

SOBRE O EPITÁFIO DE UM CONJUNTO HABITACIONAL E IDEIAS DE UMA CIDADE PARA PESSOAS

Enaira Liany Bezerra dos Santos¹

Maria Dayanne Vieira²

Maria Betânia Ribeiro Torres³

RESUMO

O objetivo deste trabalho é analisar sob a ótica da obra *Morte e Vida de Grandes Cidades*, de autoria de Jacobs (2011), como o planejamento de um conjunto habitacional localizado na cidade de Mossoró/RN contribui para a convivência social e como a organização desse espaço se diferencia dos espaços estudados pela autora na sua obra. A pesquisa foi desenvolvida no conjunto habitacional Inocoop, bairro Alto de São Manoel, Mossoró/RN. Foi realizado um *Walkthrough* durante o percurso e registradas informações relevantes sobre características, posteriormente organizadas em mapas, fotografias e fichas. Foram percorridas 11 ruas, totalizando 5,87 km. As 23 quadras são padronizadas, possuem canteiros suficientes e arborização bem desenvolvida, auxiliando no conforto ambiental das pessoas que ocupam esses espaços. O mapeamento da área mostrou a presença de um total de 22 estabelecimentos dos mais diversos setores, desde estéticos, restaurantes, *pet shop* e laboratório de análises clínicas, duas unidades de saúde, praça pública e outros. Ao seu redor, o conjunto também possui importante oferta de serviços e comércios, entre eles dois supermercados e uma. Mesmo assim, a presença de pessoas tráfegando a pé foi pouco notada, estando essas concentradas em maior quantidade próximo a estabelecimentos. Foram observadas divergências quanto aos conjuntos habitacionais retratados por Jacobs (2011). Os imóveis à venda ou para locação vêm sendo ocupados por estabelecimentos comerciais de diversos tipos. Torna-se importante analisar a perspectiva de Jane Jacobs em outras cidades, em lugares com outras lógicas de ocupação e reprodução do espaço urbano.

Palavras-chave: planejamento urbano; conjuntos habitacionais; Jane Jacobs; diversidade.

TEACHING-SERVICE ARTICULATION IN HEALTH HUMANIZATION PROCESSES

ABSTRACT

¹ Mestranda em Ambiente, Tecnologia e Sociedade (PPGATS) pela Universidade Federal Rural do Semi-Árido (UFERSA). Bolsista CAPES. E-mail: enaira.santos@alunos.ufersa.edu.br

² Graduanda em Gestão Ambiental pela Universidade do Estado do Rio Grande do Norte (UERN). E-mail: dayannevieira3334@gmail.com

³ Doutora em Ciências Sociais pela Universidade Federal do Rio Grande do Norte (UFRN). Professora adjunta do Departamento de Gestão Ambiental (DGA) e do Programa de Pós-Graduação em Ciências Sociais e Humanas (PPGCSH), da Universidade do Estado do Rio Grande do Norte (UERN). E-mail: betanimatorres@uern.br



The objective of this work is to analyze from the perspective of the work *Morte e Vida de Grandes Cidades*, by Jacobs (2011), how the planning of a housing complex located in the city of Mossoró/RN contributes to social coexistence and how the organization of this space differs from the spaces studied by the author in her work. The research was developed in the Inocoop housing complex, Alto de São Manoel, Mossoró/RN. A walkthrough was carried out along the way and relevant information about characteristics was recorded, later organized into maps, photographs and files. 11 streets were covered, totaling 5.87 km. The 23 blocks are standardized, have enough plant bed and well-developed trees, helping in the environmental comfort of the people who occupy these spaces. The mapping of the area showed the presence of a total of 22 establishments from the most diverse sectors, from aesthetics, restaurants, pet shop and clinical analysis laboratory, two health units, public square and others. Around it, the complex also has an important offer of services and shops, including two supermarkets and one police station. Even so, the presence of people traveling on foot was little.

Keywords: urban planning; housing estates; Jane Jacobs; diversity.

1 INTRODUÇÃO

A partir do século XIX pode-se observar, analiticamente, as cidades enquanto locais marcados pela modernidade, como apontam Sant'Anna, Mendonça e Diniz (2016), e isso é concretizado pelo crescimento das oportunidades de trabalhos ligados à indústria, ao aumento na oferta de serviços, à atração de imigrantes e pessoas das zonas rurais e ao surgimento de áreas menos desenvolvidas e seguras dentro das cidades. Tal modernidade culmina numa série de processos dentro dos centros urbanos que, por vezes, causam o abandono de áreas, a disseminação de violência, o abandono da vida social pública e outros acontecimentos que inibem o desenvolvimento vital das cidades.

Conforme esses processos acontecem, a cidade é modelada e remodelada visando a seu bom funcionamento. Jane Jacobs (2011) critica o planejamento urbano que ela chama de ortodoxo, aquele que tenta prever e tomar medidas partindo de como as cidades devem funcionar e parecer, e não como de fato elas funcionam. Em suma, o bom planejamento para o urbanismo ortodoxo, era o planejamento previamente projetado (JACOBS, 2011), como se a cidade fosse constituída de pixels separáveis e como se o uso de uma área não interferisse no uso de outras áreas adjacentes, e assim se projetava cada m² de uma cidade para servir a um propósito específico.

No entanto, como a própria Jacobs recomenda, suas ideias precisam ser constantemente testadas e desafiadas. Nesse sentido, são poucos os estudos que buscam validar ou refutar empiricamente suas proposições (SABOYA *et al.*, 2021). De acordo com a autora, a realidade retratada em seu livro “*Morte e vida de grandes cidades*” diz respeito ao que ela observa nas cidades estadunidenses que frequentara, principalmente no bairro em que residia no momento da escrita da obra, o Greenwich Village, em Nova York.

Poucos são os trabalhos que analisam as condições e buscam observar espaços urbanos à luz da teoria de Jacobs (2011), como afirma Saboya *et al.* (2021), e isso diminui quando se trata de cidades brasileiras e localizadas em regiões que não a Sudeste, foco do maior número de estudos sobre a questão urbana, principalmente, em função de abrigar uma das cidades mais urbanizadas da América Latina: São Paulo.

Ao defender suas teorias, entre elas que a diversidade de usos e a presença de pessoas nas ruas contribuem para a vitalidade urbana, Jacobs (2011) lista fatos sistematizados e práticos que corroboram com sua linha de pensamento. Porém, toda cidade possui uma dinâmica diferente, que pode se diferenciar também conforme o país, a cultura e os diversos fatores sociais. Saboya *et al.* (2021) argumenta, por exemplo, que a densidade populacional tem sido relacionada, em algumas cidades do Brasil, ao maior número de ocorrência de crimes.

Faz-se preciso ressaltar que, neste estudo, entende-se humanização, a partir da Política Nacional de Humanização (PNH), do Ministério da Saúde, como a valorização de todos os envolvidos no processo de produção do cuidado em saúde, ou seja, dos usuários, dos trabalhadores e gestores dos serviços de saúde. Por valorização dos sujeitos pode-se depreender a possibilidade de vivência de autonomia, ampliação da capacidade de transformar a realidade em que se inserem, a partir do diálogo e do compromisso compartilhado nos processos de produção do cuidado e da gestão em saúde (BRASIL, 2010).

Sob essa perspectiva, este artigo possui como objetivo geral: analisar a articulação entre ensino-serviço e a sua contribuição para o processo de humanização em saúde. Como objetivos específicos: discutir como a formação universitária pode possibilitar uma prática mais humanizada; discorrer sobre a articulação ensino-serviço na cidade de Mossoró-RN; e refletir sobre importância dos municípios possuírem um setor de educação em saúde.

Essa discussão promove uma série de questões que precisam ser testadas para geração de um maior conhecimento sobre a dinâmica urbana que, por sua vez, é influenciada pela dinâmica de bairro e por recortes espaciais menores. Nesse sentido, as questões que orientam a pesquisa são: Até que ponto as argumentações de vitalidade urbana se aplicam no Conjunto Habitacional Inocop, na cidade de Mossoró/RN? O que se pode deduzir, a partir da ótica de Jane Jacobs, sobre o atual estado do conjunto em questão? Como construir cidades pensando na qualidade de vida das pessoas? Assim, o objetivo deste trabalho é analisar, à luz da obra de Jacobs (2011), como a diversidade de usos de um conjunto habitacional localizado na cidade de Mossoró/RN contribui para a convivência social e como a organização desse espaço se diferencia dos espaços reurbanizados estudados por Jacobs (2011).

2 REVISÃO DE LITERATURA

2.1 O PLANEJAMENTO URBANO ENTRE O VELHO E O NOVO PARADIGMA

“No século XIX, com o rápido crescimento urbano das grandes cidades europeias, a rua transforma-se, tornando-se um local de confluência de pessoas, tráfego de carruagens puxadas por animais, lixo e esgotos” (GOMES, 2018, p. 204). A cidade passa a ser palco de diversas transformações que culminaram na cidade observada na atualidade, sendo que cada lugar possui características específicas, mas que foram influenciadas por uma corrente de planejamento urbano predominante.

O planejamento urbano, principalmente aquele do século XX, gerou sonhos e pesadelos que ainda hoje são sentidos em cidades de todo o mundo (HALL, 2016). Até mesmo, intuitivamente, planejar sempre remete ao futuro: “planejar significa tentar prever a evolução de um fenômeno ou, para dizê-lo de modo menos comprometido com o pensamento convencional, tentar simular os desdobramentos de um processo, com o objetivo de melhor precaver-se contra prováveis problemas” (SOUZA, 2006, p. 45). Assim, o planejamento urbano

busca guiar o crescimento, ordenamento e manutenção de diferentes atividades urbanas, desde uso residencial e industrial, tentando minimizar problemas presentes e futuros.

Nessas discussões, ideias de urbanistas que foram tidas como vanguardistas por anos, tais como Ebenezer Howard, Sir Patrick Geddes e Le Corbusier, são vistas como ultrapassadas por diversos autores (JACOBS, 2011; GEHL, 2013; HALL, 2016), principalmente porque algumas ideias, como a construção de Cidades-Jardim, previam usos independentes para diferentes porções de terra numa mesma cidade, enquanto que cada espaço deveria ser pensado na tentativa de prover uma diversidade de usos e de forma dependentes entre si, interconectados.

Ticle e Pereira (2016), ao discutirem o planejamento urbano num conjunto em Belo Horizonte/MG, concluem que o planejamento urbano historicamente exclusivo ignora a qualidade de vida de grande parte da população e é caracterizado por processos, tais como alargamento de vias para fluxo viário e supressão vegetal. Isso resulta na “ocultação de vestígios e traços históricos das cidades, suprimindo a memória urbana e dificultando os sentimentos de pertencimento e identificação” das pessoas que residem naquele local (TICLE; PEREIRA, 2016, p. 19).

Segundo Pinho (2016), Jacobs critica o menosprezo por parte da corrente anti-urbana americana, e embora faça duras críticas aos problemas que observa no ambiente urbanizado, é otimista quanto à capacidade humana de resolvê-los. A autora frisa que é possível um bom convívio entre a zona rural e urbana, por exemplo, até porque as grandes cidades dependem das zonas rurais vizinhas, bem como as zonas rurais dependem das zonas urbanas.

Surgem, a partir dessa análise crítica do planejamento urbano do século passado, novas ideias que fazem uso de uma perspectiva mais holística, cunhada na qualidade de vida, participação social e consumo e sustentabilidade desses espaços. Entre elas, pode-se citar Speck (2016) e suas discussões sobre caminhabilidade urbana, Gehl (2013) que teoriza sobre cidades para pessoas, Campos Filho (2010) e suas propostas para redesenho de bairros e outros.

2.2 PROBLEMAS URBANOS “RECENTES” E A QUESTÃO SOCIAL

“Num número cada vez maior de cidades, tornam-se decadentes justamente as regiões onde menos se espera que isso aconteça, à luz da teoria do planejamento urbano convencional” (JACOBS, 2011, p. 16). Tal planejamento, ortodoxo, focou nos problemas e resoluções teóricas para os problemas urbanos, porém, esses meios tornaram-se pouco eficazes para melhorar o quadro urbano global. Tais problemas persistem e se renovam na malha urbana. Nesse sentido, “a vida urbana pressupõe um permanente sistema interligado de relações nas esferas de educação, cultura, habitação, saneamento, transporte, uso e ocupação do solo, segurança pública, lazer e muitas outras” (BAUER, 2020, p. 344).

Tem-se, nesse cenário, a mobilidade urbana como um dos problemas urbanos mais complicados de serem resolvidos. Engarrafamentos, pouco espaço para pedestres, falta de ciclovias, excesso de acidentes de trânsito tornaram-se mais recorrentes e foram normalizados. A realidade urbana que, infelizmente, se reproduz em um grande número de cidades de todo o mundo, resume-se a:

Apesar de nunca ter sido declarada uma guerra, muitas cidades americanas parecem ter sido feitas e refeitas com a incumbência de derrotar os pedestres. Vias alargadas, calçadas diminuídas, árvores suprimidas, guias rebaixadas para dar acesso às lanchonetes e drive-thru e imensas áreas de estacionamento de quarenta mil metros quadrados reduziram

nossas paisagens urbanas a zonas de automóveis, nas quais a vida dos pedestres é apenas uma possibilidade teórica (SPECK, 2016, p. 26).

Os engenheiros de tráfego “não sabem o que fazer com os automóveis nas cidades porque não têm a mínima ideia de como projetar cidades funcionais e saudáveis – com ou sem automóveis” (JACOBS, 2011, p. 17). Observa-se, então, um problema gerado por duas variáveis principais: o excesso de automóveis nas ruas é resultado de um planejamento que inibe a presença e o bem-estar de pedestres, assim como uma democratização dos transportes, que é benéfica, mas que, no fim, desencadeia processos de poluição, acidentes no trânsito e algumas outras externalidades (GOMES, 2018).

A poluição urbana, nesse caso, é uma das externalidades indesejadas no contexto urbano. As pessoas dentro das cidades, por sua vez, estão submetidas a condições socioambientais que podem afetar sua saúde. Isso pode ser comprovado a partir de vários estudos, entre eles: as condições de poluição atmosférica têm relação com internações respiratórias em crianças (MORAES *et al.*, 2019); a poluição urbana está diretamente ligada ao estresse social e à perda de qualidade de vida (CLOUGHERTY; KUBZANSKY, 2010); a poluição sonora fere o direito da personalidade (direito ao sossego) e a paz das pessoas em áreas urbanas (MOREIRA; FONSECA, 2020); a poluição visual, que é o excesso de informação com o uso de propagandas e outdoors, bem como com o descarte de lixos nas ruas, tais elementos são prejudiciais à paisagem, podem ser prejudiciais à saúde e causar estresse nas pessoas (GOMES; MEDEIROS, 2019).

Outra questão que influencia no bem-estar humano nas cidades é a falta de segurança pública. A violência urbana, segundo Almeida (2021), é influenciada diretamente por meio das relações sociais territoriais, a pobreza, a exclusão social e a falta de serviços públicos urbanos. A falta de oportunidades influencia diretamente nos índices de criminalidade. Tais problemáticas podem ser notadas na nítida diferença na infraestrutura dos espaços urbanos, por um lado há espaços bem estruturados e equipados, por outro lado há espaços abandonados que geram indivíduos desestimulados a entrar no mercado de trabalho formal. Nesses casos, a criminalidade contribui para que as pessoas não desenvolvam uma vida pública urbana. “Não é preciso haver muitos casos de violência numa rua ou num distrito para que as pessoas temam as ruas. E, quando temem as ruas, as pessoas as usam menos, o que torna-as ainda mais inseguras” (JACOBS, 2011, p. 31).

Um ponto importante que diz respeito à questão da vida pública urbana é o lazer nas cidades. Elas, por sua vez, devem contar com espaços que proporcionem isso de forma espontânea e gratuita. Porém, o comum é “que o meio urbano oferece oportunidades escassas para o desenvolvimento de outro tipo de lazer que não seja transformado em mercadoria para a grande maioria da população” (VERSIANI; PEREIRA, 2019, p. 136). Para os autores citados, surge uma nova modalidade de lazer: o lazer para a cidadania, que é fundamentado pelo direito à cidade.

Para Bauer (2020), as problemáticas presentes nos centros urbanos brasileiros se agrupam de forma mais intensa nas periferias. “Os cenários formados por casas amontoadas, nunca terminadas, idosos fadados ao abandono, sem-teto vagando famélico pelas ruas, crianças se humilhando ao pedir esmolas e as mais sórdidas e impensadas condições de vida” são comuns a muitas cidades brasileiras (BAUER, 2020, p. 336). A solução de tais problemas, que não são recentes, mas são renovados dentro dos centros urbanos, precisa ser inspirada em novas óticas e novos modelos de desenvolvimento que colocam o bem-estar social à frente do econômico, e que leva em conta a vontade e a capacidade emancipatória das pessoas. É como Jacobs (2011)

exemplifica ao mostrar o caso de recuperação de uma das áreas de cortiços mais estigmatizadas de Boston, chamada North End, onde a reurbanização foi toda feita pela própria população, que mostrou uma grande capacidade de autogestão.

2.3 A INDISSOCIABILIDADE ENTRE UTOPIA E CIDADE

Harvey (2004) critica o urbano na sociedade contemporânea, argumentando que há uma ausência de políticas efetivas que possam auxiliar o desenvolvimento social do lugar. Ou seja, são criados espaços de opulência e excluídos os espaços de cidadania, de pertinência social e de apoio mútuo. “Trata-se da racionalidade suprema do mercado versus a tola irracionalidade de tudo que não seja o mercado” (HARVEY, 2004, p. 205). Contudo, segundo Harvey (2004, p. 211), se “aceitamos que a ‘sociedade é construída e imaginada’, podemos também crer que ela pode ser ‘reconstruída e reimaginada’”.

Pessoa (2006) argumenta sobre a existência de uma indissociabilidade entre utopia e cidade. Primeiro, o traçado da cidade, suas ruas, seus edifícios são parte integrante de um trabalho utópico. Segundo, a maneira como o homem lida com a natureza e como essa natureza é inserida no traçado da cidade.

As utopias aparecem mais frequentemente em períodos de transição e épocas de grandes incertezas (PESSOA, 2006). A crise socioambiental revela um período de incertezas e de novas descobertas e invenções para que haja novas relações sociedade-ambiente (ambiente natural e ambiente construído). E, aqui, se configura um aspecto importante, pois:

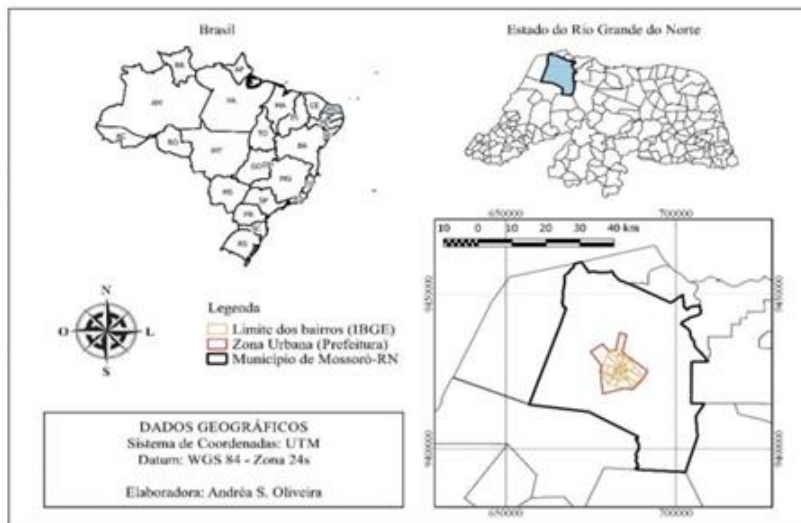
As utopias não devem ser interpretadas como devaneio, surto psicótico ou algo irrealizável. Uma utopia nunca é desvinculada da realidade. Aliás, é a realidade que gera uma utopia e é a utopia que torna o mundo suportável (PESSOA, 2006, p. 23).

A natureza faz parte da cidade e estabelece relações entre ela e o ar, o solo, a água e os organismos vivos em seu interior e a sua volta. Contudo, as cidades têm negligenciado e raramente explorado a natureza que existe dentro delas. Assim, as normas para a melhoria da qualidade ambiental são geralmente percebidas como restritivas e punitivas para a atuação livre das forças do mercado e não como oportunidades para novas formas urbanas. Os regulamentos também se apresentam vulneráveis a mudanças na política pública, ao sabor das preocupações do momento, ao passo que a forma física da cidade permanece por gerações e gerações de políticos, conforme afirma Spirn (1995).

3 PROCEDIMENTOS METODOLÓGICOS

3.1 CARACTERIZAÇÃO DA ÁREA DE ESTUDO

Mossoró (Figura 1) fica a 278 km de Natal, capital do Estado, e se localiza a 05°11'16,8" de latitude sul e 37°20'38,4" de longitude oeste, mesorregião do Oeste potiguar, possui uma área territorial de 2.099,334 km² e uma população estimada de 303.792 habitantes, tendo registrado, em 2010, 259.815 habitantes no último censo do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE, [2021]).

Figura 1 - Mapa de localização de Mossoró (RN)

Fonte: Oliveira e Coelho (2018).

A cidade possui uma densidade demográfica de 123,76 hab./km² e um Índice de Desenvolvimento Humano Municipal (IDHM) de 0,720 (IBGE, 2021).

Mossoró é inserida no Bioma Caatinga, na região fitogeográfica onde há predominância da Caatinga hiperxerófila, carnaubais e vegetação halófito (DIAS; DIODATO; GRIGIO, 2014). A cidade se caracteriza pelo seu crescimento urbano desordenado, o que culminou, segundo o Ministério do Meio Ambiente (MMA, 2010 *apud* DIAS; DIODATO; GRIGIO, 2014), no desmatamento de 91,18km² de vegetação nativa na área da cidade. De acordo com o IBGE ([2021]), a arborização de vias públicas na cidade é de 75,5%.

O Conjunto habitacional Incoop, área escolhida para esta pesquisa, localiza-se no bairro Alto de São Manoel, a leste do município de Mossoró. O Alto de São Manoel começou a ser habitado na década de 1940 após a construção da Ponte Jerônimo Rosado (ROCHA, 2009), que faz a ligação com o centro da cidade. De acordo com Rocha (2009), devido à grande ocupação do centro da cidade, o bairro foi o principal a ter imóveis locados para dar suporte à instalação da Petrobras na cidade por volta de 1980, o que favoreceu ainda mais a expansão da infraestrutura urbana no bairro.

Salles (2013) considera o Incoop como um bairro não oficial, ou seja, é uma aglomeração ou conjuntos criados para uma parcela da população, mas que não é oficialmente reconhecido pelo Plano Diretor (PD) do município. De acordo com Oliveira (2017), o conjunto habitacional Incoop foi construído a partir de investimentos públicos que visavam à consolidação da infraestrutura nas áreas periféricas da cidade, favorecendo o seu crescimento. Assim, o Incoop serviu como indutor do crescimento da cidade, o que indica que passou por um rápido crescimento e estabelecimento na época em que foi construído.

3.2 TÉCNICA DE COLETA DE DADOS

A coleta de dados do trabalho foi realizada a partir de *Walkthrough*, metodologia que se baseia na aquisição de informações sobre determinado local através de um passeio com algum usuário do espaço em questão (OLIVEIRA; BRANDÃO, 2015). Segundo Gerson (2012), nessa metodologia, o observador durante o percurso deve ir registrando todas as descobertas de várias

formas: em mapas, plantas, *check-lists*, gravações de áudio e de vídeo, fotografias, desenhos, diários, fichas etc. Para análise, foi produzida uma ficha de avaliação preenchida a cada rua do conjunto habitacional.

A ficha contemplava, entre outras informações, presença de canteiros, presença de árvores nas calçadas, presença de pessoas na rua, presença de estabelecimentos comerciais e presença de equipamentos públicos de uso comum (como praças). As informações gerais do conjunto habitacional foram selecionadas com base em Jacobs (2011), que delimita alguns pontos importantes a serem analisados, tais como: comprimento das quadras, possibilidades de usos diversos das ruas e ambientes, quantidade de ruas, presença de prédios antigos, presença de equipamentos econômicos (mercadinhos, lojas diversas) e presença de pessoas nas ruas.

A pesquisa de campo foi realizada nos meses de março e abril de 2022, em dias alternados da semana, sempre às sete horas da manhã e cinco horas da tarde, em função de serem os horários em que as pessoas estão saindo e voltando para seus trabalhos, escolas ou outros lugares. Essa primeira análise de campo baseou também a produção de mapas utilizando o *Google Earth Pro* para análise da distribuição de elementos de potencial uso coletivo ao longo do percurso.

4. 4.1 CARACTERÍSTICAS GERAIS DO INOCOOP

Ao total, foram percorridos 5,87 km ao longo de 11 (onze) ruas do conjunto habitacional em questão (Tabela 1).

Tabela 1 - Ruas pesquisadas

NOME DA RUA	Comprimento das ruas (km)
Rua Engenheiro Carlos Dumaresque	50
Rua Dona Mariinha Mendes	64
Rua Aristides Rebouças	74
Rua Doutor Charley	74
Rua Vereador José Bernardo	84
Rua Bodoca	32
Rua Chico Linhares	40
Rua Dona Lourdes Montes	40
Rua Chico Pedro	37
Rua Raimundo Jovino	49
Rua Frederico Trota	43
Total	87

Fonte: Autoria própria, 2022.

As ruas mais longas, conforme exposto na Tabela 1, são Rua Vereador José Bernardo (0,84 km), Rua Aristides Rebouças (0,74 km), Rua Doutor Charley (0,74 km) e a Avenida Dona Mariinha Mendes (0,64 km). Vale salientar que essa última corresponde ao trecho da pista que divide o conjunto em dois lados e que liga bairros mais afastados, como o Planalto 13 de Maio, Liberdade e Sumaré, ao centro da cidade, portanto, existe um grande fluxo de veículos nesta avenida. Ao redor do conjunto existem serviços e estabelecimentos importantes de serem levados em conta no estudo: dois supermercados, quatro escolas (sendo uma particular e três públicas), um posto de gasolina, uma igreja e a Delegacia de Plantão (Figura 2).

Figura 2: Delimitação e localização do Inocoop

Fonte: Elaborado pelas autoras a partir do *Google Earth Pro*, 2022.

As 23 quadras do conjunto Inocoop são padronizadas em função de terem sido planejadas previamente, seus tamanhos ocupam cerca de 0,34 km e são regulares. De acordo com Jacobs (2011), a corrente ortodoxa de planejamento urbano sempre considerou a falta de superquadras como um problema em função do excesso de ruas, quando na verdade a subtração de ruas e aumento do tamanho das quadras atrapalham até a própria circulação de ar e ventilação disponíveis para as pessoas, além de que essas sempre tendem ao isolamento físico entre as residências e diferentes ruas. “A maioria das quadras deve ser curta; ou seja, as ruas e as oportunidades de virar esquinas devem ser frequentes” (JACOBS, 2011, p. 107).

Ao longo da caminhada foi possível observar que as calçadas se apresentavam em alturas uniformes, o que torna mais fácil a circulação de pessoas e a própria questão de acessibilidade. Conforme Vieira e Morastoni (2013), as calçadas são elementos que fazem parte da infraestrutura urbana que demanda a sua adequabilidade tanto para os moradores quanto para potenciais turísticos. É vital para uma cidade que as calçadas sejam acessíveis e boas para a caminhabilidade, isto é, para o deslocamento diário. Deve ser pautado e colocado em prática o seu acesso amplo e democrático nos espaços urbanos, e o seu planejamento não deve ser somente voltado para a mobilidade de veículos, mas também para o deslocamento de pessoas. A caminhabilidade das calçadas, se bem planejada, pode motivar as pessoas a se deslocarem a pé efetivamente.

A arborização das ruas do conjunto habitacional é bem desenvolvida, o que sinaliza que sua implantação foi realizada junto com a construção do conjunto. É possível perceber que no planejamento do bairro houve uma preocupação com a arborização e o conforto térmico proporcionado às pessoas, pois todas as ruas possuíam canteiros arborizados (Figura 3).

Figura 3: Arborização com castanholas e mangueiras (A) e uso de *neem* indiano (B) em ruas do conjunto Inocoop



(A)



(B)

Fonte: Acervo das autoras, 2022.

Em sua maioria, as espécies utilizadas foram a *Mangifera indica* (mangueiras) e *Azadirachta indica* (neem indiano), duas espécies exóticas, mas que possuem copas frondosas.

As mangueiras, em sua maioria, apresentavam frutos em grande número. O cultivo de arborização frutífera pode trazer benefícios para o local, desde sua atratividade como uma fonte de alimento até como abrigo para aves e outras espécies de animais (BIAGOLINI; LOURENÇO, 2018; RABELO *et al.*, 2019). As frutíferas nas ruas também são úteis como alimento para as pessoas que residem próximo ao local (SOARES; PELLIZZARO, 2019; RABELO *et al.*, 2019), tendo a possibilidade de serem consumidas *in natura* ou depois de serem passadas por um tipo de processamento, de acordo com Rabelo *et al.* (2019).

É válido destacar que existe uma problemática em relação à presença de espécies frutíferas em ruas e avenidas em virtude do risco de ocasionar algum tipo de acidente, caso uma fruta ou parte da planta caia em cima dos pedestres e veículos (SILVA; SOUSA, 2018). Para locais mais frequentados, onde há a presença humana corriqueiramente, os frutos devem ser pequenos, já em locais onde não há muita movimentação e permite-se restringir a entrada de pessoas, podem ser plantadas as espécies arbóreas, cujo os frutos sejam de um tamanho maior (RABELO *et al.*, 2019).

É interessante notar que o conjunto estudado possui uma arborização suficiente para trazer conforto ambiental para as pessoas que moram nele e que transitam diariamente pelas ruas. Cordeiro (2017) investiga a relação entre a presença de arborização e de questões socioeconômicas das pessoas. Para ele, as cidades, da forma que se desenvolvem, acabam sendo um mosaico de espaços adjacentes, geridos por interesses econômicos e que reafirmam situações de desigualdade dentro e entre os bairros.

O Inocoop foi planejado para pessoas com condições socioeconômicas favoráveis (ROCHA, 2009), uma vez que foi criado para dar opção de moradia às pessoas que chegavam na cidade vinculadas à Petrobras. Isso pode ter influenciado o planejamento dos elementos do

conjunto. A discussão de Campos Filho (2010) corrobora essa argumentação, pois o trabalho mostra a influência do mercado imobiliário na oferta de serviços e proximidade do comércio. Ressalta, ainda, que nem sempre a lógica locacional do mercado imobiliário ou a do poder público atende o interesse da maioria.

As cidades, como elementos que já nascem de forma desigual, continuam se expandindo de forma a segregar diferentes camadas sociais, como afirma Harvey (2014), que analisa o fato de as políticas públicas e serviços de infraestrutura serem pensadas e direcionadas, em sua maioria, para pessoas com maior poder aquisitivo. No caso do Inocoop, existe um acesso fácil a equipamentos importantes para atender necessidades básicas das pessoas, desde escolas, comércios, supermercados e unidades de saúde. “A distância máxima definida como cômoda para se andar a pé até o comércio, serviço ou equipamentos sociais é de 800 metros” (CAMPOS FILHO, 2010, p. 20).

4.2 PRESENÇA DE ESTABELECIMENTOS COMERCIAIS E EQUIPAMENTOS PÚBLICOS

O mapeamento de estabelecimentos comerciais (Figura 4) demonstrou a presença de um total de 22 (vinte e dois) estabelecimentos, divididos em uma agência de segurança, cinco lojas voltadas para conserto e comercialização de veículos, duas academias, dois espaços de bronze, um laboratório de análises clínicas, uma farmácia, um *pet shop*, quatro lanchonetes/bares, uma empresa de energia solar, e quatro diversos (*lan houses*, empresa de fardamento etc.).

Figura 4: Mapeamento de estabelecimentos comerciais e equipamentos públicos no Inocoop



Fonte: Elaborado pelas autoras a partir do *Google Earth Pro*, 2022.

Isso indica uma diversidade de usos dos imóveis ao longo do conjunto analisado. Nele, também há uma Unidade de Pronto Atendimento (UPA) e uma Unidade Básica de Saúde (UBS), além de uma praça pública ao lado dessas unidades, conhecida como Praça da UPA. Próximo a isso tem uma igreja evangélica.

Vale salientar que dentro da própria praça estão presentes barraquinhas e trailers de venda de comida que funcionam durante à noite, a partir das 18h. Isso contribui para a vivência social das pessoas que usufruem desse espaço. A praça do conjunto é um equipamento público urbano importante para a promoção da convivência social das pessoas. A presença de equipamentos públicos na praça, como bancos, quadra esportiva e academia para a terceira idade, é atrativa para a população e incentiva a prática de esportes e exercícios físicos.

Porém, pode-se perceber que existe uma grande presença de veículos estacionados no entorno da praça, o que pode sugerir que parte das pessoas vêm de fora do bairro para aproveitar o local. Além disso, a praça apresentava sinais de falta de manutenção e limpeza, o que diminuía o atrativo desse espaço por parte da população. Em função desse abandono e da falta de manutenção, tais espaços passam não só a perder sua função e qualidade ambiental, como também a prover riscos à população que os utiliza. Essa problemática é encontrada no trabalho de Gomes e Martin (2017), que analisam quais os fatores de riscos potenciais que as praças públicas da cidade de Natal/RN oferecem para a população. A praça foi revitalizada no mês de março de 2022, quando teve seus equipamentos pintados e recuperados.

A presença de terrenos baldios e construções abandonadas implicam na ocorrência do descarte inadequado de resíduos sólidos, além da incidência de lixo nas ruas devido os animais domésticos abandonados rasgarem os recipientes e sacos de lixo à procura de alimento. Com isso, o lixo é espalhado no chão e não recolhido posteriormente, isso porque o lixo só é recolhido geralmente pelos garis quando estão armazenados em sacolas ou em baldes. Devido aos fortes odores provocados pelo lixo espalhado, a população começa a tomar iniciativas pontuais de seu descarte em terrenos baldios e em construções abandonadas (FREITAS; ALVES, 2019).

O que parece, analisando de perto o caso do conjunto habitacional em questão, é que está em curso uma reurbanização do espaço, no entanto, de forma lenta e não gerenciada pelo poder público, mas por forças econômicas dominantes. Pode-se deduzir isso porque, com o passar dos tempos, as residências têm sido substituídas por estabelecimentos comerciais que estão se distribuindo uniformemente sobre o Inocoop. A presença de casas à venda ou aparentemente abandonadas pode estar se dando em função do bairro ter sido habitado inicialmente por pessoas com melhores condições econômicas, e essas têm migrado para condomínios fechados e apartamentos em busca de segurança.

4.3 COMO CONSTRUIR CIDADES PARA PESSOAS

O estudo empírico do Conjunto Residencial Inocoop chamou-nos atenção pela pouca presença de pessoas nas ruas, e essas centravam-se nos estabelecimentos comerciais existentes no bairro: academia, escola, lanchonetes. Sant’Anna, Mendonça e Diniz (2016) estudaram uma das ruas mais antigas da cidade de Sete Lagoas – MG, e verificaram a relação direta entre a presença de comércio diversificado e a alta circulação de pessoas no entorno, além da rua se situar entre bairros com alta densidade populacional e ser uma importante via de acesso entre tais bairros e importantes empresas da cidade. Essas características correspondem também ao Inocoop, que se situa próximo a bairros de grande densidade (Planalto 13 de Maio, Liberdade e o próprio Alto de São Manoel) e entre esses e o centro da cidade.

Saboya *et al.* (2021) realizou uma pesquisa nas três cidades mais populosas de Santa Catarina, sendo elas, Joinville, Florianópolis e Blumenau, objetivando relacionar a ocorrência de crimes e as condições de diversidade defendidas por Jacobs (2011). Seus resultados indicam que

a diversidade de usos do solo possui uma influência fraca na ocorrência de crimes, mas no sentido contrário do que a autora argumenta existir nas realidades que ela analisou. O estudo mostra que as maiores taxas de ocorrências criminais estão concentradas nas áreas mais periféricas e mais centrais, além das áreas com maiores percentuais de usos não residenciais. Saboya *et al.* (2021) identificaram que as áreas com maior densidade populacional foram associadas a maior segurança, ponto que corrobora a visão de Jacobs (2011).

É interessante perceber que a prática de caminhar pelas cidades tem sido defendida e, quando possível, recuperada. A prática da caminhada, nesse sentido, “ganha relevância no novo milênio enquanto escolha de modo de vida urbana assente na valorização da atividade caminhada e da relação de proximidade com a cidade” (GOMES, 2018, p. 219). A caminhada configura não mais um ato individual, mas um contato com o outro e com o público. Acrescentem-se outros elementos também importantes como o transporte público, áreas para andar de bicicletas, no sentido de compor uma cidade ambientalmente sustentável.

Jacobs (2011) retrata a circulação das pessoas nas ruas e calçadas como um complexo “balé”, como uma dança, com passos quase que ensaiados e ocorrendo de forma coordenada. Para a autora, o que fortalece os locais de uma cidade é esse próprio balé, é a circulação das pessoas, com ênfase à diversidade dessas pessoas, seja em faixa etária, cultura e costumes, e no tipo de uso que cada uma faz daquele espaço. Para ela, esse balé não acontece plenamente em bairros apenas com uso residencial. Isso porque as pessoas precisam estar circulando em função de diferentes usos: idas a supermercados, padarias, praças e parques de bairro, isso é tão importante quanto a entrada e a saída das pessoas das residências.

O uso das calçadas pelos pedestres, nesse sentido, funciona como indutor de segurança, contato social, integração das crianças e de pessoas que moram nas proximidades. Para isso, segundo Jacobs (2011, p. 36), as calçadas precisam ter:

- i) uma nítida separação entre o espaço público e o privado; ii) deve existir olhos para as ruas, ou edifícios voltados para as ruas; e iii) as calçadas devem ter usuários transitando ininterruptamente, tanto para aumentar na rua o número de olhos atentos quanto para induzir um número suficiente de pessoas de dentro dos edifícios a observar as calçadas.

“O referencial de Jacobs é a capacidade de autogestão das pessoas reunidas a partir da condição de partilharem uma área geográfica da cidade, são vizinhos, os quais desenvolvem relacionamentos, em geral, por integrarem alguma instituição” (OLIVEIRA, 2020, p. 255).

Atribuir à rua o devido papel na construção complexa, da qual participam características espaciais, seus habitantes, suas atividades, suas formas de vida, assim como suas histórias, tratam-se, todavia, de perspectiva que, ainda hoje, conta com poucas pesquisas (SANT’ANNA; MENDONÇA; DINIZ, 2016, p. 128). É olhar o ambiente urbano sobre uma nova perspectiva para além de uma análise tecnológica de infraestrutura como drenagem, arborização, construções, mas identificar que o espaço como um todo perfaz um elo com o social que ali reside e circula, e que sem essa relação constante e saudável a cidade tende a não desenvolver.

Cabe, nessa discussão, os ensinamentos de Speck (2016) para a construção de Cidades Caminháveis, em que o planejamento deve adotar como meio e fim a caminhabilidade. Resumidamente, as cidades devem pensar em promover a caminhabilidade, e isso torna e indica quão sustentável, saudável e vital uma área urbana é. A caminhada, nesse sentido, tem que ser vista pelos pedestres como algo proveitoso (tem um objetivo final a ser alcançado), seguro (livre de violência e acidentes de trânsito), confortável (arborizada, acessível) e interessante (atrativa aos olhos).

Nessa perspectiva, o autor ilustra dez passos para atingir a caminhabilidade em cidades, que são: 1) pôr o carro no seu lugar, e voltar a planejar cidades pensando nos pedestres; 2) mesclar os usos, garantindo um equilíbrio de diferentes atividades dentro de uma área, dando motivos diversos para pedestres caminharem; 3) adequar o estacionamento às necessidades da cidade; 4) deixar o sistema de transporte fluir, pensando principalmente na interação do transporte público com os pedestres; 5) proteger o pedestre, planejando a rua de forma a diminuir o risco de acidentes e de violência; 6) acolher as bicicletas, aumentando número de ciclovias e incentivando seu uso; 7) criar bons espaços públicos e áreas livres; 8) plantar árvores investindo no bem estar do pedestre ao longo da caminhada e no seu destino final; 9) criar faces de ruas agradáveis e singulares, melhorando a paisagem urbana; e 10) eleger suas prioridades, pois sempre haverá ruas não caminháveis, mas é preciso escolher bem quais devem ser os núcleos caminháveis das cidades.

Por fim, o Objetivo de Desenvolvimento Sustentável 11 (ONU, 2015), que trata de cidades e comunidades sustentáveis e de como tornar as cidades e os assentamentos humanos inclusivos, seguros, resilientes e sustentáveis, aponta dez metas com foco nas cidades, são elas:

11.1 Até 2030, garantir o acesso de todos à habitação segura, adequada e a preço acessível, e aos serviços básicos e urbanizar as favelas.

11.2 Até 2030, proporcionar o acesso a sistemas de transporte seguros, acessíveis, sustentáveis e a preço acessível para todos, melhorando a segurança rodoviária por meio da expansão dos transportes públicos, com especial atenção para as necessidades das pessoas em situação de vulnerabilidade, mulheres, crianças, pessoas com deficiência e idosos.

11.3 Até 2030, aumentar a urbanização inclusiva e sustentável, e as capacidades para o planejamento e gestão de assentamentos humanos participativos, integrados e sustentáveis, em todos os países.

11.4 Fortalecer esforços para proteger e salvaguardar o patrimônio cultural e natural do mundo.

11.5 Até 2030, reduzir significativamente o número de mortes e o número de pessoas afetadas por catástrofes e substancialmente diminuir as perdas econômicas diretas causadas por elas em relação ao Produto Interno Bruto (PIB) global, incluindo os desastres relacionados à água, com o foco em proteger os pobres e as pessoas em situação de vulnerabilidade.

11.6 Até 2030, reduzir o impacto ambiental negativo *per capita* das cidades, inclusive prestando especial atenção à qualidade do ar, gestão de resíduos municipais e outros.

11.7 Até 2030, proporcionar o acesso universal a espaços públicos seguros, inclusivos, acessíveis e verdes, particularmente para as mulheres e crianças, pessoas idosas e pessoas com deficiência.

11.a Apoiar relações econômicas, sociais e ambientais positivas entre áreas urbanas, periurbanas e rurais, reforçando o planejamento nacional e regional de desenvolvimento.

11.b Até 2020, aumentar substancialmente o número de cidades e assentamentos humanos adotando e implementando políticas e planos integrados para a inclusão, a eficiência dos recursos, mitigação e adaptação às mudanças climáticas, a resiliência a desastres; e desenvolver e implementar, de acordo com o Marco de Sendai para a Redução do Risco de Desastres 2015-2030, o gerenciamento holístico do risco de desastres em todos os níveis.

11.c Apoiar os países menos desenvolvidos, inclusive por meio de assistência técnica e financeira, para construções sustentáveis e resilientes, utilizando materiais locais.

Assim, torna-se imprescindível as cidades iniciarem debates e planejamento de ações que devolvam o ambiente urbano às pessoas, melhorando a qualidade de vida nas cidades, reduzindo índices de criminalidade e de impactos socioambientais pelo uso exacerbado de veículos; melhorando índices de acidentes de trânsito e tantos outros benefícios, constituintes de uma cidade sustentável.

5. CONSIDERAÇÕES FINAIS

Diante do exposto, entendemos que é imperativo a implementação de um planejamento dos espaços urbanos que leve em consideração a necessidade das interações sociais para assegurar uma boa qualidade de vida. A partir do momento em que a cidade é construída pensando na sua infraestrutura voltada para a mobilidade urbana e o bem estar dos pedestres, a disponibilização de comércio e estabelecimentos nos bairros, de modo que não necessite deslocamentos longos, implica no aumento do convívio social e, conseqüentemente, na qualidade de vida.

No quesito referente à segurança pública, as soluções individuais urbanas de prevenção da criminalidade não são suficientes em razão de que a profunda sensação de insegurança tem profundas raízes nas condições de desigualdade social e na impunidade. Uma cidade em que as pessoas frequentam ruas, praças, parques, comércio, têm transporte público, podem caminhar e pedalar seguros, é uma cidade sustentável, provavelmente mais segura também.

No conjunto habitacional analisado, observamos algumas divergências em relação aos que são retratados por Jacobs (2011). Apesar de ter sido planejado por volta de 1980, o Inocoop conta com quadras curtas e, inicialmente, com equipamentos que permitiam a diversidade de usos dos imóveis do local. Porém, as características mostram algo construído com vistas a uso estritamente residencial. Atualmente, a quantidade de locais à venda ou para aluguel denotam uma certa relutância na habitação dessas residências, e isso pode ocorrer pelo fato das pessoas que moravam ali terem condições financeiras suficientes para migrarem para condomínios de casas ou apartamentos.

Dessa forma, os imóveis à venda ou para locação vêm sendo ocupados por estabelecimentos comerciais de diversos tipos, e uma motivação para isso pode ser a proximidade com o centro da cidade e a ampla circulação de veículos. Assim, cabem análises posteriores que acompanhem essa inserção de estabelecimentos no conjunto, a fim de verificar se haverá a médio e/ou longo prazo a conversão de uma área residencial para uma área puramente comercial.

Também é pertinente fazer um comparativo do conjunto estudado com outros da cidade de Mossoró, principalmente com os dos bairros periféricos. Nesse sentido, torna-se importante analisar a perspectiva de Jacobs (2011) reproduzida em outras cidades, porque as reproduções do espaço urbano podem se diferenciar de acordo com o país, com as políticas públicas em vigência e com as dinâmicas de uso do espaço.

REFERÊNCIAS

ALMEIDA, Erivelton Nunes. Violência urbana: territorialização da violência na cidade de Mossoró/RN. **HOLOS**, ano. 37, v.7, p. 1-17, nov. 2021. Disponível em: <https://www2.ifrn.edu.br/ojs/index.php/HOLOS/article/view/10105/pdf>. Acesso em: 02 maio 2022.

BAUER, Carlos. Metrôpoles, problemáticas urbanas e os desafios educacionais no Brasil contemporâneo. **Revista de Educação Popular**, Uberlândia, v. 19, n. 2, p. 329-347, maio/ago. 2020. Disponível em: <https://seer.ufu.br/index.php/reveducpop/article/view/52248/29828>. Acesso em: 15 jun. 2022.

BIAGOLINI, Carlos Humberto; LOURENÇO, Roberto Wagner. Relação entre avifauna e plantas frutíferas em 10 parques lineares da cidade de São Paulo (Brasil). **Conhecimento Interativo**, São José dos Pinhais, PR, v. 12, n. 2, p. 70-81, jul./dez. 2018. Disponível em: <http://app.fiepr.org.br/revistacientifica/index.php/conhecimentointerativo/article/view/275>. Acesso em: 20 jun. 2022.

CAMPOS FILHO, Candido Malta. **Reinvente seu bairro: caminhos para você participar do planejamento de sua cidade**. 2 ed. São Paulo: 34, 2010.

CLOUGHERTY, Jane Ellen; KUBZANSKY, Laura Diane. A framework for examining social stress and susceptibility to air pollution in respiratory health. **Ciência e saúde coletiva**, v. 15, n. 4, jul. 2010. Disponível em: <https://www.scielo.br/j/csc/a/m6G5CD5T6m8mg4BLzsHydsR/?lang=en>. Acesso em: 15 jan. 2022.

CORDEIRO, Hemerson Thiago de Lima. **A arborização das áreas públicas do bairro de Fortaleza - Ceará é influenciada pelas condições socioeconômicas da população?** 2017. Dissertação (Mestrado em Desenvolvimento e Meio Ambiente) – Universidade Federal do Ceará, Fortaleza-CE, 2017.

DIAS, Pollyana Mona Soares; DIODATO, Marco Antônio; GRIGIO, Alfredo Marcelo. Levantamento fitossociológico de remanescentes florestais no município de Mossoró-RN. **Revista Caatinga**, v. 27, n. 4, 2014. Disponível em: <https://periodicos.ufersa.edu.br/index.php/caatinga/article/view/3060>. Acesso em: 20 dez. 2021.

FREITAS, Amanda de Lira; ALVES, João Batista. Problemática socioambiental da área urbana de Itapetim (PE): o espaço, a sociedade e o ambiente. **Revista da Associação Nacional de Pós-graduação e Pesquisa em Geografia (Anpege)**, v. 15, n. 27, p. 6-30, maio/ago. 2019. Disponível em: https://ojs.ufgd.edu.br/index.php/anpege/article/view/6678/pdf_1527-0001. Acesso em: 03 abr. 2022.

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

GERSON, Giselle Cerise. **Percepção, vivência e concepção**: um estudo sobre os espaços livres coletivos de lazer em áreas de baixa renda do Recife – PE. 2012. Dissertação (Mestrado em Desenvolvimento Urbano) – Universidade Federal de Pernambuco, Recife, 2012.

GOMES, Maria Rosângela; MARTIN, Encarnita Sales. Degradação das praças públicas e os fatores de riscos para a população: exemplos para a cidade de Natal/RN. **Geographia**, v. 19, n. 40, p. 107-122, maio/ago. 2017. Disponível em: <https://periodicos.uff.br/geographia/article/view/13803>. Acesso em: 20 maio 2022.

GOMES, Maria. A evolução da cidade e a transformação da prática e do significado do caminhar. **Revista de Geografia e Ordenamento do Território**, n. 13, 2018. Disponível em: <http://cegot.org/ojs/index.php/GOT/article/view/2018.13.009/pdf#>. Acesso em: 15 maio 2022.

GOMES, Rosany Rossi Pereira; MEDEIROS, Wendenson Dantas de Araújo. Percepção da poluição visual no centro urbano de Mossoró/RN. **GEOTemas**, Pau dos ferros, RN, v. 9, n. 1, p. 49-69, abr. 2019. Disponível em: https://www.researchgate.net/publication/333196338_PERCEPCAO_DA_POLUICAO_VISUAL_NO_CENTRO_URBANO_DE_MOSSORORN. Acesso em: 22 abr. 2022.

HALL, Peter. **Cidades do Amanhã**: uma história intelectual do planejamento e do projeto urbanos no século XX. 4. ed. São Paulo: Perspectiva, 2016.

HARVEY, David. **Cidades Rebeldes**: do direito à cidade à revolução urbana. São Paula: Martins Fontes, 2014.

HARVEY, David. **Espaços da Esperança**. São Paulo: Editora Loyola, 2004.

IBGE. **Mossoró/Panorama**. [2021]. Disponível em: <https://www.ibge.gov.br/cidades-e-estados/rn/mossoro.html>. Acesso em: 10 maio 2022.

JACOBS, Jane. **Morte e vida de grandes cidades**. 3 ed. São Paulo: Editora WMF Martins Fontes, 2011.

MORAES, Sara Lopes de *et al.* Variáveis meteorológicas e poluição do ar e sua associação com internações respiratórias em crianças: estudo de caso em São Paulo, Brasil. **Cadernos de Saúde Pública**, v. 35, n. 7, p. 1-16, 2019. Disponível em: <https://www.scielo.br/j/csp/a/MB6v7vJrdw7gzygqysJ6kMp/?lang=pt>. Acesso em: 10 maio 2022.

MOREIRA, Rodrigo Pereira; FONSECA, Jaquiel Robinson Hammes da. Poluição sonora e direito ao sossego. **Revista da Faculdade de Direito da Universidade Federal de Uberlândia**, Uberlândia, v. 48, n. 1, p.366-391, jan./jul. 2020. Disponível em: <https://seer.ufu.br/index.php/revistafadir/article/view/49677>. Acesso em: 12 jun. 2022.

OLIVEIRA, Jionaldo Pereira de. Uma análise da formação e expansão urbana de Mossoró: dinâmica e contradições. **Revista Pensar Geografia**, n. 1, n. 1, p. 50-71, jun. 2017. Disponível em: <http://periodicos.uern.br/index.php/PENSARGEO/article/viewFile/2437/1322>. Acesso em: 10 abr. 2020.

OLIVEIRA, Andréa Soares de. **Uso de Geotecnologias livres e gratuitas para estudo da expansão urbana no município de Mossoró-RN**. 2018. Trabalho de Conclusão de Curso (Bacharelado em Ciência e Tecnologia) – Universidade Federal Rural do Semi-Árido, Mossoró-RN, 2018.

OLIVEIRA, Edilson Luis de. O meio construído e as cidades na obra de Jane Jacobs. **Geosaberes**, Fortaleza, v. 11, n. 1, p. 251-264, jan. 2020. Disponível em: <http://www.geosaberes.ufc.br/geosaberes/article/view/826/814>. Acesso em: 15 maio 2022.

OLIVEIRA, Mariana Barbosa de; BRANDÃO, Rafael Silva. Processo de projeto e produção de espaços públicos em cidades históricas: estudo de caso de São João Del Rei-MG. In: PROJETAR, 7., 2015, Natal. **Anais [...]**. Natal: [S.N.], 2015. p. 1-15. Disponível em: <http://projedata.grupoprojetar.ct.ufrn.br/dspace/bitstream/handle/123456789/1024/Comu82.pdf?sequence=1&isAllowed=y>. Acesso em: 10 jan. 2022.

ONU. **Transformando Nosso Mundo: a agenda 2030 para o desenvolvimento sustentável**. 2015. Disponível em: <https://odsbrasil.gov.br/>. Acesso em: 03 jul. 2022.

PESSOA, Denise Falcão. **Utopias e Cidades: proposições**. São Paulo: Annablume, Fapesp, 2006.

PINHO, Fernando Augusto Souza. “Um grito na Rua” Jane Jacobs e a vida das grandes cidades. **Políticas Públicas & Cidades**, v. 4, n. 2, p. 92-106, dez. 2016. Disponível em: https://www.researchgate.net/publication/315304041_UM_GRITO_NA_RUA_Jane_Jacobs_e_a_vida_das_grandes_cidades. Acesso em: 05 abr. 2022.

RABELO, Livia Karine Lima *et al.* Espécies frutíferas na arborização urbana do município de Santarém, Pará. **Revista Ibero Americana de Ciências Ambientais**, v.10, n.3, p. 335-341, abr./maio, 2019. Disponível em: <http://doi.org/10.6008/CBPC2179-6858.2019.003.0028>. Acesso em: 06 maio 2022.

ROCHA, Aristotelina Pereira Barreto. **Expansão Urbana de Mossoró: período de 1980 a 2004**. Natal: EDUFRN, 2009. (Coleção Mossoroense. Série C, 1469). Disponível em: <https://repositorio.ufrn.br/jspui/bitstream/123456789/18882/1/AristotelinaPBR.pdf>. Acesso em: 10 jan. 2022.

SABOYA, Renato *et al.* As condições para a diversidade urbana de Jacobs: um teste em três cidades brasileiras. **EURE**, v. 47, n. 140, p. 243-267, jan. 2021. Disponível em: <https://www.scielo.cl/pdf/eure/v47n140/0717-6236-eure-47-140-0243.pdf>. Acesso em: 15 jan. 2022.

SALLES, Maria Clara Torquato. **Análise das potencialidades e fragilidades da política urbana e ambiental do município de Mossoró (RN)**. 2013. Dissertação (Mestrado em Ciências Naturais) – Universidade do Estado do Rio Grande do Norte, Mossoró-RN, 2013.

SANT'ANNA, Anderson de Souza; MENDONÇA, Jupira Gomes de; DINIZ, Daniela Martins. A rua como trama de Diversidade e Vitalidade: um estudo da rua Santa Juliana (Sete Lagoas, MG).

Políticas Públicas & Cidades, v. 4, n. 2, p. 217-150, ago. /set. 2016. Disponível em:

<https://repositorio.ufmg.br/bitstream/1843/41655/2/ANDERSON%20DE%20SOUZA%20SANT%20e%2080%99ANNA%2c%20%20JUPIRA%20GOMES%20DE%20MENDON%2c%20DANIEL%20MARTINS.pdf>. Acesso em: 10 maio 2022.

SILVA, Suelen Thaís da; SOUSA, Breno Henrique de. Diagnóstico da arborização urbana do município de Guarabira-Paraíba. **Paisagem e Ambiente**, n. 41, p. 167-184, jan./jun. 2018.

Disponível em: <https://www.revistas.usp.br/paam/article/view/119338>. Acesso em: 3 fev. 2022.

SOARES, Jeandra; PELLIZZARO, Luciana. Inventário da Arborização Urbana do município de Ampére (Paraná–Brasil). **Revista Brasileira de Meio Ambiente**, v. 5, n. 1, p. 111-127, jan./abr. 2019.

Disponível em:

<https://revistabrasileirademeioambiente.com/index.php/RVBMA/article/view/142>. Acesso em: 23 maio 2022.

SOUZA, M. L. **Mudar a cidade**: uma introdução crítica ao planejamento e à gestão urbanos. 4. ed. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2006.

SPECK, Jeff. **Cidade caminhável**. São Paulo: Perspectiva, 2016.

SPIRN, Anne Whiston. **O jardim de granito**: a natureza no desenho da cidade. Tradução: Paulo Renato Mesquita Pellegrino. São Paulo: EdUSP, 1995.

TICLE, Maria Letícia Silva; PEREIRA, Ana Beatriz Mascarenhas. Planejamento urbano e reservação do patrimônio cultural: um olhar para o Conjunto Urbano Santa Tereza, Belo Horizonte.

Revista Confluências Culturais, v. 5, n. 1, p. 9-21, mar. 2016. Disponível:

<https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=5399198>. Acesso em: 24 abr. 2022.

VERSIANI, Isabela Veloso Lopes; PEREIRA, Anete Marília. Espaços e vivências de lazer na cidade: construindo territórios. **Revista Cerrados**, Montes Claros, MG, v. 17, n. 2, p. 126-144, jul./dez. 2019.

Disponível em:

<https://www.periodicos.unimontes.br/index.php/cerrados/article/view/54/3070>. Acesso em: 15 jun. 2022.

VIEIRA, Rafaela; MORASTONI, Raíza. Qualidade das calçadas na cidade de Camboriú/SC: em busca da acessibilidade e mobilidade sustentável para área turística. **Revista Brasileira de Pesquisa em Turismo**, São Paulo, v. 7, n. 2, p. 239-259, maio/ago. 2013.

Disponível em:

<https://rbtur.org.br/rbtur/article/view/516/pdf>. Acesso em: 29 maio 2022.