

A (IN)SUSTENTABILIDADE DO DESENVOLVIMENTO URBANO NOS ESTADOS UNIDOS: o que as cidades brasileiras podem aprender com as americanas

The (un)sustainability of urban development in the United States: what Brazilian cities can learn from American cities

A (in)sostenibilidad del desarrollo urbano en los Estados Unidos: lo que las ciudades brasileñas pueden aprender de las ciudades americanas

Joseli Macedo *

RESUMO

As cidades americanas produziram um espaço único, muito diferente das áreas urbanizadas da Europa e da América Latina. Esta singularidade se deve a diversos fatores históricos que propiciaram um tipo de desenvolvimento urbano baseado em direitos individuais e interesses econômicos. Hoje, enquanto as cidades americanas lutam para corrigir os erros do passado, veem-se os mesmos erros sendo repetidos em outros países, notadamente o Brasil. Este artigo disserta sobre os desafios atualmente enfrentados pelas cidades americanas, explicando sua origem e as alternativas que estão sendo adotadas para reverter uma tendência equivocada e insustentável, e pretendendo chamar a atenção de arquitetos e urbanistas brasileiros para que os mesmos erros não sejam repetidos.

Palavras-chave: Sustentabilidade. Desenvolvimento urbano. Cidades americanas. Espreadimento. Suburbanização.

ABSTRACT

American cities produced a unique space, differently from urban areas from Europe and Latin America. This uniqueness is explained by several historical facts that enabled a kind of urban development based on individual rights and economic interests. Today, while American cities struggle to repair past mistakes, the same mistakes are being repeated in other countries, notably in Brazil. This article relates the challenges faced by American cities nowadays, explaining

* Arquiteta e Urbanista, doutora em Planejamento Urbano e Regional pela University of Florida, USA. Professora adjunta da Universidade Tuiuti do Paraná (UTP). E-mail: joseli@ufl.edu

Artigo recebido em set./2011 e aceito para publicação em dez./2011.

its origin and alternatives being adopted to reverse a misguided and unsustainable trend, pretending to call the attention of Brazilian architects and urbanites to ensure that these same mistakes are not repeated.

Keywords: Sustainability. Urban development. American cities. Spreading. Suburbanization.

RESUMEN

Las ciudades americanas se han desarrollado de una manera única y distinta de las áreas urbanizadas de Europa y América Latina. Esta singularidad se debe a varios hechos históricos que han dado lugar a un tipo de desarrollo urbano basado en los derechos individuales y los intereses económicos. Hoy, mientras que las ciudades estadounidenses luchan para corregir los errores del pasado, vemos los mismos errores siendo repetidos en otros países, especialmente Brasil. Este artículo narra los desafíos que hoy enfrentan las ciudades estadounidenses, explicando sus orígenes y las alternativas que se están adoptando a su vez tratando de revertir las tendencias equivocadas e insostenibles. La intención es llamar la atención de los arquitectos y urbanistas brasileños a estos problemas para que los mismos errores no se repitan.

Palabras-clave: Sostenibilidad. Desarrollo urbano. Ciudades americanas. Expansión urbana. Suburbanización.

INTRODUÇÃO

Desenvolvimento urbano pode ser definido de diferentes formas em diferentes contextos. Comparando a evolução do crescimento das cidades, a morfologia urbana decorrente desta evolução e os níveis de desenvolvimento urbano alcançados em países que adotaram políticas econômicas, ambientais e sociais distintas, podemos aprender através de bons e maus exemplos. Este artigo versa sobre a evolução do desenvolvimento urbano nas cidades americanas e identifica certas tendências sendo adotadas atualmente no Brasil, argumentando que os erros urbanísticos cometidos nos Estados Unidos não precisam ser repetidos nas cidades brasileiras. Uma análise das políticas urbanas adotadas nos dois países sugere que as cidades brasileiras têm muito o que aprender com os maus exemplos proporcionados pelas cidades americanas, principalmente no sentido de evitar custos econômicos, sociais e ambientais ocasionados por certos padrões de desenvolvimento adotados nos Estados Unidos há alguns anos e que hoje estão sendo imitados no Brasil.

Ao refazer o contexto urbano, refazemos a sociedade. Enquanto os sociólogos concebem uma sociedade sustentável, inclusiva, arquitetos e urbanistas têm a missão de imaginar e planejar a realidade física onde esta sociedade estará inserida. A maioria dos americanos que viajam a outros países, particularmente países europeus, volta aos Estados Unidos se perguntando por que as cidades americanas não podem ser mais como as europeias, por que a escala humana não é considerada, por que o ambiente urbano é tão hostil e não se pode caminhar de um lugar a outro como se faz na Europa. Witold Rybczynski (1996) responde a estas perguntas em seu livro *Vida nas cidades: expectativas urbanas no novo mundo* explicando a diferença com base na manifestação física das cidades como resultado das sociedades que as criaram. Mais recentemente, as explicações giram em torno da globalização, fenômeno dito responsável pela homogeneidade encontrada na maioria das metrópoles mundiais (SASSEN, 2010).

Com exceção de algumas áreas, como o corredor de Washington D.C. e a costa sul da Flórida, não se trata do fenômeno de metropolização, visto que o padrão de desenvolvimento americano mais comumente encontrado não se constitui de aglomerações concentradas, as densidades são rarefeitas e o espaço urbanizado é descontínuo. Em muitos casos, chama-se o padrão de crescimento “rosca”, por exibir um centro vazio, abandonado ou decadente, e a maior concentração da população na periferia. Seja qual for a explicação, o fato é que a fragmentação urbana hoje encontrada nas cidades americanas não é uma forma sustentável de desenvolvimento, e cidades em outros países onde a mesma tendência vem se manifestando ainda têm tempo de corrigir sua rota e direcionar seu desenvolvimento de maneira a evitar os resultados insustentáveis desta fragmentação.

1 CONTEXTUALIZAÇÃO: UMA BREVE HISTÓRIA DO URBANISMO NOS ESTADOS UNIDOS

Para entender o processo de urbanização nos Estados Unidos é preciso entender o contexto histórico e político prevalecente quando certas decisões que afetaram o desenvolvimento físico-territorial das cidades americanas foram tomadas. Os Estados Unidos passaram por duas eras de urbanização com diferentes tendências (HALL, 2002). No final do século XIX, início do século XX, prevaleceram o crescimento urbano descontrolado e o rápido adensamento urbano trazidos pela Revolução Industrial e a concentração da mão de obra em cidades essencialmente despreparadas para receber a crescente população. No decorrer do século XX, os novos meios de transporte, as consequências da depressão do final dos anos 20 e a eventual recuperação econômica criaram o processo de espraiamento das cidades, que trouxe benefícios imediatos nos meados do século mas tornou-se o grande problema urbano do século XXI.

A herança colonial americana, muito diferente da brasileira (LESSA, 2008), determinou o controle do uso da terra como sendo da alçada municipal; a descentralização do poder sempre foi uma característica do país estabelecido como uma união de estados soberanos. Também diferentemente do Brasil, as 13 colônias britânicas no continente norte-americano passaram por uma guerra, a Guerra Revolucionária Americana (ou Guerra da Independência Americana), entre 1775 e 1783, para conseguir sua independência. Após a guerra, a autonomia dos municípios diminuiu e, conseqüentemente, a forma urbana começou a mudar. Depois da independência, as atitudes individualistas e empreendedoras prevaleceram, o direito à propriedade privada foi consagrado e o processo de desenvolvimento se tornou menos organizado. Em meados do século XIX já se notavam os problemas urbanos causados pela falta de organização da expansão urbana e iniciava-se a pressão por uma reforma urbana.

O crescimento populacional, o aumento da densidade urbana, a falta de saneamento, o desaparecimento de espaços livres, a qualidade precária da habitação e o adensamento excessivo, bem como o congestionamento e a poluição, tornavam as cidades ambientes insalubres e desagradáveis. As epidemias tornaram-se comuns numa época em que não havia antibióticos ou vacinas. Em 1850 ocorreu a Reforma Sanitária, cujo objetivo era instaurar saneamento básico nas cidades em grande escala, incluindo a implementação de sistemas de esgoto. Nesta mesma época reconheceu-se o valor de espaços livres e áreas verdes nas cidades. O precursor foi Frederick Law Olmsted, que defendeu a integração de áreas verdes no espaço urbano e, em colaboração com Calvert Vaux, ganhou o concurso para projetar o Central Park em Nova Iorque em 1857. Terminado em 1873, este parque de 3,5 km² até hoje é um testemunho à importância da vegetação em áreas urbanas. Apesar da reforma sanitária e da criação de áreas verdes nas cidades, os modelos utópicos britânicos que criaram as primeiras cidades-jardim na Inglaterra instauraram-se nos Estados Unidos como os precursores da grande onda de periferização das cidades.

A necessidade de sanear as cidades permitiu que as primeiras leis urbanas fossem aprovadas, ainda que constituíssem o controle público sobre a propriedade privada. Em seguida, a Reforma Habitacional instaurou os primeiros Códigos de Obras e Códigos de Postura para regulamentar os cortiços que haviam se formado nas cidades extremamente densas, como Chicago e Nova Iorque, e sem condição de absorver toda a população que para elas havia migrado à procura de trabalho na indústria (HALL, 2002). A cidade de Nova Iorque foi a primeira a regulamentar a construção de edifícios de aluguel em 1867; em 1920, 40 cidades já haviam adotado novos códigos. Também desta época datam os primeiros códigos de uso e ocupação do solo, bem como as primeiras leis de zoneamento e os primeiros planos diretores, municipais e regionais. Em 1921, 48 cidades somando uma população de 11 milhões já haviam aprovado leis urbanas; apenas dois anos mais tarde, o número de cidades com legislação urbana homologada era de 218, com uma população total de 22 milhões. A institucionalização e legislação do planejamento urbano foi um fato muito significativo em virtude da herança colonial e a oposição a qualquer controle sobre a propriedade privada; o direito à propriedade era considerado sagrado pela maioria dos colonizadores protestantes que haviam povoado os Estados Unidos.

O sistema capitalista e o empreendedorismo americanos foram desafiados durante a Grande Depressão dos anos 30. Durante o processo de recuperação, recursos federais foram alocados por diversos programas de incentivo e subsídio econômicos, o que criou condições para extensivo planejamento urbano. Os programas, em sua maioria, eram relacionados à habitação e infraestrutura e propiciaram a construção de centenas de milhares de habitações e milhares de quilômetros de autoestradas. Seguindo-se à recuperação econômica, veio o progresso trazido pela Segunda Guerra Mundial; durante a guerra o complexo industrial americano cresceu enormemente, e após a guerra os subsídios para educação e habitação oferecidos aos soldados que retornavam ao país pelo governo federal criaram uma grande demanda. Diversos Atos Habitacionais foram aprovados e, com eles, a criação de sistemas de financiamento que favoreceram a indústria da construção e criaram oportunidades para toda e qualquer família, com qualquer poder aquisitivo, adquirir sua casa própria.

Talvez o programa de maior impacto para a urbanização americana tenha sido o que criou o sistema de autoestradas (HALL, 2002). Concebido pelo estrategista militar e então presidente General Dwight Eisenhower como um plano nacional de mais de 40 mil quilômetros de rotas de evacuação no caso de uma terceira guerra mundial, o Ato Federal de Financiamento de Autoestradas de 1956 criou o maior projeto de engenharia da história dos Estados Unidos e literalmente reformou os padrões de desenvolvimento em todo o país. Mesmo não tendo sido necessário usá-lo para o seu propósito original, este sistema possibilitou o esvaziamento das cidades em favor das periferias e o processo de suburbanização e descentralização que hoje é considerado insustentável.

Nos anos 60, vários problemas sociais vieram à tona, em sua maioria relacionados ao racismo que ainda prevalecia e às condições abjetas em que vivia a população negra. Nesta década a profissão de urbanista foi institucionalizada e os primeiros cursos de planejamento urbano foram criados nas universidades. As condições sociais da época demonstraram a necessidade de um planejamento urbano holístico, que levasse em consideração não só as diretrizes físico-territoriais, mas também as condições econômicas, políticas e ambientais das cidades. Já a década de 70 ficou caracterizada pelos movimentos ambientalistas e pela aprovação de diversas leis federais visando à proteção do ar, da água, da fauna e flora. A Política Ambiental Nacional entrou em vigor em 1970; neste mesmo ano foi criada a Agência de Proteção Ambiental (EPA - *Environmental Protection Agency*), órgão federal que fiscaliza e faz valer as leis ambientais. Nos anos 80 a atenção concentrou-se em desenvolvimento econômico e foram iniciados vários projetos de revitalização, particularmente dos centros das cidades que haviam sido abandonados quando do início da suburbanização.

A tendência mundial relativamente à sustentabilidade, marcada pela Rio-92, naturalmente afetou os Estados Unidos e iniciaram-se campanhas de projeção nacional que trouxeram o assunto às primeiras páginas dos jornais e ao topo das pautas políticas. Qualidade ambiental e qualidade de vida passaram a ser igualmente importantes para famílias e empresas pensando em se relocar e procurando um ambiente adequado para as suas atividades. Este fato é significativo, pois o americano de modo geral é bem menos arraigado e tem muito mais mobilidade que o brasileiro, outra diferença importante entre as duas culturas e que afeta o desenvolvimento das cidades. A globalização e a sustentabilidade marcaram o início do século XXI e hoje existe uma conscientização muito forte das populações urbanas; vários segmentos da população estão abandonando os modelos insustentáveis do período pós-guerra em favor de um retorno ao centro das cidades, onde o acesso ao comércio e outros serviços é proporcionado pela proximidade e densidade, e onde o automóvel não é necessário.

2 O ABANDONO DA CIDADE

Sem dúvida o automóvel foi a maior força descentralizadora no processo de urbanização das cidades americanas. Produzido em massa a partir de 1915, tornou possível o processo de espraiamento iniciado nos anos 20 e tornou-se uma necessidade nas décadas subsequentes, principalmente com o aumento do poder aquisitivo das famílias no período pós-guerra. Além do automóvel, as políticas de incentivo econômico que criaram milhares de empregos durante o período de recuperação após a Grande Depressão através de projetos de infraestrutura e obras públicas (ROSE, 2009); os programas de financiamento, principalmente da casa própria, durante o período pós-guerra (RADFORD, 1996); e as condições precárias observadas nos centros das

cidades poluídos pela industrialização e congestionados pela urbanização rápida e descontrolada resultante dela (HALL, 2002) combinaram-se para criar o clima perfeito para a periferação dos centros urbanos.

O desenvolvimento urbano baseado no automóvel também criou um fenômeno identificado pelo jornalista Joel Garreau como as “cidades fronteiriças” ou *Edge Cities* (GARREAU, 1991). Na realidade, estas “cidades” não são cidades, mas sim localidades sem nome e sem identidade na periferia das cidades, localizadas no entroncamento de autoestradas e anéis viários, e que contêm áreas residenciais, comerciais e de serviço. Sem perímetro urbano definido, estas áreas não estão incluídas em nenhum plano diretor e, portanto, não há controle nenhum sobre o tipo ou a qualidade de sua estruturação urbana. Geralmente são constituídas por um aglomerado comercial (*office park*) e vários condomínios fechados, ou seja, uma estrutura urbana que exige o uso do automóvel para se ir de casa a qualquer lugar, escola, escritório, supermercado, ou lazer. Estas cidades fronteiriças situadas nas franjas das aglomerações urbanas podem ser consideradas a segunda geração das cidades-jardim do início do século XX que deram origem ao processo de suburbanização das cidades americanas. Sua tipologia é diferente, pois as cidades-jardim eram mais cidades-dormitório que cidades-satélite. As cidades fronteiriças, apesar de não possuírem a identidade de cidade, incluem uma diversificação de funções e de uso e ocupação do solo mais condizente com cidades-satélite do que com as cidades-dormitório propostas pelo modelo utópico de Ebenezer Howard.

2.1 CIDADES-JARDIM E SUBÚRBIOS

No período pós-Revolução Industrial, várias tendências urbanísticas europeias chegaram aos Estados Unidos; a mais significativa foi a das Cidades-Jardim. Baseadas no modelo utópico proposto por Ebenezer Howard (1965) na Inglaterra, esta tipologia casava com o movimento das classes mais avantajadas em direção à periferia. Várias cidades-jardim foram construídas nos Estados Unidos, algumas pelos mesmos empreendedores que adotaram uma determinada tipologia urbana e habitacional e a repetiram no país inteiro. Exemplos clássicos incluem a cidade de Radburn em Nova Jérsei, Greenbelt em Maryland, e diversas Levittown em Nova Iorque, Pensilvânia, Nova Jérsei e até mesmo em Porto Rico. A primeira cidade-jardim americana, Radburn, NJ, foi planejada por Clarence Stein e Henry Wright e construída em 1928. As *levittown* seguiam mais a tendência de novas cidades (*new towns*) por serem desconectadas de qualquer malha urbana – mas conectadas ao sistema de autoestradas – e por possuírem dezenas de milhares de unidades habitacionais.

Os subúrbios que se proliferaram ao redor de praticamente todas as cidades americanas de um certo porte tornaram-se possíveis graças à evolução dos meios de transporte e à implantação de infraestrutura adequada. Os primeiros eram ligados ao centro por bondes, mas tinham sua área limitada, pois todas as residências

deveriam gozar uma certa proximidade da estação. Este talvez tenha sido o momento mais sustentável do processo de suburbanização americano, mas não demorou muito para que os lobistas das indústrias petrolíferas e automobilísticas exercessem o seu poder de persuasão e desmantelassem as poucas redes sustentáveis de transporte público (NELESSEN, 1994), tornando as famílias que viviam nos subúrbios dependentes do automóvel. Os subúrbios americanos, seguindo o modelo orgânico e nada geométrico das cidades-jardim, inicialmente foram uma manifestação do desejo das pessoas de terem uma vida mais salubre, perto do campo e longe da poluição e do congestionamento das cidades. Ironicamente, estes mesmos subúrbios ocasionaram a apropriação do espaço periférico por grandes empreendedores, destruíram o campo e criaram congestionamento entre as cidades e suas periferias.

No Brasil, o modelo de Howard também foi seguido, importado diretamente da Inglaterra, não dos Estados Unidos. Os exemplares mais conhecidos encontram-se na cidade de São Paulo e foram projetados por Barry Parker, que, junto com seu sócio e cunhado Raymond Unwin, havia projetado a primeira cidade-jardim britânica, Letchworth. O britânico Barry Parker trabalhou em São Paulo de 1917 a 1919 e projetou vários bairros paulistas; urbanistas brasileiros treinados por Parker projetaram várias cidades do norte do Paraná (STEINKE, 2007; REGO, 2009). Dentre estas, Maringá talvez seja o melhor exemplo, pois apresenta características peculiares ao modelo das cidades-jardim (MACEDO, 2011), semelhantes aos das primeiras cidades britânicas a seguirem o modelo e, também, aos das cidades americanas projetadas por Clarence Stein e Henry Wright, seguidores de Parker e Unwin. No entanto, a proliferação deste modelo não foi acentuada no Brasil devido à falta de infraestrutura adequada; assim, o desenho utópico das cidades-jardim ficou limitado ao núcleo urbano das cidades do norte do Paraná e a vários bairros em cidades de outros estados até recentemente, quando passou a ser utilizado em condomínios fechados e empreendimentos de companhias como a AlphaVille Urbanismo, analisados a seguir.

2.2 PERIFERIZAÇÃO E ESPRAIAMENTO URBANO

O aumento da população residente nas franjas das cidades criou uma nova demanda por comércio e serviços mais próximos às áreas residenciais, e logo estes também começaram a se mudar para a periferia, formando aglomerados comerciais (HALL, 2002). Os usuários destes aglomerados comerciais perceberam as vantagens desta localização periférica, principalmente a abundância de vagas gratuitas nos estacionamentos, tão necessários àqueles que dependem de um veículo particular para se locomover. Além disso, a infraestrutura que viabilizou os subúrbios e, conseqüentemente, a periferização das cidades foi totalmente subsidiada pelo governo federal, o que incentivou ainda mais os empreendedores a construir áreas residenciais longe do centro das cidades. O resultado destas políticas incluem segregação, predomínio do automóvel e aumento da poluição.

A periferização e o espraiamento urbano têm sido foco de vários estudos desde que se determinou a sua insustentabilidade. O espraiamento caracteriza-se por uma dispersão da população em bairros de baixa densidade e sem um centro agregador, zoneamento rígido e segregado, dependência do automóvel, rede viária de baixa acessibilidade e poucos espaços públicos (EWING; PENDALL; CHEN, 2002; GILLHAM, 2002). Este tipo de ocupação resulta num espaço urbanizado uniforme, com uma tipologia habitacional repetitiva e que não oferece possibilidade de opções alternativas de transporte veicular ou de pedestres. Um estudo feito para desenvolver indicadores de periferização e espraiamento em 83 cidades americanas em 2002 criou um índice para medir e qualificar o alcance deste fenômeno (EWING; PENDALL; CHEN, 2002). Para medir o impacto do espraiamento, foram utilizados os seguintes indicadores:

- distância diária percorrida por cada pessoa em seu automóvel;
- número médio de automóveis por domicílio;
- percentagem da população economicamente ativa que usa transporte público para se deslocar até o local de trabalho;
- percentagem da população economicamente ativa que caminha até o local de trabalho;
- tempo médio de deslocamento entre a residência e o local de trabalho;
- atraso médio anual resultante de engarrafamentos;
- número de acidentes de trânsito fatais;
- níveis de poluição.

O índice de espraiamento foi determinado com base em quatro características urbanas: densidade residencial; composição do bairro em termos de habitação, empregos e serviços; qualidade do centro principal e dos centros secundários; acessibilidade à rede viária.

Essas quatro características foram desenvolvidas a partir de uma análise complexa de 22 medidas, cada uma delas testada e analisada com o intuito de criar um índice significativo e multidimensional que pudesse ser usado na análise morfológica de áreas metropolitanas, particularmente suas periferias. O estudo concluiu que as pessoas que moram nas regiões periféricas com alto índice de espraiamento possuem maior número de carros, dirigem mais, respiram mais ar poluído, se expõem a um alto risco de acidentes de trânsito fatais, pouco usam transporte público e pouco caminham. Estes resultados certamente apontam a necessidade de regenerar as áreas urbanas centrais adotando políticas que possibilitem e incentivem as pessoas a morar em áreas mais densas, conectadas à malha urbana e servidas por transporte público.

De acordo com o Bureau do Censo dos Estados Unidos, espraiamento é definido como a redução de áreas rurais devido ao aumento da área urbanizada de uma cidade e seus subúrbios num determinado período de tempo. Este fenômeno ameaça o meio-ambiente, a produtividade agrícola, e sobretudo a qualidade de vida

dos residentes da cidade, mas também da periferia. A tipologia é de baixíssima densidade, com habitações unifamiliares e segregação de usos, o que resulta em bairros homogêneos, sem acesso a comércio e serviços vicinais, e sem um ponto focal, um centro agregador, ou lugar de encontro. Os enclaves urbanos criados por este processo são desconectados da malha urbana da cidade e constituídos por uma malha aberta, de baixa conectividade, com muitas ruas sem saída e difícil acesso à rede viária existente. Ainda, enquanto condomínios fechados, criam engarrafamentos para acesso às vias arteriais ou conectoras que os ligam às autoestradas.

A tipologia mais próxima dos subúrbios americanos encontrada no Brasil é a dos condomínios AlphaVille; a AlphaVille Urbanismo já realizou mais de 50 empreendimentos em 20 estados brasileiros (ALPHAVILLE, 2011). Desconectados das malhas urbanas, dependentes do automóvel, com uma estrutura espacial interna de baixa conectividade, os AlphaVille são talvez a manifestação mais evidente do fenômeno do espraiamento das cidades brasileiras. As motivações são diferentes; a maioria das famílias que moram nas fortalezas criadas nos condomínios AlphaVille justifica sua decisão com base no alto índice de criminalidade nas cidades e em sua necessidade de segurança. O acesso a esses condomínios é dificultado não apenas pela desconexão com a rede viária, mas também pelo tipo de conexão: alguns condomínios AlphaVille têm seus acessos por rodovias pedagiadas. Mas, assim como os empreendimentos que seguem os preceitos do Novo Urbanismo, os condomínios AlphaVille projetam uma imagem de sustentabilidade e consciência ambiental, justificando, assim, sua tipologia (FUNDAÇÃO ALPHAVILLE, 2011).

Na realidade, não só os condomínios AlphaVille mas todos os condomínios horizontais fechados que se proliferam intensamente na periferia de todas as capitais brasileiras (CALDEIRA, 2000; BALTRUSIS; D'OTTAVIANO, 2009) proporcionam aos seus moradores não apenas um afastamento dos elementos que ameaçam sua segurança mas também o isolamento da sociedade em geral. Até mesmo um dos padrinhos do Novo Urbanismo reconhece a dimensão social do problema causado pelos condomínios fechados ao declarar que "A união da sociedade é ameaçada não pelo uso de muros mas pela uniformidade e exclusividade das pessoas por detrás deles" (DUANY; PLATER-ZYBERK; SPECK, 2000, p.45). Em menor escala, outros empreendimentos que reproduzem a tipologia do condomínio fechado também contribuem para a fragmentação urbana, o alto custo de urbanização e a desintegração da sociedade nas cidades brasileiras.

3 REAÇÃO E REGENERAÇÃO

A adoção pelas cidades americanas de leis de uso e ocupação do solo e leis de zoneamento propiciou a correção de alguns problemas ocasionados pelas políticas e programas federais, no entanto não foi suficiente. Várias questões envolvendo zoneamento infringem os plenos direitos sobre a propriedade privada estabelecidos pela cultura americana e institucionalizados por sua constituição, e, portanto, acabam tendo que ser decididas na Justiça. As primeiras estratégias utilizadas davam maior

flexibilidade aos códigos de zoneamento e incluíam instrumentos como incentivos fiscais, transferência de potencial construtivo, formação de condomínios abertos (ou “unidades de desenvolvimento planejado”) e aglomerações adensadas.

Além dos instrumentos utilizados para flexibilizar as rígidas regras das leis de zoneamento, outros foram adotados no controle do desenvolvimento urbano, entre eles análise da qualidade arquitetônica, análise da viabilidade da implantação e quesitos de preservação histórica. A análise arquitetônica geralmente é feita com o intuito de manter as características estéticas de um bairro; é, mais que nada, um julgamento estético do empreendimento proposto. A análise da implantação é mais comum em projetos que ocupam grandes áreas e se assemelha aos Estudos de Impacto de Vizinhança no Brasil; neste caso, a revisão passa por vários comitês antes do projeto ser aprovado. No caso de áreas que tenham sido designadas como distritos de interesse histórico, ou que tenham algum valor histórico que possa vir a constituir uma designação futura, a análise é feita com base em padrões arquitetônicos e autenticidade histórica. Além disso, medidas que controlam reformas a serem feitas e que possam alterar estes padrões também são tomadas. A preservação histórica é um quesito muito valorizado na maioria das cidades americanas, pois frequentemente torna-se imprescindível em planos de desenvolvimento econômico baseados em atividades turísticas.

Dentre as estratégias mais bem-sucedidas para controlar o espraiamento das cidades americanas, o gerenciamento do crescimento foi implementado com maior sucesso. Muitas vezes consequência desta estratégia, o processo de *gentrification* também é identificado dentre os mais bem-sucedidos esforços de regeneração das cidades americanas, pois, além de contribuir para a preservação histórica, utiliza infraestrutura existente.

3.1 GERENCIAMENTO DO CRESCIMENTO

Uma das políticas mais discutidas nos Estados Unidos nos últimos 40 anos é a do gerenciamento do crescimento, ou seja, a regulamentação da época, tamanho, localização e caráter do desenvolvimento urbano. Definido como o “uso pelo governo do planejamento urbano e de poderes fiscais e regulatórios de forma deliberativa e integrada com o intuito de influenciar a direção do crescimento urbano” (NELSON *et al.*, 2004, p.119), o gerenciamento de crescimento tem sido usado em várias cidades americanas com relativo sucesso. Assim como outras políticas que afetam o planejamento regional extrapolando os limites das cidades, as políticas de gerenciamento do crescimento são instituídas em nível estadual apesar de afetarem diretamente o crescimento das cidades.

Existem quatro tipos de estratégias de controle do crescimento urbano: crescimento zero, crescimento controlado, crescimento permissivo e crescimento gerenciado. A ideia que deu origem às políticas de gerenciamento do crescimento partiu de uma preocupação com o meio ambiente. Os estados americanos pioneiros na adoção desta medida controladora do desenvolvimento urbano foram Havaí,

Vermont e Óregon, seguidos pelos estados da Flórida, Maryland e Washington. Os instrumentos utilizados pelas políticas de gerenciamento do crescimento incluem controles ambientais, impostos de impacto, perímetros de crescimento urbano e crescimento inteligente. Um dos elementos mais importantes desta estratégia é o estabelecimento de um perímetro limite, determinado por cálculos de projeção do crescimento da população urbana e índices de ocupação desejados, para conter o crescimento urbano. A maior controvérsia esbarra nos direitos dos proprietários de áreas limítrofes de comercializar ou urbanizar suas propriedades, e, muitas vezes, como em outros casos que infringem o inveterado direito de propriedade arraigado na cultura americana, as decisões acabam sendo tomadas pelos tribunais de justiça.

No Brasil, não há equivalente ao gerenciamento do crescimento urbano devido a diferenças decorrentes das estruturas políticas e administrativas das cidades. Enquanto no Brasil os estados são divididos em municípios e os perímetros urbanos estabelecidos ao redor das sedes municipais definem as cidades, nos Estados Unidos os estados são divididos em condados (*counties*) e, dentro destes condados há “áreas incorporadas” com limites estabelecidos que caracterizam uma unidade administrativa de cidade. No entanto, esta linha (*city limits*) não é percebida na espacialização físico-territorial, pois a área urbanizada se estende muito além dos limites administrativos das cidades, na periferia chamada “área não incorporada”, que é administrada pela autoridade do condado. Ademais, a população residente nas áreas não incorporadas de muitas áreas metropolitanas é maior que a da cidade-núcleo.

Deve-se mencionar que os condados americanos são muito maiores que os municípios brasileiros; por exemplo, o Estado da Flórida, com uma área de 151.939 km², é dividido em 67 condados, enquanto o Estado do Paraná, com uma área de 199.315 km², tem 399 municípios. Como o tamanho dos municípios brasileiros é bem reduzido em comparação aos condados que constituem as unidades divisórias dos estados americanos, e não existem as áreas incorporadas e não incorporadas nos mesmos, o gerenciamento do crescimento tal como utilizado nos Estados Unidos é desnecessário no Brasil principalmente porque, ainda que as cidades brasileiras tenham perímetros urbanos, as áreas rurais que circundam as cidades são administradas pelo mesmo poder, o governo municipal. Este fato é positivo, pois evita o conflito gerado por um nível adicional de administração que não é local e não chega a ser regional. Se algum dia as regiões metropolitanas brasileiras forem reconhecidas não só como unidades de planejamento, mas também como unidades administrativas e políticas, talvez o modelo de gerenciamento do crescimento americano possa vir a ser útil.

3.2 GENTRIFICAÇÃO

Um dos processos decorrentes da decadência urbana ocasionado pelo abandono das cidades em favor dos subúrbios é o chamado *gentrification*, ou “gentrificação”, segundo alguns autores (BIDOU-ZACHARIASEN *et al.*, 2006), ou ainda “enobrecimento”, segundo outros (LEITE, 2010). A origem do termo é

atribuída a Ruth Glass, que em 1964 identificou o fenômeno da expulsão de operários de seus domicílios como sendo uma “questão pública” que causava “problemas privados” (ATKINSON, 2003). As definições de gentrificação variam dependendo do viés do definidor (BOURNE, 1993; KENNEDY; LEONARD, 2001; ATKINSON, 2003). Corretores imobiliários e pessoas com interesse na valorização da terra definem gentrificação como o processo pelo qual um bairro se transforma, de propriedades de baixo valor para propriedades de alto valor. Aqueles com uma visão mais voltada ao lado socioeconômico do desenvolvimento urbano definem gentrificação como a invasão de bairros operários antigos e bem localizados por famílias de alto poder aquisitivo à procura de domicílios de custo relativamente baixo, bem localizados, e que tenham um caráter interessante ou um atributo considerado especial. Se colocarmos as definições em seus respectivos extremos, podemos dizer que a definição positiva de gentrificação remete a um processo de renovação de áreas urbanas degradadas realizado por famílias de classe média em bairros a serem reabilitados ou revitalizados, já a definição negativa apresenta a gentrificação como um processo de relocação e exclusão forçada de famílias de baixa renda residentes em bairros degradados ocasionado por residentes de alta renda interessados na localização dos domicílios.

Neil Smith (1996, 2002) acredita na definição negativa da gentrificação, particularmente em grandes projetos em cidades globais onde os interesses capitalistas utilizam-se de eufemismos como “requalificação” ou “renovação e regeneração” do espaço urbano, caracterizando, assim, determinados projetos como intervenções urbanas positivas e progressistas. Independentemente do viés dado à definição deste processo, as características incluem renovação do bairro, atualização e melhoramento generalizado da qualidade arquitetônica, reabilitação de edifícios de baixo padrão e eliminação de cortiços, reabilitação e atualização da infraestrutura e renovação de estabelecimentos comerciais. Este processo geralmente ocorre em propriedades alugadas em bairros degradados do centro das cidades e promove a modernização e a melhora da qualidade urbana da área (KENNEDY; LEONARD, 2001). A gentrificação foi responsável pela revitalização de inúmeras áreas degradadas próximas aos centros das cidades americanas e que haviam sido abandonadas durante o processo de suburbanização. As propriedades localizadas em áreas em processo de gentrificação geralmente têm valor histórico devido não só à idade, mas também ao caráter arquitetônico. A maioria das propriedades gentrificadas é habitada por profissionais jovens de alto poder aquisitivo, geralmente sem filhos (e portanto sem a preocupação de proporcionar jardins e áreas de lazer às crianças), e que optam por viver em áreas centrais, próximas aos seus locais de trabalho.

No Brasil este processo assemelha-se a algumas iniciativas realizadas na cidade de São Paulo, em sua maioria tão controvertidas quanto os casos americanos. Dentre elas, a bem-intencionada mas mal-implementada transformação do degradado Bairro da Luz num polo cultural, o Projeto Nova Luz (SANDLER, 2007), as Operações Urbanas Consorciadas (GONÇALVES, 2011) e a revitalização de edifícios inteiros no

também degradado e abandonado centro da cidade de São Paulo para fins residenciais, supostamente incluindo várias faixas de renda. No último caso, a diferença é que estes edifícios foram abandonados e agora estão sendo reformados, ou seja, não houve necessariamente uma expulsão de um grupo por outro de maior poder aquisitivo. No entanto, a tendência é de que as áreas onde os mesmos estão localizados sejam valorizadas, dando início a um processo de gentrificação do entorno e, possivelmente, excluindo moradores antigos ou de faixas de renda mais baixas que ainda habitam estas áreas.

4 NOVAS MORFOLOGIAS URBANAS

A reação aos erros cometidos no período pós-guerra que iniciaram o processo de degradação das áreas centrais, e a tentativa de regeneração não só destas áreas mas das cidades como um todo, aliadas a uma maior conscientização ambiental e a um desejo de maior mobilidade, criaram novas morfologias urbanas que propiciassem à sociedade americana ambientes urbanos mais sustentáveis. As mais conhecidas são o Novo Urbanismo e os Códigos Morfológicos.

4.1 NOVO URBANISMO

Inicialmente chamado de Planejamento Neo-Tradicional, o Novo Urbanismo é uma tipologia aceita por uns como uma panaceia, a cura para todos os males das cidades americanas (TALEN, 1999), e criticada por outros como a “Disneyficação” das cidades. Numa entrevista, Jane Jacobs referiu-se a um dos empreendimentos construídos de acordo com a filosofia do Novo Urbanismo como sendo um “parque temático” e não uma cidade (WILSON, 1995). As características desta tipologia expressas pelo Congresso para o Novo Urbanismo (CNU, 2011) são:

- diversidade de uso e população;
- dimensionamento para o pedestre;
- inclusão de automóveis e transporte coletivo;
- definição explícita de áreas públicas;
- expressão da ecologia e cultura da região através da arquitetura.

A tipologia formulista do Novo Urbanismo estabelece e qualifica como “bons” os bairros que possuem centros e perímetros que não distem mais de 400 metros, ou seja, uma caminhada de cinco minutos do núcleo a qualquer ponto do bairro; que possuam uma tipologia habitacional variada; cuja malha urbana e quadras sejam interconectadas; e que ofereçam locais apropriados para usos institucionais, como escolas, correios e outros serviços públicos rotineiros. A Carta do Novo Urbanismo (CNU, 2011) prescreve características hierárquicas em três níveis:

1. a região, a metrópole, a cidade e a vila
2. o bairro, o distrito e o corredor
3. a quadra, a rua e o edifício

Dentro deste arcabouço, propõe-se a criação de bairros com diversidade de uso e de população; bairros projetados para pedestres, transporte público e carros; espaços públicos e comunitários; e arquitetura vernácula. Propõe-se também participação comunitária e planejamento participativo, com envolvimento dos setores público e privado e da sociedade civil (CNU, 2011). O discurso do planejamento neotradicional prega a criação de senso comunitário através do ambiente construído; da participação, associação, reciprocidade e influência; da cognição ambiental, e define comunidade com base em conexões emocionais e envolvimento com o lugar (TALEN, 1999).

O primeiro empreendimento a adotar a tipologia neotradicional foi Seaside, no estado da Flórida. Iniciado em dezembro de 1981 numa área de 32 hectares, Seaside é um vilarejo, pouco maior que um bairro, cuja população deve chegar a 2.000 pessoas (4% da população total do município onde o vilarejo está inserido) quando todas as unidades habitacionais estiverem ocupadas. Hoje, 30 anos após seu início, 85 por cento das propriedades foram vendidas. A projeção é de um total de 650 unidades, incluindo habitações unifamiliares, multifamiliares e quartos de hotel (SEASIDE, 2011). Outros exemplos de empreendimentos realizados segundo a filosofia do Novo Urbanismo incluem Celebration, também no estado da Flórida, próximo à Disney World e considerado o próprio parque temático por Jane Jacobs, e Kentlands, no estado de Maryland, que, diferentemente de outros vilarejos, inclui algumas habitações de baixa renda graças a leis municipais que estabelecem um número mínimo de habitações populares em novos empreendimentos.

O olhar brasileiro ou europeu não consegue ver nada de “novo” no Novo Urbanismo, mas para o americano que só conheceu o subúrbio, espraiado, dependente do automóvel, desconectado da malha urbana, esta tipologia é vista como a solução para os problemas das cidades (KATZ, 1994). No entanto, os empreendimentos neotradicionais que surgiram até agora não oferecem soluções aos problemas mais sérios encontrados nas cidades americanas hoje, particularmente os problemas sociais e ambientais. As vilas e pequenas cidades projetadas de acordo com os preceitos do Novo Urbanismo são elitistas e não oferecem habitação acessível à população de média ou baixa renda. Apesar de serem internamente compactas, são tão desconectadas das malhas urbanas das cidades próximas quanto os subúrbios dos anos 50, ou seja, externamente ainda são dependentes do automóvel.

Os desafios encontrados pelo movimento do Novo Urbanismo incluem a falta de investimentos no centro das cidades, o espraiamento de lugares sem identidade, o aumento da segregação racial e socioeconômica, a deterioração ambiental, a perda de áreas rurais e matas nativas, e a erosão da herança social e do patrimônio histórico (ELLIS, 2002; FREILICH; MENNILLO; SITKOWSKI, 2010). Mesmo assim, é interessante observar que as campanhas proclamando o Novo Urbanismo como a solução para todos estes desafios enfrentados pelas cidades americanas se utiliza de imagens produzidas pelo “Velho Urbanismo”; uma olhada rápida no sítio do Congresso para o Novo Urbanismo (<http://www.cnu.org/>) e outros sítios associados revela o uso de

imagens não de bairros e vilarejos criados de acordo com a Carta do Novo Urbanismo, mas de cidades antigas (algumas imagens de cidades europeias!) onde a escala humana prevalece, onde o automóvel não tomou conta e em muitos casos não tem vez, e onde o sentido de comunidade não foi manufaturado por elementos urbanísticos criados propositalmente com o intuito de fabricar e manipular relações sociais.

4.2 CÓDIGOS MORFOLÓGICOS

Um novo tipo de regulamentação do espaço urbano surgiu nos anos 90 como uma tentativa de alcançar resultados melhores que os obtidos pelas leis de uso e ocupação do solo e de zoneamento criadas há quase cem anos e os almejados pelos mandamentos do Novo Urbanismo. Os Códigos Morfológicos organizam o espaço com base na forma física e na escala dos elementos urbanos, em vez do tipo de uso e ocupação do solo, com o intuito de criar um ambiente construído definido pela volumetria dos elementos que o compõem, ou seja, a morfologia urbana é definida não pelas leis de zoneamento que se aplicam a um determinado terreno ou a uma quadra, mas sim pela relação que os volumes e fachadas de edifícios têm entre si e com o espaço público remanescente.

Talvez mais dogmáticos que o próprio Novo Urbanismo, os Códigos Morfológicos prescrevem cada detalhe do ambiente construído, sendo esta a diferença fundamental entre estes e os códigos tradicionais de zoneamento que proscrevem certos usos e limitam a ocupação por meio de proibições e permissibilidades (PAROLEK; CRAWFORD; PAROLEK, 2008); ou seja, os códigos convencionais evitam o errado, mas não indicam o correto. A volumetria dos elementos urbanos é codificada e as várias tipologias resultantes podem ser compreendidas e utilizadas por urbanistas, arquitetos, empreendedores, construtores e cidadãos como se fosse uma receita de bolo. Peter Katz (2004), um dos padrinhos do Novo Urbanismo, aponta algumas vantagens dos Códigos Morfológicos: são simples e fáceis de usar, mesmo por leigos; sua especificidade otimiza a fiscalização; e retiram o processo de aprovação de projetos do âmbito político.

Os elementos típicos especificados por estes códigos incluem padrões arquitetônicos, como o gabarito dos edifícios, cores, materiais etc.; padrões de implantação, particularmente recuos do alinhamento; padrões de fachada, incluindo dimensionamento e localização de aberturas; padrões de arruamento, incluindo passeio, canteiros centrais etc.; e até padrões de paisagismo, inclusive espécies de plantas; ou seja, a “receita” específica não só os ingredientes, mas a maneira exata de misturá-los (FBCI, 2011). Estes códigos começaram a ser usados em projetos que adotaram a filosofia do Novo Urbanismo, sendo que a maioria deles foi construída pelos empreendedores e incorporadores que iniciaram o projeto, e não pelos proprietários e eventuais moradores. Os Códigos Morfológicos podem ser considerados o auge do desenho urbano formulista iniciado pelo Novo Urbanismo principalmente porque, até hoje, todos os empreendimentos que utilizaram esta estratégia de planejamento tiveram códigos feitos exclusivamente para aquele empreendimento específico.

Apesar de suas limitações, ou talvez por causa delas, estes códigos continuam a evoluir. A última geração chama-se Código Inteligente (*SmartCode*), um sistema patenteado pela empresa DPZ do estado da Flórida. A utilização de códigos baseados na morfologia urbana resultante também foi sancionada pelo estado da Califórnia, que recentemente incorporou Códigos Morfológicos nas suas diretrizes de planejamento, sendo o primeiro estado americano a propiciar a regulamentação deste tipo de código de desenvolvimento urbano.

Essas novas morfologias urbanas ainda não chegaram ao Brasil e é difícil prever se chegarão. Por um lado, a necessidade de novas formas, juntamente com os códigos que fazem sua aplicação mais fácil, atualmente não está presente nas cidades brasileiras. Por outro, se as formas urbanas que criaram esta necessidade continuarem a ser disseminadas Brasil afora é bem provável que em 20 ou 30 anos estejamos estudando o desempenho do Novo Urbanismo e dos Códigos Morfológicos nos Estados Unidos para aprender como consertar nossas cidades.

CONSIDERAÇÕES FINAIS: seguindo apenas os bons exemplos

O desafio de criar cidades sustentáveis permanece. Por um lado, reconhece-se que soluções físicas não resolvem problemas sociais e econômicos, mas por outro também há que se aceitar a realidade de que um contexto físico coerente e favorável à sustentabilidade pode impulsionar vitalidade econômica, estabilidade social e conservação ambiental. Esta dicotomia está evidente na evolução do crescimento de todas as cidades. Nos Estados Unidos, a ênfase do urbanismo claramente mudou no século XX; do “urbanismo” calcado em *design*, morfologia urbana e planos grandiosos do movimento City Beautiful, lançado em Chicago em 1893 por Daniel Burnham e Frederick Law Olmsted, Jr., para o “planejamento urbano”, burocrático, político, alicerçado por leis de uso e ocupação do solo e zoneamento. No Brasil não passamos por esta transição, não só por razões históricas, mas também pragmáticas. Talvez felizmente (pelo menos do ponto de vista estético e físico), o urbanismo ainda é exercido por arquitetos no Brasil, diferentemente dos Estados Unidos, onde a formação acadêmica e a certificação profissional da arquitetura e do urbanismo são totalmente separadas. No entanto, sente-se a necessidade, nas cidades brasileiras, de uma maior integração entre o ambiente construído (por arquitetos) e o planejamento urbano, que requer um conhecimento mais abrangente e interdisciplinar, proporcionado por sociólogos, geógrafos, economistas, e personificado no urbanista americano.

Os níveis de desenvolvimento também determinam a forma das cidades. O grande aumento do número de veículos nas ruas das cidades brasileiras ocasionado pelo aumento do poder aquisitivo da população se assemelha muito ao fenômeno ocorrido nos Estados Unidos há mais de 50 anos. Assim como o automóvel foi uma força descentralizadora e propiciou o espraiamento e suburbanização americanos, o mesmo poderia ocorrer no Brasil, embora a infraestrutura viária ainda não o permita. Hoje, entende-se que uma tipologia de desenvolvimento baseada na cidade compacta, ao invés de padrões de espraiamento de baixa densidade, seria muito

mais sustentável (JENKS; BURTON; WILLIAMS, 1996). Adensar as cidades e adotar padrões de desenvolvimento articulados por redes de transporte público não basta, assim como não basta impor perímetros de crescimento ao redor das áreas urbanas, ou criar códigos de uniformização do espaço urbano. Quebrar o círculo vicioso de inconsistências sociais e destruição ambiental que se instauraram em nossas cidades é uma tarefa árdua e de longo prazo.

À medida que o Brasil se estabelece como um país emergente e seu nível de desenvolvimento passa a ser comparável àquele dos países mais desenvolvidos, as cidades brasileiras precisarão se esforçar mais para não cometer os mesmos erros que arruinaram as cidades americanas. A conscientização ambiental, os valores éticos que incentivam hábitos sustentáveis em vez de consumistas, e a filosofia que explica as razões pelas quais o bem comum é mais importante que o interesse do indivíduo são exemplos do que podemos aprender com cidades que hoje gastam bilhões de dólares para reconstruir o que deliberadamente destruíram.

REFERÊNCIAS

- ALPHAVILLE URBANISMO S.A. Disponível em: <<http://www.alphaville.com.br>>. Acesso em: 31 ago. 2011.
- ATKINSON, R. Introduction: misunderstood saviour or vengeful wrecker? The many meanings and problems of gentrification. **Urban Studies**, Essex: Longman Group, v.40, n.12, p.2343-2350, 2003.
- BALTRUSIS, N.; D'OTTAVIANO, M. C. L. Ricos e pobres, cada qual em seu lugar: a desigualdade socio-espacial na metrópole paulistana. **Caderno CRH**, Salvador: Fator, v.22, n.55, p.135-149, jan./abr. 2009. Disponível em: <<http://dx.doi.org/10.1590/S0103-49792009000100008>>. Acesso em: 3 novembro 2011.
- BIDOU-ZACHARIASEN, C. *et al.* **De volta à cidade**: dos processos de gentrificação às políticas de "revitalização" dos centros urbanos. São Paulo: Anablume, 2006.
- BOURNE, L. S. The Demise of Gentrification? A Commentary and Prospective View. **Urban Geography**, Palm Beach: V. H. Winston & Sons, v.14, n.1, p.95-107, 1993.
- CALDEIRA, T. P. R. **City of walls**: crime, segregation, and citizenship in São Paulo. Berkeley: University of California Press, 2000.
- CNU - Congress for the New Urbanism. **Charter of the New Urbanism**. CNU, 2001. Disponível em: <<http://www.cnu.org/charter>>. Acesso em: 7 set. 2011.
- CNU - Congress for the New Urbanism. Disponível em: <http://www.cnu.org>. Acesso em: 7 set. 2011.
- DUANY, A.; PLATER-ZYBERK, E.; SPECK, J. **Suburban Nation**: the rise of sprawl and the decline of the American Dream. New York: North Point Press, 2000.

- ELLIS, C. The new urbanism: critiques and rebuttals. **Journal of Urban Design**, London: Taylor & Francis, v.7, n.3, p.261-291, 2002.
- EWING, R. H.; PENDALL, R.; CHEN, D. D. T. **Measuring Sprawl and Its Impact**. Washington: Smart Growth America, 2002.
- FBCI - Form Based Codes Institute. Disponível em: <<http://www.formbasedcodes.org/>>. Acesso em: 7 set. 2011.
- FREILICH, R. H.; MENNILLO, S. D.; SITKOWSKI, R. J. **From sprawl to sustainability: smart growth, new urbanism, green development, and renewable energy**. Chicago: American Bar Association, 2010.
- FUNDAÇÃO ALPHAVILLE. Disponível em: <<http://www.fundacaoalphaville.org.br/relatorios/anual2010/#/1/>>. Acesso em: 31 ago. 2011.
- GARREAU, J. **Edge City: life on the new frontier**. New York: Doubleday, 1991.
- GILLHAM, O. **The Limitless City: a primer on the urban sprawl debate**. Washington: Island Press, 2002.
- GONÇALVES, F. M. Operação urbana consorciada Vila Sônia e a possibilidade de diálogo. **Estudos Avançados**, São Paulo: USP, v.25, n.71, p.205-218, jan./abr. 2011. Disponível em: <<http://dx.doi.org/10.1590/S0103-40142011000100014>>. Acesso em: 14 nov. 2011.
- HALL, P. G. **Cities of tomorrow: an intellectual history of urban planning and design in the twentieth century**. Third ed. Malden: Blackwell Publishers, 2002.
- HOWARD, E. **Garden Cities for tomorrow**. Cambridge: MIT Press, 1965. [London : Swan Sonnenschein & Co., 1902.]
- JENKS, M.; BURTON, E.; WILLIAMS, K. (Org.). **The Compact City: a sustainable urban form?** London: E & FN Spon, 1996.
- KATZ, P. Form First - Peter Katz offers the New Urbanist alternative to conventional zoning. **Planning**, Chicago: American Planning Association, v.70, n.10, p.16-21, 2004.
- KATZ, P. **The New Urbanism: toward an architecture of community**. New York: McGraw-Hill, 1994.
- KENNEDY, M.; LEONARD, P. **Dealing with neighborhood change: a primer on gentrification and policy choices**. Washington: Brookings Institution, 2001.
- LEITE, R. P. A exaustão das cidades: antienobrecimento e intervenções urbanas em cidades brasileiras e portuguesas. **Revista Brasileira de Ciências Sociais**, São Paulo: ANPOCS, v.25, n.72, p.73-88, fev. 2010. Disponível em: <<http://dx.doi.org/10.1590/S0102-69092010000100006>>. Acesso em: 14 novembro 2011.
- LESSA, R. **Brasil e Estados Unidos: o que fez a diferença**. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2008.
- MACEDO, J. Maringá: a British Garden City in the Tropics. **Cities**, London: Butterworth Scientific, v.28, n.4, p.347-359, 2011.

- NELESSEN, A. C. **Visions for a new American dream**: process, principles, and an ordinance to plan and design small communities. Chicago: Planners Press, American Planning Association, 1994.
- NELSON, A. C. et al. The link between growth management and housing affordability: the academic evidence. In: DOWNS, A. (Org.). **Growth Management and Affordable Housing**: Do They Conflict? Washington: The Brookings Institution Press, 2004. p.117-157.
- PAROLEK, D. G.; CRAWFORD, P. C.; PAROLEK, K. **Form-based codes**: a guide for planners, urban designers, municipalities, and developers. Hoboken: J. Wiley & Sons, 2008.
- RADFORD, G. **Modern housing for America**: policy struggles in the New Deal era. Chicago: University of Chicago Press, 1996.
- REGO, R. L. **As cidades plantadas**: os britânicos e a construção da paisagem do Norte do Paraná. Maringá: Humanidades, 2009.
- ROSE, N. E. **Put to work**: The WPA and public employment in the Great Depression. New York: Monthly Review Press, 2009.
- RYBCZYNSKI, Witold. **Vida nas cidades**: expectativas urbanas no novo mundo. Rio de Janeiro: Record, 2006.
- SANDLER, D. Place and Process: Culture, Urban Planning, and Social Exclusion in São Paulo. **Social Identities**, Abingdon: Routledge, v.13, n.4, p.471-493, 2007.
- SASSEN, S. **Sociologia da globalização**. Porto Alegre: Artmed, 2010.
- SEASIDE. Disponível em: <<http://www.seasidefl.com/>>. Acesso em: 12 set 2011.
- SMITH, N. New Globalism, New Urbanism: Gentrification as Global Urban Strategy. **Antipode**, Worcester: Antipode, v.34, n.3, p.427-450, 2002.
- SMITH, N. **The New Urban Frontier**: Gentrification and the Revanchist City. London: Routledge, 1996.
- STEINKE, R. **Ruas Curvas versus Ruas Retas**: a trajetória do urbanista Jorge de Macedo Vieira. Maringá: Ed. UEM, 2007.
- TALEN, E. Sense of community and neighbourhood form: an assessment of the social doctrine of new urbanism. **Urban Studies**, Essex: Longman Group, v.36, n.8, p.1361-1379, 1999.
- WILSON, C. Mickey builds a town: Celebration puts Disney in reality's realm. **USA Today**, Orlando: Gannett Company, 18 out. 1995. News, p.1A.