

## **Arquitetura Hostil e a Sustentabilidade Social**

### *Hostile Architecture and Social Sustainability*

**Vivian Silva Freitas, Arquiteta e Urbanista especialista em Arquitetura Sustentável**

arqvivianfreitas@hotmail.com

#### **Resumo**

O objetivo deste artigo é apresentar uma discussão sobre o princípio da dignidade da pessoa humana à luz da sustentabilidade social, a partir da crítica à arquitetura hostil. O estudo apresenta um histórico do desenvolvimento urbano até os dias atuais, fazendo um elo com movimentos urbanísticos e citações de teóricos que influenciaram os estudos urbanos. Por fim, o artigo visa a demonstrar que a segregação sócio-espacial é nociva a sociedade como todo, bem como antagônica a sustentabilidade plena.

**Palavras-chave:** Arquitetura; Hostil; Sustentabilidade; Social.

#### **Abstract**

*The aim of this article is to present a discussion about the principle of the dignity of the human being in the light of social sustainability, from a criticism of hostile architecture. The study presents a history of urban development to the present day, linking urban movements and quotes from thinkers who influenced urban studies. Finally, the article aims to demonstrate that socio-spatial segregation is harmful to society as a whole, as well as antagonistic to full sustainability.*

**Keywords:** Architecture; Hostile; Sustainability; Social.

## 1. Introdução

Imediatamente após a Revolução Industrial, ocorreu um abrupto inchaço populacional das cidades, iniciando na Inglaterra e posteriormente na França e Alemanha. Após a metade do século XIX, enquanto a população mundial quadruplicava, a urbana multiplicava-se por dez. A explosão demográfica foi consequência dos progressos científicos e técnicos que marcaram o século XVIII (HAROUEL, 1990). Problemas de infraestrutura urbana, violência e crescimento desordenado de bairros periféricos, são exemplos das problemáticas iniciadas com a industrialização e presentes até os dias atuais.

A segurança pública é um dos aspectos urbanos mais exigidos e questionados pela população. Frente às recorrentes reportagens nos meios de comunicação sobre a violência e o descaso das autoridades públicas, observamos o medo da população com pessoas desconhecidas e a intolerância com as diferenças. Nesse sentido, preocupados com a insegurança dos grandes centros, alguns projetistas desenvolveram estratégias agressivas para inibir a ocupação de espaços públicos por certos grupos sociais, principalmente pela população de rua. Ocorre que a segurança das ruas é mais eficaz, mais informal e envolve menos traços de hostilidade e desconfiança exatamente quando as pessoas as utilizam e as usufruem espontaneamente, sem a consciência de que, de maneira geral, estão as policiando (JACOBS, 1961).

O presente trabalho é desenvolvido a partir de uma pesquisa qualitativa e exploratória com a finalidade de trazer uma crítica à arquitetura hostil à luz da sustentabilidade social. Na parte inicial, apresentar-se-á um histórico do desenvolvimento das cidades do século XVIII até os dias atuais e a evolução dos movimentos arquitetônicos e urbanísticos no decorrer das décadas. Por sua vez, na segunda parte discorrer-se-á sobre a arquitetura hostil e demonstrar-se-á que a utilização de suas técnicas como solução para a violência é equivocada. A crítica da arquitetura hostil será baseada nas soluções advindas de teóricos do Novo Urbanismo e da sustentabilidade social.

## 2. O desenvolvimento das cidades e os pensamentos teóricos

Ao longo da história, diferentes movimentos intelectuais, tecnológicos e comportamentais refletiram na estrutura da sociedade. A concepção de cidade que temos hoje é resultado das adaptações a esses movimentos. Para compreender a dinâmica das cidades atuais, é necessário primeiro entender as mudanças que ocorreram na sociedade ao longo da história.

O século XVIII foi um período marcante para as cidades. Progressos tecnológicos e científicos, tais como a mecanização das indústrias têxteis, o aumento da oferta de matéria prima e a ampliação das trocas comerciais resultaram na Revolução Industrial e mudaram as características da sociedade da época.

A indústria tornou-se o ângulo da cidade. A estruturação das cidades passou a ser subordinada aos ideais mercantis, de modo que os camponeses e artesãos foram atraídos para os centros urbanos criando, assim, uma nova relação de produção e trabalho. O abrupto êxodo rural e a falta de planejamento urbano para receber os novos habitantes, entretanto, geraram severas consequências, resultando em péssimas condições de vida nas recentes cidades industriais.

A ferrovia, um dos pilares da indústria, definia o traçado urbano considerando apenas o que era melhor para o trajeto do trem, sem pensar no bem-estar da população. As cidades eram desconexas, constituídas por fragmentos dispersos e ruas desproporcionais sem infraestrutura. A marginalização dos trabalhadores, a falta de habitabilidade das novas residências, a transformação dos rios em esgotos abertos, o local de dispensa de subprodutos das fábricas, a ausência de proteção policial e a carência de infraestrutura foram algumas das patologias resultantes do processo de industrialização. Uma das conseqüências desses problemas – a falta de serviços sanitários e limpeza das cidades – proporcionou o surgimento de epidemias como a cólera e a febre tifoide.

Diante disso, o modelo de cidade desenvolvido pela iniciativa privada teve que ser revisto diante da alarmante insalubridade. Assim, surgiu a necessidade de uma ação pública a fim de controlar os efeitos colaterais da industrialização. Segundo Benélovo (1941), as principais iniciativas da época não partiram das grandes obras públicas, mas sim, da insalubridade das cidades industriais, que dependiam de uma combinação de muitos fatores e requeriam uma legislação que rapidamente se estendia do campo sanitário para o campo mais geral da urbanística.

No final do século XIX, a partir das discussões sobre a salubridade das cidades e a preocupação com as novas epidemias, nasceu o Urbanismo Sanitarista. As leis sanitárias da época passaram a compreender aspectos urbanísticos como a definição de afastamento entre as habitações e densidade dos lotes urbanos. O resultado desse processo foi a reurbanização e higienização de algumas cidades industriais inglesas.

A explosão urbana iniciada com a Revolução industrial provocou uma reflexão entre intelectuais da época a fim de solucionar os males da cidade industrial. É preciso citar que:

[...] polarizaram-se em dois extremos: ou se defendia a necessidade de recomeçar do princípio, contrapondo à cidade existente novas formas de convivência ditadas exclusivamente pela teoria, ou se procurava resolver os problemas singulares e remediar os inconvenientes isoladamente, sem ter em conta suas conexões e sem ter uma visão global do novo organismo cidadão. Ao primeiro caso pertencem os chamados utópicos - Owen, Saint-Simon, Fourier, Cabet, Godin - que não se limitam contudo a descrever a sua cidade ideal, mas se empenham em pô-la em prática; ao segundo caso pertencem os especialistas e funcionários que introduzem na cidade os novos regulamentos de higiene e as novas instalações e que, tendo de encontrar os meios técnicos e jurídicos para levar a cabo estas modificações, dão efetivamente início à moderna legislação urbanística. Os urbanistas utópicos dão origem a uma posição antiurbana e que se opõe à industrialização, surgindo então as proposta de cidades-jardim. O industrial inglês Ebenezer Howard, estabelece de forma definitiva a teoria da Garden-City, através de duas publicações: Tomorrow (1898) e Garden Cities of Tomorrow (1902). (ABIKO, A. K.; ALMEIDA, M. A. P.; BARREIROS, M. A. F, 1995, p. 41)

Conquanto houvesse diversas correntes de movimentos urbanísticos que criavam diretrizes para a propriedade, todas buscavam uma cidade racional. Como consequência desse processo, nasceu o Movimento Modernista que focava na racionalização dos espaços. A Carta de Atenas (1933), que foi um manifesto resultante do IV Congresso Internacional de Arquitetura Moderna (CIAM), é considerada o marco para o urbanismo modernista. Naquela época, o contexto social era o grande déficit habitacional ocorrido no pós-guerra. Essa Carta propôs quatro tipos de funções essenciais nas cidades: habitação; trabalho; recreação; e circulação. O manifesto redigido por Le Corbusier sintetizava o urbanismo racionalista, que teorizava a industrialização das construções e a submissão da propriedade privada aos interesses da coletividade.

O urbanismo moderno buscava o racionalismo e funcionalismo na cidade, ignorava as diferenças culturais e econômicas da população, e propagava as propostas de Walter Gropius e Le Corbusier. A metodologia de estudo da época era a decomposição das cidades em resposta ao pensamento industrial. O planejamento territorial era realizado através de zonas urbanas bem definidas, alta densidade, usos setorizados, padronização estética, construções pré-fabricadas, grandes vãos entre as edificações e um largo sistema viário.

As premissas da cidade do futuro de Le Corbusier - a Ville Radieuse - tiveram um enorme impacto no planejamento urbano de novos povoamentos. Suas ideias foram deliberadamente adotadas por arquitetos, construtores, empreiteiros e prefeitos, e posteriormente executadas em conjuntos habitacionais de baixa renda a edifícios corporativos. A jornalista e ativista Jane Jacobs faz uma crítica a Ville Radieuse em seu livro *Morte e Vida de Grandes Cidades*, cita:

Le Corbusier, quando projetou sua Ville Radieuse na década de 1920, como uma versão com parques, arranha-céus e vias expressas para automóveis da Cidade Jardim de Howard, gabava-se de estar fazendo projetos para uma nova era e, ao mesmo tempo, para um novo sistema viário. Não estava. Com relação à nova era, ele estava apenas adaptando de maneira superficial reformas que haviam sido uma reação a aspirações nostálgicas de uma vida mais simples, ultrapassada, e também uma reação à cidade dos cavalos (e das epidemias) do século XIX (JACOBS, *Morte e Vida de Grandes Cidades*, 1961, p. 230).

Um dos maiores exemplos do urbanismo modernista inspirado pelas proposições de Le Corbusier foi a construção da capital federal Brasília. Os arquitetos Lúcio Costa e Oscar Niemeyer projetaram-na através da sobreposição de duas malhas geométricas. A primeira malha é simétrica e rígida, enquanto a segunda é formada por linhas paralelas que setorizam os diferentes usos. Atualmente, Brasília é criticada pelo seu formalismo estético, carência de espaços públicos confortáveis, monumentalidade e desconsideração da escala humana.

No decorrer do século XX, após a publicação da Carta de Atenas, começaram a surgir novas discussões sobre o planejamento urbano das cidades, dentre os quais se destaca a Carta do Planejamento Territorial, de 1952, na qual foram estipuladas novas diretrizes para o urbanismo a partir de quatro premissas, quais sejam: organização do espaço, disposição do território, aproveitamento econômico e desenvolvimento humano. Subsequentemente, foi elaborada a Carta dos Andes (1958), que definia o planejamento urbano como processo de ordenamento e previsão para conseguir, mediante a fixação de objetivos e por meio de uma ação racional, a melhor utilização dos recursos de uma sociedade em uma época determinada.

Enquanto ocorriam discussões sobre o urbanismo no mundo, nascia um novo vilão para as cidades. Após a Segunda Guerra Mundial, com o espraiamento do Fordismo e o incentivo a sociedade de consumo, o automóvel passou a ser o novo ordenador do espaço. Por esse motivo, o planejamento urbano neste período, principalmente nos Estados Unidos, centrou-se no uso de planos diretores para zonedar áreas residenciais, comerciais e industriais. A separação física de onde as pessoas moravam, trabalhavam e curtiam o ócio, junto com a ineficiência dos transportes coletivos, geraram a cultura da dependência automobilística. Com isso, as cidades tornaram-se desconexas e com centros decadentes.

No final do século XX, surge nos Estados Unidos um movimento chamado Novo Urbanismo, como resposta às discussões das problemáticas das cidades norte americanas. Ainda que esse movimento tenha surgido no início da década de 80, as críticas ao

planejamento urbano do movimento modernista já datavam de muito antes. Pensadores como Lewis Mumford (1945) e Jane Jacobs (1960) rechaçavam o desenvolvimento das cidades americanas e a segregação de usos. Lewis (1952) define as cidades através de uma analogia com as artes performáticas, e refere que “a cidade é, acima de tudo, um teatro de ação social”.

Esse movimento pós-moderno defende a melhoria da qualidade de vida através do planejamento de cidades menores e mais densas do que os tradicionais subúrbios americanos, com diversidade de usos e funções, ambientes que favoreçam as inter-relações sociais e redução da dependência de automóveis. Em 1996, após a organização dos fundamentos gerados no Congresso para o Novo Urbanismo (CNU - 1993), foi publicada a Carta do Novo Urbanismo que cria diretrizes para a adequação dos projetos ao meio urbano e natural em que está inserido. O principal anseio do Novo Urbanismo é evitar a expansão urbana desmedida, preservando, assim, a história, o clima, a ecologia, a paisagem e o senso de comunidade local.

A corrente europeia do Novo Urbanismo formalmente ocorreu em 2003, através do Congresso para o Novo Urbanismo sediado em Bruxelas. As premissas levantadas no início do movimento vieram do modelo norte-americano de cidade, mas trataram de fenômenos globais, tais como o colapso das políticas de habitação social baseadas em grandes projetos, a suburbanização, a dependência do automóvel e a decadência dos centros urbanos.

Observa-se atualmente o agravamento dos problemas urbanos referenciados nas últimas décadas com o desenvolvimento das cidades contemporâneas. O uso do solo segregado entre comercial e residencial causa fluxos desconexos e, conseqüentemente, insegurança. Em muitas cidades, o automóvel permanece como ponto central da ordenação urbana devido a omissão do poder público frente à melhoria da mobilidade. O desordenado crescimento urbano e a expulsão das classes populares do centro geraram problemas de regularização fundiária, acarretando em danos ambientais e sociais.

Segundo o relatório publicado pelo Departamento de Assuntos Econômicos e Sociais das Nações Unidas, no ano de 2050 a população mundial vivendo em áreas urbanas será de 2,5 milhões, o que representa 68% das pessoas. A urbanização do mundo pode aparentar sinônimo de modernidade, mas não a é. As autoridades públicas tendem a gerenciar as cidades sob o ponto de vista de resolução de problemas, mas esquecem de fazer uma previsão e projeção de crescimento e recursos públicos disponíveis para o futuro. A cidade deve ser pensada como um organismo vivo.

## **2.1 Arquitetura Hostil**

O fator de análise da qualidade de vida urbana é a vitalidade de seus espaços públicos, uma vez que eles são estruturadores da vida social nas metrópoles. Espaços públicos são locais de recreação, tais como parques, praças e ginásios poliesportivos sem restrição de acesso à população ou locais destinados aos fluxos das cidades, como ruas e praças.

Ali Madanipour (2010), Doutora em urbanismo, sintetiza que:

[...] a dimensão social do espaço público lida com as pessoas e suas atividades em criar, utilizar e administrar a vida pública. É considerada a partir desta perspectiva como a base material para a vida social não familiar. Esta abrange liberdade de acesso do público e fornece o arranjo

espacial para atividades sociais, interação social e a produção e reprodução da sociedade nos contextos social e cultural.

Os espaços públicos, os quais deveriam ser tratados como locais agradáveis e destinados ao desenvolvimento de relações sociais, lazer e manifestações culturais, acabaram virando sinônimos de decadência e perigo nas cidades atuais. Aspectos de ordem comum, tais como ausência de relação com o entorno, falta de infraestrutura urbana, carência de manutenção, mobiliário urbano inexistente ou ineficiente, vandalismo e má escolha do local para a inserção do equipamento são encontrados na maior parte dos locais públicos degradados. O resultado dessas condicionantes encontradas em espaços públicos degenerados é a ausência do sentimento de apropriação da população, que passa a não mais frequentar esses locais por motivo de insegurança.

Foi na década de 90, frente à decadência dos espaços públicos e supostamente inspirado pela Teoria das Janelas Quebradas, surgiu um conceito de arquitetura e urbanismo chamado arquitetura hostil. Com base nessa teoria, e alegando proteção do bem público contra a marginalidade e criminalidade, é comum deparar-se com a instalação de formas de inibir certos usos ou comportamentos da população em locais públicos. Esses procedimentos opressivos de controle social podem passar despercebidos a olhares de transeuntes ou serem interpretados como um mero detalhe de *design*, mas na verdade são componentes colocados propositalmente com o fim de afastar que cidadãos julgados como problemáticos ao ambiente permaneçam ou usem o local de uma forma considerada inadequada.

A higienização social em locais públicos é observada através da colocação de pedras pontiagudas ou instalação de espelhos d'água sob viadutos, plantação de vegetação com espinhos em floreiras, e introdução de espetos metálicos em soleiras ou em vitrines localizadas no nível da calçada, por exemplo. Em praças públicas são colocados dispositivos "anti-skate" em bancos e floreiras, regadores automáticos, além de bancos públicos inclinados, estreitos ou com apoio de braço entre os assentos com a finalidade de não permitir que pessoas deitem sobre eles. Esses detalhes estão na contramão do que se entende como sustentabilidade social.

Para Bauman (1998), a praça enquanto espaço público se estabelece como local favorável para a relação da vida social entendida no sentido da cidade. Nas palavras dele “é nos locais públicos que a vida urbana e tudo aquilo que a distingue das outras formas de convivência humana atingem sua mais completa expressão, com alegrias, dores, esperanças e pressentimentos que lhe são característicos”.





Os grupos entendidos como inimigos da ordem pública, alvos desse processo excludente, são principalmente os skatistas e a população em situação de rua. Esses grupos, entretanto, não são os únicos atingidos pelas estratégias de dispersão encontradas na arquitetura hostil.

O intuito de desencorajar a utilização dos equipamentos públicos por parte de certos grupos sociais em nome da segurança e limpeza acaba por desencorajar a apropriação de todos, uma vez que os locais tornam-se pouco frequentados e ausentes de mobiliário urbano que incentive a permanência. Nesse sentido, a estratégia de reduzir a criminalidade acaba por causar um efeito contrário, reforça-a.

Após analisar a dinâmica de algumas cidades estadunidenses, Jane Jacobs (1961) relata que locais públicos com infraestrutura para acomodar desconhecidos e garantir-lhes a segurança precisam ter três características principais. A primeira é a nítida distinção entre espaço público e privado, movimento contrário que se observa em subúrbios e conjuntos habitacionais. A Segunda característica é a construção de uma rua preparada para receber estranhos e garantir a segurança de todos, de modo que as fachadas das edificações devem estar voltadas para a rua. Assim, haverá os "olhos da rua", considerados os olhares das pessoas que circulam nos bairros, os quais também tem a sensação de pertencimento sob o lugar. A terceira e última característica é o trânsito ininterrupto de usuários nas calçadas a fim de aumentar o número de olhos atentos e induzir os moradores e comerciantes a olharem para a rua.

Ainda segundo Jacobs (1961),

É inútil tentar esquivar-se da questão da insegurança urbana tentando tornar mais seguros outros elementos da localidade, como pátios internos ou áreas de recreação cercadas. Por definição, mais uma vez, as ruas da cidade devem ocupar-se de boa parte da incumbência de lidar com desconhecidos, já que é por elas que eles transitam. As ruas devem não apenas

resguardar a cidade de estranhos que depredam: devem também proteger os inúmeros desconhecidos pacíficos e bem intencionados que as utilizam, garantindo também a segurança deles. Além do mais, nenhuma pessoa normal pode passar a vida numa redoma, e aí se incluem as crianças. Todos precisam usar as ruas (JACOBS, Morte e Vida das Grandes Cidades, 1961, p. 29).

Complementando, Jacobs (1961) cita que a premissa básica da vigilância é a existência de estabelecimentos e outros locais públicos dispostos ao longo das calçadas, e que atuem de forma bem variada, principalmente estabelecimentos que sejam utilizados à noite. Essa configuração oferece tanto a moradores quanto estranhos motivos para percorrerem as calçadas, bem como o incentivo da ordem e tranquilidade das ruas através da preocupação dos comerciantes com os seus negócios. A movimentação de pessoas a trabalho, passeio ou a procura de um lugar para comer e comprar constitui em si um atrativo para mais pessoas procurarem e circularem pelo local. A população não gosta de contemplar o vazio, e sim ver movimento.

A arquitetura hostil tem um efeito negativo na paisagem urbana: segrega socialmente quem deve ou não usar o espaço público baseado na capacidade financeira do ser. Não há problemas frequentar o bar da esquina ou olhar a vitrine da loja, mas não se pode permanecer em um lugar sem ter uma atividade de consumo. Utilizar destes dispositivos para manipular o comportamento social é contrário aos preceitos da sustentabilidade social e do dever da administração pública que deve ter o intuito de minimizar a desigualdade, a intolerância e a discriminação.

## **2.2 A Sustentabilidade Social**

A importância da sustentabilidade para as cidades é indiscutível. Está em voga a preocupação de gestores públicos, arquitetos, urbanistas e parte da sociedade sobre a sustentabilidade ambiental, porém nada adianta ter uma construção ambientalmente equilibrada se não forem observadas as necessidades da população que dela pertence.

A sustentabilidade social surge a partir da preocupação com a melhoria na qualidade de vida da população mediante a redução das discrepâncias sociais. Sua atuação está na conquista da democracia plena e dos direitos humanos através do acesso a educação, moradia, alimentação e a cidade. Esse tipo de sustentabilidade é uma vertente daquela que engloba os direitos humanos, direitos do trabalho, equidade social, bem-estar, segurança, acessibilidade e respeito a questões religiosas e culturais sem negligenciar o respeito pelo meio ambiente, colaborando, desta forma, para o desenvolvimento sustentável do planeta. O termo refere-se ao conjunto de ações que objetivam melhorar a qualidade de vida dos cidadãos através da diminuição das desigualdades sociais, concretização de direitos e garantia ao acesso a educação e saúde, possibilitando as pessoas o acesso pleno à cidadania (JORGE, 2015).

O termo, enquanto processo de desenvolvimento do ser humano numa sociedade em que haja justiça social para todos, está relacionado com os direitos humanos de segunda e terceira geração. Os direitos humanos de segunda geração, originados após a Revolução Francesa, buscaram a igualdade entre os seres humanos, enquanto os direitos humanos de terceira geração sintetizaram os direitos humanos posteriores, ou seja, seu fundamento não está só numa concepção de Estado, mas também na efetiva concretização dos direitos



anteriores, somando-se a estes novos direitos pensando na coletividade (ALQUALO, 2014).

A arquitetura hostil é um movimento antagônico aos preceitos da sustentabilidade social. É impossível haver equidade social quando, intencionalmente, promove-se a segregação sócio-espacial nos equipamentos públicos. Também não há solidariedade social quando cidadãos são excluídos do processo de interdependência. A democracia deve estar presente quando se tem a finalidade de reduzir comportamentos antissociais em locais públicos.

O arquiteto Jan Gehl retrata em seu livro *Cidades para Pessoas* que:

Em uma dimensão muito maior do que a das arenas comerciais particulares, o espaço público da cidade democraticamente gerido garante acesso e oportunidades de expressão de todos os grupos da sociedade e liberdade para atividades alternativas. (...) Com interface aberta e acessível entre as pessoas, o espaço urbano garante uma importante arena para grandes encontros, manifestações e protestos políticos, bem como para atividades mais modestas, por exemplo, coleta de assinaturas, distribuição de folhetos, realização de happenings ou protestos. (GEHL, 2013, p. 28-29).

O espaço público deve ser um espaço democrático na sua essência, tanto na elaboração do projeto quanto na sua construção, gerenciamento e uso. A partir da discussão na etapa de projeto cria-se o espaço político. O espaço público é o espaço de expressão do que é a cidade, com todos os seus conflitos, divisões e interesses, e possibilita a integração porque deve abrigar a diversidade. É o espaço do encontro de iguais, porque acolhe manifestações políticas, celebrações e comemorações. Ao mesmo tempo, é o espaço do encontro dos diferentes porque generaliza o uso e propicia a celebração (LAURENTINO, 2016).

### **3. Considerações finais**

A cidade enquanto organismo vivo deve satisfazer as necessidades individuais e coletivas de todos os setores da sociedade. Em uma democracia, é essencial o papel do cidadão em reivindicar melhorias no local em que vive e relatar problemas ao poder público, mas não é seu dever, tampouco dever dos projetistas, sanar as problemáticas da cidade levando em conta julgamento individuais. Além disso, é desumano instalar dispositivos pontiagudos para afastar seres humanos de um lugar sem sentir empatia pela sua dor.

Ao analisarmos a história do mundo, observamos os péssimos resultados para a humanidade quando foram tomadas medidas excludentes nas cidades. O problema da falta de moradia não será resolvido através da proibição da população de rua de dormir nos espaços públicos, muito pelo contrário, o problema é apenas deslocado. A discussão para a melhoria da qualidade de vida das cidades e gestão urbana democrática deve abranger vários setores da sociedade. Excluir camadas sociais vistas como inferiores nunca será a solução para atingirmos a sustentabilidade plena: ambiental, social e econômica.

### **Referências**

ABIKO, A. K.; ALMEIDA, M. A. P.; BARREIROS, M. A. F. Urbanismo : História e Desenvolvimento. Texto Técnico - Escola Politécnica Da Universidade De São Paulo, Departamento De Engenharia De Construção Civil. São Paulo, 1995.

ALQUALO, Fernando Pereira. A Compreensão Jurídica da Sustentabilidade e o Desenvolvimento Humano. Publicação no XXIII Congresso Nacional do CONPEDI/UFPB. João Pessoa, 2014.

BAUMAN, Zygmunt. O mal-estar da pós-modernidade. Rio de Janeiro: Jorge Zahar Ed., 1998.

BENEVOLO, Leonardo. As Origens da Urbanística Moderna. Lisboa: Editorial Presença, 1941.

CHOAY, F. O Urbanismo. São Paulo, Editora Perspectiva, 1979.

DOS SANTOS, Renata Sioufi Fagundes. Do Urbanismo Sanitarista ao Planejamento Urbano Estratégico, Em Santos/SP: O (Re)significado das Funções Sociais da Propriedade e da Cidade. Dissertação (Mestrado em Direito) - Universidade Católica de Santos. São Paulo, 2018.

FRAMPTON, Kenneth. História Crítica da Arquitetura Moderna. SP: Martins Fontes, 1997.

GEHL, Jan. Cidades para pessoas. São Paulo: Perspectiva, 2013.

HAROUEL, J.L. História do Urbanismo. Campinas, Papirus, 1990.

JACOBS, Jane. Morte e Vida nas Grandes Cidades. São Paulo: Martins Fontes, 2000.

JORGE, Miriam José Fernandes. A Cultura da Sustentabilidade Social, um instrumento de Humanização. Dissertação (Mestrado em Ciências Jurídico-Forenses) - Faculdade de Direito da Universidade de Coimbra. Coimbra, 2015.

LAURENTINO, Fernando de Pádua. Espaço público: espaço de conflitos. Projeto História (PUCSP), v. 33, p. 307-317, 2006.

LE CORBUSIER. Carta de Atenas. Paris, 1941.

MADANIPOUR, Ali. Whose Public Space? International Case Studies in Urban Design and Development. New York: Routledge, 2010.

MUMFORD, Lewis. A Cidade na História - Suas Origens, Transformações e Perspectivas. São Paulo: Martins Fontes, 1998.

MUMFORD, Lewis. A Revolução Industrial e a Cidade. São Paulo: Martins Fontes, 1991.

MUMFORD, Lewis. The Culture of Cities. Nova Iorque: Harcourt, 1981.