DISFUNCIONALIDADE DO modernismo no planejamento urbano APLICADa na cidade de brasília

**Resumo**

Este artigo em andamento está sendo desenvolvido por uma discente do ensino superior, através do curso de Arquitetura e Urbanismo do Centro Universitário Teresa D’Ávila – UNIFATEA. O objetivo do artigo é expor a problemática da não funcionalidade da influência do movimento Modernista no planejamento urbano. A partir de algumas pesquisas preliminares durante o curso foi observado casos da aplicabilidade do modernismo e sua consequência para os usuários dessas cidades modernistas. Dessa forma, esse artigo busca apresentar exemplos que funcionaram e que não funcionaram no planejamento urbano. A metodologia utilizada é, em suma, a pesquisa bibliográfica e online, incluindo podcast em plataforma de streaming sobre o tema abordado. O artigo é separado em três partes: surgimento e história do modernismo; influência do modernismo no planejamento urbano de Brasília; consequência do modernismo para a população de Brasília.

**Palavras-chave:** Modernismo; Planejamento urbano; Urbanismo; Le Corbusier; Jane Jacobs.

**ABSTRACT**

This ongoing article is being developed by a student of higher education, through the Architecture and Urbanism course at Centro Universitário Teresa D’Ávila - UNIFATEA, and called The Dysfunctionality of Modernism in Urban Planning. The objective of the article is to expose the problem of the non-functionality of the influence of the Modernist movement in urban planning. From some preliminary research during the course, was observed cases of the applicability of modernism and the effects in the habitants from this modernism cities. Thus, this article seeks to present examples that worked and did not work in urban planning. In short, the methodology used is a bibliographic and online research, including podcasting on a streaming platform on the topic addressed. The article is separated into three parts: emergence and history of modernism; modernism's influence on urban planning; consequence of modernism for the Brasilia population.

**Keywords**: Modernism; Urban planning; Urbanism; Le Corbusier; Jane Jacobs.

1. INTRODUÇÃO

Em 1957, Lucio Costa vence o concurso para o projeto urbanístico para a cidade de Brasília, com grande inspiração nas obras de Le Corbusier. A influência do movimento modernista é nítida em cada forma do plano piloto. Movimento este que critica assiduamente o ornamento, buscando sempre a funcionalidade. No entanto, questiona-se a quem esta funcionalidade foi aplicada: à máquina ou ao ser humano? Segundo Jacobs (2014), para que possamos ter segurança nas ruas, precisamos de pessoas, que circulam em diferentes horários e por diferentes motivos.

O movimento das pessoas está intimamente ligado a uma cidade funcional. Sem esse movimento, as ruas tornam-se inseguras e pouco atrativas seja para passeio ou para contemplação. Mas, como tornar as cidades caminháveis? Dois grandes pesquisadores e observadores urbanos, Jan Gehl (1936 - Atualmente) e Jane Jacobs (1916-2006), trouxeram novas perspectivas de como executar este feitio, deixando para trás velhos paradigmas relacionados ao planejamento urbano - ponto fundamental da discussão à qual esta pesquisa pretende realizar.

1. OBJETIVO

O objetivo da pesquisa é demonstrar o problema do planejamento urbano feito à partir do conceito do movimento modernista, tendo como exemplo o plano piloto de Brasília, atual capital do Brasil em comparativo com cidades não planejadas e suas respectivas funcionalidades e seus efeitos diretos e indiretos à população e visitantes. Aprender com o passado, assimilar e modificar para que uma cidade seja próspera em quesitos básicos como saúde, educação e segurança, é isso o que é proposto por novos pensadores com enfoque no planejamento urbano, uma cidade mais justa e habitável.

Uma cidade disfuncional é como um corpo doente, aparecem sintomas que se deve remediar. Alguns indícios é o aumento da criminalidade, desigualdade social e aumento de condomínios verticais ou horizontais. A partir de algumas pesquisas preliminares, será indicado como solucionar alguns problemas ou evita-los segundo pesquisadores da área. Dessa forma, essa pesquisa busca demonstrar a importância da cidade viva, com movimento nas calçadas e dos usos mistos.

1. JUSTIFICATIVA

O que são as cidades se não um amontoado de construções e pessoas em constante movimento? Sem pessoas não há cidade, somos como células que carregam o oxigênio para que o corpo permaneça vivo. Com essa premissa, inicia-se a reflexão da importância entre a relação cidade e pessoas. Construímos as cidades para nos desenvolvermos, para atender nossas necessidades básicas, para uma boa qualidade de vida. Com o passar dos anos, a cidade ganhou autonomia e hoje somos submissos a ela.

A construção de Brasília teve como influência o modernismo, um projeto que diverge opiniões, que carregam olhares admirados ou de críticas, mas sempre como referência. O que podemos aprender com o plano piloto de Lucio Costa? Quais as consequências que causaram e causam a população residente? O que foi bem sucedido e o que não foi? São muitas das questões que essa pesquisa abordará. Acredita-se que o modelo urbanístico empregado por Lucio Costa – baseado em ideias modernistas - no plano piloto de Brasília seja prejudicial a funcionalidade dos espaços públicos sob a perspectiva de um pedestre, tornando a cidade pouco atrativa e caminhável. Logo, a necessidade da discussão desse projeto urbano, a quem ele acolhe e para quem são feitas as cidades.

1. REFERENCIAL TEÓRICO

Esta pesquisa tem como análise a influência do movimento modernista para o desenvolvimento do plano piloto de Brasília e sua consequência para os habitantes, principalmente os pedestres. Diversos pesquisadores empreenderam estudos semelhantes, relacionando o modernismo e a relação do pedestre com a cidade em Brasília.

Marilene Resende de Menezes, em sua tese intitulada *O lugar do pedestre no plano piloto de Brasília*, aponta a idealização de Lucio Costa para com o espaço do pedestre e a execução de seu projeto. Segundo Menezes (2008, p. 87), Lucio Costa critica o descaso em relação ao transporte coletivo e a dificuldade do trânsito para o pedestre, porém demonstra compreensão às mudanças do plano, na hora de sua execução. Brasília sempre teve uma vocação automobilística, na época muito bem vista, para demonstrar o poder e desenvolvimento, mas hoje tornou-se limitador e segregador. Esta vocação ainda foi reiterada por Lucio Costa em seu texto intitulado Brasília Revisitada:

 O plano de Brasília teve a expressa intenção de trazer até o centro urbano a influência do tráfego própria, até então, das rodovias; quem conheceu o que era a situação do trânsito do Rio de Janeiro, por exemplo, na época, entenderá talvez melhor a vontade de desafogo viário, a ideia de se poder atravessar a cidade de ponta a ponta livre de engarrafamentos. (COSTA, 1987, p.03).

Outra pesquisadora que debruçou seus estudos sobre a análise da cidade de Brasília é Manuela Souza Ribeiro, que em sua tese intitulada *Habitar, trabalhar, recrear e circular: possibilidades e limitações nas superquadras de Brasília*, traz a luz a discussão sobre o projeto e execução das superquadras, área residenciais monumentais do Plano Piloto. Estas áreas também tiveram grande influência do movimento moderno:

Apesar do discurso de Costa enaltecer o caráter inovador do Plano Piloto de Brasília, o projeto claramente tem referências do modernismo, do conceito de unidade de vizinhança, de cidade-jardim, dentre outras. A separação das atividades; a racionalização do sistema viário; a hierarquização do tráfego; a proposição de edifícios isolados e sob pilotis; a abundância de áreas verdes; a formação de setores residenciais com serviços e equipamentos coletivos nas proximidades; todos esses aspectos já eram recorrentes em outras propostas urbanas. O principal mérito de Lucio Costa foi reinventar a maneira de aplicá-los. (RIBEIRO, 2013, p.52).

Porém, dos projetos realizados para as entrequadras até 1964, poucos contemplavam os equipamentos de educação, lazer e saúde previstos por Lucio Costa, o que resultou em imensas áreas ociosas e reduziram a diversidade de usos nas áreas residenciais, fato que corrobora para o aumento da insegurança.

1. HISTÓRIA DO MODERNISMO

A arquitetura moderna foi um movimento que predominou em boa parte do séc. XX, inserida no contexto da cultura do modernismo. Ela possui pontos comuns entre as características construtivas das edificações, mas a arquitetura moderna pode ser encontrada em diversas origens. O ponto crucial para a abrangência do movimento modernista foi a fundação da Bauhaus, primeira escola de design, por Walter Gropius (1883-1969) em 1919 na cidade de Weimar, Alemanha. (BENEVOLO, 2001)

Dentre as influências do modernismo, estão o movimento Arts & Crafts, surgido na Inglaterra, que defendia o artesanato criativo e foi de suma importância para o desenvolvimento do design; Louis Sullivan (1856-1924), colaborou com Frank Lloyd Wright (1867-1959) e defendia que “a forma segue a função”; Tony Garnier (1869-1948) arquiteto que publicou em 1919 um projeto intitulado *A Cidade Industrial* previa a utilização do concreto em larga escala e a setorização urbanística de acordo com os usos; Adolf Loos (1870-1933) trabalhou com Sullivan e, em 1908 publicou um manifesto intitulado *Ornamento e Crime* no qual tece duras críticas a ornamentação em abundância utilizada na arquitetura europeia do século XIX, considerando-a supérflua. (BENEVOLO, 2001)

Um dos princípios do modernismo é a rejeição aos estilos históricos, principalmente os que visavam a grande ornamentação, e há duas frases que representam o ideário moderno: “menos é mais” do arquiteto Mies Van der Rohe (1886-1969) (ARCHDAILY, 2017) e “a forma segue a função” de Louis Sullivan. (ARCHDAILY, 2015)

Em 1926, Charles-Edouard Jeanneret-Gris, mais conhecido pelo pseudônimo de Le Corbusier (1887-1965), publica na revista francesa L’Espirit Nouveau, os cinco pontos da nova arquitetura ou os cinco pontos da arquitetura moderna, sendo eles:

* Planta livre: separação entre estrutura e paredes divisórias com espaços internos livres para serem rearranjados.
* Fachada livre: consequência direta da planta livre, pode-se trabalhar conforme o arquiteto quiser sem que haja interferência na estrutura da construção, deveriam ser abolidos quaisquer ornamentações.
* Pilotis: pilares que elevam a construção, permitindo livre circulação abaixo da mesma.
* Terraço-jardim: tem como objetivo transferir a área verde ocupada pela construção para cima em formato de jardim.
* Janela em fita: consequência da fachada livre, permitindo livre relação com a paisagem.

Em 1933, é realizado em Atenas o IV Congresso Internacional de Arquitetura Moderna (CIAM) que teve como tema “a cidade funcional”. Baseado nas discussões realizadas no CIAM, Le Corbusier redige um manifesto urbanístico intitulado *Carta de Atenas*. Este documento concebe diretrizes para uma cidade funcional segundo os modernistas, sendo uma das diretrizes a setorização entre áreas residenciais, de lazer e de trabalho. (ASSEMBLEIA DO CIAM, 1933)

Tais preceitos influenciaram a concepção do Plano Piloto de Lucio Costa em Brasília e as construções de Oscar Niemeyer (1907-2012) para a cidade.

1. MODERNISMO NO PLANO PILOTO DE BRASÍLIA

Em 1957, Lucio Costa, arquiteto e urbanista, ganha o concurso para definir o projeto urbano de Brasília com planejamento para 500 mil habitantes. Em seus esboços em formato de cruz, Lucio sugeria uma nova concepção de vida. O formato tinha como simbologia a conquista territorial, porém várias pessoas hoje em dia comparam o desenho principalmente a um pássaro ou a um avião. A cidade conta com dois eixos principais, o Eixo Monumental, que vai de Leste a Oeste e o Eixo Rodoviário-Residencial, que vai de Norte a Sul. (MUSEU VIRTUAL DE BRASÍLIA, 2020).

O projeto, com influência do movimento modernista, tem como ideal uma cidade-jardim setorizada de acordo com as atividades desenvolvidas pelo homem e com uma técnica que elimina cruzamentos. O Plano Piloto é dividido em quatro escalas: a residencial, a monumental, a gregária e a bucólica. Além disso, ainda se caracteriza, com exceção da área central, o prevalecimento de edificações altas, paisagem horizontalizada e predominância de espaços livres. As escalas utilizadas por Lucio são:

A ESCALA RESIDENCIAL, construída ao longo do Eixo Rodoviário, traduz um conceito completamente novo de moradia, com superquadras de apartamentos cercadas de verde, edifícios de gabarito baixo suspensos sobre pilotis e unidades de vizinhança que estimulam a convivência, com seus comércios locais, praças, escolas e outros equipamentos comunitários. O espaço para casas geminadas ficou mais afastado do eixo central, na parte Oeste.

A ****ESCALA MONUMENTAL**** abriga, no eixo do mesmo nome, os centros de decisões políticas e administrativas do país e do Distrito Federal. Abriga também a arquitetura genial de Oscar Niemeyer, com suas curvas femininas e vãos audaciosos.

A ****ESCALA GREGÁRIA****, construída em torno da Plataforma Rodoviária, no coração da cidade, inclui comércio, agências bancárias, consultórios, escritórios, hotéis e centros de diversões.

A ****ESCALA BUCÓLICA**** permeia e integra as outras três escalas, com extensas faixas gramadas, canteiros ornamentais, parques, áreas arborizadas e de lazer. Brasília é conhecida no mundo como uma cidade-parque, onde o verde e os amplos espaços livres estão integrados de forma harmoniosa ao dia a dia urbano, emoldurando e integrando todas as áreas do Plano Piloto. (MUSEU VIRTUAL DE BRASÍLIA, 2020).

O projeto de Lucio Costa sofreu muitas alterações, como por exemplo, a capital ficou mais próxima do Lago Paranoá para evitar uma ocupação indevida na Praça dos Três Poderes; para atender à crescente demanda de colégios e templos particulares, foram criados novos setores; aumento da segregação entre áreas de maior padrão econômico e as periferias. Nas unidades de Vizinhança, grande parte dos espaços entrequadras estão ociosos.

Figura 1 - Plano Piloto da cidade de Brasília por Lucio Costa, primeiros croquis (à esquerda) e esboço final (à direita).



|  |
| --- |
| **Fonte:** Museu Virtual de Brasília (2020) | Arquivo Público**Figura 2** - Eixos principais: Eixo Monumental e Eixo Rodoviário-Residencial. |



**Fonte:** Museu Virtual de Brasília (2020) | Arquivo Público

**Figura 3 -** Tipologia residencial (a) das super quadras (b) de Brasília (c).



**Fonte**: ReserachGate (2013)

1. CONSEQUÊNCIA DA INFLUÊNCIA DO MOVIMENTO MODERNISTA PARA OS HABITANTES DE BRASÍLIA.

Em 1987, Brasília torna-se Patrimônio Cultural da Humanidade da Unesco, por ser considerada um marco na história moderna. Muitos olhares atentos voltam-se para a capital do Brasil surpreendidos com tal feito.

Nunca havia aparecido uma candidata tão nova. Com apenas 27 anos e ainda em formação, Brasília não tinha a história de uma Paris. Nem monumento antigo como a Acrópole de Atenas. Tampouco um conjunto arquitetônico como o de Roma. Era uma ousadia e tanto a capital brasileira entrar para o seleto grupo das cidades com o título de Patrimônio Cultural da Humanidade da Unesco, o braço da Organização das Nações Unidas (ONU) para a Educação, Ciência e a Cultura. Mas o reconhecimento veio, em 7 de dezembro de 1987. (CORREIO BRAZILIENSE, 2017)

Segundo o site Correio Braziliense (2017) “Passados 30 anos, a primeira cidade moderna a receber tal honraria, Brasília sofreu agressões das mais diversas formas. Viu brotar cidades não planejadas e a ocupação de áreas onde não deveria haver construções de tipo algum”, mas não é essa a função da cidade: crescer e abrigar pessoas? Como resultado do crescimento espontâneo e não planejado da capital brasileira, houve um aumento de áreas periféricas explicitando a segregação social existente. O déficit de transporte coletivo também ficou notório pelo aumento da demanda e a falta de ligação entre as vias, onde o transporte coletivo não integra a cidade como um todo, ficando centralizado nos eixos principais, que foram projetados com o intuito de diminuir o trânsito, mas hoje causa sérios transtornos de mobilidade urbana para a população sem acesso ao veículo individual.

Em maio de 2019, os arquitetos e urbanistas Helena Tourinho e Vinicius Lopacinski, formados pela Universidade de Brasília (UnB), produzem um podcast em uma plataforma de streaming no qual fazem um comparativo baseado na experiência de ambos entre habitar em Brasília e em São Paulo. Um dos pontos levantados é a da importância de caminhar para uma conectividade e conhecimento da cidade, fato que ocorria com frequência na cidade de São Paulo, pois a mesma propiciava essa atividade enquanto que em Brasília, havia vários percalços ao pedestre como vazios urbanos, paisagens urbanas homogenias, clima árido e insegurança. Lopacinski expõe em comparativo à insegurança causada pela homogeneidade de usos:

“[...] eu me sinto muito mais seguro andando a pé à noite em São Paulo do que em Brasília, porque em São Paulo eu vejo aquela coisa do “olhar que se volta pra rua”, a rua tem movimento, tem gente. Então, se acontece alguma coisa tem pessoas olhando e Brasília não [...]” (LOPACINSKI, 2019)

 Jane Jacobs (1916-2006), escritora e pesquisadora urbanística, é quem traz o conceito citado acima por Lopacinski do “olhar que se volta para a rua”. Seu livro intitulado *Morte e Vida das Grandes Cidades* é considerado uma bíblia urbanística dos tempos atuais, indo na contramão da Carta de Atenas e sendo bem sucedida. Para Jacobs, uma cidade segura está relacionada ao movimento nas calçadas de forma ininterrupta. Segundo Ana Luiza Nobre (2011 apud JACOBS, 2014) “[...] o foco deste livro está na ofensiva aberta a um dos princípios básicos da Carta de Atenas, documento-síntese do pensamento urbanístico do CIAM: a ideia de setorização, ou organização espacial da cidade segundo funções predeterminadas.”

 Com a premissa de Jacobs, fica em evidência a problemática de Brasília em relação a homogeneidade da cidade, visto que foi planejada segundo os moldes do modernismo. Para Jacobs, uma cidade bem sucedida está ligada a diversidade urbana e em seu livro ela fala sobre como gera-la.

 Os geradores de diversidade, segundo Jacobs, são: a mistura de usos em uma mesma área, sendo de suma importância os usos mistos como por exemplo, comercial e residencial para que haja movimento em diversos horários ao longo do dia; quadras curtas para proporcionar ao pedestre diferentes caminhos e assim incentivar a conhecer novos espaços; necessidade de prédios antigos mesclados aos novos para causar estímulos visuais; densidade adequada às áreas predominantemente habitacionais pois as altas densidades criam um impedimento para novos usos.

 Outro pesquisador, cujo estudo é direcionado ao pedestre, é o arquiteto e urbanista Jan Gehl (1936-atualmente) que escreveu o livro *Cidades para pessoas*. Para Gehl, a cidade deve ser voltada para pessoas e não para carros, e deve-se estimular o caminhar. Esta atividade, para Gehl, é vantajosa para a saúde e para o planeta. Deve-se também, segundo o arquiteto, criar experiências multissensoriais:

Para explicar este ponto, Gehl toma como exemplos [Veneza](http://www.archdaily.com.br/br/tag/veneza) e [Brasília](https://www.google.com/url?client=internal-uds-cse&q=http%3A%2F%2Fwww.archdaily.com.br%2Fbr%2Ftag%2Fbrasilia&sa=U&usg=AFQjCNFqVMMb4P5RXQw5cAAINm041c-bow&utm_medium=website&utm_source=archdaily.com.br&ved=0ahUKEwiJ39i62OnOAhUHkx4KHXYbBV8QFggEMAA), afirmando que se alguém deseja ter uma experiência na qual os sentidos estão ativos e, com isso, ter uma sensação agradável, deve ir à primeira. Por outro lado, se alguém não busca uma experiência como essa, pode ir à capital brasileira.

Estes exemplos são tomados em relação a como os habitantes perdem a oportunidade de aproveitar seu entorno através de seus sentidos, já que, como coloca Gehl, "rompemos todas as regras para fazer os automóveis felizes". (ARCHDAILY, 2016)

1. CONCLUSÃO

Brasília tornou-se referência mundial, principalmente, pelo aprendizado. Os erros cometidos na cidade são reflexos de um pensamento moderno precipitado, com uma ânsia de tornar real o ideário de um movimento. Acredita-se que as ideias modernistas de Lucio Costa estariam influenciadas, entre outras coisas, pela crescente industrialização, sobretudo no setor automobilístico, mas ao implantar os seus "preceitos modernos" no Plano Piloto, houve uma negligência da realidade brasileira, da desigualdade social. Atualmente, vemos a importância de uma cidade caminhável e como esta proporciona qualidade de vida. Logo, apesar da monumentalidade de Brasília, ela não se torna convidativa à função que lhe é designada como cidade: caminhar, fato que a torna disfuncional, devido às ideias modernistas implementadas em seu projeto.

**REFERÊNCIAS**

ARCHDAILY. *5 conselhos de desenho urbano por Jan Gehl.* Disponível em: <https://www.archdaily.com.br/br/794345/5-conselhos-de-desenho-urbano-por-jan-gehl>. Acesso em: 12 out. 2020.

ARCHDAILY. *Em foco: Louis Sullivan.* Disponível em: <https://www.archdaily.com.br/br/626678/em-foco-louis-sullivan>. Acesso em: 11 out. 2020.

ARCHDAILY. *Menos é mais.* Disponível em: <https://www.archdaily.com.br/br/802887/menos-e-mais-alvarodomingues#:~:text=Ludwig%20Mies%20van%20der%20Rohe,geom%C3%A9tricas%20elementares%2C%20mas%20tamb%C3%A9m%20de>. Acesso em: 11 out. 2020.

BENEVOLO, Leonardo. *História da arquitetura moderna.* Ana M. Goldbenger. 3° Edição. São Paulo: Perspectiva, 2001.

BRASILIA, Museu Virtual. *Plano Piloto.* Disponível em: <http://www.museuvirtualbrasilia.org.br/PT/plano\_piloto.html>. Acesso em: 11 out. 2020.

BRASÍLIA, **Urbanistas por. *Brasília Revisitada*.** Disponível em: < http://urbanistasporbrasilia.weebly.com/uploads/9/4/0/4/9404764/brasiliarevisitada.pdf>. Acesso em: 10 out. 2020.

BRAZILIENSE, Correio. *30 anos Brasília se tornava patrimônio cultural da humanidade.* Disponível em: <https://www.correiobraziliense.com.br/app/noticia/cidades/2017/12/07/interna\_cidadesdf,646122/ha-30-anos-brasilia-se-tornava-patrimonio-cultural-da-humanidade.shtml>. Acesso em: 12 out. 2020.

Assembleia do CIAM. *Carta de Atenas*. 1933. Disponível em: < http://portal.iphan.gov.br/uploads/ckfinder/arquivos/Carta%20de%20Atenas%201933.pdf>. Acesso em: 10 out. 2020.

GEHL, Jan. *Cidade para pessoas.* Anita di Marco. 2º Edição. São Paulo: Perspectiva, 2014.

JACOBS, Jane. *Morte e vida das grandes cidades.* Carlos S, Mendes Rosa. 3º Triagem. São Paulo: Martins Fontes, 2014.

LOPACINSKI, Vinicius; TOURINHO, Helena. *Arquitetura de Boteco:* #06 BSB x SP*.* Disponível em: <https://open.spotify.com/episode/3JfIsQVggVsIsUVKdPJ3uQ>. Acesso em: 12 out. 2020.

MENEZES, Marilene Resende de. O lugar do pedestre no Plano Piloto de Brasília*. Em: Repositório UNB.* Disponível em: <https://repositorio.unb.br/handle/10482/2779>. Acesso em: 10 out. 2020.

PROJETAR, Como. *O que são os 5 pontos de uma nova arquitetura de Le Corbusier e como aplica-los na arquitetura contemporânea.* Disponível em: <http://comoprojetar.com.br/o-que-sao-os-5-pontos-de-uma-nova-arquitetura-de-le-corbusier-descubra-como-aplica-los-na-arquitetura-contemporanea/>. Acesso em: 11 out. 2020.

RESEARCHGATE. *Tipologia residencial das superquadras em Brasília.* Disponível em: <https://www.researchgate.net/figure/Figura-1-Tipologia-residencial-a-das-superquadras-b-em-Brasilia-c\_fig1\_315598422>. Acesso em: 11 out. 2020.

RIBEIRO, Marilene Resende de. Habitar, trabalhar, recrear e circular: possibilidades e limitações nas superquadras de Brasília*. Em: Repositório UNB.* Disponível em: <https://repositorio.unb.br/handle/10482/13984?mode=full>. Acesso em: 10 out. 2020.

URBANIDADES. *Segurança nas cidades, Jane Jacobs e os olhos da rua.* Disponível em: <https://urbanidades.arq.br/2010/02/10/seguranca-nas-cidades-jane-jacobs-e-os-olhos-da-rua/>. Acesso em: 12 out. 2020.