

Criação da Emissora Temática Internacional de Mobilidade e de Habitações Sustentáveis

Autores: 1- Carlos Alberto Querino e Silva – Arq./Urb. (Autônomo ; Vila São Roque, 16, Ed. Tulipa, apto 1102, Condomínio Vale das Flores, Salvador-Bahia, CEP 40276-140, (71) 3234-3343, (71) 99679-8882, caqsilva@gmail.com ; 2- José Eduardo Maia de Mendonça, Arq./Urb. Autônomo, Professor Aposentado UNB, Ex-Gerente Acordo EBTU/BIRD (1980/1990) Salvador-Bahia, Alameda Cabo Frio, 551, Cond. Sol do Flamengo, Casa 194, Praça Ipanema, Praias do Flamengo, CEP 41603-100, (71) 3374-6043, bigapinheiro@hotmail.com

Sinopse

Este trabalho é resultante de avaliações críticas ao longo das décadas, de momentos que caracterizaram conjunturas significantes e proativas no exercício de planejamento sistemático estratégico, tático físico operacional, produzindo racionalização energética pela utilização de fontes renováveis, sensibilização das comunidades e a necessidade de desdobrarmos em políticas públicas, os 17 Objetivos de Desenvolvimento Sustentáveis, promovidos pela ONU-Organização Nações Unidas.

No ano de 2018, a organização ONU-Habitat, realizou oficinas técnicas em duas capitais brasileiras (Belo Horizonte e Recife), sobre planejamento urbano com dados abertos e mobilidade. Diversos pensadores consideram o momento como fim da era do “Homo Sapiens Sapiens”, vivenciando-se o “Homo Cyber Sapiens”, estando sendo sinalizados, o convívio com os “RHIs-Robôs Hominídeos Inteligentes” e a internet das coisas. Sentimos a necessidade de criação da Emissora Televisiva/Radiofônica Internacional com teleinteratividade, pela ANTP, como suporte da UITP, em parceria com rede de emissoras existentes, como canal aberto, objetivando auxiliar a Organização das Nações Unidas-ONU divulgando massivamente: orientações, procedimentos para cidadãos e Poderes Públicos, dos “Objetivos de Desenvolvimento Sustentáveis” nos Programas e Projetos de Mobilidade Coletiva e de Habitações Sustentáveis assegurando “Bem Estar Biopsicossocioambiental”. Tornou-se imperativo, resultados expressivos nos indicadores chave de mobilidade, de habitação e redução significativa de passivos ambientais nas grandes cidades. Os adensamentos demográficos existentes exigem conjunto de providencias qualificantes no convívio humano, resultando em pacificação em todas as camadas da população.

A emissora funcionará como laboratório interativo aproveitando o farto acervo da ANTP/UITP, estimulando entretenimento nas orientações estratégicas e básicas para pacificação da biodiversidade de costumes e gênero, intercedendo como exemplo, “Como construir Cidades Resilientes”, publicação da ONU em 2012.

O conceito de Sistema Orgânico obriga as cidades a reformularem seus traçados, definindo redes multimodais com linhas troncais expressas, semiexpressas e paradoras e em escalas intimistas, microacessibilidade e nanoacessibilidade, priorizando-se os ambientes de fruição e mobilidade do transporte ativo.

Palavras-Chave

Acervo ANTP/UITP, Sistemas Multimodais, Mobilidade, Habitações.

Diagnóstico Rururbano

Refletindo os cem anos da política pública de habitação social no Brasil, explicitado no volume I (Bonduki - Koury, 2014)³, a participação das academias em alguns períodos, (Bonduki - Koury, 2014)⁴ Volume II, a arquitetura moderna presente nas habitações sociais no volume III (Bonduki - Koury, 2014)⁵ bem como, as formas urbanas em seus diversos conceitos formulados por Mestres Pensadores, configurando a cidade real e a cidade ideal registrado por (Sampaio, 2015)¹, onde sempre foi exigido, a articulação plena e simultânea das habitações com os espaços de circulação prioritária do transporte público, igualmente, a fluidez das informações e o alcance em que elas são disponibilizadas, estão obrigando os profissionais de gestão pública, repensarem a reestruturação do planejamento estratégico e sistemático agregando considerações que antes eram assuntos de interesse nos grupos de homens comuns ou de subgrupos temáticos, mas pela relevância das avaliações e a crescente multiplicação da população, se faz necessário incorporá-los às proposições de políticas públicas, a abordagem marcante na publicação “Arquitetura no Divã” (Zonis-2018)¹¹. O momento impõe a eliminação de fissuras do modelo neoliberal, evidenciando a desagregação nas populações de todos os países que adotaram este modelo. Há se registrar por indicadores chave de desempenho, que Finlândia, Suécia, Escócia, Dinamarca e em produção industrial, Coreia do Sul, mantem a “Qualidade de Vida da População” em posições humanizáveis. As demais Unidades Comunitárias Internacionais não apresentam qualificação social plena, seja em cidades de pequeno, médio ou grande porte. As evidências estatísticas denotam que os Poderes Públicos urgentemente precisam reformular seus procedimentos e metodologias.

Lembremos o alerta mundial sobre as mudanças climáticas em 1972 na Suécia. Ao longo das décadas, os países foram se agregando para esta causa, desde a década de oitenta, o Brasil tornou-se signatário das medidas de prevenção para salvar o Planeta. “O panorama da geografia mundial” explicitado em dois volumes editados na década de setenta (Spidchrenko - 1974)⁷, chamou a atenção sobre a poluição dos países industrializados, sua produção industrial, agrícola, etc, os dados estão por países e é possível estabelecer o comparativo de desempenho (Spidchrenko)⁸.

Examinando hoje a conjuntura mundial, enxergamos adensamentos demográficos que o Brasil poderá através de cooperação técnica e comercial, colaborar com experiências em países que apresentem adensamentos similares.

No Recenseamento do ano de 2010 (IBGE), de Salvador, dos 163 bairros existentes, destacamos os sete bairros mais adensados com dados atualizados de 2011.

Pero Vaz = 48423,70 hab/quilometro quadrado,

Vila Rui Barbosa. Jardim Cruzeiro = 46258,49 hab/quilometro quadrado,

Santa Cruz = 4567,26 hab./quilometro quadrado,

Mangueira = 43583,41 hab/quilometro quadrado,

Curuzú = 43271,01 hab/quilometro quadrado,

Engenho Velho da Federação = 40868,35 hab/quilometro quadrado,

Cosme de Farias = 39810,47 hab/quilometro quadrado

Fonte: SIM-Sistema de Informação do Município

Conforme constam em nossa Comunicação Técnica da ANTP de 2015, os adensamentos demográficos são comparáveis aos das grandes cidades de países como Paquistão, Bangladesh, Índia, China e Indonésia. A geomorfologia de Salvador é peninsular. Nosso bioma é a “Mata Atlântica”, no Estado da Bahia, além da “Mata Atlântica”, temos a “Caatinga” e o “Cerrado”, que é o segundo maior bioma da América Latina e do Brasil. São também biomas de nosso país, além dos já mencionados; Amazônia, contendo a maior floresta do Planeta, Pantanal, Pampa e o Marinho.

Proposições Rururbanas

A realidade evidencia que o conceito mantido no inconsciente dos representantes dos poderes públicos é a existência do modelo urbano e rural. O ápice de nossas avaliações, centram o “Conceito Rururbano”. Ao tomarmos conhecimento em 1982 da visão do sociólogo e escritor Gilberto Freire, “Rurbanização, o que é”, monografia publicada pela Fundação Joaquim Nabuco: Massangana, o eminente escritor postula proposições de desenvolvimento contemplando-se o equilíbrio ecológico nas relações campo/cidade que ele qualificou de “rurbanização”, o foco é a busca da qualidade de vida contemporânea. Desde então, passamos a incluir em nossos estudos, avaliações pontuando rigorosamente a evolução das malhas contíguas antropizadas em algumas cidades, detalhadamente nosso laboratório de dados enfocou a Cidade do Salvador, onde houve desde o passado remoto ocupação indesejável de áreas de preservação rigorosa, ao longo das décadas o passivo ambiental foi se acumulando, e a necessidade de preservação das mantas verdes icônicas e estratégicas tornou-se mantra nos profissionais que se dedicam a cidade. Foi imprescindível conhecer a evolução física de Salvador, todos os documentos foram pesquisados, referencia mor (UFBA, 1979)⁶. Percebemos os movimentos migratórios, a atuação da alta e da baixa renda, o comportamento da classe média, e periodicamente avaliamos as medidas preventivas e corretivas factíveis que pudessem ser tomadas pelos dirigentes na forma mais simpática possível para obtenção da compreensão de todos. Este desafio centrado no caldo utópico da compreensão moveu-nos a estruturar nossos “Sistemas Orgânicos” de mobilidade através do Transporte Público Multimodal, com dois subsistemas o flexível formado pelos ônibus e embarcações e os de guia fixa formado por bondes modernos (veículos leves sobre trilhos), trens regionais que hoje só funcionam na malha urbana, trens metroferroviários, trólebus alimentados por fontes de energias renováveis (placas fotovoltaicas e aerogeradores), Linhas troncais propostas: “Paripe – Itapuã” e “Paripe - Amaralina.Ubaranas”. Mesmo não sendo implantado o Sistema Multimodal, mantivemos a proposta contemplando nos pontos de conexão, redução do passivo ambiental, medidas compensatórias da impermeabilização que a cidade tem. Enfocamos salvaguardar os limites nas áreas de proteção rigorosa, contingenciando-se a dinâmica antrópica, assim concebemos o Sistema de Comboios Aerostáticos Teleféricos Articulados-SCATA, apresentado no Congresso Brasileiro de Transportes e Transito da ANTP em 2015, em seguida, evoluímos para Sistema de Comboios Aerostáticos Poliarticulados de Navegação Aérea Urbana – SCAPNAU, para Salvador, seu traçado em manta magnética livre forma o “Nó Borromeano”. Desde 1981, examinamos as possibilidades de circularmos

e habitarmos nas áreas de multimeios diferentes da linha de terra (superfície terrestre). Os espaços assim definidos são: Subaquáticos, Linha D água, Subterrâneo e Aéreo na altura máxima de 600 metros e acima de 8 metros conforme já mencionamos (CAQSilva, 1986)¹³ no trabalho apresentado no 20º Congresso de Transporte e Transito da ANTP, com evidencias destes estudos apresentados na 33ª Reunião Anual da Sociedade Brasileira para o Progresso da Ciência e no Livro de Resumos (CAQSilva, 1981)¹².

Grandes Mestres do Urbanismo já pontuaram a dicotomia entre a cidade real e a cidade ideal (Sampaio, 2015)¹. A sociedade pluralista incide em reformulação postural, elevação dos índices de tolerância e olhar para a realidade, procurando simultaneamente, integrar as pessoas socialmente, respeitando-as em suas diferenças. Com multiplicação da população e adensamentos contínuos, a empatia tornou-se elemento chave fundamental das relações humanas, a tele interatividade produtiva requer conhecimentos básicos de harmonia das relações interpessoais. Há um seguimento de pensadores (Kasarda – Linsdsay)¹⁰, enxergando grandes cidades se desenvolvendo em torno de aeroportos.

Nossa proposição define a estruturação dos Projetos de Sistemas de Mobilidade com Habitações Tradicionais e Inovadoras, nos multimeios subaquáticos, linha d'água, subterrâneos, espaços aéreos numa altura até 600 metros da linha de terra, com “tratamento rururbano”, cujo objetivo maior, eliminar o máximo possível, o passivo ambiental, promover organicamente locomoções coletivas humanas e ambientes de fruição urbana. Os multimeios são espaços que tradicionalmente não são utilizados pelo homem para moradia nem locomoção regular. Nas simulações com cenários futuros, consideramos edificações de gabarito acima de 28 pavimentos, já autorizadas pelo Poder Público Municipal e assim elaboramos a rede de circulação do Sistema de Comboios Aerostáticos Poliarticulados de Navegação Aérea Urbana – SCAPNAU, para Salvador, definindo seu traçado proposto em “nó borromeano”, as áreas para “habitações pairantes”, os ambientes de lazer e dos equipamentos de controle dos Poderes Públicos. Por tratar-se de aeróstatos, equipamentos voadores, agenciamos serviços de bordo no SCAPNAU-Sistema de Comboios Aeróstatos Poliarticulados de Navegação Aérea Urbana: tendo nos pisos superiores, salões de passageiros com poltronas com massageamento ortopédico e sanitários, nos pisos inferiores, enfermaria para tratamento oncológicos leves, enfermarias para tratamento de hemodiálise, maternidade municipal, creche municipal, enfermarias de banco de sangue. Nas extremidades dos comboios, salões de contemplação turística. Este sistema tem como pontos de conexão, as colunas estruturais, que funcionarão como Eco-Vilas Rururbanas.

Além das proposições inovadoras, existem releituras a serem feitas como exemplo estudado, a reativação do “Sistema de Hidroaviões” utilizando aeronaves mistas, hidroaviões e ecranoplanos, tendo Salvador como “hubport”, a proposta retoma o desenvolvimento em municípios que foram estagnados desde a eliminação gradual dos hidroaviões em 1947, Caravelas, Belmonte, Canavieiras, na Bahia, e funcionará este sistema, como propulsão dinâmica na melhoria da qualidade de vida, por facilitar acessibilidade aos grandes centros de cidade, e práticas de baixo custo mais significativos que a aviação tradicional terrestre. Este sistema visa beneficiará as Regiões: Amazônica e do Pantanal.

Sempre nos sentimos estimulados a estudar soluções para recuperar o passivo ambiental de forma criativa e efetiva, em decorrência das simulações, nestes quarenta anos de trabalho interrompido evoluindo a metodologia, concebemos a “Polivia Expressa” estruturada em concreto e aço, para ser aplicada sobre ambientes de preservação, onde a necessidade primaz seja deixar a linha de terra livre em sua verdadeira grandeza. As Polivias são estruturas viárias contendo poldutos abaixo do piso inferior, possibilita estruturar dois pisos ou um único piso poliviário. Para quaisquer opções temos na versão completa, leitos: rodoviário, ferroviário, levitoviário, e cicloviário. A via peatonal está presente em todos os pisos. Os alicerces serão robotizados e conectados ao sistema de proteção rigorosa patrimonial, desta forma, cada pilar, e/ou conjunto de colunas, deverão conter equipamentos de apoio vinculados como braços de grua e macacos hidráulicos acopláveis, para ações emergenciais, sistema de sensores sismográficos dentre outros equipamentos de apoio. Internacionalmente, as “Polivias Expressas” marcarão nova era de Humanização Pluralista, onde a customização local deve ser feita caracterizando a região na estrutura viária proposta.

Considerando esta solução aplicável em três Rodovias Federais, sugerimo-la, como objetivo primaz de preservar a linha de terra das áreas dos povos indígenas, ao mesmo tempo prover à infraestrutura de apoio aos mesmos opcionalmente, e equacionar a circulação de bens e pessoas, simultaneamente introduzindo-se o conceito de habitações pairantes ancoradas na estrutura da Polivia Expressa. Como bem registrou (Afonso, 2017)⁹ em “Modernidade no Norte Nordeste Brasileiro, o diálogo entre a arquitetura tectônica e o lugar”, é possível inovar preservando e respeitando os valores ícones da população.

O porte da “Polivia Expressa” exige composição de estrutura com sistema inteligente de apoio ao longo das vias com alimentação de fontes de energias renováveis, canais de vozes, pontos de aferição de bens e pessoas, bases operacionais de apoio emergencial para pessoas e equipamentos rodantes, pairantes e voadores, tendo ambulâncias, com equipes de paramédicos, enfermeiros, aeróstatos dirigíveis, sensores de cargas e de alarme de incêndios.

No Brasil, existem rodovias com infraestrutura inadequada onde a série histórica de recursos financeiros e de material não suprem as necessidades permanecendo a via em estado deplorável por todo tempo, ou melhorias são feitas com duração de curtíssimo prazo, levando os investimentos à evaporação no campo dos resultados.

As rodovias indicadas são:

BR-163. “Cuiabá-Santarém”, extensão total = 4476 km.

BR-319 = “Manaus- Porto Velho”, extensão total = 885 km.

BR-230 = “Lábrea (AM) – Cabedelo (PB)”, (Transamazônica)”, trecho sugerido em “Polivia Expressa”, “Lábrea – Marabá, extensão total sobre leito terreno = 2320 km. Mais 0,98 km passagem sobre o Rio Madeira em Humaitá e mais 3,8 km na passagem sobre a travessia de Itaituba/Miritituba.

Destacamos especialmente a Rodovia BR-210, que tem trecho existente de 411,7 km da Vila Entre Rios ao lado do Rio Jatapu (Roráima) até a Missão Catrimani

(Amazonas). Como solução, deste trecho até 150 km do trecho de São Gabriel da Cachoeira, sugerimos a criação da primeira ponte aérea utilizando “Aerostatos Dirigíveis” que o Brasil em breve produzirá. A circulação suspensa tornará o traçado mais racionalizado tornando-se ligação orgânica essencial. Sugerimos para as demais rodovias programadas para a Amazônia, substituí-las por Aerostatos Dirigíveis em “Pontes Aéreas”. Na Bahia, a interligação turística das Cidades de Senhor do Bonfim, sendo “hubport”, Lençóis, Andaraí, Mucugê e Rio de Contas formam uma rota semicircular complementando o retorno pela cidade de Piatã seguindo inversamente a partir de Lençóis.

No Bioma Marinho, se faz necessário controle permanente de fronteira e redução dos custos para salvaguardar os objetivos permanentes, assim propomos as “Cidades Satélites Flutuantes, Auto Propulsoras”, proposta que já apresentamos em 2015, inicialmente tendo Salvador como “Hub Port”. Sugerimos estudos que possam objetivamente, viabilizar a vinda de refugiados para moradia nas “Cidades Satélites Flutuantes Auto Propulsoras” desde que se comprometam e evidenciem antecedentes imaculados. Sugerimos na primeira fase, o aproveitamento de “mega – navios” de cruzeiros marítimos que estejam em plenas condições de uso e que não haja interesse das organizações proprietárias em mantê-los. O agenciamento proposto com estas funções humanitárias deverá ter gestão compartilhada pela ONU, Cruz Vermelha, Marinha do Brasil, e a Rede sugerida que se habilite a ser parceira da ANTP, juntamente com a ANTP e Município de Salvador. Os suprimentos e a produção resultante deverão ser vinculados ao Município, bem como os impostos a serem aferidos. A capital baiana é berço da Cultura do Brasil e foi a Primeira Capital Federal. O apreço a cidade, ressaltado pelo Mestre Isaías (Santos Neto, 2012)² em seu livro “Memória Urbanas”, poética para uma cidade, reafirma a postura que os Poderes Públicos precisam espelhar o comprometimento exemplar nos procedimentos de gestão, planejamento, avaliação periódica, a salubridade biopsicossocioambiental para que a produção seja constante e com “Modus Vivendi” harmonioso bem definidos, com alternativas para as gerações futuras. As condições de habitabilidade e de criação de animais, acreditamos nas Balsas - Bairros autopropulsoras, farão emergir definitivamente o conceito rururbano, com fazendas verticais flutuantes onde as pessoas habitarão, nas “Arcas de Noé” e fluirão seus lazeres e estudos, compondo a sociedade pluralista digna para elas, para o Brasil e para o mundo. Há de se registrar, uma passagem histórica evidenciando este cenário na superfície terrestre, vide (Ormino, 2017)¹⁵ “do que foi construído entre 1722 e 1732, na velha Roma, o “Pallazo dela Scuderia” limitava-se com os Pallazos Quirinale e da Consulta, era formado por dois pavimentos interligados por uma rampa helicoidal e sua função era de abrigar 128 cavalos”. Com a evolução tecnológica podemos seguramente as Fazendas Verticais poderão ser criadas em diversas modalidades.

O tratamento da infraestrutura para o transporte ativo é prioritário, em qualquer localidade pública, a definição final para compor a hierarquização viária, deve-se ocorrer pela genuína compreensão do consenso técnico com os habitantes das localidades que pertençam à área objeto do estudo. O que vier beneficiar a maioria, deverá prevalecer. Todas as cidades deverão ter Planos de Emergência com três alternativas para cada macrozona conforme apresentaremos. As Secretarias de Infraestrutura e de Mobilidade e/ou de Transportes deverão capitanear estes Planos

contemplando: contingenciamento de pessoal operacional, resgate coletivo de áreas de riscos para abrigos coletivos e locomoção coletiva emergencial provocada por efeitos fenomenológicos. A dinâmica cotidiana deverá ser controlada por uma central, cada subsistema deverá ter seus indicadores de desempenho programados e serão confrontados com os dados realizados. O Sistema Orgânico Multimodal de Transporte Público e de Cargas deverá ser tratado como organismo vivo, assim é obrigatório a sistematização de monitoramentos regulares, o permanente contato comunitário para aproveitamento das contribuições locais de cada região verbalizadas e gravadas pelos seus representantes com a participação de representantes do Ministério Público.

A ANTP - Associação Nacional de Transportes Públicos, ao longo das décadas, acumulou acervo documental de primeira linha juntamente com a plêiade de profissionais qualificados de transportes. Parte deste acervo está disponível eletronicamente e outra parte analogicamente em revistas e publicações.

Emissora como Elemento Primaz de Educação da Mobilidade

A ONU desde 2007 prevê oficialmente mais de 50% da população mundial habitando em cidades até o ano de 2030. A nova agenda urbana elaborada pela ONU-Habitat, conhecida como Habitat III, exige reformulações de gestão e providências contínuas de mobilidade para se alcançar resultados e metas desejáveis.

O Brasil ocupa a quinta posição mundial em população, e é o quinto país em dimensões continentais. Na sua composição temos 5570 municípios, nossa série histórica de sistemas de transportes flexíveis é farta e nos sistemas de transportes de guia fixa, apesar da lentidão nas necessárias expansões, apresentam exemplos e contextos exitosos.

Três mundos compõem o cidadão. Mundo real, que é mundo físico, mundo simbólico que é mundo cognitivo e mundo imaginário que é mundo sensível de percepções, empatias e pulsões. Há de se prever que independente da taxa de crescimento das regiões de cada país, a multiplicação da população com base nas correntes migratórias, reflete a necessidade de periodicamente o Poder Público Local exercer controle estatístico estimulando a população a participar da administração com compromissos de desempenho em todos os espaços públicos. Os adensamentos tendem a crescer de forma desordenada e sutil com a formação de agrupamentos polimorfos de “Modus Vivendi”, **por esta razão, a comunicação massiva é instrumento estratégico fundamental para alimentar o homem comum despertando-o para sua evolução espiritual e instintiva, educando-o para o porvir, em busca da excelência na mobilidade e em seus habitats.** As orientações precisam ser feitas sistematicamente, com eficácia neurolinguística. Os Poderes Públicos precisam instituir políticas públicas divulgando-as com maior precisão para atingir responsabilmente o enésimo humano em seus ambientes de atuação.

Conhecemos o Programa da Qualidade e Produtividade na Prefeitura Municipal do Salvador, “Gestão Dra. Lídice da Mata”, (1993-1996), o conjunto de procedimentos idealizados pelo Malcolm Baldrige atingiu todos os funcionários do Município, com esta dinâmica, desde que foi instituído o Programa da Qualidade ANTP, em 1995, acompanhamos sua evolução. Em 2008, foi editada a publicação que sintetiza aos dirigentes com ciclos de melhorias, orientações racionalizadas, “Sistemas de Gestão

Integrados: qualidade, responsabilidade social e segurança no trabalho” (Santos Neto, Tavares, Hoffmann- 2008)¹⁴. A partir de 1981, ao longo dos anos, desenvolvemos o “Programa de Sensibilização Comunitária” que resultou no “Programa da Qualidade Biopsicossocioambiental”

Funcionalidade

A criação da Emissora Temática de Mobilidade e Habitações Sustentáveis visa orientar e divulgar as proposições exitosas de transportes públicos e de habitações tradicionais e inovadoras, alinhadas à qualificação dos espaços rururbanos. A Emissora funcionará como laboratório de simulações dinâmicas interativas. As proposições inovadoras deverão ter tratamento didático, obrigando-se salvaguardar, ambientes de ícones épicos, ambientes produtivos e considerar a existência dos “RHIs - Robôs Hominídeos Inteligentes” como elementos auxiliares do Ser Humano seja nos postos de trabalho ou nos ambientes de circulação pública. A estrutura neurolinguística de comunicação da Emissora que concebemos é o “Programa da Qualidade Biopsicossocioambiental-PQB” que apresentamos a primeira versão em 2009 no Congresso Brasileiro de Transportes e Transito ANTP.

194 países que compõem a ONU deverão participar, bem como outros que não compõem. Kosovo, Palestina, Groenlândia, Vaticano. A emissora temática terá como um dos programas, o estabelecimento sinfônico dos dados de cidades com indicadores similares de população bem como a classificação de cidades de pequeno porte, cidades de médio porte, cidades de grande porte, cidades metropolitanas, cidades megametropolitanas e cidades cosmopolitas. Nos programas de jogos ecológicos a serem estabelecidos, o comparativo de comunidades em gincana para competição entre elas, visando conseguirem elevados índices de higienização do ambiente público.

Conclusões

Consideramos atingir 67% de toda a população cativa usuária de transportes públicos nas capitais brasileiras e penetrar com interações nas grandes cidades dos países como Índia, Paquistão, Indonésia, China, Bangladesh para fase de laboratório.

Por indicadores chave, assegurar Salvador e São Paulo como as cidades que funcionarão como Bases Operacionais da Emissora Temática, tendo como atratividade mór os Empreendimentos Âncora Inovadores a serem instalados nestas cidades conforme será apresentado e que já foi mencionado em nosso trabalho em 2017.

Pacificação urbana como foco atingindo 98% dos territórios municipais.

Referencias Bibliográficas

1- Sampaio, Antônio Heliodoro Lima, “Formas urbanas: cidade real & cidade ideal, contribuição para o estudo urbanístico de Salvador”: Quarteto, PPGAU-FAUFBA, 2015, 416 p. il.

2- Santos Neto, Isaias de Carvalho, “Memória urbana: poética para uma cidade/Isaias de Carvalho Santos Neto – Salvador: EDUFBA, 2012, 416 p. il.

- 3- Bonduki, Nabil, "Os pioneiros da habitação social no Brasil: Cem Anos de Política Pública no Brasil", volume I/Nabil Bonduki, Ana Paula Koury, 1 ed. - São Paulo: Editora Unesp: Edições Sesc São Paulo, 2014, 387 p. il.
- 4- Bonduki, Nabil, "Os pioneiros da habitação social no Brasil: Inventário da produção pública no Brasil de 1930 a 1964" volume II/Nabil Bonduki, 1 ed. - São Paulo: Editora Unesp: Edições Sesc São Paulo, 2014, 499 p. il.
- 5- Bonduki, Nabil, "Os pioneiros da habitação social no Brasil: Onze propostas para morar no Brasil Moderno", volume III/Nabil Bonduki, Ana Paula Koury, 1 ed. - São Paulo: Editora Unesp: Edições Sesc São Paulo, 2014, 285 p. il.
- 6- Universidade Federal da Bahia. FAUFBA - Centro de Estudos de Arquitetura na Bahia - Fundação Gregório de Matos, "Evolução física de Salvador" (1549-1800) - edição especial – Salvador: Pallotti, 1998, 184 p.
- 7- Spidtchenko, C "Panorama da Geografia econômica Mundial": Estampa, Lisboa 1974, distribuído no Brasil, Livraria Martins Fortes, volume I, 152 p.
- 8- Spidtchenko, C "Panorama da Geografia econômica Mundial": Estampa, Lisboa 1974, distribuído no Brasil, Livraria Martins Fortes, volume II, 82 p.
- 9- Afonso, Alcília, "Modernidade no Norte Nordeste Brasileiro, o diálogo entre a arquitetura, tectônica e o lugar"/organização Alcília Afonso, Teresina : EDUFPI, 2017, Editora Gráfica Cidade Verde, 307 p.
- 10- Kasarda, John D. & Lindsay, Greg, "Aerotrópole: o modo como viveremos no futuro" [tradução Sieben Gruppe], - São Paulo: DVS Editora, 2012, 598 p.
- 11- Zonis, Shirlei, "Arquitetura no divã" /Shirlei Zonis - São Paulo: Olhares, 2018, 88 p.
- 12- SILVA, C.A.Q. Estudo de Volumes Espaciais de Funções Cinéticas e Estáticas na org. urb. submarina, subterrânea e aeroespacial. Livro de Resumos da 33ª Reunião Anual da SBPC, 1981.
- 13- SILVA, C.A.Q. Estudo de Volumes Espaciais de Funções Cinéticas e Estáticas na org. urb. submarina, subterrânea e aeroespacial. Livro de Resumos da 38ª Reunião Anual da Sociedade Brasileira para o Progresso da Ciência, 1986.
- 14- Ribeiro Neto, João Batista M. Sistemas de Gestão Integrados: qualidade, responsabilidade social e segurança e saúde no trabalho/João Batista M. Ribeiro Neto, José da Cunha Tavares, Silvana Carvalho Hoffmann - São Paulo: Editora SENAC, São Paulo, 2008, 324p.
- 15- Ormino, Paulo, "A memória das Pedras", Salvador: Assembléia Legislativa, 2017, 216 p.