna a uma filosofia do espírito e para compreender o destino do homem em função da construção e evolução da natureza inteira. Para ambos, o espírito humano é o coroamento da natureza e se enraíza profundamente nela."

Se desejarmos um exemplo, vamos buscá-lo em uma obra popular, "As Artes", onde HENDRIK WILLEM VAN LOON, consagra o que entendemos por uso da terra:

"Para nós, a Acrópole continua a ser a combinação ideal do fundo fornecido pela natureza da perfeição arquitetônica e da utilidade social".

Hã, assim, uma explicação para a escolha da cidade horizontal ou vertical. A concentração gera a verticalidade. A seu favor milita a necessidade de existir mais terra para a subsistência da humanidade e maior facilidade de comunicação entre os ocupantes da cidade. A técnica moderna permite a formação de "microclimas", onde o Homem possa viver melhor; isso facilita a solução do maior número de pessoas em menor espaço.

Admitir-se-ia a rarefação das moradias em casos especiais, além de considerá-las adequadas na periferia das cidades, sujeitas a condições determinadas.

Se tivermos de planejar, isto é, fazer URBANISMO, verificaríamos, em cada caso, pelo equacionamento do problema proposto, a solução adequada. Indiscutivelmente, é não negar, que no futuro, as cidades estarão projetadas em altura, inclusive seus logradouros estarão superpostos, deixando-se a superfície do terreno para caminhões, ônibus e automóveis; ficando o segundo piso para os pedestres; e o terceiro para trens elétricos.

Nunca é demais lembrar que os pêsimos exemplos de Nova York poderão ser chamados a depor contra a verticalidade; mas, é bem de ver que não obedeceram a um plano de conjunto. Aquelas horríveis ruas, "desfiladeiros de muros de vidro", que ali se vêem não poderão repetir-se.

Nos centros urbanos, a quadra, e nos bairros, a superquadra, consideradas como unidades de retalhamento do terreno, permitirão projetar-se, com to

da a técnica, o ambiente onde o Homem estará usufruindo todas as conquistas da ciência. Pouca superfície ocupada pela projeção da construção; muito espaço em volta, onde crianças e pessoas idosas, especialmente, e todos enfim, estarão em contato com a Natureza, ao lado de suas moradias, livres de veículos; o verde dominando, e o sol protegendo o ambiente, eis a forma de corrigir o malefício dos edifícios altos que, apertados uns aos outros, não podem cumprir sua finalidade.

Fonte de saúde tem que ser o emprego da técnica pelo Homem. É preciso não esquecer que "o desenvolvimento do URBANISMO está intimamente ligado ao desenvolvimento da higiene", no dizer claro de JEAN RAYMOND.

Os primeiros Urbanistas, foram, antes, engenheiros sanitaristas. O nosso extraordinário SATURNINO DE BRITO é considerado o "príncipe dos urbanistas brasileiros" e é "Patrono da Engenharia Sanitária Brasileira".

"O URBANISMO moderno nasceu da Higiene" diz o mesmo Autor. E o Urbanista não pode esquecer a sãbia lição:

"Onde entra o sol não entra o médico".

Eis que o símbolo do URBANISMO está contido em sua bandeira:

"Sol, ar, vegetação".

O julgamento dos altos edifícios atuais, das ruas estreitas, sem luz e sem ar próprio, não pode prevalecer. Está inutilizado o edifício e está prejudicado o logradouro. São dois males de uma só vez. Não se pode esquecer a condenação formal que LE CORBUSIER faz da "rua-corredor".

Urge individualizá-lo como um monumento à Técnica a serviço do Homem. Imponente, isolado, insolado na dosagem benéfica, cercado de verde.

Uma cidade assim, não pode ter superpopulação. Ela está condicionada a um limite de gente que a delimitação da ciência impõe. E esta serve de alicerce à majestade da Técnica pela imponência da Arquitetura e pela eficiência da Engenharia, consagrando o URBANISMO.

1.2.2 - CIDADE E REGIÃO

Tem-se que considerar a cidade como cabeça de uma região, como de fato o é, sendo o planejamento urbanístico, simplesmente, a consagração dessa realidade.

Sem uma interpretação regional não pode uma cidade ter respeitada a utilidade precípua que é a determinada por sua própria existência. Como não po

de existir uma cabeça sem corpo e nem um corpo sem cabeça, a cidade espelha uma região da qual vive e para a qual existe. A região pode delimitar uma forma física, uma bacia hidrográfica, por exemplo, como pode configurar um complexo sócio-econômico-cultural.

É preciso ficar bem claro que os limites administrativos, muitas vezes, não têm expressão condizente com a realidade de uma permanente correlação entre problemas pertinentes a uma base física, que sustenta soluções compatíveis com temas de interesse objetivo. Se há, na unidade administrativa, o município, por exemplo, problemas que aguçam os técnicos, a solução pode estar fora de sua esfera de ação, com implicações de âmbito regional.

Se o planejamento atinge limites bem definidos, uma bacia hidrográfica, na hipótese já vista, é certo que os municípios nessa área precisarão enfrentar soluções parciais que, somadas, permitirão a solução maior, esta, objeto do planejamento integral. Sem quebra da autonomia constitucional, cada Município pode cooperar para o planejamento geral, compreendendo-se que a recusa implica na quebra dos esforços para que todos usufruam as vantagens do plano estabelecido.

Por isso, adquire a região a importância devida, quando nela possa atuar uma força compreensiva que a avalia e a faz, pelo produto de seu potencial, resolver de forma satisfatória e natural, não são as questões de uma área que soma unidades administrativas, como das que apresentam os próprios municípios, em seus limites.

Mas, por região não se deve entender somente uma superfície, mais ou menos delimitada, pois, há interpenetrações de interesses, especialmente se considerarmos o alcance das áreas de captação e das zonas de influência.

Compreende-se por área de captação uma delimitação onde uma cidade busca, fora de suas bases, o que precisa para satisfazer necessidades de sua existência. Por exemplo: regiões que se convertem em fontes abastecedoras permanentes de um centro urbano.

Zona de influência é o que marca o que uma cidade oferece e a receptividade da oferta, em pontos fora de seus limites, traduzindo-se em dependência permanente, na qual há maiores benefícios para o centro menor. Pode-se dizer que a ida periódica a uma cidade, fixa, também, esse conceito. Por exemplo: os estudantes das zonas periféricas que vão e voltam à escola da cidade; trabalhadores que residem longe dos locais de trabalho, fora dos limites da ci-

dade. É o intercâmbio, enfim, entre cidade e região. Os grandes centros têm, profundamente fixados, esses pontos. Se os marcarmos em um mapa e depois os ligarmos, teremos uma envoltória que delimitará o que se denomina por "região metropolitana". Há diversos índices a serem considerados para essa verificação, e, entre eles, as chamadas telefônicas interurbanas, os passageiros de ferrovia ou rodovia, a circulação de jornais, o abastecimento de leite, frutas e produtos hortícolas etc.

Não se devem esquecer, ainda, os métodos ou fórmulas de CHABOT, ROCHEFORT, CHRISTALIER, DICKINSON, ARNOLD, WIND, GREEN, ALEXANDER, entre outros, que, na Geografia Urbana, tanto se esforçaram por definir a cidade como centro de região.

No caso da Guanabara, uma grande área abarca os Estados de Minas Gerais, São Paulo, além do Rio de Janeiro e Espírito Santo, na delimitação de sua região metropolitana.

O certo é dar razão a CHABOT quando diz que "não existe cidade sem região, nem região sem cidade".

O fenômeno das migrações pendulares, também, não pode ser relegado na compreensão do problema cidade-região, ou região-cidade.

Pelo visto, o conceito de rurbano, já consagrado na fusão sócio-econômica de sua expressão, fundamenta a necessidade de um planejamento que configure os limites precisos de atenção a soluções que resolvam problemas em um espaço certo da grande associação, dada a coalescência imperativa: Natureza-Homem.

Em termos de URBANISMO, a cidade se apresenta como a árvore cujas raízes se escondem no complexo regional. Por isso, sua característica denota o coarçamento de um esforço para situá-la, engastada, em sua área cujas implicações vão definir uma estrutura orgânica genuína, da qual ela participa como reflexo positivo, desprovida de adereços e formas falsas que desmontam o efeito real, objetivo, capaz de justificar uma perfeita formulação de proposições. Como órgão definido, funcionando no sistema regional, pode ser explicado que sua estrutura — a histologia — tem a Engenharia como explicação viva; que sua ação — a fisiologia — é o próprio URBANISMO atuante; e, que a forma — a anatomia — é a Arquitetura palpitante.

1.2.3 - CIDADE: SEU CRESCIMENTO, SUA DECADÊNCIA, SEU FUTURO.

Diz ANHAIA MELO:

"A cidade, a máquina e o capital - eis aí três criações tecnológicas que caracterizam o mundo moderno. É preciso compreendê-las bem para que não destruam a nossa civilização, lastrada de materialismo imediatista. E o mundo circundante do homem, a sua biosfera, é um panorama formado de sujeitos e objetos naturais, sociais e tecnológicos que se devem integrar em unidade. O planejamento procura realizar essa integração, essa harmonização, esse equilíbrio entre o Homem e o meio, natural e tecnológico. E ainda temos a considerar no Homem o seu mundo interior, eminentemente subjetivo, e que constitui tema de outras ciências. Planejar é pôr a razão a serviço da história".

Ao que parece, devemos admitir a cidade sob dois pontos de vista: a que não tem planejamento e a que se planeja, para podermos bem estudar essa conquista do Homem.

Haveria, então, o que imaginar sobre três aspectos, nos quais as cidades se apresentariam. No primeiro, uma cidade que nasceu, viveu e morreu forneceria um amplo cabedal de discussão para que soubéssemos as razões do acontecido; no segundo, estaríamos examinando uma cidade e procurando entender sua existência e o estágio em que ela se encontrava, por ocasião desse exame, para daí tirar conclusões sobre se progredia ou regredia, e quais as causas motivadoras desses efeitos; no terceiro, estaríamos planejando uma cidade, com toda a técnica posta à nossa disposição.

Temos que partir de uma idéia inicial, quando as sociedades atingiam formas definidas, e isso se passou antes que fosse criada a cidade. Assim, as grandes aglomerações estabeleciam o que se compreende por "civitas", ou seja, o espírito, a civilização, enfim, um estágio superior que permitia a fixação de normas para que todos pudessem viver em ambientes adequados. Constituem esses locais a "urbs", ou como os romanos consideravam, o corpo. É certo não esquecer que os sentimentos e preocupações do povo são refletidos pela fisionomia urbana. Isso se mostra de forma bem elucidativa na feliz expressão de EUCLIDES DA CUNHA, analisando CANUDOS:

"A "urbs" monstruosa de barro definia bem a "civitas" sinistra do erro".

Mas os povos evoluem e as civilizações se substituem. Razão, pois, existe para que os espaços criados a fim de conter as aglomerações humanas, desapareçam ou renasçam nos mesmos sítios, sob outras formas condizentes com

os novos elementos construtivos, ou talvez, empregando os mesmos materiais.

Das grandes cidades dos povos antigos que nos restam?

"Sobre o p̄o de Babil̄onia e de N̄inive, hoje, estu-
gam seus passos os camelos silenciosos dos bedūi
nos; sob as ab̄obadas em rūina dos templos ou nos
sal̄ões descobertos parece-nos ouvir ainda o eco
da maldiç̄ao de SEFANIAS, o profeta hebreu:

Esta ẽ a grande cidade segura de
si que dizia em seu ĩntimo:

S̄o eu existo e nenhuma outra!

E agora est̄a deserta.

E sobre seus lares paira a devas-
taç̄ao.

E quem Ihe passa pela frente
Faz um gesto de desprezo."

Qual seria a causa da maldiç̄ao que sofreu o Egito?

"Mais baixo se far̄a do que os outros reinos, e nun-
ca mais se exalçará sobre as naç̄oes".

(Ezequiel, XXIX, 15)

E os arqueólogos v̄ao desenterrando os tesouros daquelas cidades dos po-
vos antigos, que revelavam um grau adiantado de civilizaç̄ao.

Jarmo, considerada a aldeia ou cidade mais antiga do mundo, na frontei-
ra d̄o Iraque com o Irã vai dizer, neste momento, quando 25 cientistas a pers-
crutam, quando foi que o Homem deitou na terra a semente, conscientemente,
ou seja, quando se iniciou a cultura humana.

Não ẽ demais lembrar que Eridu, tida por muitos como mais antiga que Jar-
mo, foi reconstruída 18 vezes no mesmo local, ficando 5 a 6 metros sobre seu
nível primitivo. Tambẽm Tr̄oia, foi reconstruída 9 vezes.

Acompanharam essas cidades – e quantas outras? – o desaparecimento de ci-
vilizaç̄oes que marcaram ẽpocas memoráveis.

Com sua peculiar característica de que a construç̄ao da cidade ẽ ato da
vontade humana, determinaç̄ao polĩtica, religiosa ou artĩstica, est̄a ele su-
jeito a v̄arias condiç̄oes sociais e a m̄ltiplas imposiç̄oes regionais e econõ-
micas, todas interdependentes.

Quando o plano, na antiguidade se continha no aspecto s̄ocio-religioso, de-
sejava-se saber onde erguer a urbe e como organizar seu povo. O local da no-
va aglomeraç̄ao era fator de condiç̄oes regionais e econõmicas. As tradiç̄oes
sociais impunham a forma de governo e a pr̄pria organizaç̄ao da sociedade.

A cidade sempre foi objeto de um esquema que obedecia a uma definição de harmonização de objetivos naturais, de equilíbrio entre suas funções. Mesmo para o Homem primitivo, a cidade era fruto de um sistema fechado dentro de uma fórmula sagrada. E as cidades antigas tinham proporções limitadas e plano definido. Somente o desenvolvimento mercantil proporcionou a criação de bairros excêntricos, mais tarde.

É indiscutível a natureza social das cidades. O que se fixa de forma patente é esse caráter de cadinho sociológico, que explica o que é a passagem do que se compreende por comunidade para o adiantado estágio que configura a sociedade.

No dizer de RAIMUNDO LOPES,

"A civitas, porém como o indica a analogia dos nomes Latinos, é a base da civilização e o advento da verdadeira cidade, com suas funções de centro de governo e culto, de comunicações e negócios, com seus aspectos típicos — o templo, o palácio, a praça e as grandes avenidas processionais dos egípcios — e surge numa fase de criação cultural intensa, simultaneamente com a escrita, a Arquitetura e outras manifestações das civilizações clássicas".

Creemos que no estudo do primeiro aspecto, quando hoje a Arqueologia nos oferece a base necessária da discussão e a História explica o porquê dos eventos, atingimos nossos desejos, quando vemos que a cidade, como obra do Homem, é tão mortal quanto ele.

"Deus nos deu os campos e a arte do Homem edificou cidades"

(Varrão — De Re Rustica)

O segundo aspecto é atual, e o Urbanista dele se ocupa na fase de reconstrução das cidades, e, ainda, no encaixe nela, do que o Homem vai conquistando e sua técnica vai introduzindo, procurando corrigi-las no que elas podem aceitar como contribuição benfazeja. Falar deste momento em que se vive, seria falar do próprio URBANISMO e do que ele possui de força atuante no sentido de fornecer elementos de maior compreensão para o problema dos aglomerados humanos.

Seria fazer um passeio por tudo que se imaginou, tirando-se lições as mais proveitosas, desde os tempos imemoriais, passando-se pelo que se tem feito na fase contemporânea até à fixação do conceito atual, onde a compreensão

atinge um ponto perfeito, procurando-se fazer reverter ao Homem, tudo que ele produziu de útil.

Poderíamos vir do URBANISMO dos Etruscos, bem definido em sua concepção sócio-religiosa, passando-se por uma série imensa de idéias que povoam a cabeça dos que sonham em termos de solidariedade.

"O futuro se edifica nas mentes daqueles que na vida recebem o título depreciativo de sonhadores",

como bem diz ELIEL SAARINEN.

Traríamos as soluções dos antigos baseadas no fato religioso, passaríamos pela idade clássica, quando a estética ditava normas e chegaríamos à hora presente de puro sentido científico. E teríamos sob nossos olhos as cidades com características predeterminadas e de aspectos típicos definidos; as capitais ou centros de governo e as cidades de culto; as cidades de cura, de veraneio, dormitório, satélites, esportivas, jardim, militares, universitárias, ao lado das de administração definida, como centro de negócios ou centro de comunicações, portuárias, industriais.

Estudaríamos os motivos de atração ou de envolvimento, que determinaram a criação de cidades em todas as épocas.

Iríamos ao estudo das geratrizes dessas cidades: muralha, divisão de propriedade, cruzamento de vias importantes, floresta, mar, rio, montanha, monumento, estrada, situações periféricas, posição central, presença de fonte de energia, confluência ou embocadura de rios, portos, grupamentos de raças, e, por fim, a imposição da descentralização da superpopulação.

Indiscutivelmente a vinculação se faz de forma imperiosa entre os 2º e 3º aspectos que objetivamos. Neste, há, evidente, o ponto de vista do planejamento. PIERRE LAVEDAN, com muito discernimento explica que as causas que determinam a fisionomia dos planos das cidades são 4 a saber:

- "1a. - a parte da intervenção voluntária do Homem;
- 2a. - os dados materiais da topografia;
- 3a. - a característica da cidade; e,
- 4a. - as teorias".

Tudo se fixa, portanto, no traçado final.

Eis que, na concepção atual, depois que a pesquisa urbanológica (tema

científico) se faz, o URBANISTA, influenciado com sua presença (de ordem técnica) conclui o plano, vê-se, que o trabalho gráfico final é determinado pela resultante de todos os gráficos anteriores superpostos, daí originando-se o sítio ideal onde o traçado revela, imponente, o adequado uso da terra.

Portanto, está excluído o preconcebido, o forçado, o imposto. E, se não fosse assim, estaríamos retroagindo ao tempo em que se fazia o traçado, puramente geométrico, para ser aplicado em qualquer terreno.

Estaríamos vendo uma cidade desenhada sob os influxos de todas as idéias até hoje concebidas. Nessa colcha de retalhos, jamais poderia ser concebido aquilo que o URBANISMO hoje defende de forma a mais enérgica, já que aí está o fulcro de toda a razão de viver em conjunto, a convivência, no sentido da prática ampla da interação.

Veríamos nesse mal desenhado escorço, desde a via processional dos egípcios, ao que pode oferecer de belo a técnica construtiva mais atual. Nessa mistura, estaríamos dando uma aula de tudo que se fez no campo de todas as idéias que se concretizaram naquilo que se chamou cidade.

Mas, tão longe do ambiente que podemos oferecer, em um equilíbrio de filosofia, política, ciência, técnica e arte, em prol das melhores decisões do Homem.

E, se as cidades são como plantas que nascem, vivem e morrem, não estaríamos senão lançando as sementes daquelas árvores que vivem mais do que o Homem e que atravessam os séculos, empertigadas, altivas, altaneiras, úteis, fornecendo a alegria da vida pelo prazer de viver. E se conseguíssemos mesmo aplicar tudo que aprendemos em nosso benefício, estaríamos propiciando os fundamentos da cidade-ideal, pelo que ela pode proporcionar de lucrativa convivência de todos os seres.

E o URBANISTA recebe jubiloso sua condição de impulsionador desse movimento quando pode saber que exerce esse nobre mister para que todos vivam na graça do maior entendimento.

"A grandeza de uma profissão é talvez, antes de tudo, unir os homens; só há um luxo verdadeiro, o das relações humanas".

Não podemos dizer se, quando ANTOINE DE SAINT-EXUPÉRY disse isso, sabia que a profissão de URBANISTA era justamente, a de unir os Homens, pela aplicação de obras de Engenharia e de Arquitetura sob a ordem de um planejamento integral.

1.3 - ANÁLISE DA EVOLUÇÃO DO URBANISMO

1.3.1 - URBANISMO RELIGIOSO

Desde os primeiros agrupamentos, há um sentido religioso presidindo sua instalação.

As vias processuais egípcias preparavam as multidões pela presença de estátuas de divindades em suas margens, até o templo colocado no fim dessas vias, onde já se chegava condicionado a um cerimonial preparado para obter resultados positivos de interesse espiritual, dentro de um objetivo propício à prática religiosa.

Os etruscos tinham uma atenção especial para a cerimônia de fundação das cidades.

Desde os Augures que escolhiam o local, operando estranho rito até às fases da inauguração, rica de detalhes, de significação verdadeiramente mística, tudo resumira sentido espiritualista, sendo a cidade como que considerada um ser sagrado.

E sempre foi, assim, embora hoje, desprezado o conselho dos membros de organizações espiritualistas, as inaugurações de cidades sempre se fazem sob cerimônias religiosas, a missa, por exemplo, nos países católicos.

Também é comum a designação das cidades por invocações de nomes de santos.

S. VICENTE foi a primeira cidade brasileira. Foi seu fundador, MARTIM AFONSO DE SOUZA, em 1532. SALVADOR foi a terceira cidade, fundada em 1549 por TOMÉ DE SOUZA. SÃO PAULO, fundada por NÓBREGA e ANCHIETA, em 1554, foi a quarta. SÃO SEBASTIÃO DO RIO DE JANEIRO, a quinta, fundada por ESTÁCIO DE SÁ, em 1565.

Somente a segunda, OLINDA, fundada por DUARTE COELHO em 1535, fez exceção.

Ao que parece, aquela prática da fundação das cidades, nos tempos mais remotos, e que impunha regras definidas, influenciando decisivamente no conceito religioso, alcançou os próximos tempos trazendo, pelo império de uma tradição, pelo menos uma designação reverenciada invocando nomes de Santos, além de permanecer no cerimonial uma missa, isso no caso do Brasil.

Toda a história das cidades antigas mostra o caráter religioso observado em sua criação.

Está escrito:

"Se Deus não edificar a cidade, em vão trabalharão os que a edificam - (Salmos, 127, 1a.)"

1.3.2 - URBANISMO ESTÉTICO.

Há um período em que as cidades aparecem sob formas geométricas, objetivando-se focalizar o aspecto estético, não só das vias urbanas como da implantação dos prédios.

Não há uma pesquisa que fundamente o porquê das soluções impostas. Tudo gira em torno da apresentação visando ao belo.

É a fase do urbanismo que predomina quando é definido como a arte de alindar a cidade. "Embellir la ville", era o objetivo dos primeiros urbanistas dessa nova fase, os franceses.

Há um requinte nas expressões urbanas. Tudo é arrumado visando à beleza.

É atingido o auge dessa fase com o convite de NAPOLEÃO III, em 1853, a HAUSSMANN para remodelar Paris.

E Paris se torna faceira com seus grandes "boulevards".

Como predomina a técnica francesa no Mundo, Paris passa a ser exemplo de urbanismo nesse período, pois "embellir la ville", tão-somente, era a palavra de ordem.

1.3.3 - URBANISMO TÉCNICO

A concepção inglesa de um desenvolvimento harmônico dos recursos naturais pela aplicação dos melhores recursos humanos, configura um perfeito equilíbrio Homem-Natureza.

Objetiva-se hoje uma conjugação uniforme da humanização, da ordenação e da harmonização do meio em que deve o Homem viver no uso e gozo de suas atribuições psicossomáticas. Esse ambiente tanto pode ser o urbano como o rural.

Neste último se esmeram os italianos com idéias próprias manifestadas no que chamam de "Ruralística", ou seja, na aplicação dos modernos princípios de Urbanismo à vida do HOMEM do campo.

Fundamenta-se o sistema de planejamento em ampla pesquisa dos aspectos da atividade humana em todos os setores, para daí, em face de uma análise, de um equacionamento do problema e das conseqüentes formulações das proposi

ções, imaginar-se um plano que vise à satisfação perfeita do Homem diante das ofertas da Natureza.

O planejamento, nessa evolução constante, hoje não é senão uma ferramenta para se atingir o pleno desenvolvimento.

Não é um planejamento estático, mas visceralmente dinâmico, pois seu alvo é o completo desenvolvimento de uma área, senão do todo de uma Nação.

1.4 - A HABITAÇÃO: EVOLUÇÃO DOS PRINCÍPIOS SOCIAIS E TÉCNICOS

1.4.1 - HISTÓRICO

O Homem primitivo utilizava grutas e cavernas em busca de proteção contra as intempéries. Esses refúgios naturais apresentavam, porém, condições desfavoráveis para a vida humana.

O Homem precisava deslocar-se sempre em busca de sustento e melhores condições de vida. A existência nômade que levava, o induziram a procurar uma proteção mais acessível às suas necessidades. Descobre então um dos princípios de maior importância para a construção: a distinção entre esqueleto, estrutura - de material mais pesado, mais resistente, a fim de suportar peso - e teto - de material mais leve e menos resistente.

Esta descoberta foi aplicada pela primeira vez na choça pré-histórica, que consistia numa armação de ramagens sólidas, fixas ao solo, reunidas de modo a formar um cone coberto de folhagens ligadas com lama ou peles de animais. Baseado no mesmo princípio, e ainda hoje usado pelas populações nômades, há uma forma ainda mais rudimentar de habitação, que consiste numa pele estendida sobre uma fileira de estacas, um pouco inclinadas, dispostas em linha, de modo a formar um abrigo parcial.

É possível que a caverna fosse usada, no início, como habitação de inverno e a choça, por ocasião da caça, em regiões distantes.

No Paleolítico Superior europeu começaram-se a construir as primeiras habitações de planta ovalada, encontradas no Sul da Rússia. O nível do chão era ligeiramente rebaixado com relação ao exterior. A cobertura podia ser de terra, ramos, pedras, peles ou de ossos.

No Mesolítico de Campigny encontram-se os mais antigos tipos de moradas subterrâneas. Estrutura forte de madeira forquilhada e bem cravada suportando madeiramento horizontal de troncos e barrotes recobertos de paus roliços e mais finos.

A cobertura final é de terra, com um orifício ao centro para a saída da fumaça.

Na Sibéria se encontram hoje casas desse tipo, onde recebem o nome de samoiedos.

As habitações no Neolítico eram de adobe, de cana ou outras gramíneas, trançadas em forma de colméia geralmente redonda.

Havia também cabanas construídas ao nível do solo, apoiadas em bases mais sólidas, estacas de sustentação, fincadas num fosso que rodeava as paredes externas.

A terra amontoada garantia ainda mais a estabilidade da construção. Pouco a pouco, foram se distinguindo o teto cônico e as paredes laterais. A armação inclinada do teto, em lugar de partir do solo apoiava-se sobre um muro. À medida que o tamanho da choça aumentava, o teto tornava-se muito pesado para as paredes laterais. Para resolver o problema, foram dispostos pilares ao redor da casa a fim de reforçar a cobertura. Pilares centrais permitiam construções mais amplas e serviam para diferenciação de compartimentos no interior da casa. Outra aplicação do pilar do Neolítico, é a estacaria, denominada palafita, que servia para levantar a habitação acima do nível da água ou da terra.

Esse tipo de casa constituía proteção contra os ataques de animais selvagens e dos inimigos.

Os gregos, com suas cabanas circulares, procuravam aumentar o espaço. Os agrupamentos dessas habitações eram feitos em forma elíptica e mais tarde em forma retangular. As paredes eram de tijolos, engastados em painéis de madeira, que serviam também de enfeites. Essa casa, denominada megaron, dividia-se em três peças: vestibulo, recepção e sala de refeições e câmara nupcial. No século V AC o megaron transformou-se: aumentou o tamanho dos compartimentos e passou a ser decorado com mais apuro. Os cidadãos mais ricos construíam seus megarons nos arredores da metrópole, onde gozavam de mais espaço e ar puro. Os menos favorecidos viviam dentro das cidades, em grandes casas de vários pavimentos que eram alugados.

A casa romana assemelha-se muito à grega, tanto pela concepção técnica como por certos detalhes básicos de origem cultural. A mais importante das concepções dos romanos é o arco, construção em curva de tijolos ou pedra, harmonicamente sustentada por dois suportes verticais. Fundamentadas no mesmo princípio, aparecem a abóbada em arco, a cruz e a cúpula. Estes elementos além de garantirem a beleza e o arrojo à arquitetura, possibilitaram a cobertura de vastas superfícies internas sem ter nenhum apoio no meio. A utilização dos arcos permitiu a realização de obras importantes, como rede de esgotos e aquedutos. As habitações dessa época também caracterizavam classes distintas: assim os ricos habitavam a "domus" e os pobres as "insulae", espécie de apartamentos de aluguel.

No século XI e XII houve, na Europa, um crescimento das aldeias e cidades, o que provocou grande desenvolvimento na concepção das habitações. Isto foi observado especialmente nas mansões e nos castelos dos senhores feudais. No século XIII os camponeses abastados habitavam casas confortáveis, bem acabadas, não raro de dois pavimentos com lareira, janelas, chaminé etc. Na França o material empregado era geralmente a pedra; na Suíça, Alemanha e Escandinávia, era a madeira.

Na Renascença, a concepção de moradias atingiu um padrão muito elevado, no projeto, nos detalhes e na execução. O planejamento era engenhoso, procurando eliminar os espaços inúteis e harmonizando o arranjo interior com o aspecto exterior.

A revolução industrial (século XVIII) trouxe grandes modificações nas habitações européias. Com o crescimento da população, que se aglomerava em torno de grandes centros industriais, com o aparecimento de novos padrões de conforto e de facilidades proporcionadas pelas grandes invenções, alterou-se completamente a aparência das cidades modernas.

O desenvolvimento da tecnologia, conseqüentemente o aparecimento de novos materiais, as estruturas metálicas no século XIX até o advento do concreto armado no século XX levam a construir em maiores dimensões, tanto em altura - "Empire State Building" -, como em volume total - "Ville Radieuse" - de LE CORBUSIER.

O conceito de habitação transformou-se em virtude dessas modificações. As residências multifamiliares vão tomando o lugar das residências unifamiliares de nossos antepassados.

Excluídas as habitações multifamiliares destinadas aos usuários de maiores possibilidades econômicas, não se tem conseguido, entretanto, estabelecer padrões e condições de conforto que substituam as que o homem tinha em sua residência privada.

1.4.2 - O ASPECTO SOCIAL DA HABITAÇÃO

A problemática da habitação brasileira, em seu aspecto social, implica os seguintes elementos fundamentais:

- 1) conceito de Habitação;
- 2) conceituação de Habitação de Interesse Social;
- 3) deficit habitacional;

4) soluções para diminuir o deficit habitacional:

- a) soluções oficiais através de implantação dos programas de Habitação de Interesse Social
- b) soluções espontâneas — habitações subnormais existentes nas favelas

A verdadeira habitação é aquela moradia que não é um simples abrigo pela existência de equipamentos complementares, ou seja, para que possa atender às condições de vida humana ela terá que ser compreendida dos pontos de vista cultural, econômico e social. E somente em atendimento a estes três fatores a moradia será o conjunto das condições adequadas à instalação efetiva do homem.

A conceituação de habitação de interesse social se faz inteiramente de acordo com os três fatores acima citados, ou seja, a habitação de interesse social é, atualmente, entre nós, aquela que se destina a alojar populações originárias das favelas. Todavia, existe a preocupação em não considerar esta habitação de interesse social apenas como a relativa à "falta de unidades de moradia" ou "às condições inadequadas de habitação", uma vez que o problema de habitação existe para todas as classes e deve ser compreendido em função da comunidade onde está situada a habitação. Assim, a compreensão da habitação se faz em consonância com a classe social, tipo de habitação adequada às necessidades e poder aquisitivo de classe. Quanto a este último item as classes se subdividem entre aquelas que podem adquirir uma propriedade, os que podem pagar aluguel ou comprar uma casa através de financiamento a longo prazo e aqueles que não se enquadram em um dos aspectos citados. O tipo de habitação varia em função da classe social, do poder aquisitivo e do grupo cultural, pois a habitação será considerada decente ou não se atender às exigências mínimas de comodidade. Todavia, as exigências mínimas variam de família para família, de acordo com a classe social.

As causas que devem ser consideradas na relação de populações de baixa renda de habitação são:

- a) desenvolvimento de um processo de industrialização;
- b) deterioração da agricultura,
- c) migração do campo para a cidade motivada principalmente pelo desenvolvimento dos meios de comunicação.

As favelas têm sua origem nestas causas e se instalam em áreas que não dispõem de condições necessárias para a instalação do homem. As habitações

dos favelados são denominadas de "subnormais" porque são construídas de modo contrário a todas as regras estipuladas por arquitetos e urbanistas. A proliferação das favelas nas grandes cidades brasileiras é de tal ordem que os Governos se preocupam com a sua erradiação, relegando os demais problemas urbanos a segundo plano. Entretanto, o melhor programa não seria esta transferência pressionada pelo Governo e sim a substituição progressiva destas moradias por moradias que atendam os padrões mínimos de conforto, segurança e higiene.

O aumento da população urbana e a existência de habitações consideradas como subnormais conduzem ao "deficit" habitacional entendido como "diferença entre o número de famílias urbanas e o número de unidades habitacionais".

As tentativas para a redução deste "deficit" sempre esbarram nas seguintes dificuldades:

- a) não prioridade do problema habitacional relegado em função de outras necessidades do País consideradas como mais imediatas para o desenvolvimento e, conseqüentemente, pequena verba que se torna cada vez menor em relação à taxa de crescimento urbano sempre duplicada;
- b) despreparo dos técnicos para compreender os diferentes valores sociais e culturais de cada grupo populacional.

Por outro lado, o problema do "deficit" não pode ser resolvido apenas pelo simples aumento das unidades de moradia, uma vez que a qualidade neste aumento é preterida e logicamente as condições sociais mínimas não são satisfeitas, bem como este aumento poderá trazer problemas para a cidade que não está preparada para recebê-lo.

As habitações de interesse social no Brasil têm sido constituídas pelos Governos como a única alternativa para uma população que, de outra maneira, não poderia ter uma moradia própria, que poderá ser tanto uma casa como um apartamento nos chamados conjuntos habitacionais horizontais ou verticais.

Entretanto, esta solução acarreta uma dicotomia entre a real necessidade e a realização, uma privação nos desejos da população, porque está baseada em um planejamento que atende às exigências sociais, culturais e econômicas dos responsáveis pelo projeto e não às concepções de vida da população considerada em questão. Por outro lado, os conjuntos habitacionais são construídos em áreas pequenas, com possibilidades mínimas de modificações para adaptação progressiva às exigências de uma cultura e uma economia em transição.

Portanto, as habitações de interesse social, até o momento, não são soluções para o "deficit" habitacional e apresentam-se como fontes de novos problemas e entre eles podem ser citados:

- a) o habitante nem sempre dispõe de recursos para o pagamento das prestações;
- b) o empobrecimento das famílias erradicadas resultante de queda da renda familiar, uma vez que o trabalho feminino não é mais fonte de rendimentos, pois o acesso aos lugares que ocupam o serviço doméstico é difícil e dispendioso;
- c) maiores despesas com os transportes;
- d) desagregação da família e desagregação do sentimento de participação da cidade;
- e) as relações sociais se tornam superficiais e as pessoas são categorizadas e conduzem-se em função dos símbolos visíveis, como, por exemplo, os bens materiais;
- f) o habitante não se sente "participante" da própria moradia, uma vez que o universo que terá de dominar é outro totalmente distinto do que esteve habituado na favela, logo está despreparado para aceitar as inovações que lhe são oferecidas;
- g) preferência pelos espaços amplos e não pelos espaços delimitados pelas soluções em planta;
- h) não pagamento das moradias por parte de muitos habitantes e isto pode ser objeto de discriminação social;
- i) segregações e discriminações sociais;
- j) estreitamento do raio de vida decorrente do isolamento e da distância do centro da cidade e dos centros de recreação;
- l) impossibilidade de isolamento e interferência de vizinhança na vida do indivíduo;
- m) abandono dos conjuntos habitacionais e volta às favelas.

Além de todos estes inconvenientes, as habitações de interesse social são muitas vezes planejadas totalmente desvinculadas das reais necessidades de uma população específica que não se adapta e nem se condiciona às normas impostas por uma existência que não foi escolhida livremente.

As favelas, entretanto, resultam de uma vida escolhida e são originadas mais pela segurança de permanência no local ocupado, pelo acesso às facilidades urbanas, do que pela possibilidade de construir simples moradia. Aliás, a moradia é construída de qualquer maneira, só passando a ter maior importância quando o favelado se sente em segurança no local escolhido. A fal

ta de segurança pode se inclusive fator de deterioração do aspecto social da favela, quando pesa sobre esta a ameaça de erradicação.

As favelas maiores podem assemelhar-se a uma pequena "cidade" dentro da cidade maior sendo, desta forma, possível a identificação de várias áreas estratificadas em função do nível econômico dos habitantes.

Por outro lado, há nestes aglomerados o que se pode denominar de encontro cultural. O habitante da favela já radicado ou o recém-chegado se defronta com o enorme fator cultural da cidade que o pressiona e que, também, lhe proporciona uma série de estímulos e facilidades. Assim, pode-se afirmar que o favelado vive uma cultura híbrida (refletida na sua habitação individualizada), resultante do que aprende e adapta à sua precária situação econômica e revelada na construção das moradias bem como nas tentativas de resolução dos problemas da comunidade. Todavia, é necessário salientar que a absorção da cultura da cidade não implica em liberdade e espontaneidade suprimidas.

De todo o exposto quanto à problemática habitacional das populações de baixa renda poderiam ser dadas as seguintes conclusões e possíveis soluções:

- 1) em vez de conjuntos habitacionais, seriam implantadas comunidades autônomas, através dos programas governamentais que deveriam considerar o problema da moradia das populações levando mais em consideração o padrão cultural dos habitantes que o fator econômico, uma vez que as aspirações e a conduta de uma classe social em relação à moradia são culturais e não econômicas.

Por outro lado, o ser proprietário de uma moradia em conjunto habitacional pode levar a sentimentos de frustração quanto ao ambiente e, conseqüentemente, à necessidade de compensação através de uma supervalorização do interior da moradia organizada em função dos valores culturais existentes na cidade;

- 2) Outro fator importante que deveria ser levado em consideração pelos planejadores dessa comunidade, seria a questão social de habitação, porque a padronização de todas as camadas sociais é constante causa de conflitos sociais, bem como de perda do sentido comunitário.
- 3) os problemas da habitação deveriam ser equacionados e partir da integração das moradias no toda da cidade e esta, por sua vez, relacionada ao contexto regional e às condições gerais do país, a partir dos pontos de vista cultural, material, condições de clima, topografia e recursos;
- 4) os planejamentos seriam considerados como esquemas dinâmicos, adaptáveis às transformações vitais das cidades que estão em contínuo vir a ser;

- 5) quanto aos planejadores dos programas da habitação poderiam ser observados os seguintes pontos:
 - a) informação a outros profissionais responsáveis pelos planos e programas de habitação sobre os valores do "habitat" criado nos aglomerados urbanos,
 - b) estudos que possibilitassem a coexistência de formas culturais diferentes através de inter-relação para mútuo benefício;
 - c) busca de soluções diferentes para os atuais programas de habitação de interesse social;
 - d) revisão e reformulação de suas mentalidades e formas de atuação;
 - e) respeito pelos sistemas de valores das populações visadas pelo atendimento.
- 6) necessidade de se estabelecer dentro do zoneamento de cada cidade uma área destinada para as moradias de interesse social, com permissão inclusive de suas formas espontâneas, devidamente assistidas por urbanistas e arquitetos, assegurando, desta forma, o controle mínimo sobre o desenvolvimento da cidade e conseqüentemente do acréscimo, cada vez maior, de construções clandestinas, pois se há o reconhecimento oficial há, portanto, segurança, e assim todas as economias passarão a ser voltadas para a melhoria das condições de habitação;
- 7) os programas da habitação de interesse social deveriam ser revistos, principalmente quando tivessem por objeto as favelas, no sentido de respeito à especificidade das características culturais, econômicas, fisiológicas e físicas dos indivíduos existentes;
- 8) formação adequada de profissionais dotados de sensibilidade necessária para a compreensão do problema de habitação de interesse social relacionado à realidade do País e às formas de cultura coexistentes em uma sociedade em evolução constante e a conseqüente transposição deste problema assim entendido em termos de urbanismo e habitação.

1.4.3 - A TÉCNICA A SERVIÇO DA HABITAÇÃO

A técnica serve à Habitação não apenas na sua execução, mas também nas etapas que a antecedem, quando são criadas condições que possibilitem sua realização e integração ao meio em que é construída.

Na realização da Habitação propriamente dita, a técnica tem interferência em todas as fases: no projeto, na construção e no equipamento.

O desenvolvimento tecnológico oferece aos arquitetos, cada dia, maiores possibilidades para realizarem suas concepções arquitetônicas. Assim também com relação aos sistemas e processos construtivos e à solução dos diversos tipos de equipamento.

Entretanto, no que diz respeito à Arquitetura da Habitação e especialmente da Habitação - Multifamiliar, cuja imposição como moradia se acentua cada vez mais, o avanço tecnológico pouco tem influído. Foram estabelecidos tipos padrões de Habitação - Multifamiliar - peculiares ao meio em que os processos se desenvolvem - em função de determinadas condições discriminatórias e interesses especulativos, não sendo permitidas variações válidas na solução dos problemas e - o que é pior - cerceando as possibilidades criativas dos arquitetos. Observe-se que em face de condições sócio-econômicas o desenvolvimento tecnológico não tem sido atingido, o que representa um retrocesso. As grandes empresas imobiliárias têm interesse em manter os mesmos tipos de construção, as mesmas especificações, os mesmos materiais, os mesmos detalhes, objetivando com isso maior ganho, prejudicando sobremaneira a melhoria do processo construtivo. Contribuem, ainda, para isso posturas ultrapassadas e parcelamento de terra inadequados à aplicação de princípios de Urbanismo que há muito deveriam ter sido adotados. Por essas razões, embora o problema da Habitação-Multifamiliar tenha possibilidades para desenvolver-se no sentido de soluções arquitetônicas mais evoluídas, esse processo praticamente não ocorre, ou ocorre lentamente.

Na parte construtiva - entre nós e acreditamos também na maioria dos países da América Latina - a evolução da técnica pouco tem sido aproveitada na construção civil. Somente o concreto armado teve em nossa construção grande desenvolvimento. No resto, além do capacete usado pelos operários, a maioria dos processos construtivos são ainda primários e inadmissíveis no estágio de progresso tecnológico que alcançamos. A falta de uma pesquisa que só agora vem se processando, na busca de novos materiais e novos métodos construtivos e o desenvolvimento da indústria, visando a, principalmente, materiais de custo mais baixo, são também fatores que contribuem para o lento desenvolvimento desse tipo de construção. Da mesma maneira a falta de mão de obra especializada.

A criação do Banco Nacional de Habitação, tal como foi orientada, e a política que adotou, infelizmente, constituíram grandes entraves ao desenvolvimento de uma política de Habitação, como era preconizada, entre outros, pelo Instituto de Arquitetos do Brasil.

Perdeu-se assim grande oportunidade de solucionar tão importante problema e de desenvolver adequadamente todas as atividades ligadas à maior indústria do País, que é a da Construção Civil, também chamada indústria das indústrias.

Os baixos índices de custo fixados pelo BNH e as áreas de terreno, mais ou menos, com as mesmas dimensões, proporcionam a repetição condenável de projetos estereotipados. A grande maioria das realizações do BNH justificam esses comentários.

Através da análise do que ocorreu nos dez últimos anos, poderá o Governo reformular a política adotada pelo BNH, estabelecendo diretrizes que possibilitem, com a colaboração da iniciativa privada, encontrar solução definitiva para o problema, colocando no sentido mais amplo o desenvolvimento tecnológico a serviço da Habitação.

1.5 - CARACTERÍSTICA DO DESENVOLVIMENTO GLOBAL

1.5.1 - RECURSOS NATURAIS

O Plano Básico de Desenvolvimento Científico e Tecnológico — 1973/1974 —, conforme previsto no "I Plano Nacional de Desenvolvimento (PND)", elaborado pelo Ministério do Planejamento e Coordenação Geral, enfoca não só os recursos naturais como também os humanos, indispensáveis para a consecução de seus objetivos.

Estuda-se o desenvolvimento de novas tecnologias: energia nuclear, atividades espaciais, oceanografia; a tecnologia de infra-estrutura: energia, transportes e comunicações; a tecnologia industrial; a tecnologia agrícola: agropecuária, recursos florestais, pesca, meteorologia; os projetos especiais integrados: Programa do Trópico Úmido, Projeto "Cerrados", Projeto Aripuanã, Projetos RADAM e Aerogeofísico; a tecnologia aplicada ao desenvolvimento social: saúde e tecnologia educacional.

O levantamento de todos esses dados põe o Governo a par do que possui o País para converter todos esses recursos em meios de desenvolvimento.

Esses recursos funcionam como insumos de planejamentos setoriais que servirão de apoio ao planejamento global que indicará os rumos certos do desenvolvimento harmônico do País.

1.5.2 - RECURSOS HUMANOS

Esse mesmo Plano Básico assegura critérios para a Pesquisa fundamental e Pós-graduação.

Estabelece projetos prioritários nas seguintes áreas: engenharia, informática (ciência da computação e centros de computação), geociências, ciências agropecuárias, química, biociências, física e astronomia, matemática, ciências econômicas e programa especial do Conselho Nacional de Pesquisa.

Estão ainda nesse Plano o rol das atividades de apoio concretizadas nos seguintes itens:

1 - Sistema Nacional de Informação Científica e Tecnológica;

2 - Academia Brasileira de Ciências;

3 - Cooperação Técnica Internacional;

4 - Nova Tecnologia de Orçamento. Tecnologia de Estatística e de Informática. Tecnologia de Cartografia.

Vê-se que o Governo se aparelha para o levantamento completo dos recursos humanos, admitindo já uma solução do nível cultural dos elementos que vão constituir a força de trabalho intelectual, daí partindo para um enfoque em que passará a fornecer somente meios de valorização na área de pós-graduação.

Acreditamos que considerar atendida a área de graduação empresta a qualquer plano básico um entendimento que pode não ser válido.

É preciso compreender que o nível de graduação ainda não satisfaz, no momento atual, e a pós-graduação não está atingindo seu desiderato, justamente pela precariedade do ensino, tumultuado, sem dúvida, pelos primeiros dias de uma reforma que abalou muitos anos de posicionamento inflexível, especialmente no que diz respeito à formação do professor.

Urge, em nosso entender, buscar um perfeito entendimento entre Governo, Universidade e Empresa.

O Governo fornecendo as regras do ensino, a Universidade graduando profissionais e a Empresa convertendo o saber em força de trabalho.

Verifica-se, por estes primeiros anos de cursos de pós-graduação, alguma deficiência apresentada pelos frequentadores desses Cursos, no que tange a matérias da área de graduação.

Só se compreende uma particularização científico-profissional ou técnico-profissional, quando se atinge um nível compatível de conhecimento geral da matéria.

Estamos seguros, porém, que se marcha no caminho certo, e que a experiência irá escoimando os erros e consertando os defeitos.

Não só esta oportunidade oferecida no País, como um maior intercâmbio com os centros de saber do Mundo, ou atraindo Professores estrangeiros, ou concedendo bolsas para que, no exterior, nossos mestres se aperfeiçoem — tudo isto constitui gama de valiosos elementos para a formação de um "know-how" que bem indentificará os problemas do desenvolvimento, como permitirá encontrar rapidamente soluções benfazejas.

2.0 - PROBLEMÁTICA BRASILEIRA DO URBANISMO

2.1 - FILOSOFIA DO PLANEJAMENTO

2.1.1 - A INTERAÇÃO HOMEM-NATUREZA

O planejamento visando ao Urbanismo, em decorrência da revolução tecnol^ogico-científica e sua resultante explosão demográfica, é um dos problemas mais sérios que devem ser objeto de preocupação de todos os países, principalmente aqueles considerados em vias de desenvolvimento, como é o caso do Brasil.

Como testemunho, do que acima foi dito, pode ser citada "a preocupação da Organização Mundial de Saúde em um relatório sobre o problema do crescimento da população urbana", como se vê na afirmação: "O estudo da evolução demográfica deixa clara a preocupação de que, depois do problema de manutenção da paz mundial, o planejamento metropolitano e urbano é, provavelmente, o mais sério problema a ser enfrentado pela humanidade na segunda metade do século XX".

Desta maneira, o problema do desenvolvimento de um país está ligado à necessidade de um planejamento como solução espacial para o crescimento da população urbana.

Por outro lado, a preocupação com o planejamento se verifica mais crucial, porque tanto o desenvolvimento da ciência e da tecnologia e o acr^escimo da população vieram mostrar como as cidades estão se tornando desumanas, por não atenderem às condições mínimas da existência do homem, no que se refere à relação habitação-trabalho, transportes e lazer. Por isso, é lícito perguntar quando o planejamento urbano é legítimo. Um planejamento merece esta denominação quando busca a integração do Homem e da Natureza. Entretanto, é possível ver que ela nem sempre é atendida, quando as concepções, segundo as quais um planejamento é elaborado, adotam métodos que visam outros fins que aquela relação primordial. Assim, a interação Homem-Natureza varia, profundamente, de acordo com as posições do idealismo, do positivismo e do racionalismo.

Os parâmetros fundamentais do idealismo, quanto ao planejamento urbano, se referem a:

- a) harmonia entre princípios (ordem, hierarquia, unidade, eficiência) e Natureza;
- b) solidariedade e integração entre o técnico e o espiritual;
- c) criação em função da idéia;

d) toda obra construída é reflexo da consciência;

e) a Natureza é o domínio de organização em todas as coisas.

É a partir de todos estes parâmetros que LE CORBUSIER estabelece: todo planejamento deve ser feito "levando-se em consideração o que somos (homem), quem somos (...), o que sabemos e podemos (técnicos) e o que queremos (atingir a alegria de viver)..."

Assim, o planejamento urbano não resulta da improvisação, é, ao contrário, o instrumento adequado para colocar os homens em harmonia com a cidade e reintegrá-los às condições da Natureza, perdidas com o avanço crescente da tecnologia. Todavia, a harmonia e a reintegração só são obtidas através da interação entre princípios técnicos e espirituais.

Os princípios técnicos são resultantes de formas "a priori", absolutas, existentes no raciocínio matemático e geométrico, bem como nas deduções lógicas. Já os princípios espirituais estão diretamente ligados à consciência, sem apelo às experiências sensíveis, apenas voltados para o Homem.

Nesta concepção a obra construída pelo Homem, em sua unidade, deve refletir a organização existente na Natureza; só assim ele será posto em harmonia com as leis da Natureza.

A cidade terá cumprido com suas funções, quando a sua eficiência, que é definida "a priori", colocar a técnica a serviço do homem, através da determinação de unidades ideais, arrancando a sociedade contemporânea da incoerência. O mundo precisa, portanto, da harmonia estabelecida por harmonizadores que postulam subjetivamente a alegria de viver como a medida do Homem. Portanto, para o idealismo, o técnico e o espiritual, devem estar voltados para uma aparelhagem que permita a valorização humana e não a valorização regional ou local. Todo o planejamento visa à idéia de dar ao Homem a alegria de viver.

Frente a esta concepção se contrapõe o positivismo, entendido a partir de uma filosofia pragmática, de um planejamento "operacional".

O positivismo estabelece que o planejamento deve prever a cidade, no sentido de que a melhor distribuição dos serviços de transporte e o tempo dos habitantes metropolitanos, implicaria na maior demanda e aumento da escala de produção dos setores econômicos. Logo, o planejamento deve ser, como pesquisa teórica e aplicada, uma estratégia do desenvolvimento urbano, desenvolvimento este considerado sob o enfoque econômico.

Nesta perspectiva, o planejamento não está voltado para o Homem, enquanto consciência, e sim como participante de uma sociedade, que deverá sair do "status quo" e atingir o grau de desenvolvimento econômico estabelecido como necessário.

A possibilidade de sair do "status quo" está em compreender que é preciso acelerar o processo do desenvolvimento econômico partindo de uma estrutura dinâmica das economias em desenvolvimento.

O fenômeno urbano é encarado dentro de uma problemática que apresenta a seguinte forma: o conceito de "sistema" implica interligações e relações identificáveis em um complexo, ou seja, o complexo é um sistema maior que resulta do entrelaçamento de vários processos sócio-econômicos e físicos. O sistema maior pode ser, por exemplo, o mundo, e o sistema menor, o País ou a região.

Não há um estabelecimento rígido para o que é sistema, ou seja, o conceito é elástico, significando que a definição é estabelecida em função da necessidade de estudo ou do problema a ser resolvido. Assim, é possível dizer que o mundo é um supersistema em relação aos Países que são sistemas, frente aos subsistemas que são as regiões. Por sua vez, o sistema habitacional é parte do supersistema econômico do País ou do sub-sistema moradia.

A correlação entre sistema maior e menor é feita a partir de uma análise quantitativa, portanto, deve envolver instrumentos adequados e estes serão: os modelos matemáticos, o computador e as simulações. Mas, para que haja eficiência e aplicação da teoria, técnicos, "os instrumentos humanos", devem ser constantemente preparados para tal fim.

O objeto principal do planejamento urbano não é o Homem, e sim o aperfeiçoamento do "Processo-Decisão", mas para que tal ocorra é necessário modificar toda uma mentalidade que desintegra Homem e Natureza; a partir de então, deverá haver um contexto único, um processo que não vê Homem e Natureza como "coisas" isoladas e, sim, um "sistema urbano" correlacionado a sistemas regionais, nacionais, etc. Todavia, o "Processo-Decisão" deverá ser analisado em termos de "Processo-Programa", ou seja, as decisões implicam o desenvolvimento no tempo e no espaço.

O planejamento tem por objetivo final o desenvolvimento sócio-econômico; entretanto, para que se chegue a este fim preestabelecido, torna-se necessário estabelecer decisões estratégicas e táticas (intermediárias), a partir

das direções assumidas pelo programa, ou seja, todas as etapas do processo devem ser rigorosamente controladas, mediante as possibilidades trazidas pela automação e por uma "logística".

Em suma, pode ser afirmado que esta programação política e estratégica para o desenvolvimento não é simplesmente uma forma de controle do processo; é, antes, a criação de formas adequadas à mudança de um processo corrente não satisfatório.

Assim, o positivismo coloca-se como o acontecimento de uma prática científica que se destaca de toda prática imediata, ou seja, a atitude positivista é aquela que frente à realidade só reconhece o que é palpável, mensurável e natural. O real é o que pode ser demonstrado por via científico-matemática. Logo, o fenômeno enquanto objeto é reduzido a estruturas abstratas que se afastam radicalmente do vivido, do concreto, da existência.

Portanto, o positivismo é, desta forma, uma síntese relativamente concreta, mas limitada, da construção de um modelo formal e de prática. Resulta da utilização de máquinas pelo homem, da organização das comunicações em um grupo de colaboradores, pois a máquina pode traduzir, ou seja, ela possui todos os meios de realizar as operações analíticas requeridas pelo programa.

O Homem, não é nesta perspectiva da pesquisa operacional entendido através de uma idéia universal, é, ao contrário, "o indivíduo técnico", ou seja, o técnico de nível superior que engloba as máquinas e seu funcionamento. Todavia, o Homem está inserido em organizações onde é visto no seu próprio sistema de reações através de sistemas naturais, isto é, a conduta humana é descrita cientificamente através de modelos científicos. Não basta analisar o Homem enquanto vivência e compreensão, é preciso entendê-lo como forma. "El positivismo no sólo no posee ninguna ética, sino que aspira a sustituir la ética por la técnica. Quiere sustituir las acciones del ser humano, tanto en general como en particular, por técnicas de la manipulación y tratamiento del hombre, de la planificación previsora de la vida humana, y arebatarle con ello la posibilidad de la antedeterminación hasta el último resto".

Esta atitude é uma recusa do idealismo, porém é sobretudo a transformação do paradigma do conhecimento, pois "le concept, c'est la systématisation d'actes opératoires, ayant pour corrélat une structure explicite, et pour qualité la cohérence. La conscience désigne un mode d'expérience, centré sur l'Ego, le concept désigne également un mode de l'expérience, mais décentrée, organisée, et ouverte sur une hiérarchie possible d'évidences."

Dessa maneira, o mundo científico apreende os objetos construindo sistemas de formas em uma linguagem e não diretamente sobre os dados sensíveis. Todavia, é necessária a articulação do "logos" científico com o mundo concreto.

Esta articulação pode ser feita dentro de uma crítica da ciência objetiva através da mostraçãõ de suas insuficiências, tomando-se, por exemplo, a filosofia de M. MERLEAU-PONTY, assim compreendida: "esta filosofia não se instala em uma teoria de ciência ou da possibilidade da experiência, ela se quer solidária da própria experiência vivida, ela vê nascer o sentido no liame originário de nossa existência no mundo".

A estrutura não é mais entendida como sendo a expressão do modo da atividade própria do organismo e, sim, dentro da dialética entre o Homem e o Mundo, ou seja o Homem está no Mundo, é no Mundo que ele se conhece. Ele é um conjunto que tem um sentido, oferecendo um ponto de apoio à análise intelectual, mas ao mesmo tempo não é uma idéia, pois ela se constitui e se reorganiza diante de nós como um espetáculo.

É nesses termos que MERLEAU-PONTY analisa a estrutura nas notas do "Visible et L'Invisible", afirmando também que esta só tem sentido no "Umwelt" de um sujeito carnal", como "Verborgenheit" do ser". Todavia, a estrutura não é um em si, só tem sentido dentro de uma estrutura de horizontes, na qual a projetividade e a objetividade são considerados como um todo. Não há um privilégio do sujeito frente ao objeto, há uma dialética entre os dois e a verdade decorre da posse que as coisas têm de nós, dado que têm sempre "atrás" de si o ser. "... c'est l'être qui parle en nous et non nous qui parlons de l'être".

Portanto, a verdade não está em identificar o nosso conhecimento com a coisa, mas em verificar que existe a diferença, isto é, a transcendência.

Portanto, para MERLEAU-PONTY a integração entre Homem e Natureza deve ser, pois, entendida em termos de totalidade. Todavia, esta totalidade não significa um termo final, mas, pelo contrário, uma totalidade que é um campo aberto, origem de múltiplas possibilidades.

A ciência está ligada a uma facticidade histórica: em cada momento está em contínuo desenvolvimento para uma exatidão maior, ou seja, este momento como realização goza de uma perfeição maior em relação ao momento anterior e, menor, em relação ao momento futuro. Cada momento possui a sua perfeição

que não é absoluta, porém o é em relação ao momento anterior. Assim, somente a partir de uma historicidade é possível compreender a realização de uma idéia que permanece como um "telos", como o sentido ideal de uma realização maior.

É, portanto, a partir dessa perspectiva que o planejamento urbano pode ser entendido em termos de racionalismo, mas não de um racionalismo junto de uma razão estática e sim de uma razão sempre retificada, ou seja, o planejamento consiste no estabelecimento de diretrizes, "a priori", e estas serão, no decorrer do processo histórico, na instalação efetiva do plano, constantemente reformuladas de acordo com a experiência.

Esta maneira de pensar o planejamento urbano distingue-se das formas anteriores citadas, porque na atitude idealista o planejamento persiste na instauração de uma idéia. Entretanto, esta idéia resulta de uma construção "a priori" do espírito, e ainda que busque a integração do Homem e Natureza, permanece uma razão fechada, estática e absoluta, não estabelecendo uma adaptação à realidade sempre em contínua transformação. Por outro lado, o sujeito humano, nesta perspectiva, é apenas o sujeito compreendido em termos de uma consciência cuja natureza está desvinculada do Mundo. O próprio Homem é uma dicotomia entre Homem-corpo e Homem-consciência.

Já na perspectiva de um planejamento operacional o Homem, enquanto consciência individual, não é considerado, é apenas uma parte do sistema maior; logo, é necessário restabelecer a integração do Homem e da Natureza, porém não mais em termos de coisas isoladas e sim a partir de uma compreensão da totalidade na qual o Homem está no mundo. Não mais se tem uma consciência individual desvinculada do todo e sim uma consciência, entendida em termos de subjetividade comunitária que estabelece os princípios diretores e, "a priori", da instauração do Homem no Mundo. Assim, em planejamento urbano só terá a sua eficiência se for concebido dentro desta perspectiva. Ou seja, o planejamento urbano estabelece uma idéia diretriz que poderá ser modificada em função das necessidades do momento presente e esta modificação tem, por finalidade básica, o Homem.

O planejamento urbano, assim, é uma representação esquemática, suscetível de modificações e capaz de dar no presente uma orientação geral e algumas previsões admissíveis. Somente a partir de uma concepção assim organizada é possível favorecer o bem-estar dos habitantes de uma cidade, melhorando suas condições de vida.

Do momento em que o planejamento estabelecer como meta final o desenvolvimento harmonioso como um grande organismo vivo, pensando do geral para o particular, em toda a medida do possível, será o Homem integrado na Natureza.

2.1.2 - ESCALAS DECISÓRIAS DO PLANEJAMENTO.

O planejamento deve partir do geral para o particular, fruto da pesquisa que parte do particular para o geral:

Assim, a escala obedecerá ao seguinte:

- 1 - planejamento nacional;
- 2 - planejamento regional;
- 3 - planejamento urbano; e
- 4 - planejamento local.

Se a tática implica no conhecimento dos problemas — atitude defensiva —, a estratégia fomenta a ação das soluções — atitude ofensiva.

Desse modo, o planejamento global do País há de comandar todas as ações que definirão situações compatíveis de desenvolvimento, em face do somatório de recursos naturais e humanos.

Essa ação define uma política que, por sua vez, obedece a uma filosofia, e esta não pode ser outra senão a do bem-estar do Povo.

Cabe ao Governo estabelecer os três Planos principais, cuja competência é privilégio seu: comunicações, energia, educação.

A prioridade desses Planos resultará das condições das diversas áreas do País.

Fixadas as preferências, caberão aos setores regionais as operações de entendimentos para a fixação dos meios que farão progredir harmoniosamente as respectivas áreas.

Como a cidade é a cabeça da região, o planejamento urbano fixará uma forma de viver dentro dos parâmetros ditados pelas decisões governamentais.

E o planejamento local nada mais é do que o atendimento específico de problemas particulares, em qualquer área do País, cujas soluções estarão sempre engrenadas no contexto filosófico-político do governo.

2.2 - A CIDADE: SUAS FUNÇÕES, SEUS OBJETOS.

2.2.1 - PRINCÍPIOS FIRMADOS PELA "CARTA DE ATENAS"

A "Carta de Atenas" é o resultado do IV-CIAM (Congresso Internacional de Arquitetura Moderna), realizado em 1933.

É a cartilha do Urbanismo, sendo sua repercussão extraordinária nos maiores centros de cultura do mundo.

Vejamos seus conceitos e considerações preliminares:

"Cidade e campo interpenetram-se e constituem os elementos do que se pode chamar uma unidade regional.

Toda cidade faz parte de um conjunto geográfico, econômico, social, cultural e político (região), do qual depende seu desenvolvimento. Grandes ou pequenas, pois, as cidades não podem ser estudadas à parte das regiões em que se integram e lhes configuram o ambiente natural.

O desenvolvimento dessas unidades regionais depende:

a) - de suas características geográficas e topográficas - clima, terra e águas, comunicações naturais, internas e com outras regiões;

b) - de seu potencial econômico - recursos naturais (solo e subsolo, flora e fauna, fontes de energia e matérias-primas) e recursos técnicos (produção agropastoril e industrial, circulação e distribuição de riqueza);

c) - de sua situação social e política - estrutura social da população, regime político e organização administrativa.

Através da história, o caráter das cidades tem sido determinado por circunstâncias especiais, tais como as relacionadas com a defesa militar, as descobertas científicas, a política administrativa e o progressivo desenvolvimento dos meios de produção e transporte.

Os fatores básicos responsáveis pela evolução das cidades estão, por conseguinte, sujeitos a mudanças contínuas.

Foi o desenvolvimento descontrolado e desordenado da Era da Máquina que produziu o caos em nossas cidades.

Aqueles fatores essenciais, considerados em conjunto, formam a única base verdadeira para o planejamento científico de qualquer u-

nidade regional, e são:

a) - interdependentes, um reagindo sobre o outro;

b) - sujeitos a flutuações contínuas, que se devem ao progresso técnico e científico e a mudanças de ordem social, política e econômica. Saber quando tais flutuações, do ponto de vista humano, importam num avanço ou num recuo, é problema que depende da medida em que possam contribuir para a satisfação das aspirações do homem por um crescente bem-estar material e espiritual".

Como se vê, aplicados estes princípios desde 1933, outras seriam as condições das populações regionais e urbanas.

2.2.2 - ORGANIZAÇÃO RACIONAL DO ESPAÇO: "CHARTÉ DE L'AMÉNAGEMENT " E "LA CARTA DE LOS ANDES".

O grupo de "Economia e Humanismo", dirigido pelo Padre LEBRET, elaborou, depois de uma semana de estudos realizada em setembro de 1952, em La Tourette, Eveux par l'Arbresle, Rhône, na França, o que veio a ser conhecido como "Charte de l'Aménagement", documento que fixou as bases de uma doutrina da ordenação e da organização do espaço.

No prefácio da tradução dessa "Carta", feita pelo Urbanista GUSTAVO NEVES DA ROCHA FILHO, o sistematizador do Urbanismo no Brasil, Professor Emérito LUIZ DE ANHAIA MELLO, comenta:

"Qual o objetivo desse "aménagement du territoire"?"

O objetivo é criar, pela organização racional do espaço e implantação de equipamentos apropriados, condições ótimas de valorização da terra e quadras adequadas ao desenvolvimento humano dos habitantes.

O homem ocupa sempre o primeiro lugar, e a valorização não deve visar apenas lucros mas, precipuamente, a elevação do nível de vida das populações.

O primeiro problema a resolver é identificar as vocações econômicas dos territórios e promover a utilização ótima de seus recursos.

O segundo problema diz respeito ao ritmo ótimo de crescimento das populações e da distribuição especial destas para elevação do nível humano.

O terceiro problema é a instalação dos equipamentos necessários ao desenvolvimento

das diversas zonas, considerada sua utilidade ulterior e o respectivo efeito multiplicador e catalisador.

O quarto problema é a determinação das unidades progressivas de ordenação e uma pesquisa minuciosa para eliminação de todas as causas possíveis de desequilíbrio ulterior.

Não se deve esquecer que a ordenação é uma criação contínua que exige estudos preliminares, equipes bem treinadas e participação ativa das populações.

A política da ordenação deve considerar os aspectos financeiro, fiscal e jurídico, os fatores de ordem administrativa e os organismos especializados a construir.

Dada a situação atual do Mundo, a cooperação de todos os povos se impõe em termos de vida ou morte".

Esse documento de 1952 é uma afirmação da "Carta de Atenas", esta de 1933.

Enfoca, no entanto, aspectos mais refinados, dado o aprofundamento dos estudos específicos nesses 19 anos, tempo que mediou entre essas duas "Cartas".

A "Carta dos Andes" contém os princípios consagrados em outubro de 1958, em Bogotá, durante o "Seminário de Técnicos e Funcionários em Planejamento Urbano".

Documento distante 25 anos da "Carta de Atenas" e 19 anos da "Charte" do Padre LEBRET, ratifica todos conceitos anteriores esposados nessas duas primeiras "Cartas", fazendo, no entanto, um estudo especial sobre os problemas da América Latina.

Estabelece, com particular interesse, o papel das Universidades e faz as seguintes sugestões para uma Política Universitária:

"A atuação das universidades deve compreender, ponderadamente, os seguintes pontos:

1. Reorganizar as instituições existentes para proporcionar o ensino de planificação em um nível de pós-graduados, para profissionais de várias disciplinas ligadas à planificação, segundo os conceitos enunciados por este seminário.

2. Fundar escolas ou institutos de planificação nos Países que tenham condições para mantê-los.

3. Que, sem perda do rigor e altura científicos, se procure exemplificar o ensino com problemas nacionais.

4. O ensino de planificação deverá tratar tanto dos aspectos físicos como dos sociais, econômicos e político-administrativos.

5. Estabelecer cursos de extensão em planificação para os profissionais e estudantes de diferentes disciplinas, com o objetivo de divulgar a matéria.

6. Estabelecer cursos de adiestramento para técnicos e funcionários em planificação urbana.

7. Estabelecer um serviço de intercâmbio de conhecimentos do professorado e de publicação entre os diferentes órgãos dedicados ao ensino da planificação ou da pesquisa.

8. Promover programas de divulgação da planificação através de conferências, seminários, reuniões, debates etc."

Essa "Carta dos Andes" enfoca o papel relevante das Universidades na preparação do profissional capaz de atender ao desenvolvimento.

Nada mais justo do que esta referência, nesse "IV Curso de Atualização dos Problemas Brasileiros".

2.3 - SANEAMENTO DAS CIDADES

2.3.1 - FATORES FÍSICOS QUE INFLUEM NA SAÚDE

2.3.1.1. - Quanto à escolha de local para implantação de uma cidade.

Há de ser estudado o local pesquisando-se os fatores mais importantes que constituem o suporte físico-químico: atmosfera, solo e subsolo, água, clima, latitude e altitude.

A atmosfera que se apresenta com seus componentes qualitativa e quantitativamente normais favorece o bom funcionamento do organismo humano. Ela, na realidade, é o filtro que detém as doses letais das radiações do sol e do espaço cósmico.

É necessário, porém, que não haja no local substâncias contaminantes fora dos valores e limites permissíveis.

O solo e o subsolo devem possuir condições que não impeçam seu uso quanto à segurança das construções, a fim de que não se tornem onerosas as obras necessárias.

A presença de jazidas pode, no cálculo da viabilidade econômica, impedir a implantação de uma cidade.

Também a riqueza do solo, pela possibilidade de rendimento agrícola, sujeita a criação da cidade a uma comparação econômica.

A água para abastecimento deve ser estudada, tendo em vista sua captação e o respectivo armazenamento, visando à satisfação da população.

O clima envolve pesquisas quanto à temperatura, pressão atmosférica, ventos, chuvas e fenômenos meteorológicos.

Latitude e altitude são fatores que atuam diretamente sobre o clima.

Ainda há a considerar que a quantidade de energia proveniente da luz solar pode produzir transtornos, alterando aspectos fisiológicos.

A pesquisa fisiográfica completa revelará as características naturais e as obras humanas que alteram ou transtornam o ambiente.

2.3.1.2 - Quanto à correção em cidade não planejada.

Dispendiosa e causadora de transtornos é a cirurgia urbana.

Mas é necessário que a ela se recorra para corrigir os erros da cidade que nasceu sem obedecer a nenhum planejamento.

A prioridade pertence à saúde da população nas correções que se fizerem necessárias.

A pressão que os meios de transporte exercem sobre a cidade, obrigando a obras de caráter viário, permite, em contrapartida, atender-se a um zoneamento, embora tardio, que possibilita alterações, especialmente quanto à mudança de estabelecimentos fabris para outras áreas, defendendo-se a cidade de sua ação poluente.

Nesta cidade já houve exemplos disso, quando grandes fábricas, situadas na Gávea e nas Laranjeiras, foram deslocadas para a zona suburbana.

De passagem, anote-se que a Rua General Glicério, sem dúvida um dos logradouros mais completos da cidade, onde os prédios, as calçadas e as árvores somam elementos positivos de interesse dos moradores, além de proporcionarem agradáveis perspectivas, nasceu na área de uma fábrica ali situada.

Esse remanejamento, se tentado e, algumas vezes, conseguindo com êxito, por certo a poluição nasce quando interesses particulares, pressionando autoridades, aumentam os gabaritos, como continuamente se vê em várias cidades do País; ou quando outras alterações se processam, alheias à preservação da saúde.

Custa a crer que dentro do atual desenvolvimento não possam as conquistas da ciência e da tecnologia aliviar as tensões e permitir uma melhor vida aos habitantes dos grandes centros, principalmente.

Uma cidade, dita de nascimento e crescimento espontâneos, favorece a investigação dos males que apresenta, porquanto nada mais é do que um excelente laboratório, tudo à mão, para a coleta dos melhores resultados.

É uma pesquisa ao vivo, diferente daquela que se faz para a criação de núcleos populacionais.

E por que, diante de tanta facilidade de pesquisa e análise, não se traçam planos de recuperação e, dentro de uma programação passível de execução, não se vão melhorando as condições de vida das populações?

2.3.2 - ÁGUA, ESGOTO, LIXO

2.3.2.1 - Água

Bacia protegida, água tratada, poços coletivos ou individuais, dessalinização da água do mar, reversão à potabilidade da água oriunda da rede de esgoto, água da chuva, eis o quadro apresentado para a solução do abastecimento de água às populações.

Somente em casos especiais se admite hoje a bacia protegida, dada a dificuldade de fiscalização e a quantidade de poluentes na atmosfera.

Em cidades pequenas, pode-se admitir tal prática, com a necessária garantia da potabilidade.

Nas grandes cidades isso não é mais possível.

Uma grande epidemia em Hamburgo, servida de água por esse processo, decretou a falência do sistema.

A água tratada é a que adquire condições ótimas pela ação de substâncias que a tornam isenta de elementos nocivos, servindo até, em certos casos, para veículo de elementos defensivos do organismo humano. Exemplo perfeito é a fluorização que objetiva proteger os dentes.

Se havia riscos quanto a dosagens imperfeitas dos ingredientes químicos, hoje tal não se dá, porquanto até computadores são usados com o fito de garantir perfeita potabilidade.

Os poços, individuais ou coletivos constituem recursos válidos.

Há cidades pequenas que possuem poços como fonte de abastecimento de água.

Há outras, mesmo algumas de certo porte, que ainda não puderam resolver o problema de abastecimento a toda a população, existindo, nesses casos, poços em cada residência.

Exemplo frisantes eram os de cidades da Alta Sorocabana e mesmo de outras regiões de São Paulo, como Rio Claro, onde existia até o "bombeiro", profissional assim qualificado, que todos os dias ia tocar as bombas manuais, em casas, onde a ligação de bombas elétricas não era possível por falta de energia.

É um recurso, ainda, em muitos edifícios da Zona Sul, com poços profundos de reserva.

A dessalinização da água do mar será o último recurso, quando a água doce não mais puder ser usada.

No entanto, a técnica desse recurso já progrediu satisfatoriamente, e regiões e navios de grande porte estão operando com perfeição sistemas próprios de abastecimento.

A reversão da água oriunda da rede de esgoto já possui sua apurada técnica, impedido, ainda, o uso generalizado, por questões psicológicas.

Nesta cidade, há alguns anos, o próprio Presidente da República compareceu a uma demonstração da eficiência do processo, quando a cidade sofria verdadeira angústia pelo colapso do abastecimento.

Os tratados de higiene dão um rol perfeito do que representa a água para o organismo humano.

Não cabe, neste trabalho tão apressado, fazer constar essa relação.

É preciso também não esquecer a importância da água no asseio do Homem, na limpeza, na indústria.

Tal é sua importância que é de GIORDANO BRUNO a afirmação:

"A terra produz criaturas vivas; a água produz seus habitantes".

2.3.2.2 - Esgoto

Grande problema é o do esgoto que envolve o Urbanista em um complexo de soluções.

É certo que no planejamento, em se tratando de criação de cidade, a solução surge com grande facilidade de execução.

No caso, porém, de cidade existente, não há outro meio senão o recurso à cirurgia urbana.

A industrialização do lixo, não resta dúvida, é a solução perfeita.

Indiscutível, porém, a necessidade de reservar áreas para as respectivas estações de tratamento e transformação do efluente em produto de consumo.

Nesta cidade, o exemplo da Estação de Tratamento da Penha, não foi adotado.

Se é certo que tal serviço ocasiona despesa, em parte pode ser recuperada, com a industrialização.

Nas cidades oriundas de planejamento é fácil a solução dessas estações.

Nas cidades existentes o problema deve ser enfrentado com decisão, objetivando solução de acordo com o progresso da ciência e da tecnologia.

Não se pode, porém, nos dias de hoje, admitir o erro clamoroso do lançamento "in natura" dos dejetos, seja onde for.

O cálculo do volume dos dejetos, facilmente realizável, determinaria uma área reservada para essas estações que poderiam, até, ser subterrâneas,

pois para isso existe uma técnica sofisticada, garantidora de êxito.

Se essa industrialização não garantisse o retorno do capital empregado, pelo menos aliviaria a despesa pela receita que daria a venda dos produtos, com destinos vários, inclusive a agricultura.

Compare-se isso com os problemas advenientes do despejo "in natura".

Tanto mais, que esse processo não permite a mínima oportunidade de retorno do capital empregado na instalação da rede, exigindo, ainda, na manutenção dos serviços, despesa crescente e irrecuperável.

Custa a crer que a solução dos romanos, com sua cloaca máxima, há mais de 2.000 anos construída, sirva de modelo até os dias de hoje.

Em recente conferência, o Engenheiro MANOEL AZEVEDO LEÃO mostrou o desastre que tem sido no mundo essa suposta solução, citando exemplos de várias cidades, prejudicadas por essa forma simplista de tratar assunto cuja solução o desenvolvimento da técnica hodierna normalmente permite.

Essa conferência, conferência pública, não teve contestadores.

Os "técnicos" responsáveis pelo absurdo do "interceptor oceânico", nem alteraram a designação, porquanto tal "interceptor" não intercepta nada, pelo contrário, nada mais é do que um poluidor oceânico que será responsável pela ofensa ao uso de nossas tão lindas praias e, principalmente, à saúde da população.

2.3.2.3 - Lixo

É outro assunto cuja solução está na industrialização.

A incineração, tanto nos edifícios como em áreas reservadas das cidades, peca pelo não aproveitamento de uma riqueza considerável que, explorada, pagaria todos os gastos da manutenção do serviço, deixando apreciável lucro.

Considere-se, ainda, o prejuízo causado pela poluição do ar.

Não pode deixar de se atender ao aterro sanitário que constitui um processo de saneamento e de recuperação de áreas rentáveis.

É lastimável que estudos adiantados de aplicação tecnológica específica não se concretizem, permitindo a fruição de apuro tecnológico com melhoria de "know-how", além de recuperação financeira, uma vez que o processo de industrialização se integra em perfeito esquema de viabilidade econômica.

2.3.3 - ZONEAMENTO

2.3.3.1 - Indústria

Poluente ou não, o complexo HOMEM-MÁQUINA, representado por problemas de localização das fábricas, de acessibilidade para os operários, de recebimento de matéria-prima e de distribuição do produto, questiona preocupações que motivam soluções dentro do melhor que pode ser atribuído à técnica, para conseguir um funcionamento perfeito do conjunto sem nenhuma perturbação do meio ambiente.

Classificadas as indústrias como leves, incômodas, nocivas, perigosas ou pesadas, admitem-se, para cada classificação, áreas não urbanas, mas para-urbanas, onde sua localização não prejudique a população.

A indústria leve, de pequeno porte, pode ser admitida em qualquer área.

Copacabana possui inúmeras delas, situadas em edifícios comerciais, sem perturbação da vizinhança.

Quanto às outras, um estudo detalhado levará a uma definição concreta quanto ao que pode resultar inconveniente, motivando soluções que afastem danos, não são aos moradores próximos, como aos mais afastados.

Um ponto que deve ser considerado de maior interesse é o da direção dos ventos.

Santa Cruz e Campo Grande, na Guanabara, por exemplo, não são locais indicados para indústrias poluentes do ar, porquanto os ventos reinantes e mesmo os dominantes, cobrirão de agentes poluidores, praticamente, toda a cidade.

Vê-se, desse modo, a importância do zoneamento nos seus aspectos de defesa da população.

Também é preciso atentar com cuidado nas facilidades de circulação, seja dos insumos, seja dos produtos de consumo, permitindo a organização das vias de acesso e de distribuição.

Bem definidas essas áreas, não se complica o tráfego dos caminhões abastecedores ou distribuidores, definindo-se um trânsito seletivo, impedindo-se o congestionamento que o não zoneamento ocasiona.

2.3.3.2 - Comércio

Um zoneamento perfeito permitiria uma separação nítida dos centros de abastecimento, do comércio atacadista, do varejo.

A proliferação indefinida de lojas contíguas, tornando as ruas fitas in-termináveis de comércio varejista, hã de ser substituída por "shopping-centers" bem localizados, não misturando edifícios residenciais com esse tipo tumultuado de comércio.

Esses centros comerciais com estacionamento próprio livrariam a cidade dos aspectos negativos de Copacabana, atulhada de lojas e veículos, criando um verdadeiro caos na definição das áreas de habitação e de comércio.

O comércio atacadista requer áreas exclusivas, dispostas de modo a não trazerem confusão no trânsito, dispondo de horários fixos de carga e descarga.

Em suma, para tranqüilidade da população é que o zoneamento comparece com seus inquestionáveis favores e benesses.

2.3.4. - O HOMEM E O MEIO AMBIENTE; A ADAPTAÇÃO E SUAS VICISSITUDES

2.3.4.1 - Conceito de Adaptação

É universalmente aceito o potencial de adaptação do ser humano às mais diversas condições ambientais. Sua distribuição sobre a superfície terrestre serve de demonstração desta verdade. Todavia, quando consideramos a adaptação, freqüentemente são esquecidas as condições a que o homem se adapta, não se estimam os mecanismos que utiliza para o equilíbrio, bem como e sobretudo não se avaliam os aspectos de sua natureza que exigiram um tal processo. Existem, portanto, em todo processo de adaptação pelo menos três pontos a serem equacionados: o meio ambiente, os mecanismos de adaptação e os aspectos da natureza humana que exigem um tal processo.

2.3.4.2 - O meio ambiente atual do homem

A alteração fundamental, no que diz respeito ao meio ambiente é que com o paulatino domínio sobre a natureza, mais e mais o homem se defronta com a necessidade de se adaptar e conviver com seus semelhantes. E, exatamente neste ponto do seu desenvolvimento, é que parece pagar um preço mais alto, surgindo mesmo as chamadas doenças da civilização: a úlcera gástrica, a doença hipertensiva, a arteriosclerose etc... É que, bem diferentes são os mecanismos de que lança mão em um e outro caso.

2.3.4.3 - Os mecanismos de adaptação

A grande contribuição para o esclarecimento de tais mecanismos se deve a HANS SELYE e sua teoria sobre o que se convencionou chamar de "stress". Uma reviravolta completa na fisiopatologia, no sentido de que, pela primeira vez, reconhecia-se que uma enfermidade poderia ser gerada pelos próprios processos de adaptação do organismo. Não cabe aqui discutir todos os aspectos endócrinos desta teoria, e sim ressaltar que estes mecanismos, quando continuamente solicitados, podem conduzir o organismo a um estado de permanente disfunção e mesmo provocar uma lesão irreversível.

O interessante destes processos desadaptativos é seu evidente predomínio, exatamente onde o homem se defronta com seus semelhantes, isto é, nas grandes cidades. Qual a origem deste "stress" contínuo, quando o homem se defronta com seus semelhantes? Existem meios de amenizá-lo? Como pode isto servir a um planejamento urbano que objetive o bem-estar do homem? Uma resposta a estas indagações deveria, forçosamente, questionar sobre a pretensa natureza humana. É nesta linha de investigação que trabalham os etólogos contem

porâneos. Uma prova do valor de tais investigações encontra-se na concessão do Prêmio Nobel aos principais expoentes desta linha: KONRAD LORENZ e TINBERGEN.

2.3.4.4 - Alguns aspectos da natureza humana

Um dos pressupostos fundamentais da etologia comparada é que o homem, como todos os animais atualmente existentes, é um produto da evolução das espécies e que obedece portanto às suas leis gerais. No processo geral de seleção e sobrevivência do mais apto, um papel de destaque é desempenhado pela competição dentro da própria espécie. Aqui se situaria a origem da agressividade, como um comportamento inato, instintivo, do homem para com os seus semelhantes. Todavia, para que tal comportamento não conduzisse à extinção da própria espécie, a que procura servir, uma série de mecanismos inibitórios tornam-se necessários. No homem, contudo, existe uma acentuada defasagem entre tais inibições, situada ao nível mesmo da origem das pulsões, e o potencial destrutivo da sua agressividade. Isto se deve a que o desenvolvimento destas inibições é lento e acompanha geralmente o desenvolvimento do potencial destrutivo de uma espécie, enquanto que o homem teve acentuadamente desenvolvido seu poder de destruição, não por um processo natural, mas pela técnica.

Alguns outros aspectos abordados pela etologia fazem referência ao papel do território, ou espaço indispensável à sobrevivência de um componente de uma determinada espécie, assim como ao conjunto de regras que estabelecem as relações de proximidade entre seus componentes.

A etologia não pretende que o comportamento humano seja totalmente determinado por tais mecanismos inatos, mas simplesmente o reconhecimento de que estes, que durante tanto tempo serviram à espécie, não podem, de forma alguma, desaparecer de um momento para outro. E, sobretudo, que nada se lucra em ignorá-los, mas será do seu reconhecimento que se conseguirá um melhor controle.

2.3.4.5 - Indagações

Conjugando as séries de conhecimentos descritas anteriormente, podemos reconhecer no "stress" do homem vivendo em sociedade, um conflito latente entre suas pulsões primitivas, mas atuantes, e as pressões sociais exercidas sobre ele. O próprio LORENZ afirma que não conhece desvios tão estúpidos da seleção intra-específica do que as plumas do pavão e o ritmo de trabalho do homem contemporâneo.

Do reconhecimento da agressividade como uma força instintiva e dos seus mecanismos de liberação nas relações espaciais humanas, muito poderão lucrar um planejamento urbano racional. Não estão presentes porventura nos problemas do tráfego, onde o mínimo arranhão no veículo próprio é um desencadeante de comportamentos destrutivos? Ou na superlotação dos transportes de massa? Ou na necessária inviolabilidade do seu "habitat"?

2.3.4.6 - Estrutura e necessidades

A aparente contingência que preside o desenvolvimento das comunidades urbanas recobre, realmente, uma lógica histórica. Desde as origens, as aglomerações se constituíram para responder às necessidades materiais e psicológicas dos indivíduos, das famílias e dos grupos sociais. A morfologia física de cada tipo de comunidade exprime as necessidades psicológicas e os sistemas de valores de seus membros. Quando a tendência predominante era a auto-defesa, a aglomeração era cercada de um muro ou de um grosso protetor. A escassez de terrenos apropriados à construção impunha uma implantação densa. Os centros mercantes exploraram as interseções de estradas ou rios, estabeleceram-se em torno de praças de mercado, vastas e abertas. Em resumo, a forma da comunidade urbana era determinada pelas necessidades sociais e pelos meios de que se dispunha para torná-la satisfatória.

2.3.4.7 - Espaço, retorno e cultura

O mundo americano apresenta hoje numerosas formas de estabelecimentos urbanos. Os grupos de populações tornaram-se numerosos, necessitando de espaço, vendo os meios financeiros para deixar o centro das cidades e instalarem-se fora delas, em um lugar de sua escolha. O terreno ainda se encontra disponível, seja nas áreas para-urbanas, seja em zonas impróprias ao "habitat", para receber o contínuo e necessário afluxo de novos imigrantes. A produtividade sempre crescente de trabalho, o desenvolvimento das indústrias de consumo e bem-estar, permitindo aos membros das classes laboriosas elevar seu nível de vida para se evadir para bairros distantes. Entretanto, o fato de que grupos de populações sonhem viver de modo mais confortável, não implica necessariamente o desejo de mudar a forma de existência, o estilo de vida. A aglomeração de indivíduos cujas concepções religiosas, os valores, as distrações e as estruturas familiares são as mesmas, engendra para eles um sentimento de segurança. Os guetos são obras de opressores, mas também dos próprios oprimidos.

2.3.4.8 - Etiologia das aglomerações suburbanas.

Os terrenos vagos são ocupados por indivíduos provenientes das regiões carentes. Como o conforto mental e o sentimento de segurança são por eles ligados à presença de gente que conhecem, eles criam nestas áreas versões urbanas de suas cidadezinhas; estas aglomerações tornam-se comunidades estritamente unidas, de um valor social diferente para eles, do que os estereótipos conjuntos de habitações novas que não corresponderiam a nenhuma de suas necessidades. O pequeno número dentre eles que pode usufruir disto, se revela habitualmente incapaz de se adaptar ao novo meio.

2.3.4.9 - Variedade de ecologias

Numerosos críticos da megalópole sublinham a desordem e a anarquia dos bairros urbanos; eles afirmam que as necessidades humanas de base não podem aí serem satisfeitas. É por isto que houve a proposta da criação das "cidades-jardins" que responderiam a todas as necessidades de seus habitantes. Mas os homens não saudaram a "cidade-jardim" como uma ilha de paz que permitiria a eles escapar ao caos da grande cidade. Para muitas pessoas, o plano de uma cidade higiênica pode não significar paz e segurança, mas tédio e saudade da cor e da vida, que abunda no caos das cidades antigas. A cor e a vida não estão obrigatoriamente condenadas a desaparecer nas novas aglomerações, por pouco que nós tentemos honestamente de as integrar em nossos planos.

2.3.4.10 - Do planeta à cidade satélite não planejada.

O mundo ecológico de certos indivíduos não se prende aos limites físicos ou geográficos de uma aglomeração: o meio físico é para eles um recurso, enquanto que para os membros dos grupos menos favorecidos no ponto de vista econômico e social, uma parte deles mesmos. Para as camadas superiores da sociedade, de fato, a comunidade ecológica é o mundo. Cada vez que se elabora um projeto para um determinado grupo de indivíduos, as disposições previstas para o aproveitamento de espaço devem depender das necessidades comuns próprias a este grupo e de sua relação ao conjunto do mundo. Os meios de transporte e de comunicação tornaram-se importantes para os grupos cujo mundo ecológico tomou uma extensão apreciável. Para outros, o mundo permanece pouco estendido e é o mais freqüente um mundo de cidades satélites não planejadas, um amontoado de habitações precárias. E é nessas miseráveis e caóticas aglomerações que se desenrola a vida dos pobres.

2.3.4.11 - Sentido da proximidade.

Em relação às camadas superiores, as camadas economicamente fracas estão desfavorecidas no plano da mobilidade. Ainda que eles cheguem a trabalhar nos melhores bairros, os trabalhadores manuais tendem a morar mais próximos aos membros de suas famílias que os empregados de escritórios ou os profissionais liberais. Os laços de parentesco têm, para eles, mais significação e, apesar de sua situação financeira, a distância representa para eles um "handicap" maior.

A geografia urbana é mais importante para eles. A estreita proximidade das casas, a atração gregal, a ausência aparente de isolamento possível, o ruído, não constituem senão uma parte das necessidades deste tipo de população. O meio físico é um elemento de sua própria personalidade. Submetidos a viver nas latas-de-sardinha estereis dos novos conjuntos de habitação, contrangidos a deixar seu universo por um mundo ameaçador e longínquo, é para eles um grande trauma. Eles preferirão uma outra cidade-satélite ou uma outra ilha insalubre aos novos conjuntos que é tudo que se tem a oferecer-lhes.

2.3.4.12 - Urbanismo para todos.

Não se deve dizer que é preciso conservar as cidades satélites não planejadas ou as "ilhas" insalubres das grandes cidades, mas simplesmente que é necessário encontrar os meios para que as novas cidades possam satisfazer às aspirações de todas as camadas da população. Evidentemente, a melhora do bem-estar pode transformar o modo de vida e tem seu atrativo; mas uma mudança de vida involuntária pode custar muito caro a certas personalidades. Toda uma variedade de afecções mentais podem ser atribuídas, por uma análise atenta, ao traumatismo que constitui uma mudança forçada de estilo de vida. É nos grupos economicamente e socialmente desfavorecidos que repercute maciçamente a maneira como os Governos tratam nossos espaços físicos. O direito dessas classes em satisfazerem suas aspirações e necessidades exige que se dê uma nova dimensão à planificação material do manejo urbano. Isso é que almejam os Urbanistas, quando for possível a conscientização desta tarefa por parte das Autoridades em sua função decisória.

2.3.4.13 - O contexto do comportamento. A Metrôpole num País em desenvolvimento.

Segundo BARKER, "os fenômenos psicológicos e o ambiente no qual eles ocorrem são inter-relacionados e interdependentes."

O ambiente ou contexto do comportamento é não uma arena passível de objetos e eventos; as situações diárias entre as quais as pessoas vivem não fornecem aos habitantes um conjunto limitado e fixo de estímulos ambientais, mas estímulos que variam largamente de acordo com os motivos e cognições diferentes dos habitantes, de tal forma que os padrões de comportamento característicos dos setores são gerados e mantidos apesar da grande variação de condições internas que os habitantes trazem aos setores. É o que aprendemos, ainda, com BARKER.

Uma metrópole como qualquer conjunto de comportamentos com limites físicos e regularidades funcionais, pode ser vista como um ambiente que tende a reforçar ou extinguir certos comportamentos. Este ambiente fornece uma grande variedade de estímulos a um grupo heterogêneo de receptores cujas percepções e atos variáveis evocam diferentes "inputs" do ambiente para indivíduos diferentes e para o mesmo indivíduo em tempos diversos. O ambiente, ele mesmo, é produzido e modificado em parte pelas pessoas, as quais, junto com as entidades e padrões animados e inanimados, o constituem. Os indivíduos e o contexto social modificam-se e interagem através de mecanismos auto-regulados que mantêm um grau de constância no comportamento, ao mesmo tempo que a evolução sócio-tecnológica continua.

2.3.4.14 - Análise morfo-estrutural. A cidade do Rio de Janeiro.

Em interessante estudo, BRODY analisa o Rio de Janeiro. Damos a seguir o resumo desse trabalho.

Como todos os homens, o carioca é assaltado por seu ambiente físico, do qual ele ao mesmo tempo faz parte., mas a cor, o barulho, as multidões e as vistas da Cidade Maravilhosa são talvez mais evidentes do que na maioria dos conjuntos de comportamentos (behavioural settings). Não existe lugar do qual o azul do oceano, da baía ou os picos das montanhas não são visíveis. À noite a figura do Cristo flutua sobre a montanha do Corcovado. A presença de multidões e o ruído do tráfego são intensos e perduram durante a noite. O influxo constante de estimulação sensorial, vívida, intensa e às vezes agradável, é uma característica do ambiente. Isto pode ser considerado, dependendo das flutuações individuais, como tendo valor de apoio psicológico, como indicador para a adoção de medidas preservatórias do silêncio e como contribuinte para os estilos afetivos, cognitivos e comunicativos das pessoas.

Mas apesar disto, a cidade é como uma mulher bonita que envelheceu e não

está bem. À distância ela é radiante, seus contornos e cores são magníficos. Mas falhas nos famosos passeios em mosaico são cheias de sujeira. A visão distante do Corcovado brilha em cores, mas perto são vistos os papéis usados e outros tipos de lixo. E os morros que dividem a cidade em várias partes ligadas por túneis estão cheios de barracos que abrigam pelo menos um quarto da população. O carioca vive com antíteses: ele conhece o belo e esconde o feio.

Enquanto as praias, os monumentos, as montanhas e as favelas são bem visíveis, eles são apenas poucos dos vários Rios de Janeiro, nos quais diferentes segmentos da população participam. Existe o Rio do porto, com seus armazéns e navios, o Rio dos negócios, incluindo 77 sedes e 635 filiais de bancos, o Rio cultural e esportivo de bibliotecas, museus, cinemas e teatros.

As limitações do "espaço urbano carioca", como os planejadores o chamam, levaram a cidade à superpopulação. A densidade da população contribui para a insuficiência de água, eletricidade, escolas e outros serviços municipais, e para o congestionamento nos passeios e ruas. Mas o brasileiro, mesmo o habitante da cidade pequena está acostumado a isto e ele gosta do movimento que é produzido por muitas pessoas morando perto umas das outras, andando, falando e dançando. Quando ele entra em contato com as ruas principais americanas, as quais são relativamente vazias, principalmente à noite, ele sente solidão e desolamento. Por outro lado, o contato constante com os outros, que envolve um elaborado sistema de cortesias, produz, de acordo com um psiquiatra brasileiro, uma forma de tensão sem solução, uma vez que a perspectiva da solidão é perturbadora...

Muitas diversões podem ser consideradas como padrões constantes ou recorrentes de comportamentos que auxiliam na caracterização de um conjunto comportamental (b.setting). São limitadas pelo espaço e pelo tempo e são associadas com o meio, todos estes essenciais para o comportamento. Exemplo destes ambientes são salas de aula, estádios e teatros. As pessoas são atraídas ou não para os ambientes de diversão e sua significação varia consideravelmente de um indivíduo para outro. Participação em qualquer diversão ou padrão de comportamento é como qualquer participação: a função de uma mistura de fatores sócio-ambientais e intrapsíquicos. A característica física saliente da cidade está nas praias. Estas estão presentes como um conceito e um estímulo mesmo para aqueles que não as usam.

2.3.4.15 - Migrações para a cidade e doença mental

A migração prova um conjunto de operações concretas para o estudo da adaptação da doença mental em relação com a mudança social. Uma mudança de residência envolve não somente novos lugares, mas novos rostos e novas normas. Ela implica no cruzamento de fronteiras de sistemas sociais. O migrante deixa seu sistema social de origem, impelido por fatores como doença, falta de emprego, escolas para as crianças e relações pessoais e obrigações provocadas de "stress".

A pesquisa feita por BRODY indica que há a ação de fatores relacionados com a migração no aparecimento e caracterização de doenças mentais nos habitantes do Rio de Janeiro.

Problemas na adaptação ao ambiente do Rio de Janeiro são considerados como centrais no desenvolvimento da doença mental do migrante. O migrante está mais sozinho e suas capacidades e oportunidades para comunicações significativas do ponto de vista emocional são menores do que para o nativo.

2.3.5 - SELEÇÃO DO HOMEM.

2.3.5.1 - Funções fisiológicas vitais.

As funções fisiológicas vitais, consideradas de nutrição, são as seguintes: alimentação, que pode ser suficiente ou racional; habitação — imprópria ou higiênica; saúde — higidez relativa ou engênica.

Busca-se a capacidade corporal como resultante da alimentação racional, da habitação higiênica e da engenhia.

2.3.5.2 - Funções fisiológicas de relação.

São as funções que contribuem para a reprodução, compreendidas do seguinte modo: família — manutenção simples, interação grupal, bem-estar; religião — sentimento contemplativo, dogmático, elevação espiritual; educação — imitativa, elementar, seletiva.

A capacidade intelectual é a resultante do bem-estar familiar, da elevação espiritual e da educação seletiva.

2.3.5.3 - Seleção profissional.

Pela convergência de ações, resulta a seleção profissional, fruto do binômio: capacidade corporal e capacidade intelectual.

Observada essa seleção, o aproveitamento profissional decorre de fatores

que envolvem aspectos sociais e econômicos.

Cabe ao Governo oferecer os meios para que toda a população possa usufruir o máximo de suas aptidões:

estabelecimentos de ensino em todos os graus, nos períodos diurno e noturno;

atendimento médico sob todos os ângulos;

incremento da força de trabalho pela conjugação de esforços próprios alia dos aos da empresa privada e aos das Universidades;

correção das doenças sociais, provocadoras de desajustamentos que constituem a patologia social: desajustamentos de condição (miséria), de população (superpopulação), de economia (falta e deficiência de trabalho, greve), de saúde (moléstias e vícios sociais), de espírito (psicoses sociais), de política (revoluções, guerras), de família (enfraquecimento da família, abandono dos filhos).

Esses meios envolvem pesquisas de áreas nas cidades onde serão corrigidas essas doenças: colônias de regeneração, hospitais, clínicas geriátricas, asilos, Sanatórios, penitenciárias.

Admite-se uma localização satisfatória dessas habitações, a qual, por si mesma, será um grande passo no sentido da cura ou da recuperação.

2.4 - TRANSPORTE. TRÂNSITO.

2.4.1 - SITUAÇÃO ATUAL DO TRANSPORTE

2.4.1.1. - Enunciado da Problemática

Dois problemas hã que devem ser resolvidos para o equacionamento perfeito do desenvolvimento do País: transporte e energia.

Como produzir sem energia e como movimentar a produção sem transporte?

Na realidade, sem transporte não hã progresso e a base desse progresso e a circulação da riqueza.

O movimento da produção para o consumo exige uma solução que integre todo o sistema de transporte dentro do País, para que seja atendida toda a população, além de propiciar meios e modos de atender aos reclamos da exportação.

A Política Nacional de Transporte, porém, está condicionada aos aspectos geográficos, materiais, políticos e militares.

A situação do Brasil e deveras interessante, pois seu território e quase totalmente habitãvel, não havendo desertos, nem planaltos e montanhas excessivamente altos, nem regiões glaciais ou subglaciais, o que explica possuir a segunda área ecumênica do mundo.

Seu tamanho mostra medidas muito aproximadas, norte-sul e leste-oeste. Assim, das nascentes do Ailan, ao Norte, a curva do Sul, no Chuã, são 4.307km, e da Ponta Seixas, na Paraíba, as nascentes do rio Moa, na fronteira com o Peru, 4.336km.

As fronteiras terrestres medem 15.739km e a única fronteira marítima, 7.408km.

A extensão territorial tem a seguinte divisão: uma faixa de 250km que acompanha o litoral, atingindo 18% dessa extensão; 42% entre 250km e 1.000km do litoral; e 40% distante mais de 1.000km.

Vê-se, desse modo, que sua classificação e a de um País continental do tipo marítimo.

Grande parte, porém, das comunicações terrestres e dificultada pelo relevo do solo.

Do Espírito Santo até o Rio Grande do Sul, hã serras escarpadas e de difícil acesso, cortadas em alguns pontos por cursos fluviais, e que, segundo

G. HANSON, "levaram os geógrafos a observarem que o homem é aqui sobrecarregado pela natureza de maneira não comparável a nenhuma outra região, no que diz respeito à construção e manutenção de eficientes vias de comunicações terrestres".

As bacias hidrográficas somam 50.000km de vias navegáveis.

É curioso observar que muitos são os rios que escoam para o interior do País.

Como expressão máxima de via de comunicação surge o Amazonas, navegável até Tabatinga, que se encontra a 3.200km da foz, na fronteira com o Peru, portanto, totalmente navegável em território brasileiro, podendo-se ir, ainda, a Iquitos, ou seja, mais 550km, o que perfaz o total de 3.750km, observando-se que Tabatinga se encontra a 65 metros do nível do mar, o que, de muito, facilita a navegação.

2.4.1.2 - Busca de solução dentro da realidade brasileira.

As bacias hidrográficas do Brasil são divididas do seguinte modo: Amazônica, do Prata, S. Francisco, Nordeste, Leste e Sudoeste, que, com seus afluentes, constituem valiosa trama para um estudo digno da riqueza dessas bacias, no que concerne a uma satisfatória solução do aproveitamento fluvial, visando a uma maior facilidade de comunicação.

Assim, está sendo o Tietê objeto de obras que permitem sua navegabilidade. É curioso observar que esse rio que nasce a poucos quilômetros da costa, atravessa a Capital de S. Paulo e, afluente do Paranã, pertence à bacia do Prata.

Barragens eclusas transformam-no em uma aquavia.

A evolução da filosofia do planejamento permite, hoje, considerar-se o valor da integração, a mais completa em obras que antes objetivavam unicamente um determinado fim. Por exemplo: a energia elétrica. Construía-se a barragem e pronto: estava gerada a energia com a instalação das turbinas e a complementação da usina.

E nada mais se fazia.

Hoje não se deixa nenhum problema sem solução. Daí a construção das eclusas para permitir a navegação; a escada ou elevadores para os peixes, que, seguindo as regras da Natureza, vão desovar nas nascentes dos rios; a piscicultura racional nas represas etc.

Para que se permita maior aproveitamento dos afluentes do Amazonas, constroem-se a Transamazônica e a Perimetral-Norte que, ligando-os, aumenta a circulação entre esses afluentes e permite mais rápido povoamento da área.

Vê-se, assim, que essa ligação — rodovia mais aquavia — facilita sobre maneira a movimentação das riquezas nessa região.

Esse exemplo mostra quão positivo se torna o planejamento global dos transportes, envolvendo portos, aeroportos, ferrovias, rodovias e aquavias em um complexo que gerará soluções compatíveis com a moderna tecnologia.

Observem-se, ainda, os projetos que buscam valiosas soluções, tendo em vista uma perfeita integração. Por exemplo, a possibilidade da interligação das bacias Amazônica e do Prata, considerada viável, havendo já uma Comissão Mista, composta dos Países interessados, estudando o assunto.

Ao que parece, em um dia que não estará muito distante, poderá ser feito o percurso Manaus ao Prata pelas aquavias internas, regressando-se pela costa a Manaus, ou vice-versa.

Em um País-Continente como o Brasil, difícil se torna uma avaliação perfeita dos benefícios que a integração trará ao seu desenvolvimento.

2.4.1.3 - A característica multinacional na solução do problema dos transportes.

Grande instrumento foi a "Carta de Punta del Este", assinada pelos Presidentes dos Países das três Américas.

Assuntos de ordem técnico-cultural mereceram especial destaque e somente o tempo escasso não permite que neste trabalho se enunciem alguns para que bem se avalie a importância desse documento.

Acordos bi-laterais ou multinacionais atestam o acerto daquela reunião e consolidam ações positivas na conquista dos bens naturais que podem ser transformados em bens econômicos e sociais.

A circulação desses bens envolve uma rede de comunicações com interpenetrações além fronteiras, algumas já existentes, outras em projeto, outras em vias de execução.

Assunto que faz gerar extensas considerações, está presente neste trabalho pela oportunidade que apresentou uma referência toda especial a uma filosófia de que não foi a Natureza que dividiu a Terra e sim o Homem.

Isso, porém, não impediu que fosse encontrado um meio de serem transformadas as ofertas da Natureza em benefícios para o Homem, sem que seus domínios políticos sejam prejudicados.

Com essa atitude consciente, admite-se que os Países vizinhos, sócios de empreendimentos tão valiosos, que só podem lograr êxitos sob a égide da Paz, pensem somente no interesse dos Povos para os quais todo esforço deve ser feito, objetivando a conquista definitiva de seu bem-estar.

Na compreensão do que se pretende com as possibilidades reais apresentadas nesses empreendimentos multinacionais, os transportes serão melhor entendidos no processo global das comunicações.

2.4.1.4 - Definição de uma Política Nacional de Transporte

Essa Política compreenderia o máximo aproveitamento das avaliações do que se poderia lançar mão para uma definição correta, possibilitando, com os recursos empregados, obter-se, em contrapartida, lucros que poderiam justificar uma consciente aplicação dos meios identificados com o interesse permanente de valorização dos bens nacionais.

Pode-se admitir nesse terreno dos transportes uma sistematização consequente da grandeza territorial do País, admitindo-se um aproveitamento racional, ditado pelos bens naturais.

Assim, ter-se-ia:

- 10) - Cabotagem — permanente atividade nas linhas costeiras, o que implicaria em contínua assistência aos portos existentes, e o planejamento.
- 20) - ferrovias — troncos principais, visando à grande carga a longas distâncias.
- 30) - vias fluviais e lacustres — elementos substitutivos das ferrovias e das rodovias, especialmente nas áreas rarefeitas do interior.
- 40) - rodovias — alimentadoras dos portos, das ferrovias, das rodovias; uso em distâncias menores para cargas de alto custo ou perecíveis que exijam certa velocidade.
- 50) - aerovias — penetração política; transporte de passageiros (predominância sobre a carga); cargas especiais e de urgência; cargas que podem suportar fretes mais caros.

Em um estudo complexo não podem ser omitidos os oleodutos e os gasodutos que vão dos campos produtores aos portos ou às refinarias e destas aos pontos de consumo.

A fixação de uma Política Nacional de Transporte demandaria uma pesquisa complexa onde, como resultante, haveria uma formulação definidora de prioridades.

2.4.2 - TRÂNSITO

2.4.2.1 - Introdução à Problemática dos Transportes e Trânsito Urbano

As cidades brasileiras, na sua grande maioria, possuem uma conformação radial, quase concêntrica, de seus sistemas viários, pela influência que ainda exerce, em todas as suas principais atividades, o assim chamado "Centro Histórico".

Os transportes urbanos de características coletivas ou de massa fundamentam-se, assim, de um modo geral, em linhas de ônibus e, também, em algumas das grandes cidades, em linhas de trens suburbanos, que convergem todas desordenadamente para o "Centro Histórico", linhas essas mediocrementemente complementadas por serviços de táxis urbanos muito pouco eficientes, do ponto de vista do interesse coletivo, e sem o controle ou a fiscalização necessária, por parte do Poder Público.

Mais que a insuficiência ou a ineficiência dos transportes coletivos, impressiona a inexistência de planos coordenados para um crescimento adequado, ordeiro, integrado e descentralizante dos sistemas viários e de transportes urbanos, em condições de acompanhar as explosões demográficas e as implicações sócio-econômicas das cidades brasileiras.

Tais planos, na verdade, deveriam preceder ou, melhor, prever os crescimentos explosivos agora mencionados. Entretanto, sua inexistência, ou quase, favoreceu, e ainda está favorecendo, um incremento vertiginoso dos sistemas de transportes individuais, obrigando os Governos a despender sempre maiores energias financeiras para investimentos nas redes viárias urbanas e suburbanas, as quais não chegam a facilitar o escoamento de veículos individuais e tornam estacionários, isto é, em contínuo regresso, os sistemas de transportes coletivos.

A execução, em andamento no Rio e em São Paulo, em ritmo relativamente acelerado, de obras, de implantação de alguns quilômetros de "metrô", iniciadas com grande atraso histórico e numa época repleta de melhores alternativas técnicas (de mais rápida realização e de maiores economicidade e eficiência), deverá propiciar apenas uma recuperação parcial dos sistemas de transportes de massa nessas duas cidades. É bem provável, todavia, que não consigam, tais obras, atender àquele ritmo de crescimento vertiginoso, acima citado, dos transportes individuais, causa principal — aliás — dos congestionamentos.

mentos dos transportes urbanos e dos esvaziamentos de todos os esforços técnico-financeiros dos Governos municipais, estaduais e federal, visando aprimorar os sistemas viários urbanos e metropolitanos.

2.4.2.2 - Enunciado da Problemática

A introdução, agora apresentada, à Problemática dos Transportes e Trânsito Urbanos, não nos obriga — evidentemente — a analisar apenas os aspectos já referidos, pois um exame mais amplo da mesma problemática nos leva a forçosamente considerar e avaliar também aspectos conseqüentes ou colaterais aos outros já mencionados. Assim sendo, é possível fazer o seguinte diagnóstico da situação:

- a) Os transportes coletivos urbanos não representam ainda, como problema, o objetivo principal da política setorial de Governos de Municípios, Estados e União; embora haja sinais, principalmente após a criação das áreas metropolitanas (conseqüência de explosões demográficas e econômico-sociais das cidades centrais dessas Áreas) de uma bem melhor consideração ou colocação dos problemas dos transportes de massa.
- b) Entre os transportes coletivos existentes, os ônibus e os trens suburbanos são, além de ineficientes e insuficientes, os que em pior estado de conservação e inadequação funcional se encontram.
- c) Os sistemas viários, seja os urbanos, seja os das áreas metropolitanas, se encontram em permanente processo de saturação, não obstante os relativamente vultosos investimentos em novas vias, inclusive "expressas" e "elevadas", e apesar das excepcionais "inversões", embora limitadas às Áreas do Rio e de São Paulo, representados por "Ponte Rio-Niterói", "Rodovia dos Imigrantes", "Metrô de São Paulo" e "Metrô do Rio". Tal saturação é devida à contínua superioridade dos Índices de crescimento dos transportes individuais em relação aos do próprios sistemas viários e aos dos transportes de massa.
- d) Os sistemas de transportes para-coletivos (táxi, lotações e micro-ônibus especiais) necessitam de urgentes e radicais reformulações, visando do seu aprimoramento e remodelação, bem como sua regulamentação e disciplinação, pois, presentemente, não conseguem executar seu papel de transporte público complementar, mais sofisticado mas vital, mas também chega a representar um "cartão de visita", das cidades brasileiras, nada agradável.

2.4.2.3 - Transporte de massa: metrô, trens suburbanos, monotrilhos e aerotrens.

A implantação dos metrôs subterrâneos, no Rio e em São Paulo, caracterizou-se como muito onerosa, de execução relativamente morosa e de realização técnica difícil, tendo em vista principalmente as situações e as condições urbanísticas e dos subsolos. Entretanto, a do "metrô" é preferível às outras

soluções terrestres de transportes de massas, pois um carro de metrô equivalente, no que concerne à velocidade e à capacidade, a 33 automóveis com quatro passageiros ou a 9 ônibus com 30 passageiros cada.

Além da maior velocidade, relativa e absoluta, do maior conforto e da grande capacidade de escoamento horário de passageiros, esta solução apresenta consideráveis vantagens para o trânsito de superfície e para uma maior aproximação dos lugares periféricos aos centros históricos, favorecendo, assim, às outras soluções de descentralização urbana.

Os trens suburbanos, atualmente operando em várias grandes cidades brasileiras, principalmente no Rio de Janeiro e em São Paulo, devem desaparecer — a nosso ver — como tais e serem transformados em metrô de superfície e ligados, nas duas cidades já mencionadas, às linhas de metrô em construção, sendo evidentes as vantagens, notadamente no que diz respeito ao conforto e à segurança.

Muito melhor solução, todavia, seria, no que concerne ao metrô de superfície, a do "metrô semi-aéreo" ou "metrô elevado", isto é, a adoção do sistema "monotrilho" ou "mono-rayl", ou do sistema de "aero trem". Entre outras vantagens, em relação ao metrô comum, haveria a da maior velocidade e muito mais fácil e rápida execução, uma vez que a construção de pilares de concreto ou de aço, os quais suportam o trilho em que corre o trem ou o "aerotrem", é naturalmente menos complicada e demorada que a de túneis subterrâneos, só para citar um exemplo. O "aerotrem" é especialmente indicado para as áreas metropolitanas do Rio de Janeiro, São Paulo, Belo Horizonte, Porto Alegre e Recife; alcançaria, com toda a segurança e o conforto, velocidades superiores a 300km por hora, reduzindo enormemente as distâncias horárias entre os vários centros da área metropolitana.

2.4.2.4 - Aerobarcos nas áreas metropolitanas

Nas regiões metropolitanas que têm como epicentros as cidades do Rio de Janeiro, Belém, Porto Alegre e Salvador, deve ser considerada como excelente solução, para a problemática do transporte urbano ou metropolitano, a relativa ao emprego de aerobarcos para passageiros, seja como alternativa para o correspondente transporte terrestre, bem mais vagaroso, pelas maiores distâncias a vencer e pelos possíveis frequentes congestionamentos de trânsito, seja como solução específica hidroviária. Percursos como:

- a) Galeão-Botafogo, Urca-Centro-Ilha do Governador, Rio-Niterói e Galeão-Copacabana, na área do Rio de Janeiro;

- b) Belém-Mosqueteiro e Belém-Abaetetuba, na área de Belém;
- c) Porto Alegre-Guaíba e Porto Alegre-São Jerônimo, na área de Porto Alegre;
- d) Salvador-Itaparica e Salvador-Áratu, na área de Salvador;

são, entre outros, bem adequados para aerobarcos de 60 ou 110 passageiros.

Os aerobarcos que já provaram sua eficiência e utilidade na Baía da Guanabara (Linha Rio-Niterói), se recomendam não só por sua velocidade, conforto e segurança, mas também por seu baixo custo operacional.

2.4.2.5 - Ônibus em faixa própria e ônibus expressos

Uma solução, que achamos de grande importância para o aprimoramento do transporte terrestre urbano e metropolitano, é a de reservar, nas avenidas e nas vias expressas ou elevadas, uma ou duas faixas de tráfego para os ônibus, principalmente para os assim chamados "ônibus expressos". A segunda faixa seria também reservada ao tráfego de táxi e transportes para-coletivos.

O eventual congestionamento no trânsito de automóveis particulares e individuais, nas outras faixas, não invalidaria os benefícios da solução, uma vez que é nossa opinião que o transporte coletivo deva ser absolutamente preferencial em relação aos demais.

As vantagens dos "ônibus expressos", com especiais requisitos de velocidade, conforto e segurança, e com uma ou duas paradas, no máximo, entre os pontos terminais, seriam melhor aproveitadas, obviamente, nas vias expressas ou elevadas.

2.4.2.6 - Grandes helicópteros ou ônibus aéreos

As áreas metropolitanas da Grande São Paulo e do Grande Rio, mais que as outras, justificam, segundo estudos já realizados, o emprego de grandes helicópteros de passageiros ou "ônibus aéreos" para 30 ou 60 passageiros. Tal emprego conseguiria eliminar completamente os problemas de congestionamento do trânsito urbano e metropolitano entre os vários centros comerciais e industriais da mesma área. Todas as vantagens do aerotrem, inclusive velocidade, para distâncias maiores de 20km, valem para esse sistema, sendo que os custos de investimentos para a infra-estrutura necessária, são praticamente nulos, o que evidentemente não se verifica com o sistema dos aerotrens.

Os "ônibus aéreos" não devem ser empregados, todavia, onde há possibilidade técnica de utilizar aerobarcos, de custo operacional relativamente mais baixo.

2.4.2.7 - Transporte para-coletivos

Além das faixas próprias, para o tráfego nas avenidas e nas vias expressas ou elevadas, todos os meios de transportes para-coletivos necessitam, no Brasil, de reformulação e regulamentação, como já foi dito antes.

Entre as providências mencionamos aqui aquelas que julgamos necessárias para o aprimoramento dos sistemas de "táxis" urbanos, isto é:

- a) eliminação de todos os pontos privilegiados ou não, de estacionamento de "táxis" e conseqüente proibição do estacionamento dos mesmos em qualquer ponto da metrópole;
- b) implantação de pontos, distantes de 300 a 500 metros entre si, de parada e embarque de passageiros, únicos lugares onde seria permitida tal operação; naturalmente, hotéis e estações seriam entre os escolhidos para receber tais pontos;
- c) horário de trabalho para os motoristas, nunca coincidente — no início e no término — como o de maior procura, e não superior a 9 horas diárias, com pelo menos uma hora de descanso para almoço;
- d) abolição do sistema de pagamento de diárias pesadas por parte do motorista, à empresa proprietária do "táxi", e conseqüente introdução do sistema de salário condigno, acrescido de comissão sobre o trabalho realizado e a quilometragem percorrida, diariamente ou somente sobre a quilometragem;
- e) identificação fácil, mesmo à distância, do "táxi" através de sinalização adequada e numeração bem visível, inclusive de noite e identificação fácil no interior do "táxi" do motorista e de sua qualificação legal e policial.

Com essas providências e com outras de caráter técnico que já existem, acreditamos que os benefícios para a coletividade e para o trânsito tornar-se-ão notáveis.

2.4.2.8 - Sistemas viários e trânsito

A definição dos tipos de transportes urbanos, a serem utilizados nas áreas metropolitanas ou nos perímetros urbanos, deve ser naturalmente integrada por sistemas viários que possam favorecer, qualitativa e quantitativamente, o transporte em suas diversas modalidades e, principalmente, um trânsito ordeiro e descongestionado.

As vias expressas, utilizando túneis e caminhos elevados, viadutos e trevos, passagens subterrâneas ou pontes, devem fazer parte em número sempre maior dos sistemas viários das grandes áreas metropolitanas brasileiras. Impõe-se, assim, a construção de vias expressas, inclusive as de 2 ou 3 níveis, uma vez que é preciso aproveitar o mesmo leito da maneira mais racio-

nal possível. Destinaria-se um nível, o mais alto, à via expressa (sem ramais, saídas ou entradas) entre apenas dois centros ou terminais, não esquecendo a faixa especial para ônibus e a outra para veículos destinados a transportes para-coletivos, faixas essas que devem ser repetidas também nas vias dos outros níveis, pois sistema viário nenhum pode ser eficiente e de trânsito adequado sem que haja absoluta preponderância já afirmada precedentemente, dos transportes coletivos ou de massa sobre os demais.

A preponderância agora mencionada não deve ser apenas caracterizada, de fato, pelas redes de metrô, aerobarco, ônibus aéreos, monotrilhos e aerotrens, mas também deve prevalecer nas avenidas e outras vias. Recomenda-se ainda uma integração dinâmica e, de certa maneira, elástica dos sistemas de transporte, de molde a permitir aos usuários uma utilização completa e complementar ou somente complementar de todos os meios de que as metrópoles dispõem para o público.

A construção de anéis rodoviários concêntricos sob forma também de vias elevadas, de um ou mais níveis, ou de vias expressas simples interligadas por vias radiais de mesmas características, é uma outra medida da maior importância, principalmente para a Grande São Paulo ou o Grande Rio.

Enfim, todas as medidas preconizadas devem fazer parte de planos coordenados, suficientemente dinâmicos e que, se bem imaginados, podem tornar-se até altamente rentáveis, econômica e socialmente, e, portanto, autofinanciáveis dentro dos modernos conceitos e princípios de planejamento, construção e utilização de sistemas viários urbanos e metropolitanos.

2.5 - ELEMENTOS CULTURAIS DA CIDADE

2.5.1 - O TRABALHO E O LAZER

2.5.1.1 - Filosofia do trabalho

O fator humano constitui hoje a razão principal dos planos de desenvolvimento. Observa-se por toda a parte a crescente preocupação de tirar o melhor partido possível das virtualidades humanas, obtendo delas o rendimento operacional que o interesse social reclama. E nada mais justo que assim seja, se considerarmos que o trabalho é a condição "sine qua non" de sua própria sobrevivência.

As múltiplas formas que esse trabalho assume vêm-se tornando cada vez mais complexas, à medida que o esforço intelectual cria novas configurações, formulando, através da ciência aplicada, as estruturas da tecnologia. Isto significa uma multiplicação horizontal, como um leque, de formas de atividade produtiva, de tipos de trabalho qualificado e especializado, que coexistem em cada etapa do desenvolvimento. Significa também a multiplicidade vertical, no sentido de que, em cada fase, novas formas e espécies de trabalho vão surgindo e passam a exigir a mão de obra especializada correspondente. Em contrapartida, muitas das atividades produtivas das etapas ultrapassadas do processo evolutivo, são também eliminadas, por estarem obsoletas. Após a Revolução Industrial, o desenvolvimento tecnológico afetou fundamentalmente os métodos de produção, levando a indústria contemporânea, num processo galopante, a uma progressiva automação. Mesmo levando em conta a coexistência de contrastantes níveis de desenvolvimento entre as nações, não resta dúvida que a automação propicia uma valorização maior das aptidões criadoras do homem, pois permite sua liberação do esforço mecânico e automático das tarefas rotineiras, hoje realizadas pela máquina com perfeição e rapidez.

A industrialização e o desenvolvimento econômico, porém, se constituem em causas efetivas da urbanização, entendida como um movimento de massa que se traduz por uma concentração cada vez mais densa de população em aglomerações de caráter urbano. Ora, o trabalho urbano é fisicamente mais fácil que o rural e muito mais desvinculado do contato direto com a natureza. Quanto mais elevado o nível tecnológico da indústria, maior sua automatização, ou automação e maior especialização ela exigirá do trabalhador. Por outro lado, esta indústria estenderá o automatismo das máquinas aos próprios operários que, numa superespecialização, se encarregarão de pequeníssimos setores, na linha de fabricação e montagem do produto final. A tal ponto ocorre isso que,

em muitas indústrias altamente sofisticadas, o operário simplesmente desconhece o papel que seu trabalho representa no conjunto de atividades produtivas que garantem os resultados finais, isto é, o objeto ou bem de consumo produzido. Esse processo de automatização ou automação do trabalho leva à monotonia, ao cansaço, à frustração pela impossibilidade de avaliar a produtividade concreta do próprio trabalho. É, sem dúvida, um dos mais importantes fatores que levam a nossa sociedade à neurotização do homem moderno.

Assim, paradoxalmente, esse automatismo libera o homem, em termos de tempo e esforço, para atividades criadoras, mas submete-o, simultaneamente, a um ritmo de trabalho que, passo a passo, reduz seu entusiasmo e sua capacidade de produzir e criar livremente.

Outro aspecto da questão, que mereceu nosso estudo, é o que se refere ao trabalho humano, como atividade profissional, constantemente posto em xeque pelo ritmo acelerado de mudança social e tecnológica, que leva à produção e difusão de novos métodos de produzir, distribuir e consumir riquezas, assim como à criação de novos meios de comunicação, de transporte e novas formas de organização social. O ritmo igualmente veloz com que são rejeitadas estas inovações e substituídas incessantemente por outras ainda mais arrojadas, este crescendo de evolução técnica não se faz impunemente, isoladamente. Conseqüências inevitáveis de caráter moral logo se fazem sentir, levando a profundas modificações nos padrões de comportamento, nos critérios de apreciação dos valores e nos modelos culturais vigentes.

Não é provável que, num futuro próximo, haja um afrouxamento no ritmo destas renovações incessantes. Uma das conseqüências será, sem dúvida, o enriquecimento material crescente da sociedade, mas outras poderão advir, como o risco de o homem moderno sentir-se ultrapassado em sua vida de trabalhador, de cidadão e de indivíduo, se sua formação pessoal como profissional e como pessoa não sofrer profunda reformulação, no sentido de uma permanente renovação, atualização, entrosamento com o atual, o novo.

A filosofia do trabalho mudou, para o homem moderno, como mudou toda sua vida. O homem não produz mais, com criatividade e autonomia, o objeto ou o fruto do seu trabalho, pois participa da "linha de produção" automatizada. O homem não trabalha para produzir o essencial à sua subsistência, nem vive para seu trabalho, tanto pelo prazer quanto pelo dinheiro que este lhe dá. É comum ver-se uma grande maioria trabalhando pelo dinheiro que a atividade produtiva lhe proporciona e esta maioria já trabalha ansiosa pelo "prêmio" que

isto lhe proporcionará, em termos de recreação e lazer. Nos tempos modernos já não se pode dizer, infelizmente, que o trabalho realiza o homem, pois muitos aspectos da automação tornam o trabalho subumano ou desumano, criando uma urgente necessidade de dispender, periodicamente, um certo número de horas que não são de repouso, mas de revitalização e reumanização, chamadas de lazer. O divórcio entre o trabalho e o prazer de trabalhar, o prazer lúdico de "fazer-por-fazer", traz o divórcio entre o trabalho e o lazer, polos opostos, necessariamente coexistentes, pois um garante a continuidade do outro. Assim, o trabalho, mesmo desagradável e desumano, é aceitável porque é o que garante, uma vez terminado, o acesso à verdadeira vida feliz. Este é certamente um problema a ser enfrentado pela sociedade do nosso tempo, para fazer jus à nossa idéia inicial, incontestável: "o fator humano constitui hoje a razão principal, o "leit-motif", dos planos de desenvolvimento.

2.5.1.2. - O aspecto social do trabalho

O avanço tecnológico, a explosão populacional e demográfica, a necessidade do homem de concentrar-se em torno dos centros industriais, a conseqüente vida urbana e respectivas atividades profissionais predominantemente realizadas em fábricas e escritórios, são as pinceladas fundamentais para a caracterização do quadro inevitável, fruto da urbanização desenfreada. Não é possível controlar os rumos e o ritmo desta urbanização, mas é possível humanizar as cidades e a vida urbana, de modo a compensar o trabalho árduo, árido e monótono, com horas revitalizantes, cheias de vida social, cultural, artística, etc. ARNOLD TOYNBEE, uma das maiores expressões da cultura contemporânea mundial, em seu livro "A sociedade do futuro", afirma que a tecnologia é um gerador de riquezas e de problemas e que se o homem não humanizar a cidade e a vida urbana, as conseqüências serão funestas e poderão levá-lo, nas horas de lazer, a um confronto com seu próprio isolamento, dentro da sociedade em que vive, e associar o "nada-que-fazer" com o fracasso e a infelicidade, enquanto no trabalho só sente a rotina e o cansaço. Isto seria alarmante e desastroso em termos de perspectivas futuras.

Na sociedade moderna o trabalho provoca atividade física e intelectual altamente sedentária e concentrada, monótona e cansativa, não só pelo trabalho em si, atrelado ao ritmo de produtividade e à complexidade do mundo industrial, como também pelas grandes distâncias entre a residência e o local de trabalho. A frustração também é uma das conseqüências do sistema industrial moderno, pois este desperta mais um sentimento de privação do que de

satisfação plena. Pesquisas recentes demonstram que há um hiato entre o salário recebido e o salário desejado; entre o crescimento das necessidades ativas pela promoção comercial e o crescimento das rendas individuais; isto provoca um sentimento de pauperização.

Por outro lado, à medida que o sistema industrial se desenvolve, as condições físicas e ambientais no trabalho vão apresentando maiores atrativos para torná-lo mais agradável. Este fato e mais a persuasão de perseguir mais bens materiais, alimentada pela comunicação de massas, levam o trabalhador a dirigir sua opção para mais trabalho, em detrimento do lazer. Estas idéias, valiosas, são particularmente bem apresentadas por J.K.GALBRAITH em sua obra "O Novo Estado Industrial". O trabalho profissional tem acompanhado o desenvolvimento social e a legislação prevê e protege a progressiva diminuição das horas de trabalho, a garantia das horas livres entre cada jornada de trabalho, do repouso semanal, das férias remuneradas, além da cessação legal da vida profissional ativa, pela aposentadoria.

O aumento do tempo livre faz irromper importante revolução social, que apenas se inicia, a "civilização do lazer", como querem os sociólogos, especialmente nas regiões economicamente mais desenvolvidas.

O lazer faz recrudescer os problemas ligados à relação entre o necessário e o supérfluo, entre o poder aquisitivo e o incentivo inflacionado pela procura de bens de consumo. O trabalhador é levado a usar seu tempo livre na procura de bens até então considerados supérfluos e que se impõem como necessários, embora sua satisfação possa ocasionar o desequilíbrio para os orçamentos domésticos. Mas esta satisfação, embora não necessária e indispensável, segundo a hierarquia tradicional dos valores, se apresenta como elemento fundamental de ajustamento ao mundo circundante. A sociedade industrial visa mais o "ter" do que o "ser". Vale o exemplo conhecido da Usina de Akron, nos Estados Unidos, onde a produtividade permitira a redução do trabalho semanal para 32 horas, sem diminuição do salário global; entretanto, a maioria dos trabalhadores entregou-se a um segundo emprego, deixando de utilizar as horas livres para o lazer ou a reciclagem profissional, numa estranha compulsão para o "ganhar mais" e "ter mais". Somente a educação para o lazer e para o "ser" poderá modificar esta tendência. De imediato, o resultado é a multiplicação das horas de trabalho e o aprofundamento da fadiga, da monotonia, da frustração. A ruptura com o cotidiano surge como uma necessidade inadiável para o indivíduo que trabalha. Estes aspectos negativos da vida

social produtiva obrigam o indivíduo a romper com a rotina do seu universo, periodicamente, podendo caminhar em direção às atividades produtivas e restauradoras do lazer, ou aderir a atividades anti-sociais, como infrações morais ou legais. Daí poderemos divisar uma importante fronteira entre o trabalho produtivo na vida social moderna e a criminalidade, a vida marginal.

Uma consequência fundamental pode ser apontada então: a sociedade deve assumir a responsabilidade pelo trabalho que propõe a seus componentes e também os encargos de propiciar a ocupação das horas de lazer dentro de uma estrutura que facilite o acesso às ocupações chamadas compensatórias, tanto reais, como jogos, esporte, viagens, como fictícias, na forma de projeção ou identificação, através do cinema, teatro ou leitura. Isto se constituirá em fator de equilíbrio, que ajudará o homem a suportar a disciplina e demais imposições obrigatórias da vida social, rompendo com a monotonia do cotidiano sem risco de buscar os descaminhos do crime, da subversão à ordem estabelecida, do ativo e destrutivo ceticismo quanto à vida humana, nos moldes que a sociedade moderna, tecnológica, estabelece.

2.5.1.3 - O aspecto econômico do trabalho

O trabalho gera o desenvolvimento econômico e a recíproca não é menos verdadeira: o desenvolvimento econômico gera o trabalho, multiplicado em qualidade e quantidade.

Uma visão histórica das condições de trabalho do homem comprova a importância econômica do problema. Durante muito tempo, a maior parte da humanidade viveu essencialmente empenhada na dura luta pela sua própria sobrevivência. Sua preocupação dirigia-se preponderantemente para a obtenção do indispensável para viver. O tripê trabalhar-dormir-comer resumia a vida. O próprio início da revolução industrial sugeriu muito mais a continuidade agravada daquela situação do que a eliminação da miséria e da infelicidade para milhares de seres humanos. O número de horas de trabalho era excessivo, tanto para homens, como para mulheres e crianças e a carência de condições ambientais aceitáveis, quer para trabalhar, quer para viver, aliavam-se a uma generalizada insegurança de emprego e a uma incerteza na obtenção dos meios de prover as necessidades vitais.

Embora o século XX tenha possibilidades de presenciar as mais importantes transformações das condições de trabalho na história humana, podemos afirmar que mudaram espetacularmente as condições materiais da vida e do trabalho para as camadas de população favorecidas pelo desenvolvimento econômico,

mas, em contrapartida, ainda há hoje enormes contingentes de população trabalhando no ritmo e nas condições historicamente anteriores à Revolução industrial e econômica.

O desenvolvimento da tecnologia vem sendo acompanhado pela progressiva diminuição das horas de trabalho, induzida pela aplicação dos conhecimentos científicos, que reduzem o emprego do esforço físico e até mesmo do esforço intelectual. Isto beneficia o trabalhador. Mas o lado social e econômico exige produtividade planejada, rentabilidade material e financeira do empreendimento e tais necessidades levam à organização do trabalho especializado e automatizado, que traz prejuízos ao homem.

DAVID M. DAVIS, em seu trabalho "Época comunitária ou era do individualismo?", salienta que um emprego comum, em nossa atual sociedade, "não permite nenhuma comparação com o trabalho de um artesão ou de um camponês de outrora. Por sua natureza, ele elimina o orgulho do trabalho bem feito, ou pelo menos o reduz a muito pouco." É por isso que os especialistas buscam solucionar o impasse entre os interesses econômicos da produtividade e os interesses humanos do trabalho, nas doses e na forma mais adequada para que este possa se tornar, por si mesmo, autojustificado.

GEORGES FRIEDMANN estudou os efeitos negativos de um trabalho parcelado e superespecializado na vida do trabalhador, que na era tecnológica é levado a desempenhar tarefas simples fracionadas até seus últimos limites, sem grande esforço físico e sem necessidade de qualificação para executá-las. Em sua obra "Le travail en miettes" o autor refere-se aos esforços dos especialistas em levar ao retorno do reagrupamento de tarefas, até então parceladas, que voltam a ser da responsabilidade de um só operário. Os resultados têm sido animadores, tanto para os operários, que se cansam menos e se sentem mais estimulados pelo trabalho e para continuar produzindo, como para a própria empresa e os interesses econômicos, já que, o que a indústria perde em velocidade de produção, pela perda parcial da automação, ganha em entusiasmo e disposição para o trabalho, o que resulta em aumento da capacidade produtiva do operário.

Outro aspecto econômico do trabalho é o que se refere à conquista dos recursos tecnológicos e à tendência a considerá-los como bens ou como valores econômicos em si mesmos. Como a tecnologia gera riqueza e gera facilidade e rapidez na execução dos serviços e na produção dos bens de consumo, a consequência econômica é a tecnologia concentrar-se em pequenos grupos, que con-

servam e desenvolvem esta mesma tecnologia, com exclusividade, riqueza gerando riqueza, mantendo a grande maioria das pessoas em condições de dependência cultural e econômica. Tal panorama parece inevitável, pelas determinantes atuais, mas isto não significa que não possamos apontar o erro: os responsáveis diretos e imediatos pelo desenvolvimento tecnológico não deveriam ser os proprietários exclusivos dos resultados da tecnologia, do chamado "know how". O ideal seria que todos conhecessem estes resultados, distribuindo-se entre todos os benefícios das conquistas da minoria e que se garantisse "a cada homem, de acordo com suas necessidades" e não, como ocorre no mundo de hoje, "a cada homem de acordo com a sua produção". Deveríamos distribuir a tecnologia pela humanidade como um todo, o que daria ao trabalho uma feição econômica menos restrita e liberaria o homem para uma produtividade mais criadora e qualitativa, ao invés da busca desenfreada do trabalho produtivo, automático e tirânico, cada vez menos necessário para a revolução industrial, pois é cada vez mais substituível pela máquina, e cada vez mais indispensável para cada trabalhador manter com dignidade sua condição humana, social e cultural.

O Brasil segue a trilha de desenvolvimento econômico já alcançado por outros países e sofre dos mesmos males, como usufruídas mesmas regalias que as outras nações já experimentaram. O Brasil deixou de ser "um país essencialmente agrícola" porque mais de metade da sua população já reside em cidades e vilas e mais de 80% da produção nacional, do produto nacional bruto, vem das cidades. Por outro lado, as cidades contribuíram, na década de 60-70, com 87% dos empregos criados e um prognóstico estatístico calcula a necessidade de serem criados mais 10 milhões de empregos na atual década; esta responsabilidade é predominantemente das cidades. A tendência é termos cidades maiores e campos com menos gente, porém trabalhando com maior eficiência, no sentido do campo produzir bem, porque deverá ser assistido pela tecnologia urbana e, por sua vez, a cidade encontrar, no campo, mercado para os bens e serviços urbanos.

2.5.1.4 - Características da profissionalização

A fulminante rapidez com que as verdades científicas se tornam obsoletas, superadas por outras conquistas mais importantes, e a conseqüente velocidade com que se renovam as tecnologias correspondentes, colocam em questão a formação profissional, entendida tradicionalmente como um esforço concentrado visando a formar, por inteiro e para toda a vida, o profissional.

A tecnologia conduz à nova concepção de capacidade profissional, que envolve um processo continuado, progressivo de especialização e atualização, promovendo a reciclagem periódica do profissional em exercício. Tudo isto leva à discussão do conteúdo a ser transmitido pela educação profissionalizante e na formação do profissional urbano. A tendência das escolas é para a especialização — ou mesmo para a superespecialização — permitindo, assim, ao estudante acompanhar a vertiginosa renovação científica do homem e, mais atentamente, a de sua área. Por outro lado, mais do que informar verdades e técnicas as mais recentes, a formação profissional como a formação geral e humana, tem atualmente a preocupação de ensinar a aprender, capacitar a se atualizar, pondo o aluno em condições de abandonar verdades e tecnologias, quando obsoletas, e logo buscar as novas verdades e técnicas correspondentes, ao longo de toda a vida, incessantemente, quando a escola já não existir como presença predominante, para informar o mais certo e o mais recente.

Por outro lado, a quantidade de conhecimentos e a diversidade de áreas a serem abordadas e estudadas aumentam a cada dia e, além disso, o conteúdo estudado implica em noções cada vez mais complexas e de difícil assimilação. A aplicação prática destes conhecimentos no quotidiano é cada vez mais difícil, exigindo prodigiosos recursos metodológicos no ensino, para demonstrar o real valor funcional destes estudos.

Daí a tendência atual a subdividir cada campo do conhecimento e da ação, em setores cada vez menores, a fim de aumentar o controle sobre os mesmos.

Educar para a especialização e caracterizar a formação profissional como uma supercapacitação numa área restrita do conhecimento e da atividade não soluciona o problema. A separação de um campo de conhecimento ou de ação de seu todo é artificial e arbitrária e, conseqüentemente, a tentativa de estudá-lo ou de passar à ação dentro destes limites estreitos traz resultados nocivos ao homem e à sua produtividade. O especialista tende a formar uma visão distorcida da realidade, pelo estreitamento do seu campo de estudo e de análise; além do mais, tende a sentir-se estéril, desinteressado e incapaz nas demais áreas de conhecimento e de ação com que se depara. Em contraposição, numa sociedade em que há um vastíssimo campo de conhecimentos, o enciclopedismo, a "cultura geral", a generalização superficial em busca da totalidade do saber e das técnicas é, também, perigosa e improdutiva, pela superficialidade de sua abordagem.

A combinação ideal seria a formação profissional equilibrada, em que o

homem teria uma especialização num setor particular do saber e da ação, visando a atividade profissional produtiva e, complementarmente, com a mesma importância que a parte especializada, haveria a busca da cultura geral, continuada e sempre renovada, sobre todas as áreas.

Uma profissionalização nestes moldes atenderia ao requisito básico da escolha profissional vocacionada, pois o estudo e a vivência dos problemas de cada um dos setores da vida e do conhecimento humanos, daria ao educando a capacidade de conscientizar-se de suas próprias aptidões e atinar com sua verdadeira vocação, o que não ocorreria se fosse levado a estudar e desenvolver apenas o indispensável para uma determinada área, estrita, da tecnologia contemporânea. Uma educação ampla, com múltiplas oportunidades de encontrar sua verdadeira vocação, garante ao homem, por outro lado, a possibilidade de se sentir capaz de criar e produzir fora do seu âmbito profissional, preenchendo-lhe as horas de lazer e satisfazendo sua necessidade de auto-afirmação e de criatividade nos diversos ambientes sociais e culturais em que vive.

Parece evidente, também, que nenhuma educação e formação profissional de base, seja ela prolongada ou intensiva, pode bastar para toda a vida: deve ser sempre concebida como fundamento às reciclagens sucessivas, para atualizar tal profissionalização, adaptando-a às novas necessidades.

2.5.1.5 - O lazer. Emprego do tempo livre.

A fórmula conhecida de oito horas de trabalho, oito de sono e oito de lazer é extremamente simplista e não retrata com fidelidade, em número e grau, o que representa o lazer. O lazer não se define apenas por oposição ao trabalho profissional, mas por oposição a um conjunto de obrigações, necessidades e compromissos quotidianos. As horas extraordinárias no trabalho, o tempo consumido entre a residência e o local de trabalho, certos tipos de trabalhos domésticos, as atividades de manutenção, a participação em atividades rituais ou cerimônias decorrentes das demais obrigações, as atividades de estudos interessados, compõem um rol que não se confunde com o trabalho propriamente dito, mas que também não se identifica com o lazer. O lazer, segundo JOFFRE DUMAZEDIER, pode ser conceituado como "um conjunto de ocupações às quais o indivíduo pode entregar-se de bom grado, seja para repousar, seja para se divertir, seja para desenvolver sua informação ou formação desinteressada, sua participação social voluntária ou sua livre capacidade criadora, depois de ter-se liberado de suas obrigações profissionais, familiares ou sociais."

O lazer, portanto, se caracteriza pelo caráter espontâneo e liberatório da ação, não mais sujeita às obrigações primárias impostas pela família, a escola, a religião, o trabalho, etc., mas é uma ação sujeita a certas obrigações, de caráter social secundário. Por exemplo: participar de um jogo de futebol como profissional não é lazer praticado, pois é uma obrigação primária imposta pelo trabalho; mas participar como amador de uma equipe esportiva é praticar lazer, embora existam obrigações às quais o indivíduo se sujeita: regras do jogo, disciplina, etc.

O lazer caracteriza-se também pela ausência de fim lucrativo ou utilitário, pois, mesmo sem o caráter obrigatório, uma atividade com fins lucrativos será, no máximo, um semilazer. O caráter hedonístico associado à procura de um prazer pessoal também é típico da atividade de lazer, mesmo que ela exija esforços mais intensos que os do próprio trabalho profissional, na busca do melhor desempenho; a satisfação pessoal, no lazer, compensa qualquer esforço despendido. O lazer é também uma atividade de caráter pessoal que libera da fadiga, do tédio, da rotina e automatização impostos pelo trabalho e pela vida urbanas.

O emprego das horas livres para o lazer deve visar à recuperação individual, promovendo a ampliação da consciência de si mesmo e do papel social que cada um representa; a atividade de lazer aguça a sensibilidade com relação às manifestações culturais do seu tempo e desenvolve a criatividade de quem a pratica, levando a sentimentos de solidariedade e cooperação.

Sendo o lazer um produto do desenvolvimento tecnológico e econômico e dele se beneficiando, ele pode e deve, em compensação, contribuir para que o homem seja, efetivamente, um elemento produtivo, integrado nos objetivos econômicos e sócio-culturais de seu tempo.

Nos países em desenvolvimento, como o Brasil, o lazer é importante quando aproveitado como instrumento para a educação. A disponibilidade de horas de lazer deve ser empregada com o objetivo de colaborar para o fim maior que é o próprio desenvolvimento. Segundo JOFFRE DUMAZEDIER, "coloca-se o problema do lazer no conjunto da civilização industrial, qualquer que seja o grau de desenvolvimento técnico e o tipo de estrutura social visada. Não apenas ele está presente, mas reage sobre os outros problemas, econômicos, sociais e culturais, sendo, ao mesmo tempo, por eles determinado. Negligenciar o problema do lazer seria muitas vezes comprometer a solução dos demais problemas". O lazer deixa de se identificar, assim, com a simples ociosidade, pa-

ra criar uma nova "moral da felicidade".

No Brasil, onde se segue uma linha universal de crescente urbanização, temos a vantagem de poder contar com investigações, estudos e experiências, desenvolvidos nos países onde o problema do lazer antecipou-se ao nosso; levamos, porém, a desvantagem de estarmos sofrendo um desenvolvimento desenfreado e desordenado dos centros urbanos, sem que se criassem os recursos de bem-estar social necessários às satisfações individuais e coletivas. Sem estes recursos de bem-estar social, é difícil o indivíduo se sentir emocionalmente incentivado a participar das atividades existentes, uma vez que só escolhe em função da recompensa psicológica que sua satisfação trará; inclusive, estas ocupações do lazer só são possíveis quando propiciadas pelo meio social e estando o homem livre de suas variadas obrigações, não só as profissionais como todas as demais.

Também o homem brasileiro deve ser estimulado a encontrar satisfação em trabalho não econômico e não remunerado, o que significa que deve ser educado para usar seu tempo livre proficuamente. A educação ampla, envolvendo aspectos físicos, artísticos, culturais e profissionalizantes diversos, poderá propiciar adequada ocupação das horas de lazer com atividades de valor pessoal, contribuindo sobretudo para a saúde do corpo e para o equilíbrio emocional, resultantes diretos de uma vida cultural estimulante. Deste modo, o brasileiro poderá minimizar os rigores dos efeitos negativos da urbanização inevitável, assim como os da tecnologia, da mudança acelerada e da vida moderna em geral.

2.5.1.6 - A educação para o trabalho e para o lazer – um desafio

Uma das funções mais importantes do lazer que se identifica com a educação social, é o desenvolvimento da personalidade, que se processa quando o indivíduo é capaz de agir e de pensar, livre dos condicionamentos que lhe automatizam a ação e o pensamento. O lazer dá ao indivíduo condições de desenvolver-se, conforme vai aumentando seu cabedal de informações, oferecendo elementos que ele vai incorporando desinteressadamente. A prática das ocupações do lazer leva o indivíduo, voluntariamente, a participar de grupos sociais ou propicia condições para a expansão de sua capacidade criadora. O lazer conduz o indivíduo ao seu pleno desenvolvimento, condição para seu bem-estar social e para uma participação mais ativa no atendimento de necessidades e aspirações de ordem individual, profissional, familiar, cultural e co-

munitária.

A educação, em seu sentido individual mais autêntico e mais amplo, identifica-se com o processo de liberação dos condicionamentos automatizadores da ação e do pensamento, permitindo ao indivíduo opções, discernimento e consciência nas situações com que se defronta.

Neste sentido, a utilização do lazer é válida também para os países em desenvolvimento, como um recurso a mais no campo educacional e um fator a mais na superação do estágio de subdesenvolvimento. O indivíduo desperto para colaborar com a sua comunidade, num trabalho desinteressado e benéfico, ali pode muitas vezes encontrar-se e realizar-se. Cabe apenas alertar para o estímulo a lazeres cada vez mais ricos em conteúdo e em criatividade, para que funcionem como elementos de equilíbrio diante de uma vida industrial ou administrativa monótona. Porém, conforme nos informa JOFFRE DUMAZEDIER, em "Vers une civilization du loisir?", "seria ilusório contar somente com as atividades espontâneas, para compensar a pobreza das tarefas de execução. Uma iniciação e um estilo de vida, uma formação geral são necessários; senão, o mais das vezes, ao trabalho empobrecedor corresponderá um lazer da mesma natureza." Dessa afirmação destaca-se o papel fundamental da educação planejada em equipe integrada de técnicos nas diferentes especialidades, para oferecer, à disposição do indivíduo, melhores condições e maiores incentivos; através delas, o indivíduo terá oportunidade de aprimorar-se e se capacitar a usufruí-las e optar convenientemente entre as múltiplas oportunidades que se lhe oferecem.

A educação é, portanto, um processo que se volta para o indivíduo, favorecendo seu desenvolvimento e melhorando suas condições de vida, mas, ao mesmo tempo, é o instrumento do maior alcance para a conservação de objetivos econômicos e sociais. No momento em que se pretende dar grande impulso para a efetiva retomada do desenvolvimento, é precioso situar a educação na primeira linha de ataque, expandindo-a e reformulando-a, para que constitua, realmente, poderosa arma a serviço do desenvolvimento, do progresso social e da expansão do emprego.

A integração entre as possibilidades que a prática do lazer educativo oferece e as finalidades da sociedade, torna-se mais clara com as condições de aprimoramento cultural que a educação garante através do lazer, uma vez que a educação é entendida como de importância fundamental para o progresso.

A evolução rápida e complexa de nossa sociedade poderá também permitir

que encontremos novas fórmulas que, diminuindo a defasagem, permitam melhor adaptação. É a educação continuada e permanente que pode ser adequadamente empreendida através das ocupações do lazer. Mas para que tais finalidades sejam atingidas com maior facilidade, é preciso que a comunicação das informações culturais atualizadoras sejam revestidas de formas atraentes de apresentação, sem perder a seriedade do conteúdo, tornando a tarefa mais viável. A comunicação deve instruir sem enfadar, como pode divertir sem imbecilizar.

Ao mesmo tempo, as ocupações de lazer devem oferecer os meios para que o indivíduo possa exercitar seu poder de criar idéias, de realizar opções e, dessa forma, ir aprimorando suas faculdades de percepção de problemas. Tudo isso é possível, na medida em que se motive o surgimento de novas formas de comportamento coletivo, de sociabilidade, e a pessoa possa adotar atitudes ativas no emprego dos diferentes meios de comunicação. A atitude ativa face aos meios de informação, o aproveitamento do cinema, do rádio, da televisão, do teatro, as conversações nos grupos de convívio social, as conferências, seminários e cursos, seguidos de forma desinteressada e entendidos como lazer estudioso, vêm completar, atualizar ou mesmo aperfeiçoar as atitudes e conhecimentos adquiridos na família e na escola. A educação permanente, renovadora e atualizadora, é fundamental para o ajustamento do homem à mutabilidade do meio ambiente.

Outro aspecto que comprova a estreita correlação e até mesma a identificação entre o lazer e a educação é não só o lazer educativo até aqui caracterizado, oferecido pelo meio social ao indivíduo, mas também a própria educação para o lazer, que leva o indivíduo a valorizar as atividades do lazer e buscá-las antes e acima de outros apelos urbanos. GALBRAITH afirma que "insistir em mais lazer é um exercício inútil enquanto o sistema industrial tiver capacidade para persuadir seu pessoal de que os bens são mais importantes". "As duas finalidades — o cultivo dos interesses que sejam uma alternativa atraente em relação ao trabalho e a maior ou menor emancipação do controle da procura — são ambas, é razoável presumi-lo, resultado da educação."

O lazer já não é considerado como simples resíduo do trabalho, meio de se refazer do cansaço provocado pelo trabalho. Pelo contrário, o trabalho é encarado como a inevitável infra-estrutura dos lazeres. A satisfação e o prestígio são igualmente buscados no trabalho e nos lazeres. Criam-se os "hobbies" que podem tornar-se produtivos para seu realizador e também para a comunidade, sem perder o sabor lúdico do "fazer-por-fazer" e não apenas fazer aquilo que garanta lucrar. Ao capacitar-se a múltiplas atividades extraprofissio-

nais, o homem estará se capacitando a uma possível mudança de rumos em sua própria vida, ao transformar uma atividade de lazer numa atividade profissional se, no futuro, isto se tornar necessário, em face das novas ofertas de trabalho e das novas oportunidades de atividade produtiva criadas pela infatigável mudança sócio-cultural da vida urbana.

O lazer pode propiciar esta reciclagem humana, evitando a defasagem em relação à vida, que frequentemente vitima o homem comum, a ponto de ele se sentir confuso diante do grande número de artigos de uso pessoal, novos tecidos ou produtos de limpeza, assim como novos hábitos, valores, atividades. Muitos são levados a desconfiar sistematicamente das novidades e se apegam ao velho, por incapacidade de escolher, usar ou adotar o novo. É onde se evidencia a necessidade da educação continuada do consumidor, para ajudá-lo a procurar o que há de melhor, sem ficar à mercê da publicidade.

O homem comum se vê continuamente tomado pela perplexidade, quando se depara com as inovações nos diferentes setores de suas atividades, tais como os pais que se sentem incapazes e antiquados ao educarem seus filhos, por estarem sempre fazendo intervenções consideradas inoportunas e até ingênuas para a realidade dos jovens. De novo a educação como indispensável processo de iniciação dos pais em princípios e normas de conduta que vigoram entre os jovens de hoje, para melhor desempenharem suas funções. A educação do consumidor e a educação dos pais são dois setores novos em que a educação de adultos se vem engajando.

A educação de adultos hoje representa esforços que ultrapassam os limites da mera formação profissional contínua, pois se traduz num retreinamento para a vida pessoal, uma espécie de reciclagem humana que encontra os melhores meios de se efetivar no campo dos lazeres e das atividades recreativas.

Daí a idéia de Revolucionar a educação, que rompe os muros da escola e ultrapassa os limites da concepção de educação como instrução, informação, acumulação de conhecimentos, passando a abranger o conceito global da educação permanente, como processo contínuo de reestruturação pessoal e de progressivo ajustamento ao meio social. A educação do nosso século não se empenha apenas na criação de cursos de extensão universitária e no prolongamento dos estudos do homem adulto, profissional, como reciclagem especializada. A educação procura levar o homem urbano a buscar novas fontes de informações e de interesses, novas atividades durante toda a vida. Esse processo de educação contínua também permite ao homem aprender, e mudar, ao longo de sua

carreira não escolar, dez vezes mais do que aprendeu nos bancos escolares. Uma vez reconhecida a importância e a validade da educação permanente, ela haverá de receber a adesão dos meios empresariais, que deverão facilitar aos seus empregados, sem prejuízo de remuneração, a busca destes cursos e destas oportunidades de atualização, pois esta busca é também sinônimo de busca de maior produtividade, valor econômico que interessa igualmente ao administrador de empresa e ao trabalhador.

A educação permanente é, pois, a educação para o trabalho produtivo e para o lazer, simultaneamente. Porém, pela complexidade dos fatores intervenientes na sua realização ela se torna, sem dúvida, um dos grandes desafios da sociedade tecnológica contemporânea.

A educação permanente não é um conceito esotérico, exclusivo das esferas pedagógicas, para uso em estudos teóricos e sem difusão e aplicação.

A UNESCO instituiu a Comissão Internacional para o Progresso da Educação, presidida por EDGARD FAURE, que propôs um programa de longo alcance para a reforma mundial da educação, baseada no princípio da educação permanente. Este programa foi divulgado por todo o mundo, através da UNESCO, em 1972 e, no Brasil, foi publicado na Revista "O Correio", da própria UNESCO.

Os planejadores brasileiros consideram a educação mais como investimento do que como bem de consumo, o que levou a um sistema educacional deliberadamente orientado para o mercado de trabalho, com o fim de produzir recursos humanos necessários à economia em crescimento. Assim, dobraram as escolas de 2º grau e ampliaram-se as vias de acesso às Universidades e, paralelamente, a reforma de ensino prevê a preparação de técnicos em nível médio e a educação profissionalizante e ativa, que melhor propicia o diagnóstico das vocações.

Paralelamente, no Brasil, outras medidas de caráter educacional assumem proporções agigantadas e se projetam como iniciativas nitidamente voltadas para a educação permanente. O MOBREAL, movimento brasileiro de alfabetização, orienta-se dentro da idéia de educação permanente, complementando a pura informação alfabetizadora e instrutiva com atividades peri-escolares de caráter sócio-cultural que promovem verdadeiramente um processo de integração continuada e progressiva do adulto ao seu meio ambiente. Também o PROJETO RONDON é um movimento educacional, nitidamente extra-escolar, que visa à integração do homem à comunidade e à elevação continuada do grupo social aos níveis culturais mais altos dos centros urbanos mais desenvolvidos.

2.5.1.7 - Tradição e Urbanismo

"Entre as criações da humanidade é justamente a cidade a que tem refletido com mais fidelidade e nitidez as diferentes fases da civilização. E é, por isso, que se nota uma diferença extraordinária entre a cidade antiga e a moderna, a qual nos patenteia o requinte e o grau de civilização, a que já atingimos",

eis o que nos ensina ARMANDO DE GODÓI.

Neste tema focalizamos o valor do elemento cultural como penhor indestrutível da cidade. Não se pode relegar a plano secundário o que nos deixaram de grandioso, fruto de tanto esforço, de tanta vida, de manifestações tão evidentes de civilização e cultura. Não compreendemos que o novo substitua o velho, só pelo fato de conter um benefício que pode ser efêmero, ou de fornecer um valor menor que a própria revelação de um passado que conteve momentos de glória.

Tal fato se exprime de forma bem significativa na remodelação de Lisboa, obra do Urbanista LUIS GUIMARÃES LOBATO, quando foram preservadas as construções contidas em uma área, que foi de grande importância nos séculos XII e XIII.

A obra benéfica do Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional, é, por todos os títulos, um trabalho urbanístico. Preserva do tempo e mostra em todo o tempo, para que as novas gerações bem avaliem a grandiosidade de uma época, o que o Homem pode produzir em seu proveito.

No terreno do URBANISMO não pode haver uma norma, uma lei, uma regra que se aplique a qualquer ponto, de modo geral.

URBANISMO é retrato de uma contingência social. Aplicar-se preceito, por exemplo, do ocidente no oriente, ou vice-versa, não pode acontecer, nem mesmo ser imaginado, tal o reflexo que a tradição impõe à forma da cidade.

Nos nossos dias vemos a ação de MAX LOCK, grande Urbanista inglês, que se dispôs em Basrah, simplesmente, a criar pequenos espaços que continham ruínas de casas abandonadas e neles plantar árvores típicas da região. Nada mais pôde ser feito porque a cidade era, como é, realmente, a forma física da vida sócio-econômica dos habitantes.

O testemunho de um passado é invocado no planejamento urbanístico, e com prova a necessidade de uma alteração que reflita o indiscutível progresso, mas demonstre que também, em outra época, tudo se fez para que o Homem reve-

lasse o que conquistou e dele usufruisse toda a vantagem dessa aplicação.

Esse monumento, que é a cidade, atravessa os tempos, e tudo de nobre que ela apresenta é digno de contemplação dos povos modernos, e deve ser preservado.

Se a cidade não fez o próprio monumento, os monumentos da cidade atestam sua grandeza. Isso prova que

"os povos mais capazes de subsistir são os que mais comemoram",

no dizer sábio de ROCHA POMBO.

2.5.1.8 - A presença do Urbanismo

O principal objetivo do URBANISMO é permitir ao Homem mais tempo para poder usá-lo, aprimorando-se.

O que o Homem deve fazer na cidade, ou seja, morar, trabalhar e buscar meios de recreação, é obstado pela grande inimiga, a circulação, ou seja, o tempo gasto entre ir e vir para poder realizar o que deseja. Quanto melhor for o planejamento urbanístico, mais tempo estará à disposição do Homem para, assim, poder realizar seu grande objetivo, que é praticar a interação.

Aprimorar-se, eis o ideal. Não é a busca do elemento econômico, mas do prazer íntimo, que favorece o devaneio e cria o "hobby". É a segunda profissão de que fala EMILE FAGUET. É a necessidade de poder pensar em termos inuitados. O HOMEM, corpo e espírito, precisa aprimorá-los.

PIO XI ensinava:

"Praticar o Evangelho e praticar o desporto; não desprezeis nem a alma, nem o corpo."

RUI BARBOSA, com sabedoria declarava, ainda, que

"As Nações viris não se conseguem formar senão pela cultura paralela e recíproca do corpo e do espírito, que não se podem absolutamente desquitar, senão para gerar anomalias."

Se o ôcio dos gregos demonstrava "a atividade espiritual mais pura consagrada à contemplação e ao estudo dos maiores enigmas filosóficos", hoje, o lazer ocupa tal sentido no planejamento urbanístico, que, pode-se dizer, nada mais se faz do que deixar tempo para que os habitantes o aproveitem da melhor maneira possível, compensando as imposições de suas atividades sócio-econômicas.

Nas cidades de hoje, que não puderam respeitar as normas de um plano predeterminado, age o lazer como compensador da neurose que invalida o urbnista, o citadino.

Em 1958, pronunciando uma conferência em Salvador, GILBERTO FREYRE dizia que a medida que a máquina tendia a substituir o Homem, a organização do lazer adquiria mais importância que a organização do trabalho.

Eis que hoje o "tempo livre" domina os assuntos correlacionados com a automatização.

Se antes deveria ser uma contingência que os Governos tinham obrigação de respeitar e enfrentar, hoje toma extraordinário vulto.

No tema recreação não se busca a oportunidade do descanso, senão o aprimoramento da mente e, de modo primordial, a prática da interação, o que importa dizer que se trata na realidade de recreação.

Esse o grande objetivo do URBANISMO: fazer com que as cidades sejam tão bem feitas, que o Homem tenha disponível o maior número de horas no nictême ro.

O problema do "Tempo Livre" foi o tema da 13.^a Trienal de Milão, inaugurada em 12 de junho de 1964, onde vários países compareceram, inclusive o Brasil. Do que ali se viu e se discutiu, verificou-se que o grande vencedor foi o URBANISMO que, agora sim, mais do que nunca, vive sua grande oportunidade.

2.5.2 - O HOMEM E A CIDADE

2.5.2.1 - Sociedade urbana, comportamento e personalidade.

O Homem cria a cidade e a cidade cria o Homem.

A civilização configura um estágio evolutivo. O Homem quer melhorar, precisa melhorar. Aproxima-se de outro Homem. Muitos Homens agora vivem em comum. Há uma comunidade. O Homem ainda é o número, precisa evoluir, para ser gente.

Há uma simbiose, uma divisão de trabalho, uma interação inconsciente, há localização no espaço com uma interdependente relação orgânica, procura-se uma eficiência na luta pela existência, mas os indivíduos são, praticamente, simples utilidades. Uma competição e uma acomodação orientam os desejos, nes se primeiro estágio.

Da reunião de indivíduos interdependentes, biótica e economicamente, pas sa-se para uma organização de pessoas interdependentes psicologicamente, autoconscientes e com objetivos comuns.

Do conflito e da assimilação, surgem o consenso, a solidariedade, a ação conjugada, a posição do grupo, o tratamento das pessoas por meio de entendi mentos e sentimentos comuns, o propósito de desenvolver personalidade e agir conjugadamente. Vai-se da comunidade à sociedade, pela aproximação, e neces sária melhoria da espécie humana.

Se busca o Homem o protótipo, eis que pretende melhorar cada vez mais, pois o protótipo evolui sempre.

Amalgama-se sob um teor crescente, e a conquista da personalidade é fru to de uma luta constante em busca do modelo.

A perfeição jamais alcançada nivela os anseios, daí dizer com proprieda de CAMILO CASTELO BRANCO que a

"Civilização é a razão da igualdade".

E o campo de provas é a cidade, onde o Homem vive o labor intenso da in teração.

Aí, talvez, e em nenhum outro lugar, procura a metamorfose do ser para que, recebendo tudo que pode compreender, possa oferecer o que consegue trans formar.

A liberdade de que precisa para ser útil torna-se um dogma de vida. E é

livre que pode conceber, porque

"o ar da cidade torna o Homem livre."

Não importa que as conquistas, não aproveitadas, façam do Homem um ponto suspenso no triedro de sua escravidão material; ele pensa, e o faz livremente, e pela liberdade ele caminha para o porvir, cheio de esperanças.

O cidadão não pode substituir o Homem, da forma que imagina CONSTANTIN VIRGIL:

"Os cidadãos não vivem nos matos nem na selva, mas nos escritórios; contudo são mais cruéis que os animais ferozes da selva; nasceram do cruzamento do homem com as máquinas. É uma espécie bastarda, a raça mais poderosa atualmente em toda a superfície da terra. Os seus rostos parecem-se com os dos homens, e muitas vezes até arriscando-nos a confundí-los comeles, mas percebemos imediatamente que não se comportam como homens, senão como máquinas; em vez de coração, têm cronômetros... São cidadãos... ES tranho cruzamento. Invadiram toda a terra."

Não! Porque

"antes que o Homem nos fizesse cidadãos, a grande Natureza nos fez Homens",

como nos revela JAMES R. LOWELL.

E se necessitamos engrandecer o convívio, devemos lembrar o que nos ensinou SPINOZA:

"Nada mais útil ao Homem do que o próprio Homem."

E não se esqueçam os Evangelhos. E não se olvide o sentido humanitário da convivência:

"quaisquer que sejam os homens, é preciso sempre viver com eles",

como lembra GRESSET.

É certo que o Homem da cidade vive sob o império do Tempo e da Precisão.

"Nas metrópoles a vida é regida pelo relógio, pelo sinal vermelho de trânsito e pelo calendário."

(NOEL P. GIST e L.A. HALBERT in
"A Cidade e o Homem")

Mas, o certo é que a trama em que vive, proporciona fatores incomensuráveis

veis de interação. Dois aspectos marcam a sociedade urbana, fazendo o Homem ser a simples pessoa e o tornando elemento social. É a oportunidade de dar e receber; de pensar e agir; de pedir e obter; de aceitar e negar; de viver e existir. Mas é necessário que ela seja planejada para esse fim.

Daí a necessidade de uma nova ordem, que chamamos de URBANISMO.

ARMANDO DE GODÓI, na grande propagação dessa idéia, dizia em 1926:

"A cidade complicou-se por tal forma, o estudo dos fenômenos urbanos adquiriu tal importância, que o espírito humano foi levado a criar um novo ramo de engenharia, tendo por único objetivo tais fenômenos. Hoje, na Alemanha, na França, na Inglaterra e nos Estados- Unidos, em suma, nos países adiantados, um número considerável de espíritos de escol se dedicam com ardor ao estudo dos fatos urbanos, estudo que exige uma série de conhecimentos técnicos, cuja aquisição reclama grande capacidade intelectual e muitos anos de esforço e meditação. Ao ramo da engenharia que se ocupa da apreciação dos fenômenos urbanos, foi dado o nome de Urbanismo, domínio em que a observação já apanhou algumas leis e fixou regras, que, embora tenham a precisão das que são referentes aos fenômenos inferiores, estabelecem contudo limites e dão indicações que tornam mais sistemática a ação do homem."

2.5.2.2 - Ecologia da cidade

O espaço-cidade adquire um relacionamento com fatores diversos, estabelecendo-se um equilíbrio, onde o Homem é agente e reagente ao Meio.

O Homem só é entendido nesse espaço-cidade, diante de seu comportamento em face dos fatores sociais, biológicos, econômicos, geográficos e psicológicos.

Os fatores históricos são patrimônio da cidade que os imortaliza nos monumentos e no tombamento de elementos artísticos ou de recordação de um passado faustoso.

Esses fatores, como padrões culturais, envolvem o Homem que os respeita e neles se inspira para tentar construir outros do mesmo porte.

A tecnologia vai alterando a cidade e o comportamento desta vai condicionando, pelas transformações impostas, nova fisionomia aos logradouros e

ao casario.

Os fatores geográficos, impondo recursos da técnica para vencê-los ou adaptá-los, submetem a forma das cidades a localizações inusitadas dos logradouros e dos edifícios.

Hã, enfim, marchas e contramarchas, oriundas do desenvolvimento urbano e dos recursos de que o Homem lança mão para conseguir êxito na busca de um espaço-cidade onde possa usufruir tudo que ele próprio vai reinventando ou descobrindo para tornar benéfico o local em que vive.

2.5.2.3 - A região metropolitana e a hegemonia urbana.

Região metropolitana, como está expressa em nossa Constituição, ou área metropolitana ou comunidade metropolitana, como quer DONALD T. BOGUE, estudioso do assunto, o fato é que esse contingente que habita em torno de uma metrópole apresenta peculiaridades próprias, oriundas desse ambiente que se apresenta com um misto de rural e urbano.

Hã, na realidade, um conflito dificultando adaptações e quase impedindo assimilações, do Homem que trabalha no centro urbano e reside em locais afastados, praticamente na área rural.

Enquanto a família não sai de seus modos próprios de vida extracidade, mais adequada aos hábitos simples da gente do interior, o chefe da família, trabalhando na cidade, adquire novos costumes que entram em contínuo choque com os de seus familiares.

Esse vai-e-vem diário traz conseqüências danosas à sua personalidade e influi no comportamento de todos.

O certo, porêm, é que existe tal modo de vida caracterizando uma área extensa do grande centro, hoje, sob amparo determinado em nosso País e que facilitará sobremaneira a vida dos habitantes dessas áreas.

A sãbia junção de municípios vizinhos ao do centro principal vem facilitar o desenvolvimento, porquanto não haverá municípios pobres ou ricos, mas áreas submetidas a processos atuantes de progresso, sob responsabilidade de Conselhos específicos.

De outra forma não se conceberia um desenvolvimento harmônico, haja vista a impossibilidade administrativa ditada pela autonomia municipal, exigência Constitucional.

Dessa ou de outra forma, será sempre evidente a importância da maior ci-

dade responsável por essa área periférica.

A contingência curiosa de pertencer a periferia da cidade do Rio de Janeiro a outro Estado, impediu que os favores da Constituição lhe fossem outorgados, uma vez que a área metropolitana se caracterizava por espaço dentro do mesmo Estado.

Se nenhuma providência fosse tomada, o Grande Rio não poderia auferir as vantagens que a Constituição estabelece para esses complexos urbanos.

2.5.2.4 - Composição da população e migrações seletivas.

A composição das cidades varia de acordo com sua importância.

Os acréscimos ou decréscimos se processam, na maioria das vezes, de fatores econômicos.

A mobilidade social estuda em Sociologia, dentro do chamado espaço social, as migrações.

Os fenômenos sociais resultam dos de interação mental que ocorrem em um espaço virtual, abstrato, que é o espaço vital.

O estudo desses fenômenos deu origem a uma especialização denominada espaciologia, doutrina referente ao espaço social e que procura reduzir os fatos sociais a leis físicas e matemáticas.

Ocorrem essas migrações por motivos diversos: superpopulação, dificuldades de subsistência, perseguições políticas ou religiosas, desejo de melhorar de vida, recuperação daqueles que foram vítimas dos desajustamentos do quadro da patologia social.

Os migrantes sofrem dos efeitos da acomodação ou assimilação, no contato social.

Seus problemas afetam ambientes populacionais, daí decorrendo ação educativa visando ao aperfeiçoamento de uma migração seletiva.

Quanto aos imigrantes, fácil se torna a tarefa. No entanto, nas migrações internas, difícil é a seleção, fruto de mecanismos governamentais.

No entanto, a cidade deve comportar áreas de triagem que, sem imposição, devem ser procuradas pelos que a demandam com o fito de nela viverem.

Nessas áreas seria dada uma perfeita orientação ao interessado e sua família, especialmente quanto a mercado de trabalho e residência.

2.6 - O DIREITO URBANÍSTICO.

2.6.1 - A OMISSÃO CONSTITUCIONAL.

Embora a Constituição vigente preceitue que, pelo Art. 89, compete à União:

1. estabelecer o plano nacional de viação (parágrafo X); e
2. estabelecer e executar planos regionais de desenvolvimento (parágrafo XIII);

podendo, ainda, de acordo com o parágrafo 10 do Art. 157, estabelecer regiões metropolitanas, englobando municípios, mediante lei complementar, nada existe explicitamente sobre Urbanismo e seu Direito.

O fenômeno de urbanização requer, como antes requeria, medidas saneadoras do extraordinário crescimento de nossas cidades, obrigando suas administrações a gastos que se avolumam na tentativa de obter soluções que, por certo, sem prévio planejamento, não justificarão os esforços feitos.

O Governo, felizmente, acaba de criar o Conselho de Áreas Metropolitanas e Política Urbana.

Esperemos que assim se apresente uma oportunidade para o reconhecimento do Urbanismo e seu Direito.

2.6.2 - CONCLUSÕES DO "I SEMINÁRIO DE DIREITO URBANÍSTICO" DO INSTITUTO DOS ADVOGADOS BRASILEIROS:

- 1.^a - A Constituição não dispõe explicitamente sobre o Urbanismo e seu Direito.
- 2.^a - A importância dessas matérias avultou com o fenômeno de urbanização acelerada por que passa o País.
- 3.^a - A ausência de princípios doutrinários e normas gerais de Direito Urbanístico, o trato do Urbanismo, em todo o País, vem se processando quase caoticamente.
- 4.^a - A União e os Estados têm atuado timidamente em tema de Urbanismo, nem mesmo utilizando as possibilidades que uma interpretação sistemática do quadro constitucional e legal vigentes já propiciam.
- 5.^a - À União cabe desenvolver os princípios e instrumentos do Direito Urbanístico, aplicáveis a todo território nacional e atuar no Fomento Público, através de órgãos nacionais, como, por exemplo, o Banco Nacio

nal da Habitação que, para isso, poder-se-ia transformar em um Banco Nacional da Habitação e Urbanismo, ou, ainda, em um Ministério do Interior e Urbanismo.

- 6.^a - É necessário adequar os instrumentos judiciais do Direito Constitucional e do Administrativo às necessidades do Urbanismo e desenvolver novos instrumentos para responder aos desafios antes que eles sejam atendidos pela pressão das necessidades, sem os cuidados necessários, com periclitção do Estado de Direito.
- 7.^a - É necessário preparar-se, em todos os níveis universitários, o Profissional do Direito Urbanístico, capaz de responder ao desafio e assumir as responsabilidades que lhe cabem."

Esse Seminário foi realizado na semana de 7 a 11 de maio de 1973, no Clube de Engenharia, tendo esse Clube e o BNH apoiado a iniciativa do Instituto dos Advogados Brasileiros.

2.6.3 - A DESAPROPRIAÇÃO E O PLANEJAMENTO URBANÍSTICO.

No "Segundo Congresso Brasileiro de Urbanismo", realizado em Recife, de 6 a 12 de dezembro de 1961, houve uma tese intitulada "A desapropriação de interesse social em face do Urbanismo", que fixou uma diretriz, estabelecendo que as desapropriações somente seriam possíveis mediante um planejamento urbanístico devidamente aprovado pelas Autoridades competentes.

Isso acabaria, caso transformado em lei, com o costume muito usado no interior do País, quando, movendo perseguição política, Autoridades decretavam desapropriações de imóveis de adversários, interpretando a seu modo o que seria a utilidade e a necessidade públicas, assim como o interesse social, motivos invocados como justificativa daqueles atos expropriatórios.

Assim, o único meio de impedir esses abusos seria vincular a desapropriação à imposição de um planejamento aprovado.

2.6.4 - O MUNICÍPIO EM FACE DO PLANEJAMENTO REGIONAL.

Enquadrado o Município em uma Região, nada mais lhe cabe senão executar sua parte no Planejamento Regional.

Considerado esse Planejamento para uma determinada área, onde existem outros Municípios, e, sendo o resultado de pesquisa de toda a Região, seu desenvolvimento estará condicionado a cumprir sua parte na execução desse

planejamento.

Vê-se, assim, que não há nenhuma ofensa à autonomia Municipal.

O que não é possível é deixar que cada Município faça um planejamento, sem obedecer a um outro abrangente de toda a Região onde ele se insere.

3.0 -- PROBLEMÁTICA BRASILEIRA DA HABITAÇÃO

3.1 - FILOSOFIA E SOCIOLOGIA DA HABITAÇÃO

A habitação coloca o problema da satisfação das necessidades do Homem através da moradia. Entretanto, é necessário perguntar em que sentido a moradia satisfaz as necessidades do Homem.

A análise do que tem constituído a estrutura da moradia revela que esta tem por finalidade possibilitar a reintegração do Homem na Natureza, ou seja, a moradia, além de ser construída segundo as condições vitais à existência do Homem, é também uma forma de instalar-se do Homem na natureza. Assim, é possível compreender o significado de habitar em duas acepções básicas: o habitar como sendo a moradia originária, isto é, a medida unitária do Homem e da Natureza e o habitar como o lar do Homem.

O primeiro sentido de habitar fundamenta o segundo, porém houve, gradativamente, no decorrer da história um divórcio radical entre os dois a tal ponto que, hoje, se torna necessário buscar o instalar originário do Homem no mundo.

A moradia para o primitivo significa o "espaço", não entendido em termos geográficos e sim o espaço ontológico, no qual tem o sentimento do universo. Atualmente, a casa é o espaço, o lugar destacado do todo da cidade, lugar onde o Homem busca sua interioridade, a unidade da sua conduta. Tanto para a existência primitiva como para a atual é possível falar da necessidade de reintegração do Homem na Natureza para a satisfação das suas necessidades; todavia, a atual casa situada longe do centro da cidade, não atende às necessidades básicas do Homem, ainda que seja ou deva ser construída com o propósito de dar a ele as condições vitais da Natureza. Isto porque o Homem contemporâneo se sente fragmentado, a sua compreensão do mundo é articulada, ao passo que o Homem primitivo é o Homem da unidade ainda não perdida, todos os horizontes permanecem à sua mão.

Esta última afirmação não implica em dizer que o Homem primitivo esteve sempre em completa harmonia com a Natureza. E, segundo GEORGES GUSDORF in "Mito y Metafísica" havia um sentimento de "insegurança ontológica, gerador de angústia, como se a vida mesma do Homem correspondesse a uma transgressão da ordem natural". Portanto, se fazia necessário assegurar a manutenção da existência buscando um equilíbrio através de uma conduta de retorno à ordem.

A busca de equilíbrio não foi feita mediante teorias e sim através de uma intenção restitutiva de equilíbrio no universo, por um complexo de senti

mentos que procura dar ao Homem uma segurança na vida. Não é a representação destacada do contexto vivido é, ao contrário, a forma espontânea de ser no mundo, na qual pensamento e vida estão integrados. A consciência do primitivo é presença em si e presença no mundo. É ela a primeira afirmação do ser, em função da qual se constitui e se articula a própria existência do Homem. Porém é uma consciência vivida e não refletida, que tem como matriz geral o "sagrado".

O "sagrado" (distinto da idéia de Deus) é para o primitivo a estrutura do conhecimento, o sentimento do universo que possibilita sua instalação no real integral. Este "sagrado" como matriz de possíveis sentidos do Universo é o domínio dos opostos. E por essa razão, abre-se aqui a necessidade de uma ordenação da realidade humana em seu conjunto, pois o Homem não pode viver em um clima de contradição, uma vez que a tensão aniquila a realidade humana. Assim, torna-se necessário delimitar o "sagrado" mediante "espaços divisíveis" que nada mais são que a presença local do sagrado. Há, desta maneira, uma repartição entre o lugar da vida humana em seu exercício quotidiano e os lugares onde o "sagrado" se recolhe. Cada lugar particular leva em si a marca da totalidade.

A noção do lugar santo já implica na dessacralização relativa da residência do Homem, porque o reservar um universo abreviado é destacar uma parte na interioridade do "habitat" comum. Os lugares sagrados são, logo, a recordação da primeira morada e por essa razão o espaço vital do primitivo se organiza ao redor do lugar consagrado ao altar, que é o ponto de apoio do mundo espacial e do mundo social.

O lugar não é limitado ao lugar do altar. A presença do Homem implica sempre na presença do "sagrado", assim o espaço sagrado é o espaço onde está o Homem, todo lugar pode ser ocasião de culto, não importa que seja uma casa ou templo. A vida doméstica é também uma celebração que se repete sempre, e esta se faz através do lar doméstico, no qual toda a vida familiar adquire a figura de uma celebração. Cada lar se apresenta como um altar e como o centro de culto, como a recordação da primeira moradia. O ambiente humano tem uma medida no cosmo. E MIRCEA ELIADE confirma tudo quando mostra que: "toda ciudad, toda habitación se encuentra en "el centro del universo", por tal razón la construcción no ha sido posible sino mediante la abolición del espacio y del tiempo profanos y la instauración del espacio y del tiempo sagrados. De la misma manera que la ciudad es siempre un imago mundi, la casa es

un microcosmos. El umbral separa ambos espacios, el hogar se asimila al centro del mundo".

Nesta perspectiva cosmológica se verifica, pois, a adequação entre o espaço vital e o espaço mental. A universalidade enquanto tal se reduz à medida do universo imediato. O Homem conserva seu primeiro alojamento no mundo a partir de suas possibilidades físicas e mentais.

Já para o Homem contemporâneo há uma certa plasticidade e relatividade na imagem do mundo, esta não é mais feita à sua medida e isto porque a nossa civilização padece do "delírio técnico". Há um desajuste crescente entre a condição do Homem e seu poderio técnico. O espaço já não é mais compreendido enquanto espaço vivido e sim como espaço medido. Desta forma, o real vivido é dissociado do real inteligível.

A noção de "lugar" ligado diretamente à existência está sendo pouco a pouco substituída pela expressão "ausência de características locais". Não são as cidades estão perdendo a identidade de "lugar", como também há o desinteresse dos habitantes por elas enquanto "lugares" e estes são apenas as suas casas. A relação entre o habitante e a cidade, bem como a sociedade, é apenas funcional e não há sentimento de proximidade, de estar integrado na totalidade, pois dentro da maioria das cidades, é bem evidente que o conceito da cidade como sendo um "lugar" especial nada significa para grandes contingentes de pessoas marginalizadas.

A cidade hoje impossibilita a reintegração nas condições da Natureza. A existência da casa está ligada a uma contradição da própria vida com as exigências urbanas.

Com o advento da máquina houve uma mudança radical para o Homem tanto nas suas atitudes familiares como nas suas relações sociais. Há, portanto, uma ruptura do equilíbrio tradicional das relações humanas.

A habitação que tinha sido concebida como um meio de auxiliar o Homem na sua integração na Natureza, passa a ser equipada na indiferença, como por exemplo nos conjuntos habitacionais. O "lugar" não é mais importante, outras são as questões mais prioritárias, principalmente as de ordem econômica. Desta maneira a condição humana é relegada a segundo plano. A tecnologia não é empregada para servir o encanto de viver, atende, ao contrário, o que deve ser desfrutado sem perguntar se isto é adequado ou não à habitação efetiva do Homem.

As relações humanas se tornam coisificadas e determinadas pelo ambiente hostil em que são instaladas as habitações. A possibilidade de comunicação ou o interesse na comunicação se tornam indiferentes. A habitação torna-se uma condição de "status" e este é obtido quando ela se localiza longe do centro da cidade, junto à Natureza.

A satisfação dos desejos de solidão, de calma e de contato com a Natureza não está ao alcance de toda a população de uma cidade, é mais uma questão de "status". Na verdade, a moradia não é vista primeiramente do ponto de vista das necessidades naturais às quais ela tem de servir, mas do ponto de vista da exploração ou de prestígio; ela representa domínio e "status". As outras funções, isto é, as funções culturais e vitais estão subordinadas àquelas.

Toda habitação deveria ser construída para cumprir duas necessidades: o desejo de contato com outros moradores e o desejo de solidão, ou seja, uma moradia abrangeria não só lugares de encontro como também lugares isolados para cada indivíduo, respeitados pelos outros membros do grupo. Todavia, nem toda habitação respeita essas necessidades.

Assim, verifica-se que a habitação, no mundo atual, não só perdeu o sentido originário da unidade entre o Homem e a Natureza, como também não está atendendo às necessidades vitais do Homem e por essa razão é preciso reformular o equilíbrio entre o Homem e a Natureza através do reencontro entre a lei da Natureza e as obras humanas e desta forma a habitação terá por finalidade e tem, a alegria de viver propiciando aos seus habitantes as condições de existência em um lugar de recolhimento e convivência, dentro de uma unidade.

Dentro das estruturas especiais, econômicas e culturais das nossas próprias sociedades o lugar habitado deve ter a máxima consideração, porque o lugar só existe quando é sentido, particularizado de uma forma clara e específica.

3.2 - HIGIENE DAS HABITAÇÕES

Uma Habitação deve ser higienicamente resolvida. Para isso é necessário que atenda basicamente, às exigências estabelecidas pelas posturas municipais para sua iluminação, ventilação e aeração.

As boas condições da Habitação começam no zoneamento, estabelecido pelo planejamento urbano. Deve haver zonas distintas para cada atividade e a zona residencial deverá ficar isolada das zonas capazes de lhe proporcionarem poluição do ar e poluição sonora.

As cidades que nasceram e se desenvolveram espontaneamente, devem, através de suas leis de desenvolvimento urbano, corrigir as falhas decorrentes da falta de um planejamento, não permitindo habitações novas em zonas que não lhe sejam adequadas.

Numa cidade moderna, uma vez estabelecido o zoneamento, a zona reservada à Habitação multifamiliar deverá ser dividida em logradouros e tomando-se a quadra como unidade urbana, determinar os locais destinados às edificações e às áreas ajardinadas de modo a assegurar às Habitações as melhores condições higiênicas e as melhores condições de conforto em edificações soltas na quadra, com vista livre para todos os lados.

As Posturas deverão proibir edificações encostadas às divisas, para que não haja formação de paredões ao longo do logradouro, constituindo verdadeiros "canyons". Seriam evitados ainda os microclimas prejudiciais.

Deverão ser proibidas ainda as áreas internas em construções altas, pois mesmo quando projetadas com as dimensões que as Posturas estabelecem, são insuficientes para ventilar e iluminar os pavimentos inferiores e constituem instrumentos de poluição sonora entre os apartamentos.

Caberá aos poderes públicos assegurar os meios que permitam habitações higienicamente adequadas, com sistemas sanitários cuidadosamente planejados, que influem não só na melhoria das condições fisiológicas das famílias mas representam também melhoramentos das condições sanitárias ambientais da comunidade.

Deve-se ter presente, como já foi proclamado, que a saúde tem seu melhor aliado ou pior inimigo na habitação, conforme suas condições.

3.3 - HABITAÇÃO RURAL

As condições de vida das populações rurais apresentam problemas sérios que não foram ainda resolvidos. A melhoria dessas condições - que tem como ponto de partida a Habitação - constitui preocupação de todos os Países da América Latina.

Essa preocupação evidenciou-se no "II" e "III Congressos Interamericanos de Habitação", realizados respectivamente em Caracas, no ano de 1969 e no Rio de Janeiro, no ano de 1971, nos quais a Habitação Rural foi considerada como tema oficial. Estão transcritas no final deste tópico as considerações e conclusões do grupo que estudou o tema, pois representam a síntese do que foi discutido no segundo Congresso especialmente.

As dificuldades que devem ser superadas para a orientação de medidas que visem a melhorar as condições das populações rurais, começam pela impossibilidade de determinação dessa população, dispersa pelo Brasil; desse modo, nossa extensão territorial é uma dessas dificuldades, evidentemente a causa principal. Como consequência, a falta de estudos sistemáticos sobre a matéria e de estatísticas precisas tornam difícil um diagnóstico racional sobre a situação.

Constata-se apenas, que há uma distribuição desordenada de população entre as grandes cidades e as zonas rurais, apresentando estas baixíssimos índices demográficos. Essa situação não é apenas um problema do Brasil, mas de muitos outros Países.

A qualidade da Habitação Rural dispersa pelo País, oferece uma variedade muito grande de características. Para isso contribuem as diferentes condições regionais e locais, e também as diversas formas de colonização que tivemos. Assim, percorrendo nossas zonas rurais, encontramos casas de barro, casas de tijolos, casas de madeira etc, sendo as coberturas de sapê, telhas, madeira etc. O grau de insalubridade dessas Habitações é muito alto. Na maioria dos casos não dispõe de luz elétrica e nem de água potável. Os meios técnicos de eliminação de esgotos e águas servidas, quando existem, são muito rudimentares e constituem focos permanentes de infecção e germinação. A grande dispersão dessas habitações tem levado à falta de assistência médica e ausência de escolas, duas poderosas ferramentas do antiprogresso.

Um número crescente de Nações tem posto em prática a transformação acelerada da economia agrária, buscando incentivar a produção e conseqüentemente o nível de vida.

O Brasil vem lutando com o problema da Integração Nacional e são vários os programas para chegarmos a ela: o Proterra, o Provale, o Prodoeste, o Pro rural, o Projeto Rondon etc.

Dando ao colono condições de vida e de trabalho melhores, visa-se a mantê-lo no campo sem necessidade de emigrar para os centros urbanos. E ponto básico para esta meta é dar ao colono uma Habitação condigna.

Observe-se que a referência é feita à casa do colono, ou lavrador. Não se falou na casa da Fazenda, ou ainda, nas casas de Campo, sedes de sítios, que não merecem essas considerações.

Eis as conclusões do "III Congresso Interamericano da Habitação":

- 1a. que ao problema da habitação rural deve ser dispensado, sempre que possível, tratamento multinacional interamericano, para que, sem prejuízo das conotações peculiares a cada país e conseqüentes soluções específicas, o intercâmbio de informações proporcione, na medida das possibilidades, a adoção de providências comuns, atinentes a técnicas de construção, economia de escala, política fundiária e critérios de concessão de financiamentos para a habitação rural;
- 2a. que a definição dos aglomerados rurais seja estabelecida com base inicial nas apurações censitárias gerais, levadas a cabo periodicamente em cada país, mas que igualmente tenha apoio em parâmetros mais diretamente voltados para a realidade do campo, com suas nítidas e diferentes características, a fim de que as medidas a serem adotadas guardem rigorosa compatibilidade com a realidade específica;
- 3a. que, em nome dessa realidade específica, sejam adotadas alternativas eficazes para enfrentar e resolver problemas como o da garantia real na concessão de empréstimos para a habitação sugerindo-se a institucionalização de um seguro de crédito ou medida equivalente, a fim de permitir às entidades de poupança e empréstimo e à iniciativa privada o ingresso em programas de financiamento rural e eventual redução de custos financeiros dessas operações, inclusive para reforma ou recuperação das habitações;

- 4a. que o financiamento habitacional rural seja eventualmente combinado com outras linhas de crédito, de tal sorte que as condições de pagamento do primeiro se ajustem e se harmonizem com os ciclos de produção e das colheitas, bem como da comercialização dos produtos;
- 5a. que, por sua inequívoca importância econômico-social, o tema "Habitação Rural" seja incluído, com caráter específico, nos próximos Congressos Interamericanos de Habitação; e
- 6a. que os países, entidades e organismos representados nos Congressos Interamericanos de Habitação, através da Secretaria Geral da Federação Interamericana da Indústria da Construção, promovam medidas permanentes assecuratórias da difusão dos resultados de estudos, pesquisas e experiências, levadas a termo nos países participantes com vistas à interpenetração dessas experiências na problemática habitacional rural interamericana.

3.4 - HABITAÇÃO URBANA

Habitação em seu significado básico, é o resultado dos trabalhos com os quais o homem modifica uma determinada parte do ambiente natural para torná-lo apto a oferecer um abrigo para si e para os seus; assume, assim, formas as mais diversas de acordo com o grau da civilização, das condições e das possibilidades econômicas do povo que a constrói.

Célula geradora de progresso, do desenvolvimento das cidades, no meio urbano e rural, representa papel fundamental na vida do homem, da família e da comunidade.

A habitação como elemento fundamental para a vida humana é um "bem de raiz", necessário, imprescindível a que toda família tem direito. O homem luta para ter um teto, um abrigo, uma proteção em todos os seus aspectos, representada pela habitação, a fim de conseguir uma segurança fundamental que lhe dê condições de colaborar com toda sua capacidade para o desenvolvimento da comunidade.

Habitação toma vários aspectos dentro de uma mesma cidade em face das diferentes possibilidades econômicas de seus usuários, mas em qualquer situação deverá ser a construção estável, possuidora dos elementos indispensáveis para que o indivíduo viva e se desenvolva em boas condições, tendo proteção

física, higiênica e mental.

Constitui portanto a base da formação física, cultural e espiritual do indivíduo e as pessoas que tiveram a sorte de viver os primeiros anos de sua vida em habitação bem planejada e organizada, em seu sentido amplo, têm um alicerce muito seguro para seu desenvolvimento.

Para nossa civilização, cada família exige sua Habitação. A promiscuidade ou o amontoamento de pessoas, gera uma série de condições negativas ao desenvolvimento humano, social e cristão.

A Habitação faz parte de um complexo de funções e é necessário que se integre nessas funções possibilitando acesso ao trabalho, educação, cultura, recreação e demais funções. É considerada parte de um sistema ecológico e sócio-econômico.

Há cinquenta anos passados, nas grandes cidades, era a Habitação concentrada em unidades residenciais unifamiliares. Hoje, há quase que exclusivamente, edificações residenciais multifamiliares e, terrenos que serviam a uma única habitação, são divididos abrigando compactamente algumas dezenas de famílias. O valor da propriedade imóvel cresceu e aumentou muito a densidade demográfica. As grandes edificações constituem, assim problema de maior relevância, uma vez que muitos bairros já estão por demais adensados e com suas vias congestionadas.

Nas áreas menos importantes das cidades especialmente nas áreas periféricas, encontram-se ainda muitas Habitações unifamiliares, em grande maioria de proporções reduzidas - a partir da casa de "porta e janela" -, que deverão permanecer, enquanto não chegar até lá o crescimento desordenado da cidade com a conseqüente valorização imobiliária.

A favela é um problema presente na maioria de nossas metrópoles, pois é uma conseqüência da migração de populações rurais ou de centros menos desenvolvidos, em busca de trabalho e melhoria de vida nas grandes cidades. Habitação em favela constitui portanto a moradia de uma classe de muito poucas possibilidades econômicas. As favelas foram surgindo de forma ilegal e irregular. Tinham, contudo, para seus usuários a vantagem de permitirem uma mora da próxima ao local do trabalho, pois o favelado que trabalha, ao construir seu barraco, visa a esta finalidade.

As favelas, conjunto de subabitações, existentes na área metropolitana do Rio de Janeiro, contam cerca de 200.000 barracos, com um total de 1.000.000 de moradores, de acordo com estimativa feita pelo CHISAM (Coordena

ção de Habitação de Interesse Social da Área Metropolitana do Grande Rio."

Desde o fim da década de 30 a solução das favelas mereceu a preocupação dos órgãos governamentais. Mas foi na década de 60 que as primeiras favelas começaram a ser erradicadas, para os conjuntos do Programa CHISAM. Essa erradicação, entretanto, não levou na devida consideração o relacionamento Moradia — Trabalho — Transporte, tendo como consequência falta de trabalho para os ex-favelados e, reciprocamente, falta de pessoal para os serviços que exerciam nos bairros em que estavam as favelas erradicadas.

Os conjuntos habitacionais, mesmo os contruídos dentro dos planos do BNH, visando a resolver os problemas de moradia das classes de menores possibilidades econômicas, não atingiram ainda esse objetivo.

3.5 - LEGISLAÇÃO

Uma cidade, ou nasce de modo espontâneo, ou é fruto de um planejamento.

Quando surgida sem nenhuma diretriz, crescendo pelo aparecimento de prédios ao sabor dos interesses momentâneos, cria problemas cujas soluções constituem verdadeiras cirurgias urbanas.

Quando planejada, vai o crescimento obedecendo a uma sistemática, sem distúrbio, alcançando a concretização das proposições formuladas e aprovadas. É certo que a garantia desse desenvolvimento se apóia em uma legislação específica, legislação essa que constitui um dos três objetos do Urbanismo.

Portanto, não pode haver planejamento sem esse apoio legal.

A cidade espontânea, porém, vai tendo, à medida das necessidades, Leis, Decretos, Portarias, Instruções, etc, enfim, uma série de providências vão sendo tomadas no sentido de ir corrigindo os erros que vão aparecendo.

Muitas vezes, vão sendo feitos estudos parciais, sem unidade, o que dá margem a um tratamento confuso, especialmente quando órgãos municipais se chocam, causando até prejuízo ao tratamento técnico dos diversos problemas cuja soluções são cometidas a diversos setores da administração, tudo isso por falta de um consenso, resultado de um planejamento integral.

A cidade do Rio de Janeiro, que vinha crescendo sob Posturas que se alteravam por diversas formas — Leis, Decretos, Boletins, Ordens de Serviço etc —, viu surgir uma consolidação de tudo que dizia respeito a edificações e parcelamento de terrenos, revogado tudo que se fizera até então.

No dia 19 de julho de 1937 foi assinado o Decreto n. 6.000, que estabelecia o Código de Obras do Distrito Federal, eliminando o Decreto n. 2.087, de 19 de janeiro de 1925, até então considerado como um Código, e uma enorme série de documentos legais, iniciada pela Postura de 9 de maio de 1891.

Mas não era esse Decreto um suporte legal de um planejamento. Simplesmente era uma arrumação das Posturas existentes.

Não havendo, então, uma proposição formulada, padeceria o Decreto 6.000 dos mesmos erros das Posturas anteriores, cujo núcleo era o Decreto 2.087, de 19 de janeiro de 1925.

Assim, foram surgindo, novamente, Leis, Decretos, Boletins, Ordens de Serviço, etc, que transformaram aquele Código de Obras em um verdadeiro monstro. Isso, na realidade, sempre acontecerá, enquanto for esquecido o planejamento.

Em 1970, ainda sem que uma forma gráfica expressasse o uso da terra, ou seja, sem que houvesse um plano de conjunto que revelasse o crescimento harmônico da cidade, surge a Lei n. 1.574, de 11 de dezembro de 1967, que estabelece normas para o desenvolvimento urbano e regional do Estado da Guanabara.

Ficaram, assim, revogadas as Posturas até então existentes.

O Decreto "N" n. 1.077, de 8 de junho de 1968, regulamenta a referida Lei, e o Decreto "E" n. 3.800, de 20 de abril de 1970, aprova os Regulamentos complementares à Lei do Desenvolvimento Urbano do Estado da Guanabara, revogando os Decretos ns. 6.000, de 19 de julho de 1937 e "E" 1.077, de 8 de junho de 1968.

Não havendo, ainda, um Plano Básico, na realidade, mais uma Diretriz, o Decreto "E" 3.800, constituiu-se, no entanto, em uma esperança para os profissionais. Daria, embora com o agravante de falta de um planejamento, uma certa ordem ao desenvolvimento da cidade que estava se processando de maneira rápida e desordenada. Contudo, a previsão não se concretizou. Podemos até admitir que, nos quatro anos de vigência do Decreto "E" 3.800, a situação existente se agravou.

Tanto os Decretos anteriores como o 3.800 não condicionaram o desenvolvimento da cidade a índices de densidade demográfica. Todos os bairros podem crescer indefinidamente, não havendo uma limitação para o volume de construções e, conseqüentemente, da população. Se tomarmos o exemplo de Copacabana, observamos que há uns 30 ou 40 anos atrás era uma zona essencialmente residencial-unifamiliar. Hoje em dia está em sua quase totalidade reconstruída com edificações de 10, 12 e 14 pavimentos, e em terrenos onde existia somente uma família, hoje existem dezenas de famílias, e, muitas vezes, em face do grande aumento que teve o aluguel da moradia, existem salas e quartos de uso de dia para um morador e de noite para outro. Ainda sem estudo específico, presentemente Copacabana está dando os primeiros passos para outra reconstrução, com edifícios de 100 metros de altura, equivalente a, aproximadamente, 33 pavimentos, como pode ser observado no Rio Othon Palace Hotel e no Hotel Meridien na Avenida Atlântica. Convém esclarecer que essa altura não foi fixada por Posturas, pois o Decreto "E" 3.800 admite que as alturas das edificações são ilimitadas, mas sim pelo Ministério do Exército, por ser considerada zona de proteção do Forte de Copacabana.

A população que não se integrou na Copacabana das décadas de 60 e 70 procurou outros bairros em busca de maior tranquilidade. A maioria dessa popula

ção mudou-se para Ipanema e Leblon. Mas é com tristeza que estamos presenciando esses dois bairros irem para o mesmo adensamento demográfico de Copacabana. Bairros que até 15 anos atrás tinham sua maior incidência de edificações em residências unifamiliares ou edifícios multifamiliares com quatro pavimentos, no máximo, estão sendo reconstruídos com edificações de muitos pavimentos. Isto levou a uma valorização grande do imóvel, especialmente os terrenos da orla marítima de Ipanema e Leblon, e, conseqüentemente, do custo do metro quadrado de construção.

O empreendimento imobiliário procura, para sua expansão, bairros onde já existem serviços comunitários. Segundo este critério, estão sendo demolidos edifícios em muito bom estado, dando lugar a novas construções. Não sendo atualizadas as Posturas, perde-se a oportunidade de ser imposta uma nova filosofia urbana, qual seja a de criar construções isoladas na quadra, sem áreas internas, com espaços livres e espaços construídos, oferecendo melhores condições higiênicas para os moradores, os prédios e a cidade, evitando-se os microclimas prejudiciais como resultado de muralhas de construções contínuas.

O Decreto "E" 3.800 criou a Zona Turística, na qual os hotéis terão concessões especiais quanto à altura, afastamentos frontal e laterais, áreas internas e outras. Os resultados dessas regalias já podem ser evidenciados nos hotéis construídos em Ipanema e Leblon, cuja empena cega, chegada à testada do lote, sem afastamento frontal, pode ser vista ao longo de toda a orla marítima. A empena cega constitui vasta superfície refletora de calor e luz, o que prejudica compartimentos habitáveis de permanência prolongada dos edifícios vizinhos.

O Decreto "E" 3.800, no artigo 70 do Regulamento de Construções e Edificações, estabelece que "As paredes divisórias entre unidades independentes, mas contíguas, assim como as adjacentes às divisas do lote, garantirão perfeito isolamento térmico e acústico"; como não é exercida uma fiscalização adequada quanto à execução, a maioria das edificações não possui isolamento acústico de modo que são transmitidos todos os ruídos entre os apartamentos, entre os pavimentos e da rua para os apartamentos.

O Decreto "E" 3.800, no artigo 36 e seguintes, do Regulamento de Zoneamento, estabelece cotas e áreas de reserva florestal. No entanto, as construções estão surgindo nessas cotas assim como nossa reserva florestal nem sempre pode ser defendida por falta de fiscalização.

Todas essas ocorrências constituem e acarretam crescimento desordenado e deterioração rápida de nossas cidades.

O problema é comum a todas as principais cidades brasileiras. Quase todas possuem Leis do Desenvolvimento Urbano, mas nem sempre as Posturas são bem interpretadas, ou nem sempre a fiscalização é eficiente.

É comum a afirmativa de que nossas grandes cidades estão se desumanizando. Não caberá às nossas Leis de Desenvolvimento Urbano uma ação mais positiva, no sentido de ajustar mais a cidade ao homem, e não desajustar tanto o homem à cidade?

4.0 - CONCLUSÃO

4.1 - URBANISMO: MISSÃO E METAS

O primeiro dever de um Estado é servir ao bem comum. A rigor, se poderá dizer que servir ao bem comum é o primeiro dever de cada indivíduo e de cada profissional.

Continuando nesta ordem de idéias, chegaremos a afirmar que qualquer profissão, desde a mais humilde até a de maior envergadura, não tem outra base senão o atendimento a alguma necessidade humana, o que vale dizer, trabalhar pelo progresso e pelo bem geral.

Não foge a esta verdade o Urbanismo, cuja finalidade é encontrar os meios de propiciar à Humanidade condições satisfatórias de vida, de convívio e de Habitação.

A poluição está avassalando determinada localidade? O Urbanista deve encontrar os meios de saneá-la. O transporte se tornou difícil, penoso? O Urbanista deve pensar em recursos que libertem os cidadãos de um tal sacrifício. A população de determinada área se adensou em demasia? O Urbanista deve recorrer à criatividade e encontrar soluções ou, pelo menos, atenuantes para o problema.

E mais além deve ir o Urbanista, porque trabalhar pelo bem comum não é apenas remediar males, não é somente aliviar dificuldades e penas, mas ainda prever e encontrar os meios de propiciar alegrias, bem-estar, satisfação íntima, condições harmoniosas de vida.

Planejar - residências, edifícios, parques e jardins, pontes, estradas, cidades - tal é o ofício de Urbanista. Planejar - em termos de plena viabilidade - residências, edifícios, parques e jardins, pontes, estradas, cidades que propiciam conforto e felicidade aos seus usuários, tal é o dever do Urbanista.

Considerando-se que cada usuário é um ser humano, com condições, qualificações, educação, recursos, saúde, dotes físicos e mentais diversos, logo ressalta, para quem quer que examine o assunto, quanto de compreensão humana e capacidade psicológica precisa um Urbanista desenvolver para bem cumprir sua missão; considerando-se a diversidade ecológica apresentada em nosso planeta, ressalta então, para quem examina o assunto, a necessidade que tem o Urbanista de aperceber-se de segura base científica.

E também de Arte e Criatividade há de dispor um Urbanista para atingir plenamente suas metas.

89) que novos sistemas de transporte, inclusive aparelhos de vôo individual trarão novos problemas de tráfego".

Das duas transcrições, concluímos, observando que foi esquecida a energia solar, a derradeira fonte a ser utilizada pelo Homem:

- 19) como é importante a adequação ambiental ao ocupante de qualquer morada;
- 20) a que enorme soma de recursos tecnológicos deverá o homem cada vez mais recorrer para sobreviver e alcançar o sonhado bem-estar;
- 30) quanto esforço e quanta criatividade terá o Urbanista que desenvolver para superar os problemas da civilização como poluente e como obstáculo ao bem-estar.

Dentro desta mesma linha de procura do conforto e das facilidades para a vida e as atividades humanas, vamos encontrar a construção de cidades sobre "pilotis", imaginada por LE CORBUSIER; e, se recuarmos bem mais no tempo, de frontar-nos-emos, ainda no século XV, com o gênio extraordinário de DA VINCI, já imaginando a solução de elevados para trânsito de pedestres, a fim de protegê-los dos fatores negativos das cidades.

Refletindo e opinando um pouco sobre o momento presente e o mundo em que vivemos, anotemos algumas incongruências.

Temos visto construções modernas com cozinhas, banheiros e, às vezes, outros cômodos sem ar nem luz. E constituindo enormes blocos, colados uns nos outros, sem janelas laterais. Têm-nos chamado a atenção construções atuais com paredes externas que, em vez de janelas, apresentam apenas orifícios. Isto as torna sombrias e menos arejadas, além de que, pode-se dizer, sugerem prisões.

Reparamos que as construções modernas não têm jardins ou têm apenas minúsculos arremedos de jardins onde somente folhagem sem flores é oferecida aos olhos dos cidadãos.

Estranhamos ver, na orla marítima, edifícios de enorme gabarito que privam de ar e de paisagem todos os que lhes ficam por trás.

Compreendemos que tudo isso se fundamenta em razões econômicas que não são válidas porque exigem sacrifícios do Homem, comprometendo seu bem-estar. Quando verificamos que até edifícios luxuosos, de preço altíssimo são construídos nestes moldes, perguntamo-nos onde estaria o bom-senso de quem os projetou?

Afinal, tudo faz crer que as pessoas de posse aceitariam de bom grado algum gasto a mais em troca de maior conforto, de melhores condições sanitárias, de recreação para os olhos, de algum espaço ao rês-do-chão circundando seu edifício; e, que mesmo as pessoas de posses medianas optariam por alguma despesa a mais em troca de valores autênticos.

Acreditamos que jardinsinhos e praças em profusão, em terrenos de edifícios, ou em suas adjacências, seriam recomendáveis. Mas não os vemos. Acreditamos que as crianças, se alertadas e educadas nesta direção, gostariam até de utilizar seus lazeres na conservação e rega das flores. E que, mesmo entre os adultos, não faltariam os que exultassem com a oportunidade de ocupar-se de plantas e usufruir do prazer de deleitar os olhos no verde dos gramados e no colorido das flores.

Por que, temo-nos perguntado infindas vezes, em vez de possuir cada qual seus poucos pássaros presos em minúsculas gaiolas, não desenvolvermos o hábito de atrair as avezinhas para arbustos ou árvores de pequeno porte plantadas nas áreas internas dos condomínios?

Por que não idealizarmos algo que seja ao mesmo tempo cidade e campo ou pelo menos cidades-jardins ou jardins-cidades?

O campo, sem o conforto da cidade, é penoso, oferece problemas. A cidade nua, sem vegetação, sem jardins e parques em profusão, sem a beleza e o perfume das flores, sem o chilreio ameno dos pássaros, é árida, é feia, é insalubre, é deprimente, é esmagadora.

Se houvesse posturas condizentes com o interesse humano - e posturas que se cumprissem - que exigissem espaços vazios em torno de cada edifício, janelas nas quatro faces de cada moradia, asseio permanente nas ruas e partes exteriores das habitações, bem outra seria a vida.

Se não houvessem as crianças de viver encarceradas em pequenos cômodos sem ventilação satisfatória, sem ar nem luz - e isto hoje se pode aplicar às crianças de qualquer nível social - ou, no caso das muito pobres, a chapinhar inconscientes na imundície que lhes cerca os mal amanhados abrigos que lhes servem de casa, haveria - é certo - menos crianças doentias, menos crianças neuróticas, menos crianças agressivas e menos mortalidade infantil.

Se não houvessem os próprios adultos de viver nestas mesmas condições incômodas e impróprias, aspirando inclusive os resíduos da fumaça dos incineradores próximos, tendo por paisagem os móveis e até as caçarolas e demais per

tences de fundo de casa dos vizinhos, e para regalo de suas pituitárias, os odores destes mesmos fundos, também os adultos seriam menos irritados e, sem dúvida, estariam livres de armadilhas contra a saúde.

Cidades humanas, vidas em que haja trabalho, mas não tantas limitações, tanto desconforto e tantos motivos de mal-estar, eis o que o Urbanismo dá ao Homem de nossos dias, eis o que certamente os Urbanistas não deixarão de oferecer ao Homem do Futuro. É preciso, porém, que as autoridades deixem o Urbanista trabalhar.

4.2 - O DESENVOLVIMENTO COMO OBJETIVO

É fascinante a grãfica do processo que visa ao desenvolvimento.

Descobrir as potencialidades de um País, de uma Região, de uma Área Urbana, de um local, a fim de dar-lhes vida, integrando esses espaços dentro de uma escala de valores, constitui a maior preocupação dos dias de hoje, quando o Homem começa a compreender os terríveis efeitos dos atos que pratica contra a Natureza.

Hã uma palavra de ordem: combate à poluição e preservação do meio ambiente.

Compreende-se que o desenvolvimento é natural e decorre do que vai adquirindo o Homem, aumentados seus conhecimentos científicos e tecnológicos.

Admitindo-se que esse desenvolvimento contribua para a poluição, por certo deverá ser aceito que os recursos empregados para o fomento desse desenvolvimento também possam servir para combatê-la. É o que tem sido feito em Países desenvolvidos.

O que não é possível é admitir-se que os Países em desenvolvimento sejam obrigados a diminuir seu ritmo de progresso, nem sequer a retardã-lo.

Se são onerosos os meios para anular a poluição, mais onerosos serão os efeitos com a destruição da Natureza e do próprio Homem.

Foi essa tese levada pelo Brasil em 1972, a Estocolmo, por ocasião do Congresso Internacional do Meio Ambiente, não admitindo imposição dos Países desenvolvidos que propunham o retardamento e mesmo a paralisação do desenvolvimento nos Países do chamado Terceiro Mundo.

Vê-se, desse modo, quão importante é o processo de se levar um País à frente, não se admitindo senão um planejamento cuja viabilidade enfoque a melhoria das condições de vida dos habitantes.

Todo esforço tem uma direção somente: o progresso do País.

Daí a necessidade de olvidar a despesa do empreendimento, cujo lucro há de ser o bem-estar.

4.3 - POLÍTICA DO GOVERNO

Timidamente a Constituição vigente trata de planejamento. Refere-se ao setorial, esquecendo que somente é válida uma ação em conjunto, convocados todos os recursos humanos, naturais e materiais para que possa uma Nação considerar-se desenvolvida.

Não há, ainda, o enfoque de uma ação integrada, embora a ciência e a tecnologia apresentem um subsídio extraordinário para um plano geral de desenvolvimento.

Não só o Ministério da Ciência e Tecnologia, tão reclamado, é necessário, mas um outro Ministério, que seria o do Urbanismo, já existente em outros Países, completaria as ferramentas indispensáveis para que o desenvolvimento global fosse conseguido.

Não se pense que haveria grandes despesas com a criação desses Ministêrios.

Na realidade, seria somente a reunião de órgãos dispersos, alguns até de ação superposta, órgãos esses que tratam do mesmo assunto em vários Ministêrios.

Examinem-se cuidadosamente estas sugestões e, diante do que se vê, calcule-se o prejuízo que terá o País, não acompanhando o extraordinário progresso do mundo em todos os setores.

Estime-se, por exemplo, o tempo que se perdia com um levantamento topográfico e o que hoje é feito com perfeição e rapidez pelos satêlites, em poucos momentos.

Um rio com 800 Km foi descoberto na Amazônia por um desses satêlites americanos.

O "Skylab" assinalou duas queimadas vastíssimas no interior do Brasil.

O "Erts-1" mostrou que os mapas da Amazônia não estão certos e até descobriu uma ilha fluvial de 200 Km², jamais assinalada.

Esse mesmo satêlite indicou a mancha da poluição do rio Guaíba, proveniente de indústria nociva situada em uma de suas margens.

O que desejamos observar é que devemos usar todos os meios para que o desenvolvimento possa utilizar o ferramental posto ao seu alcance.

Ao lado desse interesse, tão normal e tão justificável, urge definir uma

Política de congregação de ações no sentido único do descumprimento.

No ano passado criou-se a "Secretaria Especial do Meio Ambiente". Neste ano surge o "Conselho das Áreas Metropolitanas e Política Urbana."

Vê-se que o Governo vai avançando e, estamos certos, dentro em breve proporcionará ao País a esplêndida oportunidade de equacionar a problemática do desenvolvimento dentro dos mais evoluídos recursos.

É necessário, ainda, examinar o que fazem outros Países em matéria de planejamento.

As experiências de descentralização dos grandes núcleos urbanos, envolvendo planos atraentes de colonização, proporcionando um retorno aos campos, criando-se, assim, unidades populacionais devidamente assistidas e fornecendo-lhes oportunidades de atuação e decisão, através de processo integral de educação e aprendizagem racional, devem ser estudadas para, se possível, adaptá-las ao País.

Jamais se poderia pensar que houvesse tais sugestões, sem que a Universidade participasse com seu contingente selecionado, garantidor de ações benéficas.

Como o comando é privilégio do Governo, nada mais cabe do que desejar que ele seja bem inspirado e que, em face do que ocorre no Mundo, tire suas conclusões e proporcione ao Povo o bem-estar que ele merece.

4.4 - METODOLOGIA DO ENSINO DO URBANISMO

A organização atual do Curso de Urbanização da Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, da UFRJ, é a seguinte, tendo em vista as novas atribuições do Urbanista:

1º PERÍODO

1 - Análise da Evolução Urbana - AEVOU

Fundamentação Sócio-Econômica das Cidades. Urbanização e Mudança Social. Evolução Social e Econômica. A Habitação. Problemas Sociais e Econômicos da Cidade Contemporânea. As Fontes de Trabalho. Elementos de Composição Sociológica e Econômica da Cidade Moderna. A Cidade Ideal. O Lazer.

2 - Economia Urbana - ECOU

A Escassez de Recursos. Fatores de Produção. O Mercado. Oferta e Procura de um Bem. Elasticidade, Preço e Renda. O Setor Externo. O Setor Público. A Moeda. Introdução ao Desenvolvimento Econômico. Noções de Economia Urbana. Introdução ao Planejamento Urbano.

3 - Geografia Urbana e Regional - GEUR

Polarização e Centralidade. Sistema de Cidades. Relações entre Arca-bouço Urbano e Organização Regional. Exemplo Brasileiro. Organização Interna das Cidades. Relação com Processo Histórico e Quadro Natural. Exemplos Brasileiros.

4 - Planejamento Habitacional - PLANHAB

Demanda Habitacional Quantitativa e Qualificativa. "Padrões". Carência (estrutural, espacial, instalações). O Mercado Habitacional. Os Insumos da Habitação: seus Mercados. Políticas Habitacionais. Planejamento, Programas, Projetos. Sistemas Financeiros. Habitação e Urbanismo. Urbanização Acelerada: Problemas, Congestionamento Multifamiliar Promiscuo. Pesquisas Habitacionais.

5 - Sociologia Urbana - SOCIU

Conceito, Divisões. Estrutura Social: Conceito. As Mudanças Sociais. Estratificação e Mobilidade. Grupos Sociais. O Processo de Urbanização e Subdesenvolvimento. Crescimento Populacional. Movimentos Migratórios. Modernização. Urbanização e Espaço Brasileiro. A Sociedade Urbano-Industrial em Formação. Burocratização. Secularização e Individualização.

6 - Teoria do Desenvolvimento - TEODE

Recursos Naturais e Humanos. Política de Ciência e Tecnologia. Potencialidades: a Natureza e o Homem. Plano Básico Brasileiro de Desenvolvimento. Novas Tecnologias. Infra-Estrutura. Tecnologia Industrial. Tecnologia Agrícola. Projetos Especiais Integrados. Tecnologia Aplicada ao Desenvolvimento Social. Pesquisa Fundamental e Pós-Graduação. Atividades de Apoio.

2º PERÍODO

7 - Análise Econômica do Investimento - ANEI

Matemática Financeira. Formação de Fundos, Amortização com Moedas Diferentes. Moeda-Produto, Moeda-Índice. Correção Monetária e Plano de Equivalência Salarial. Análise de Investimentos: Comparação de Alternativas, Depreciação, Riscos, Incentivos Fiscais, Deduções do Imposto de Renda. Rentabilidade de um Sistema de Operações.

8 - Composição Urbana I - COMPU I

Definição. Conceitos. Expressão. Uso da Terra. Pesquisa. Metodologia: Análise, Equacionamento, Proposições. Atividades Dinâmicas Interpretadas a Nível de Intervenção Física. Diagnósticos Setoriais. Abordagem Integrada. Elaboração do Diagnóstico Global. Plano. Objetivos, Diretrizes e Metas. Evolução das Técnicas de Controle. Reformulação, Avanço Tecnológico.

9 - Estatística Aplicada - ESTAP

Pesquisa Urbanística. Observação Estatística. Razões e Percentagens. Densidade Demográfica. Produtividade. Eficácia e Rentabilidade do Trabalho. Índices Sociais, Financeiros e Econômicos. Análise de Estrutura. Probabilidades. Comparação das Séries Estatísticas. Movimentos Sociais e Econômicos. Testes de Hipóteses Estatísticas. Macro e Micro-previsões. Decisão.

10 - Interpretação de Imagens Aeroespaciais - INIMAE

Sensores Aeroespaciais; Teledetectação. Fotointerpretação; Interpretação de Imagens; Registro Espectral; Automatização. Estudos Setoriais; Urbanismo. Quadro Urbano; Regional. Sítio; Recursos Naturais. Setores; Características Arquitetônicas; Trânsito. Evolução; Patrimônio; Análise Econômica. Sociologia; Saneamento Aeração. Planejamento Setorial; Global; Planos Diretores. Segurança Urbana; Militar; Civil.

11 - Pesquisa Operacional Aplicada ao Planejamento Urbano - POAPU

Conceitos Gerais. Programação Linear. Método "Simplex". Problemas de Transportes, Consignação. Programação Dinâmica. Gráficos, Aplicações da Pesquisa Operacional no Planejamento Urbano. Enfoque Sistemático, Jogos, Simulações. Otimizações Setoriais. Índices Urbanísticos. Documentação Urbanística. Enfoque Interdisciplinar do Planejamento. Equipe de Trabalho. Direção.

12 - Planejamento Institucional - PLANI

Estudo do Planejamento Institucional no Campo do Governo Municipal. A Repartição de Competência no Sistema Constitucional Brasileiro. As Finanças Municipais. A Organização Administrativa para o Planejamento e a Prestação de Serviços Públicos Locais. A Implantação de Planos do Governo.

3º PERÍODO

13 - Composição Urbana II - COMPU II

Protagonistas: Espaço, Edificação. Instrumental: Escala, Perspectiva, Ritmo, Ênfase, Unidade, Monumentabilidade. Outros Elementos: Bairro, Centro de Convivência, Logradouro, Grupamento Habitacional. Áreas Livres. Outros Símbolos Coletivos. Preservação: Natureza e Monumentos. Plano de Massa, Plano Normativo. A Cidade: classificação. Áreas Metropolitanas. Política Urbana.

14 - Defesa do Patrimônio Cultural - DEPACUL

Patrimônio Cultural e Natural em face do Desenvolvimento Urbano e Regional. Importância Sócio-Econômica dos Monumentos, Paisagens Sítios e Conjuntos Histórico-Artísticos; sua Integração na Cidade Contemporânea: Ambiente, Visibilidade e "Mise en Valeur". Legislação Brasileira e Recomendações Internacionais.

15 - Paisagismo - PAIS

Fitogeografia. Ecologia. O Verde a Serviço do Homem. Conservacionismo. Clima e Microclima. Paisagem Natural; Paisagem Urbana. Elementos Construídos: Terra, Pedra e Água. Florestas, Bosques, Parques, Jardins. Aspectos Sociais e Econômicos, Higiênicos e Plásticos. Áreas Eleitas no Zoneamento. Combate à Poluição.

16 - Saneamento Urbano e Rural - SANUR

Organização Administrativa Federal. Atendimento Setor Saneamento. Sistema Financeiro Saneamento BNH. Fundos Estaduais Saneamento Básico. Saneamen

to Básico como Infra-estrutura das Comunidades. Saneamento, Doenças Endêmicas. Hidrologia. Ciclo Hidrológico. Pluviometria. Águas Correntes. Águas Subterrâneas. Sistemas Públicos. Abastecimento d'Água. Sistemas Esgotos Sanitários. Lixo: Tratamento.

17 - Teoria dos Transportes. Trânsito - TEOTRAN

O Desenvolvimento, o Problema dos Transportes e a Realidade Brasileira. Características do Meio Ambiente. Escolha de um Sistema de Transportes. O Sistema Brasileiro de Transporte. Trânsito. Legislação. Fluxogramas: Origem e Destino. Circulação Urbana. Regulamentação do Uso da Via. Acidentes. Sinalização.

O Curso de Urbanismo desta Faculdade é um "Curso para Graduados", da Categoria "Especialização", regido pelas disposições estatutárias e regimentais da Universidade Federal do Rio de Janeiro pela regulamentação de seu "Conselho de Ensino para Graduados". Aos concludentes desse Curso é conferido o diploma de Urbanista, sendo esse o único Curso de Especialização dessa Universidade que confere Diploma, enquanto os demais concedem certificados.

4.5 - O PROFISSIONAL URBANISTA

Diante do panorama exposto, nada mais justo do que se admitir um novo técnico para esse complexo mister, ou seja, ver o que o Homem fez até hoje e procurar transformar tudo isso em seu próprio benefício. Em nossa legislação surge em 1933 o decreto n. 23 569, assinado pelo Chefe do Governo Provisório em 11 de dezembro, depois de uma árdua luta, nascida no Sindicato Nacional de Engenheiros, sediado no Rio de Janeiro, e derramada pelas diversas entidades de classe, auxiliadas por órgãos estudantis.

Ali não há definição para esse novo técnico, mas, nas atribuições do engenheiro civil (artigo n. 28) e do engenheiro-arquiteto (artigo n. 30), há referências a "serviços de urbanismo", que passam a ser privilégio dessas duas profissões.

Posteriormente, na Universidade do Distrito Federal, cria-se o Curso de Urbanismo de vida efêmera. Era esse Curso uma resposta ao apelo de ARMANDO DE GODÓI que desde 1926 se batia pela sua criação.

Se os estudantes de arquitetura têm o mérito da existência da Cadeira de Urbanismo no antigo Curso de Arquitetura, na Escola Nacional de Belas Artes, vêem outra vez sua ação ser respeitada, ao ser criada a Faculdade Nacional de Arquitetura. Ali, como parte intrínseca, surge o Curso de Urbanismo, que, iniciado em 1953, vem atuando de forma positiva na formação de Urbanistas, já tendo sido diplomadas, até o presente ano, 17 turmas.

Sentem os estudantes a necessidade desse complemento.

É indiscutível atender-se à vocação do planejador, do que precisa orientar-se para o comando, para a liderança. Já dissemos e tornamos a repetir: tal curso se equipara ao do Estado Maior das Forças Armadas. O exercício do comando impõe qualidades que precisam atender ao desejo vocacional. Nem todos os arquitetos ou engenheiros sentem a necessidade dessa complementação, mas alguns verificam que precisam ir mais além. Sentem que com o que já sabem, aliado a maiores conhecimentos, poderão dispor de modo melhor o que aprenderam a fazer, de forma específica. Se são engenheiros, percebem que o simples projeto de uma estrada, de uma ponte, de uma barragem, precisa adquirir melhores explicações, de modo que, somadas essas obras em uma área que exprime uma configuração humana de maior contextura, com implicações de ordens várias, possam, em seu todo, abranger a satisfação de seus habitantes, pela forma mais completa que se possa imaginar. Seria o caso do desenvolvimento regional, respeitadas as áreas físicas, como as das bacias hidrográfi-

cas, ou a delimitação de outra natureza, como, por exemplo, as áreas sócio-econômicas, sócio-culturais etc.

Essa visão de conjunto, como se pode imaginar é mais presente no engenheiro ao percorrer um vale, onde todo o aproveitamento passa sob seus olhos, pelo sentimento inato das obras necessárias que ali podem ser implantadas. O engenheiro "vê" as estradas, as pontes, os túneis, as barragens etc. Isso é inerente ao seu 6º sentido, ou seja, ao que subsiste em subconsciente, que marcou a direção vocacional de sua profissão.

Já o arquiteto retrata melhor a cidade. Os logradouros, as praças, os edifícios saltam-lhe aos olhos, se ele visita o aglomerado humano pela primeira vez.

Ambos têm o dom da obra específica. Mas, se sentem a necessidade de ir mais longe, ou seja, se não admitem somente a obra como poderiam projetar e executar, já que isso faz parte intrínseca de sua profissão, e procuram exprimir como todas essas obras somadas poderiam ser mais benéficas para a coletividade, aí então, revelam o sentimento de comandar, de administrar.

Esse extravasamento encontra apoio na necessidade de saberem mais. Precisam conhecer algo ainda que justifique aquelas exigências que se materializam em obras de engenharia e arquitetura. Então buscam outros conhecedores do complexo humano. Consultam sociólogos, economistas, educadores, historiadores, estatísticos, geógrafos, geólogos, agrônomos, médicos, legisladores, administradores, e quantos possam contribuir para que essas obras de engenharia e arquitetura subsistam pela natureza imperiosa de serem úteis ao homem.

Se solicitam esse apoio indispensável, é óbvio que precisam, antes, saber como manejá-lo. Daí a necessidade de conhecer outros assuntos. Precisam saber sociologia, história, especialmente a das belas artes, urbanologia, evolução urbana, estatística, saneamento, administração municipal, organização social e econômica das cidades, planejamento regional e local, trânsito, geografia urbana e humana, história do URBANISMO, paisagismo.

Conhecendo isso tudo, estão os engenheiros e arquitetos, agora, portadores de um outro diploma, o de URBANISTA, em condições de atenderem aos reclamos do povo que quer viver melhor.

Mas não se compreende o URBANISTA como um ser enciclopédico. Não! Ele é simplesmente um organizador. Se fez incursões em várias matérias, diferentes das que estudou em seu curso de graduação, é porque necessitava saber como

julgar uma solicitação a um profissional de âmbito específico.

A comparação clássica é aquela em que é visto como um maestro. Conduz uma orquestra composta de quantos possam ser úteis ao desenvolvimento integral. Se há somente 7 notas na música, (e que sinfonias produzem!), aqui há 6 únicos campos onde se desenvolvem todas as atividades humanas: são os chamados aspectos urbanológicos (físico, demográfico, financeiro-econômico, social, cultural e político-administrativo). Essa urbanologia nada mais é do que ciência, e ciência pura. Aí estarão todos os cientistas que fornecerão em cada um desses aspectos o que de melhor houver para alicerce do desenvolvimento.

A missão, pois, do URBANISTA, é, ouvindo esses elementos, analisar os dados apresentados, equacionar o problema proposto, em face deles, e formular as proposições, constituindo esses 3 momentos o que se chama de planejamento urbanístico. Assim, essa interpretação é obra exclusiva do URBANISTA, que, pelo planejamento, ou seja, diagnóstico e respectivo receituário, fixa as coordenadas do processo do desenvolvimento.

Caberá sua execução aos engenheiros e arquitetos nas obras que se fizerem necessárias à materialização do que foi planejado. Por isso, diz-se: O URBANISTA planeja para o desenvolvimento; os ENGENHEIROS E ARQUITETOS projetam e executam.

Diz muito bem ARMANDO DE GODÓI:

"Graças aos estudos dos urbanistas, o espírito humano concebeu um tipo de organismo urbano, para o qual se deve tender, a fim de que melhor se satisfaçam as necessidades das grandes aglomerações humanas".

De acordo com a Resolução n. 218, de 29 de junho de 1973, do Conselho Federal de Engenharia, Arquitetura e Agronomia pode-se ver como se situam hoje os engenheiros, os arquitetos e os urbanistas no campo profissional.

Reza o Art. 1º dessa Resolução:

"Para efeito de fiscalização do exercício profissional correspondente às diferentes modalidades da Engenharia, Arquitetura e Agronomia em nível superior e em nível médio, ficam designadas as seguintes atividades:

- Atividade 01 - Supervisão, coordenação e orientação técnica;
- Atividade 02 - Estudo, planejamento, projeto e especificação;
- Atividade 03 - Estudo de viabilidade técnico-econômica;
- Atividade 04 - Assistência, assessoria e consultoria;

- Atividade 05 - Direção de obra e serviço técnico;
- Atividade 06 - Vistoria, perícia, avaliação, arbitramento, laudo e parecer técnico;
- Atividade 07 - Desempenho de cargo e função técnica;
- Atividade 08 - Ensino, pesquisa, análise, experimentação, ensaio e divulgação técnica; extensão;
- Atividade 09 - Elaboração de orçamento;
- Atividade 10 - Padronização, mensuração e controle de qualidade;
- Atividade 11 - Execução de obra e serviço técnico;
- Atividade 12 - Fiscalização de obra e serviço técnico;
- Atividade 13 - Produção técnica e especializada;
- Atividade 14 - Condução de trabalho técnico;
- Atividade 15 - Condução de equipe de instalação, montagem, operação, reparo ou manutenção;
- Atividade 16 - Execução de instalação, montagem e reparo;
- Atividade 17 - Operação e manutenção de equipamento e instalação;
- Atividade 18 - Execução de desenho técnico."

Quanto às atribuições específicas:

"Art. 20 Compete ao ARQUITETO OU ENGENHEIRO ARQUITETO:

I - o desempenho das atividades 01 a 18 do artigo 19 desta Resolução, referentes a edificações, conjuntos arquitetônicos e monumentos, arquitetura paisagística e de interiores; planejamento físico, local, urbano e regional; seus serviços afins e correlatos.

.....

Art. 70 Compete ao ENGENHEIRO CIVIL ou ao ENGENHEIRO DE FORTIFICAÇÃO E CONSTRUÇÃO:

I - o desempenho das atividades 01 a 18 do artigo 19 desta Resolução, referente a edificações, estradas, pistas de rolamentos e aeroportos; sistemas de transportes, de abastecimento de água e de saneamento; portos, rios, canais, barragens e diques; drenagem e irrigação; pontes e grandes estruturas; seus serviços afins e correlatos.

.....

Art. 21 Compete ao URBANISTA:

I - o desempenho das atividades 01 a 12 e 14 a 18 do artigo 19 desta Resolução, referente a desenvolvimento urbano e regional, paisagismo e trânsito; seus serviços afins e correlatos".

4.6 - URBANISMO E SOCIOLOGIA

Esta rápida visão panorâmica de todos os temas do Roteiro, teve um objetivo: enquadrar o assunto do trabalho que foi sendo construído à medida que um ou outro tema ia fornecendo o elemento que definia um ponto, ou uma parcela do todo.

Por certo, se dispuséssemos de tempo, teríamos escolhido outro caminho mais curto e mais objetivo. Teríamos feito o trabalho, desbastando-o, retirando-lhe os excessos, esculpindo-o, como faz o artista diante do mármore bruto, até ficar satisfeito com o resultado de sua obra.

Infelizmente, nada pudemos fazer contra o tempo.

Pelo volume, porém, do que ora se apresenta, pode-se achar estranha a afirmação que fazemos, mas o certo é dar-nos razão, pois, quem escreveu muito em curto prazo, não teve tempo de apurar nem a forma nem a idéia.

Podemos lembrar aquele fato que se passou com o autor de um longo relatório feito em curto prazo. Ao responder ele a quem o interpelava sobre o tamanho do trabalho, disse simplesmente:

- Não tive tempo de escrever pouco.

Lançada, porém, essa estrutura como quem vai retirando o que aparece, para depois ordenar, o que não foi, assim, possível, naquele repasse tão necessário, eis que chegamos à fase última, onde deveremos pretender êxito naquilo que propusemos.

Desejamos, então, provar que o URBANISMO é o único meio de garantir à Sociologia o cumprimento de sua finalidade.

E o que é Sociologia, e qual é sua finalidade, já que sabemos o que seja URBANISMO, pois, até agora, nada mais fizemos do que falar sobre isto.

Em primeiro lugar, devemos definir Sociologia.

Como todos nós temos conhecimento, apesar de mais de um século de debate, ainda se configuram explicações sobre o que seja Sociologia.

Não pretendemos discutir o assunto, por que não estamos à altura, e, além disso, o terreno é de propriedade de seus verdadeiros donos que são os Sociólogos, profissionais já definidos, amparados legalmente, ou em vias de serem beneficiados por atribuições específicas.

Também não é nosso mister invadir tão demarcada área.

O que pretendemos é fornecer uma idéia às muitas idéias que vão surgindo e, com isso, acrescentar um tijolo no edifício da compreensão do assunto. Para que consigamos chegar ao fim de nosso propósito, devemos escolher entre as correntes que se cruzam no campo das definições e dos conceitos, aquela que julgamos válida e, que, por conhecermos seu valor, nos ensejou formular a proposição que desejamos defender.

É preciso que fique bem claro que somente essa convicção do papel da Sociologia foi que nos permitiu encontrar o caminho que, fatalmente, nos levaria, como de fato nos conduziu, àquela certeza de que a tese passou a ser a explicação daquela interpretação que para nós se constituiu em artigo de fé.

Se não houvesse esse ponto de apoio, de nada adiantaria a alavanca. Então, para nós, a Sociologia adquiriu a compreensão do que não pode ser uma ciência de apuração de valores, de verificação de medidas, estática, desinteressada, comprovante de atitudes, tão somente.

Concebêmo-la espêculo-normativa. Seu objeto é o comportamento do Homem, e seu fim é a melhoria da Humanidade.

Estamos com LESTER WARD:

"A sociologia é um evangelho de esperança, indica o caminho para uma nova e melhor vida social e dá força aos homens para trabalhar pelo melhoramento racional e humano".

Concordamos com FERNANDO AZEVEDO de que

"A Sociologia deve, certamente, fornecer os meios, pela aplicação de seus princípios e de suas conclusões, de tornar cada vez mais racionais os ajustamentos, reajustamentos e reformas de um programa de ação social (política social)".

E, aceitamos a definição de ALCEU AMOROSO LIMA:

"é a ciência que tem por objetivo os fatos sociais e por fim o progresso coletivo".

Estamos assim com um pé firmemente apoiado no chão, justamente, o que, ainda, não tínhamos firmado. O outro já o fixáramos, pois longamente mostramos o que é URBANISMO.

Nada mais nos restava, senão caminhar, movermo-nos, e isso é o que não

se pode deixar de fazer.

Mas, andar para onde?

Somente para a frente e para o alto, pois que não se pode imaginar outra marcha mais venturosa. É a marcha do progresso, sob todos os pontos de vista.

"Todo ser humano, se não avança deve retroceder",

como nos diz EDWARD GIBBON.

E a melhoria humana é o bem que se projeta no futuro, sob a forma perfeita do aprimoramento do convívio. E isso depende, exclusivamente, de cada um, que tem em suas mãos, permanentemente, o segredo revelado da vitória, pois nada há mais forte do que a vontade humana.

Essa convivência, naquele terceiro estágio que definimos, e onde o URBANISMO exerce, em toda a plenitude, suas virtudes substanciais, constrói o ambiente benfazejo da paz, sem a qual perece o rendimento das relações humanas.

É aquilo que SÃO TOMÁS DE AQUINO revelava:

"É a paz a tranquilidade da ordem, principalmente da vontade".

Se está nessa força de cada um e se a soma de todos promove a fé universal, por que não podemos dizer que só o que falta é o ambiente físico para que tudo se processe com aquele fito?

Se uma teoria se firma (a Sociologia), se os meios materiais são postos nas mãos dos Homens (a arquitetura e a engenharia), por que não os somarmos pela criação daquilo que, unindo-os, faz unir os Homens (o Urbanismo)?

E não tem razão TEILHARD DE CHARDIN?

"Ser mais é unir-se cada vez mais", assevera ele.

Como pode, pois, exercer sua esplêndida missão a Sociologia, se faltam meios ao Homem para ser mais do que é?

Se tudo, enfim, não se expressa por uma obra de Arquitetura e de Engenharia, por que não conjugá-las, entrosando-as, para que os princípios do URBANISMO sejam respeitados, e elas se tornem verdadeiramente úteis pelo que podem revelar em sua justificada grandeza, o que, porém, só será possível se

harmonizadas em um critério positivo de contribuição ao progresso decisivo e necessário da Humanidade?

Deseja-se resolver o problema da Educação. Fazem-se escolas. Precisa-se enfrentar a questão dos Transportes. Lançam-se estradas. Quer-se desenvolver a Indústria. Constroem-se usinas. Mas, se temos tudo isso, e o Homem somente "vive" e não "existe"? Por que?

Porque a Sociologia não encontrou, ainda, seu amparo adequado. Não tiveram as obras de Arquitetura e Engenharia essa ligação indispensável, entre si e com ela.

O dia que isso acontecer, será a consagração de tudo o que produziu o Homem e da forma de seu aproveitamento.

Somente quando o Homem dispuser de uma parcela do Tempo para seu uso exclusivo, para aplicação única em seu benefício, é que algo de novo estará acontecendo na face da Terra.

Estará o Homem sabendo o que fazer de tudo que descobriu? É o momento em que as obras de Arquitetura e de Engenharia não estarão mais ao sabor de interesses escusos de maus políticos, de péssimos administradores, de profissionais deformados, mas passarão a existir naqueles lugares onde seu aparecimento será tão natural, como a árvore que surge na opulência de sua existência, naquele lugar onde viceja na exuberância de sua força, no seu próprio "habitat".

E a Ecologia que tão bem explica isso, também explicará por que o Homem passou a viver na graça daquela Felicidade para a qual foi criado.

Porque, o que falta à Sociologia é o elemento material onde possa provar suas idéias.

Falta o veículo no qual transportará o Homem ao Paraíso. É preciso que se lhe dê o material para que possa construir o castelo de seus sonhos.

Não basta que a Arquitetura e a Engenharia o socorram.

É preciso mais.

É preciso que tudo que o Homem produziu se associe.

Será a resultante final do conhecimento de tudo.

E a Sociologia terá encontrado o único meio de garantir o cumprimento de sua missão, porque se produziu na consciência dos povos o milagre da compre-

ensão do Homem pelo Homem.

No terreno fértil do Saber, em seu próprio "habitat", começou a se desenvolver a semente da Fé:

o URBANISMO!

Afirma ANHAIA MELLO:

"O grande sonho da Humanidade de uma vida melhor, é perfeitamente realizável; preciso é, porém, que se dê ao URBANISTA a oportunidade de o provar."

5.0 - BIBLIOGRAFIA

- ABRAMS, CHARLES - Habitação, Desenvolvimento e Urbanização. Rio de Janeiro, O Cruzeiro, 1964.
- ALESSIO, NANCY - Urbanização, Industrialização e Estrutura Ocupacional - 1872 - 1920. IN: Rev. Dados. Instituto Universitário de Pesquisas do Rio de Janeiro. Rio de Janeiro, 1970.
- AUZELLE, ROBERT - Chaves do Urbanismo. Rio de Janeiro, Civilização Brasileira S.A., 1972.
- BANFIELD, EDWARD C - A Crise Urbana: Natureza e futuro. Rio de Janeiro, Zahar Ed., 1974.
- BARDET, GASTON - Pierre sur Pierre. Paris, Vincente, Fréal et Cie., Editeurs, 1945.
- BARDET, GASTON - Naissance et Méconnaissance de l'Urbanisme. Paris, Editions Sabri, 1951.
- BARKER, R. G. - Ecological Psychology, Stanford University Press, 1968.
- BRODY, EUGÈNE B. - The lost Ones - Social Forces and Mental Illness in Rio de Janeiro, International Universities Press Inc., New York, 1973.
- BELTRÃO, PEDRO CALDERAN - Sociologia do Desenvolvimento. Porto Alegre, Ed. Globo, 1972.
- BRANDÃO LOPES, J. R. - Desenvolvimento e Mudança Social no Brasil. São Paulo, Cia. Editora Nacional, 1969.
- CHABOT, GEORGE - Les Villes - Aperçu de géographie humaine. Paris, Librairie Armand Colin, 1952.
- CHISAM - Coordenação de Habitação de Interesse Social da Área Metropolitana do Grande Rio. Rio de Janeiro. Ministério do Interior. Banco Nacional da Habitação. Guavira Publicidade Ltda.
- CHOAY, FRANÇOISE - L'urbanisme. Utopies et réalité - Une anthologie. Paris, Ed. du Seuil, 1965.
- CLEVES, ALFONSO - Habitação e Desenvolvimento Urbano. IN: Rev. de Administração Municipal. Instituto Brasileiro de Administração Municipal. Rio de Janeiro, (103), nov/dez, 1970.
- CONGRESSO INTERAMERICANO DE HABITAÇÃO, 2. Caracas. Ministério de Sanidad e Assistencia Social, fev. 1969.
- CONGRESSO INTERAMERICANO DE HABITAÇÃO, 3. Brasil. Relatório Final. Rio de Janeiro, Ed. Arte Moderna Ltda., 1971.
- CORBUSIER, LE - Urbanismo. Paris, Editions Crés, 1924.
- COULANGES, FUSTEL DE - A Cidade Antiga. Lisboa, Livraria Clássica Editora, 1953.
- COUTINHO, ALUIZIO BEZERRA - O problema da Habitação Higiênica nos países quentes em face da "Arquitetura Viva". Rio de Janeiro, 1931.

- COX, HARVEY - A cidade do Homem. Rio de Janeiro, Paz e Terra, 1968.
- D'AVILA S. J., Pe. F. BASTOS - Objetivos e Métodos da Educação Brasileira. IN: A Educação que nos Convêm. Rio de Janeiro, Apec, 1969.
- E DALLO, AMOS - Ruralítica - Urbanista Rurale, Milano, Editore Ulrico. Hoepli, 1946.
- FAURE, EDGARD - A educação e o destino do homem. IN: Rev. O Correio, UNESCO Ano 7 (1): 6-9, jan. 1973.
- GADRET, HILTON J. - Trânsito - Superfunção Urbana. Rio de Janeiro, Fundação Getúlio Vargas, 1969.
- GALLION, ARTHUR B. - The Urban Pattern. London, New York, Toronto, D. Van Nostrand Company, Inc., 1950.
- GEDDES, PATRICK - Cities in Evolution. London, Williams & Norgate Ltd., 1949.
- GIST, NOEL P. e HALBERT, L.A. - A Cidade e o Homem. Tradução. Rio de Janeiro, Ed. Fundo de Cultura S.A., 1967.
- GIST, NOEL P. e FAVA, S. FLEIS - La Sociedad Urbana. Barcelona, Ed. Omega, 1968.
- GRANGER, GALLES GASTON - Pensée formelle et sciences de l'homme". Paris, Autier Montaigne, 1967.
- GUSDORF, GEORGES - Mito y Metafísica, Buenos Aires, Editorial Nova, 1970.
- HAVEL, J.E. - Habitación y vivienda. Buenos Aires, Artes Gráficas Bodoni S.A.I.C., 1967.
- HILLMAN, ARTHUR - Organização da Comunidade e Planejamento. Tradução. Rio de Janeiro, Agir, 1956.
- HUNTINGTON, S - Political Order in Changing Societies. New Haven, Connecticut, Yale University Press, 1969.
- HYPOLITE, J. - Figures de la pensée philosophique, Paris, 1971.
- LEFEBVRE, HENRI - O direito à cidade. São Paulo, Ed. Documentos Ltda. 1969
- LOBO, DURVAL - O uso da terra. Rio de Janeiro, Conquista, 1958.
- LOPES, LUCAS - Universidade, Tecnologia, Empresa. IN: A Educação que nos Convêm. Rio de Janeiro, Apec, 1968.
- LORENZ, K. - Sobre la agesion: el pretendido mal. Buenos Aires, Siglo Veinteuno Editores, 1971.
- MEIRELLES, HELY LOPES - Direito de Construir. São Paulo, Ed. Revista dos Tribunais Ltda., 1967.

- MERLEAU-PONTY, M - a) Le Visible et l'Invisible, Paris, Ed. Gallimard, 1964
b) Phénoménologie de la perception, Paris, Ed. Gallimard, 1954.
- MEYER, HERMANN J. - La tecnificación del Mundo, Madrid, Editorial Gredos, S.A. - 1966.
- MITSCHERLICH, ALEXANDER - A cidade do futuro, Rio de Janeiro, Edições Tempo Brasileiro, n. 35 - 1972.
- MORRIS, R. N. - Sociologia Urbana - Rio de Janeiro, Zahar Ed., 1972
- MUMFORD, LEWIS - a) Arquitetura, Construção e Urbanismo. Tradução. Brasil - Portugal, Ed. Fundo de Cultura, 1956.
b) A Cidade na História. Belo Horizonte, Ed. Itatiaia Ltda, 1965.
- OWEN, WILFRED - O Caos Motorizado. Tradução. Rio de Janeiro, Ed. Bloch, 1971.
- PAILHOUS, JEAN - La représentation de l'espace urbain. Paris, Presses Universitaires de France, 1970.
- PLENCOVICH CARCAVALLO - Ecologia y Salud Humana. Buenos Aires, Inter-Médica Editorial, 1973.
- PIERSON, DONALD - Estudos de Ecologia Humana. São Paulo, Livraria Martins Ed. S.A., 1970
- RIGOTTI, GIORGIO - Urbanística - La Técnica. Torino, Unione Tipografico - Editrice Torinese, 1956.
- RUSSEL, BERTRAND - O Elogio do Lazer - Tradução. São Paulo, Cia. Editora Nacional, 1957.
- SAARINEM, ELIEL - La Ciudad - Tradução. Buenos Aires, Editorial Poseidon, 1943.
- SELYE, H. - Stress. Montreal, 1950.
- SELYE, H. - Le Syndrome Général d'Adaptation et les Maladies d'Adaptation. IN: Annales d'endocrinologie (5.6), 1964.
- SIMMEL, GEORG. e Outros - O Fenômeno Urbano. Rio de Janeiro, Zahar Ed., 1967
- TOYNBEE, ARNOLD J. - O desafio de nosso tempo. Rio de Janeiro, Zahar Ed., 1968.
- TOYNBEE, ARNOLD J. - A Sociedade do Futuro. Rio de Janeiro, Zahar Ed., 1973
- VAZ DA COSTA, R. - Crescimento demográfico e poluição do meio ambiente. Rio de Janeiro, Secretaria de Divulgação do BNH, 1973.
- VINTE E UM PONTOS PARA UMA NOVA ESTRATÉGIA DA EDUCAÇÃO. IN: Rev. O Correio, UNESCO, ANO 1 (1), jan. 1973.



Composto e impresso em *off set* na
ORITAG — Organização Técnica de
Taquigrafia e Gravações Editora
Av. Erasmo Braga, 227, s/213, 214
Rio de Janeiro, GB. Tel: 224-5878

