

Lucas Veloso de Menezes

CONDOMÍNIO

STATUS E UTOPIA NUM SUBÚRBIO BRASILEIRO DO SÉCULO XXI

Belo Horizonte
Escola de Arquitetura da UFMG
2009

Livros Grátis

<http://www.livrosgratis.com.br>

Milhares de livros grátis para download.

Lucas Veloso de Menezes

CONDOMÍNIO

STATUS E UTOPIA NUM SUBÚRPIO BRASILEIRO DO SÉCULO XXI

Dissertação apresentada ao Curso de Mestrado apresentado ao Mestrado Acadêmico da Escola de Arquitetura da Universidade Federal de Minas Gerais, como requisito parcial para a obtenção de título de Mestre em Arquitetura.

Área de Concentração: Planejamento e dinâmicas sócio-territoriais
Orientadora: Prof^ª. Dra. Fernanda Borges de Moraes

Belo Horizonte
Escola de Arquitetura da UFMG
2009

FICHA CATALOGRÁFICA

M543c Menezes, Lucas Veloso de.
Condomínio : status e utopia num subúrbio brasileiro do século XXI / Lucas Veloso de Menezes - 2009.
279f. : il.

Orientadora: Fernanda Borges de Moraes
Dissertação (mestrado) - Universidade Federal de Minas Gerais, Escola de Arquitetura.

1. Subúrbios MG). 2. Segregação. 3. Condomínio (Habitação) - Influências americanas. 4. Condomínio Alphaville (Nova Lima, MG) I. Moraes, Fernanda Borges de. II. Universidade Federal de Minas Gerais. Escola de Arquitetura. III. Título.

CDD : 728.3

Esta dissertação é dedicada à

Valéria, companheira, parceira, minha maior incentivadora. A ela meus agradecimentos pela paciência, dicas, correções e críticas, incentivo, apoio e carinho.

Beatriz, minha mãe, que entre os vários legados passou-me a atenção pelas minúcias e valorização dos detalhes.

Ivo, meu pai, mestre da vida e da profissão. Exemplo que, com muito orgulho, procuro seguir os passos. Obrigado pelos aprendizados, pelas dicas e colaborações entusiasmadas com a minha dissertação.

AGRADECIMENTOS

A Fernanda, que há mais de 16 anos, em certo aniversário me apresentou a Calvino e suas Cidades Invisíveis. Ainda não percebida, foi a primeira "orientação" rumo às utopias, as cidades imaginadas e imaginárias.

A todos professores do Mestrado e, em especial, à Celina, Jupira, Maria Lúcia, Roberto Luis e Stephane, pela riqueza das aulas, profundidade das discussões e pelas sempre bem vidas críticas e sugestões.

A Celina, pelas aulas, dedicação e atenção na direção do Caderno Discente.

A Renata, secretária do NPGAU, pela atenção, gentileza e boa vontade.

A meus colegas de Mestrado, pelo prazer do convívio, pelas trocas e experiências e, principalmente pelas novas amizades.

A Moema, Andreia, Carla, Juliana, Lúcia, Márcia e Marco pela boa disposição e presteza além das preciosas dicas de normatização.

A Cristina, Juliana, Stael e Umberto que, através das aulas da disciplina "PIAUP-I", mostraram que o ensino é sempre instigante e realizador.

Aos alunos das Disciplinas "PIAUP-I" e "Cidade e Utopia" pelo entusiasmo e bom desempenho que fizeram com que o ministrar aulas não fosse um eterno discursar, mas uma troca.

A Claudirene reponsável pela biblioteca e a todos os seus companheiros (as) responsáveis pela Limpeza da escola muitas vezes "invisíveis", sem os quais nosso estudo seria muito mais difícil.

A todos os funcionários da Escola, da Cantina e a D. Lourdes.

A Beatriz, querida sobrinha, Economista, futura mestra, preciosa ajuda na industrialização.

A meus cunhados Laura e Leonardo, pelos livros emprestados e pela paciência com a natural demora na sua devolução.

A meu amigo e colega — Arquitetura e Mestrado — Rafael pela preciosa leitura, sugestões e, principalmente, pela amizade.

Às minhas primas Lúcia e Ana Paula, por me conduzirem nos meandros e "castelos" dos Alphavilles de São Paulo.

A aqueles que não foram citados. Minhas desculpas, infelizmente, o esquecimento é uma das conseqüências de um final de dissertação.

A Villa-Lobos, Bach, Mozart, Miles Davis, Tom Jobim e Pat Metheny, companheiros musicais e inspiradores nas horas de escrita. E a Steve Jobs que ajudou a torná-los portáteis...

A Rafael Hitlodeu que, há quase 500 anos, nos levou a sonhar que uma sociedade poderia ser ideal.

“Cada época sonha não apenas a próxima, mas ao sonhar, esforça-se em despertar.”

Walter Benjamin

“Um mapa do mundo que não incluía a Utopia não merece o mais breve olhar...”

Oscar Wilde

“Eu também imaginei um modelo de cidade do qual extraio todas as outras — respondeu Marco. — É uma cidade feita só de exceções, impedimentos, contradições, incongruências, contra-sensos. Se uma cidade assim é o que há de mais improvável, diminuindo o número de elementos anormais aumenta a probabilidade de que a cidade realmente exista. Portanto, basta subtrair as exceções ao meu modelo e em qualquer direção que eu vá sempre me encontrarei diante de uma cidade que, apesar de sempre por causa das exceções, existe. Mas não posso conduzir a minha operação além de um certo limite: obteria cidades verossímeis demais para serem verdadeiras”

Italo Calvino

RESUMO

Esta dissertação procura entender o processo de suburbanização em sua construção histórica, enfocando principalmente seus aspectos ligados à dicotomia distinção e status versus exclusão, segregação, que entre os vários percursos, trilha a busca da cidade e sociedade ideal, anunciada pelas utopias. A construção desta dissertação é feita, inicialmente, a partir de uma abordagem histórica com sua origem nas *villae suburbanae*, passando pelo medievo, retomada pelas *villas* renascentistas. Mas foi no final do século XVIII que o subúrbio passou por sua grande transformação, quando os ingleses e depois, os americanos, ao se depararem com uma intensa e rápida urbanização, desencadeada a partir da Revolução Industrial, iniciaram um processo, no qual, em seu estágio mais avançado, a idéia de centralidade polarizadora foi modificada com a criação de novas centralidades periféricas. No Brasil, país em que a centralidade urbana foi marcante ao longo de sua história, embora com momentos "suburbanizantes", a opção suburbana ocorreu tardiamente, entretanto, quando no início do século XX se construiu na capital Paulista um bairro periférico exclusivamente destinado à burguesia. Este empreendimento, que influenciou vários loteamentos brasileiros e até o plano para a construção de Goiânia sinalizou um novo percurso para a urbanização brasileira, embora se mantivesse a tradição de centralidade, como observada na construção de Brasília. Simultaneamente à construção da nova capital brasileira, surgiam na periferia de Belo Horizonte, as raízes do que viria a ser considerado um novo paradigma na urbanização brasileira, o condomínio fechado que viria a servir de modelo para vários empreendimentos similares e que, na década de 1970, foi levado a novos patamares com a construção de Alphaville, nos arredores de São Paulo. Alphaville se aproxima de um modelo norte-americano, além de agregar de forma definitiva um novo componente ao subúrbio brasileiro: o símbolo de status e prestígio social. E foi este novo componente que norteou a construção de Alphaville Lagoa dos Ingleses, no município de Nova Lima, Minas Gerais. Nesta nova conotação, o subúrbio brasileiro incorpora as influências norte-americanas, além de toda uma simbologia de valorização material e distintiva, que propõe uma sociedade/comunidade ideal, uma materialização de utopia.

Palavras-chave: Subúrbio, condomínio, status, utopia, Alphaville

ABSTRACT

This dissertation attempts to understand the suburbanization process in its historical construction by focusing mainly on aspects related the dichotomy distinction and status versus exclusion and segregation, which among various trajectories, is tracked by the searches of the city and of the ideal society as announced by utopias. The construction of this dissertation departs from a historical approach which traces its origin in the *villae suburbanae*, then passes through the medieval era, and then returns as the *Renaissance* villas. However, at the end of the eighteenth century the suburb has undergone substantial transformation when the British, and later, the Americans, as confronted with an intense and rapid urbanization triggered by the Industrial Revolution, began a process which, in its latest stage, has changed the idea of polarizing centrality with the creation of new peripheral centralities. Brazil, a country in which the centralized city has been highlighted throughout history, has had its own "suburbanizing" moments, an option which nevertheless occurred late, by the beginning of the twentieth century, when a peripheral neighborhood near São Paulo's capital was built up, exclusively for housing the bourgeoisie. This enterprise has affected several Brazilian settlements, even Goiânia's building plant and it has signaled a new path to the country's urbanizing processes, while retaining the tradition of centrality, as observed in the construction of Brasília. Simultaneously to the construction of the new Brazilian capital, on the outskirts of Belo Horizonte, the roots of what would be considered a new Brazilian urbanizing paradigm had emerged - the closed condominium - and it would be seen as a model for many similar ventures, which, in the 1970s, have reached new thresholds with the construction of Alphaville in the outskirts of São Paulo. Alphaville is close to a North American model, and it adds up to form a new component to the Brazilian suburb: the symbol of status and of social prestige. And it was this new component that has guided the construction of Alphaville Lagoa dos Ingleses, in the municipality of Nova Lima, estate of Minas Gerais. In this new connotation, the Brazilian suburb incorporates North American influences and a whole set of material valuation and distinctiveness symbolisms that are a society / community ideal proposal, a materialized utopia.

Keywords: Suburb, condominium, status, utopia, Alphaville

LISTA DE FIGURAS

01	Ruínas de Villa Romana	28
02	Planta de Villa romana	28
03	Havelberg, Alemanha	29
04	Planta de Paris durante o reinado de Felipe Augusto	30
05	Plantas de Magdeburg	30
06	Magdeburg em gravura do século XVI	31
07	Leonardo da Vinci – cidade ideal	33
08	Leonardo da Vinci – cidade ideal	33
09	Palmanova, Itália	33
10	Lübeck, Alemanha: mapa, fortificações e panorama	34
11	Planta de Roma – elaborada por Giovanni Battista Nolli	36
12	Palazzo Chericati (1551-54), Vicenza	37
13	Villa Chericati (1550-54), região de Vancimuglio.	37
14	Villa Capra	38
15	Villa Capra – Ilustrações de Andrea Palladio	38
16	igreja de Saint Paul em Convent Garden, Londres	39
17	Osterley Park	40
18	<i>Villa</i> em Chiswick	41
19	Burlington house	41
20	Bedford Square, Londres	42
21	Leicester Square, Londres	42
22	Grosvenor Square, Londres	42
23	Planta de Versalhes: distribuição espacial	45
24	Planta geral da cidade e Palácio de Versalhes	45
25	Vista aérea de Versalhes	46
26	Planta de Roma – Nolli	46
27	Planta de Versalhes, Delagrife	46
28	Battersea Rise house	48
29	Mapa do Clapham Common, Ca. 1800	49
30	Clapham, região de Springwell	49
31	Projeto de Cottage para o subúrbio de Victoria Park	50
32	Detalhe da planta de um cottage inglês	50
33	Gravura: Lar doce lar	51
34	Gravura: Os frutos da sensatez	51
35	Clapham – vista geral da cidade em 1890	52

36	Projeto de Park Village	54
37	Vista de casas em Park Village	54
38	Implantação de casas em Park Village	54
39	Projeto de Richard Lane para Victoria Park	55
40	Região de Chaussée d'Antin durante a Comuna de Paris	57
41	Edifício de apartamentos na Rue Chaussée d'Antin, Paris	57
42	Mapa com as fábricas, depósitos, armazéns e lojas, Londres, 1904	60
43	Bradford, final do século XIX	62
44	Construção da Avenue de l'Opera, Paris, 1858-78	65
45	Construção da Avenue de l'Opera, Paris, 1858-78	65
46	Eugene Atget – R. Valette/Pantheon (1925)	65
47	Eugene Atget - Rue du Maure (1908)	65
48	Paris, Edifício da Ópera, Ca. 1890	66
49	Paris, foto aérea tirada a partir de um balão, 1868	66
50	Mapa dos subúrbios de Paris, em 1756	67
51	Mapa de Paris, em 1911	67
52	Plano para Amsterdam por Jacobus Gerhardus Van Niftrik	69
53	Plano para Amsterdam elaborado por J. Kalff	69
54	Plano para a cidade de Atenas	69
55	Plano para a cidade de Berlim	70
56	Bruxelas, Place de Brouckère	70
57	Bruxelas, plano de Victor Besme para os subúrbios (1866)	70
58	Plano para Budapeste, elaborado em 1872	71
59	Copenhagen plano de 1885	71
60	Vista aérea de Christiania (Oslo), 1906	72
61	Vista panorâmica de Estocolmo em 1868	73
62	Plano de Albert Lindhagen para Estocolmo, 1868	73
63	Planta de 1815 para a reforma de Helsinkí	73
64	Praça do Senado, Helsinkí	73
65	<i>Ensanche de Madrid</i> , por Carlos Maria de Castro - 1860	74
66	Plano de Alessandro Viviani para a reforma de Roma, 1883	75
67	Folheto de 1860 anunciando a Ringstrasse de Viena	76
68	Três ímãs propostos por Howard para a cidade-jardim	78
69	Diagrama de uma cidade-jardim	79
70	Detalhe da região hospitalar e centro da cidade-jardim	79
71	Primeiro projeto para a cidade-jardim de Letchworth, 1903	80
72	Projeto definitivo para a cidade de Letchworh, 1904	80
73	Vista aérea da cidade de Letchworth	81

74	Letchworth, Meadow Way	81
75	Letchworth, Fábrica de Motores Phoenix	81
76	Letchworth, Norton Way	82
77	Letchworth, Leyes Avenue	82
78	Projeto elaborado por Louis de Soissons para Welwyn, 1921	82
79	Welwyn, Howardsgate, vista a partir da Parkway	83
80	Welwyn, vista parcial da Parkway	83
81	Planta de Welwyn	83
82	Casa semisolada construída no Quadrangule em Welwyn	83
83	Jardim entre blocos de apartamentos em Surennes, Paris	84
84	Margarethenhöhe, portada de entrada	84
85	Planta de Zoliborz, 1932	85
86	Zoliborz, Varsóvia, vista geral, 1925	85
87	Projeto para a cidade-jardim de Tapiola, Finlândia	86
88	Vista de Tapiola	86
89	Karl-Marx-Hof, Viena, exterior	86
90	Karl-Marx-Hof, Viena, planta	86
91	Wekerletelep, planta elaborada por Alajos Rogovszky, 1926	87
92	Edifício na Praça Faépítészet, projeto de Karoly Kos.	87
93	Vista aérea da cidade-jardim de Le Logis	88
94	Projeto para a cidade-jardim de Kapelleveld, 1923-26	88
95	Cashmere Hills em Christchurch, ca. 1920	88
96	Clifton Hills, em Christchurch, ca. 1920	88
97	Denenchofu, vista aérea em 1934	89
98	Casa Nagawa em Denenchofu, ca. 1930	89
99	Cairo, cidade-jardim, vista da rua Tolombat	90
100	Cairo, cidade-jardim, projeto original, 1907	90
101	Cingapura, layout da hierarquia das intervenções	90
102	Greenbelt, Maryland, vista aérea, 1937	91
103	Greendale, Wisconsin	91
104	Esquema da rede urbana barroca segundo Lynch	93
105	Desenho de L'Enfant com localização dos principais edificações	93
106	Projeto para a cidade de Washington	94
107	Planta de Versalhes, Delagrife, 1766	95
108	Planta de Washington, L'Enfant, 1791	95
109	Cincinnati, em 1841	95
110	Vista panorâmica da cidade de Cincinnati, 1900	95
111	Vista de Nova York e seu porto, 1873	96

112	Mulberry Street, Nova York, Ca. 1900	97
113	Flatiron Building, Nova York, 1903	97
114	Subúrbio na região de Inglewood, Ca. 1925	98
115	Pasadena Freeway, Los Angeles, 1941	98
116	Powelton Village, Ca. 1920	99
117	Planta de Powelton Village, Ca. 1900	99
118	Central Park, Nova York, região da via pública (the drive)	100
119	Projeto de Llewellyn Park elaborado por Andrew Downing	101
120	Projeto de Calverley Park em Turnbridge Wells, 1827-28	101
121	Projeto de Prince's Park, Liverpool, 1842	101
122	Projeto de Riverside, 1869	102
123	Riverside, gravura de 1871	103
124	Estação ferroviária em Riverside, Ca.1880	103
125	Planta de Chestnut Hill	104
126	Anúncio de uma ampliação de Chestnut Hill, 1905	104
127	Reprodução de um dos primeiros "omnibuses"	106
128	Primeiro sistema de transporte de ônibus londrino	106
129	Inauguração da Ferrovia Stockton & Darlington em 1825	106
130	Locomotiva da primeira ferrovia norte-americana	106
131	Túnel sob o Rio Tamisa	107
132	Trem da <i>East London Line</i> saindo do Túnel sob o Tamisa	107
133	Interior do vagão de passageiros do <i>Tower Subway</i> , 1870	108
134	Acesso ao <i>Tower Subway</i> sobre o Tâmis	108
135	Construção do metrô de Londres, fevereiro 1861	109
136	Litografia da estação de Baker Street, Londres, 1863-69	109
137	Modelo de casa suburbana	110
138	Modelo de casa em alvenaria de tijolo e terra cota	110
139	Projeto para um Cottage em subúrbio	110
140	<i>Villa</i> em estilo pontiagudo	110
141	Thomas H. Gale House, projeto de Frank Lloyd Wright, 1892	111
142	Kaufmann House, projeto de Richard Neutra, 1946	111
143	Esherick House, projeto de Louis Kahn, 1957	111
144	Vanna Venturi House, Projeto de Robert Venturi, 1964	111
145	Casas em Seaside, Flórida	111
146	Residências unifamiliares em Cornell, Markham, Canadá	111
147	Planta do projeto completo para Radburn	113
148	Planta de uma superquadra de Radburn	113
149	Avion Village, Grand Prairie projetada por Richard Neutra	114

150	Propaganda de eletrodomésticos	117
151	Detroit, complexo de auto-estradas	117
152	Vista aérea da região onde seria construída Levittown	118
153	Vista aérea de Levittown, 1958	118
154	Catálogo de vendas de Levittown com modelos de casas	119
155	Catálogo de vendas de Levittown, com eletrodomésticos	119
156	Lakewood, Califórnia, 1950	120
157	Lakewood, Califórnia, vista aérea, 1957	120
158	Henry Hudson Parkway, Nova York, 1938	121
159	Stuyvesant Town e a Peter Cooper Village, Nova York, 1950	121
160	Jones Beach, ca. 1930	121
161	Harlem River Drive, Nova York, 1951	122
162	Brooklyn-Queen Expressway, Nova York, 1950	122
163	Projeto de Park Forest, planta original de 1946	123
164	Vista aérea de Park Forest III	123
165	Residências unifamiliares em Park Forest	123
166	Catálogo de venda de Park Forest	123
167	Petersville, vista a partir da cidade de London, Ca. 1874.	124
168	"The ideal home" fotografia de John Boyd, 1917	124
169	Habitações populares na Jarvis Street, em Winnipeg, 1909	125
170	Fotografia aérea do subúrbio de Markham, Ontário	125
171	Betondorp, assentamento de painéis de concreto	126
172	Betondorp, habitações projetadas por J.H. Mulder	126
173	Mapa geral de Moscou	127
174	Antiga fábrica de tecidos, na região norte de Moscou	127
175	Subúrbio na região de Melbourne, Austrália	129
176	Desenho da relação rua, lote, edificação em um subúrbio	130
177	Planta do subúrbio de Hillside, Nagasaki, Japão	130
178	Imagem de satélite de Hillside, Nagasaki, Japão	130
179	Shopping nos subúrbios de Tucson, Arizona	131
180	Galerie Vivienne, Paris, 1890	133
181	Magasin Printemps, Paris, 1881	133
182	Au Bon Marchè, ca. 1890	133
183	Country Club Plaza, Kansas City, Ca. 1940.	134
184	Milliron's, Westchester, Los Angeles, 1949	134
185	Divisão de loteamentos, preparada em 1948 pelo FHA	136
186	<i>Novas crianças na vizinhança</i> , de Norman Rockwell, 1967	136
187	Seaside, Florida	140

188	Celebration, Flórida	140
189	Meza, Arizona, vista aérea em 3 dimensões	142
190	Região Metropolitana de Los Angeles, fotografia de Satélite	143
191	Coral Springs, Flórida	144
192	Gilbert, Arizona	144
193	Planta de Vila Rica, ca. 1775-1800	150
194	Fazenda da Alegria, perto de Santa Rita Durão, Município de Mariana	151
195	Fazenda Santo Antônio, Município de Esmeraldas, MG	151
196	Fazenda Paraíso, em Porto das Flores, Município de Rio das Flores, RJ	151
197	Fazenda Lordelo, Município de Porto Novo do Cunha, RJ	152
198	Casa do Barão do Ribeirão, Vassouras, RJ	152
199	Fazenda Gavião, município de Cantagalo, RJ	152
200	Residência do Barão de Nova Friburgo, Rio de Janeiro, Ca. 1897	152
201	Projeto para a cidade de Belo Horizonte	153
202	Vista panorâmica de Belo Horizonte, Ca. 1900	154
203	Vista aérea da Praça da Liberdade, Belo Horizonte, ca. 1934	154
204	Planta original do projeto de Belo Horizonte, 1895	154
205	Detalhe da planta cadastral de Belo Horizonte, elaborada em 1929	155
206	Vila Geralda	155
207	Residência à Rua Alagoas, 736	155
208	Residência à Av. Álvares Cabral, 475	155
209	Chácara localizada na periferia de Belo Horizonte, 1911	156
210	Chácara localizada na periferia de Belo Horizonte, 1911	156
211	Planta da cidade de Nuremberg, Alemanha, 1588–1598	156
212	Cidade de Nuremberg, em gravura do século XVI	156
213	Planta de Viena na segunda metade do século XIX	157
214	Viena, 1875. Trecho da <i>Ringstrasse</i>	157
215	Rua Grão Mogol, Belo Horizonte, 1911	158
216	Vista da região da Lagoinha, 1911	158
217	Casa da Loba, Rua Itapecerica, 579	159
218	Casa localizada na Rua Varginha, 292	159
219	Morro do Castelo, Rio de Janeiro, Ca. 1920, antes de sua remoção	160
220	Morro do Castelo, Rio de Janeiro, Ca. 1922	160
221	Perspectiva do vale do Anhangabaú, São Paulo	161
222	Av. Paulista, São Paulo, 1902	161
223	Avenida Higienópolis, Ca. 1910	161
224	Projeto inicial para o Jardim América	162
225	Projeto para o Jardim América em 1919, elaborado por Parker e Unwin	162

226	Vista aérea do bairro Jardim América, década de 1930	163
227	Foto de residência no bairro do Pacaembú, São Paulo	163
228	Propaganda da Cia. City	163
229	Propaganda do Jardim América	163
230	Propaganda de lançamento do bairro do Pacaembú, pela Cia. City	164
231	Propaganda do bairro Jardim Europa	164
232	Propaganda da cidade-Jardim Laranjeiras	166
233	Vista panorâmica do bairro da Urca, no Rio de Janeiro, década de 1950	166
234	Plano Urbanístico para a Cidade de Salvador	166
235	Projeto do bairro jardim José Procópio Ferreira em Juiz de Fora, MG	166
236	Projeto para Goiânia elaborado pelo Engenheiro Atilio Correa Lima	167
237	Fotografia aérea de Goiânia, 1936	167
238	Planta da cidade de Goiânia modificada por Armando de Godoy	168
239	Vista aérea de Goiânia, década de 1950	168
240	Vista Aérea de Goiânia, década de 1960	168
241	Vista de Belo Horizonte	170
242	Planta para a cidade de Minas — Belo Horizonte — 1895	170
243	Planta para a cidade de Minas — Belo Horizonte — 1895	170
244	Vista aérea de Belo Horizonte na região do bairro Cidade Jardim, 1956	172
245	Barragem da Pampulha, ca. 1943-46	173
246	Vista área da Pampulha, 1948	173
247	Capela de São Francisco de Assis, ca. 1943-49.	173
248	Cassino da Pampulha, ca. 1943-46	173
249	Planta de Brasília	175
250	Rodoviária de Brasília	176
251	Brasília, 1990. Vista das superquadras 108, 107, 308, 307	176
252	Brasília, vista aérea do Núcleo Livre Bandeirante, ca. 1959	176
253	Brasília vista aérea da região do Lago Norte	176
254	Construção do loteamento do Retiro das Pedras	177
255	Retiro das Pedras, Clube Recreativo, ca. 1957	177
256	Vista geral do Condomínio Morro do Chapéu	178
257	Vista aérea da região de Condomínios ao longo da MG-30	179
258	Alphaville, SP	181
259	Propaganda de 1975, para a venda das áreas comerciais em Alphaville	181
260	Vista aérea do Residencial 18 do Forte, 2003	182
261	Alphaville, SP, vista área, 2003	182
262	Mapa do Conjunto de condomínios na região de Alphaville, 2003	183
263	Alphaville Lagoa dos Ingleses, Centro Comercial — Alphaville Mall	187

264	Edifício em Los Angeles, no chamado "Estilo colonial Espanhol"	187
265	Inexistência de calçadas. Alphaville Lagoa dos Ingleses	195
266	Subúrbio norte-americano. Acesso Veículos X Acesso Pessoas	195
267	Alphaville Lagoa dos Ingleses. Acesso Veículos X Acesso Pessoas	196
268	"Castelo" no Condomínio Residencial Tamboré 1, Barueri	199
269	Réplica da estátua da Liberdade	199
270	Condomínio Alphaville, Lagoa dos Ingleses	199
271	Vênus de Milo, Alphaville	199
272	Uso de cercas vivas	201
273	Fachada principal da residência - apenas acesso para veículos	201
274	Mapa da ilha de Utopia	202
275	Claude-Nicholas Ledoux, projeto para a cidade de Chaux	205
276	Cidade contemporânea proposta por Le Corbusier, 1922	208
277	Estudo para a cidade vertical, proposta por Ludwig Hilberseimer em 1924	208
278	Proposta de Ludwig Hilberseimer para o centro de Berlim	208
279	Pôster de divulgação de Letchworth, 1903	209
280	Cidade Linear, perfil esquemático da proposta de Soria y Mata, 1898	209
281	Vista aérea de New Lanark	210
282	Vista geral da comunidade de Harmony	210
283	Terrina para sopa, em prata, datada de 1776-77, produzida por Boulton	212
284	Charge "Coup de Bouton" — golpe de botão	212
285	Propaganda do Cadillac LaSalle, 1929	214
286	Propaganda do Chevrolet Chevelle 1966	214
287	Propaganda do DeSoto, década de 1930	214
288	Propaganda do Oldsmobile Toronado, final da década de 1960	214
289	Propaganda do Cadillac Escalade 2009	216
290	Alphaville, São Paulo, Residencial 9, SUV	216
291	Alphaville, Lagoa dos Ingleses, sistema viário sem conexão	217
292	Vista do desnível entre o residencial 3 e a avenida Wimbledon	217
293	Alphaville, Lagoa dos Ingleses, planta geral (detalhe)	218
294	Carteira para acesso a residencial no Condomínio Alphaville	219
295	Alphaville, Lagoa dos Ingleses, portaria de acesso ao Residencial 1	219
296	Alphaville, Lagoa dos Ingleses, muro de divisa do Residencial 3	219
297	Alphaville, Lagoa dos Ingleses, Residencial 3, muros divisórios internos	219
298	Alphaville, Lagoa dos Ingleses, Residencial 3, recuo das residências	220
299	Alphaville, Lagoa dos Ingleses, Residencial 1, ausência de calçadas	220
300	Alphaville, Lagoa dos Ingleses, Residencial 3, tipologia residencial	220
301	Alphaville, Lagoa dos Ingleses, Residencial 1, acesso pessoas X veículos	220

302	Propaganda de lançamento do Residencial 6: Península dos Pássaros	223
303	Material promocional de lançamento do edifício Felice	223
304	Propaganda de lançamento do Condomínio Quintas da Lagoa	224
305	Edifício Felice, eco-trilha, tenda de leitura, redário	225
306	Edifício Felice, car-wash	225
307	Edifício Felice, espaço torcida	225
308	Edifício Felice, brinquedoteca	225
309	Slogan comercial, Condomínio Quintas da Lagoa	226
310	Condomínio Quintas da Lagoa, pórtico	226
311	Condomínio Quintas da Lagoa, badminton	227
312	Condomínio Quintas da Lagoa, espaço contemplativo	227
313	Propaganda de lançamento das Town Houses	279
314	Propaganda de lançamento do Condomínio Quintas da Lagoa	279
315	Convite para a entrega oficial do Residencial Península dos Pássaros	279
316	Propaganda institucional da empresa Inpar	279
317	Propaganda, Península dos Pássaros	280
318	Propaganda Península dos Pássaros	280
319	Propaganda Península dos Pássaros	280

LISTA DE TABELAS

01	Moradores em Victoria Park, Manchester, segundo a ocupação profissional	56
02	Londres — área urbanizada: estimativa histórica de população e densidade	59
03	Crescimento da população nas capitais europeias entre 1800 e 1900	61
04	Cidade de Paris: população e densidade	64
05	Residências particulares ocupadas na Austrália, 2001	128
06	Proporção de população moradoras em subúrbios nas 15 maiores áreas metropolitanas nos EUA, 1980	137
07	Crescimento dos <i>Boomburbs</i> , 1930-2000	145
08	População do município de São Paulo e alguns municípios de sua área metropolitana	183
09	Taxas de crescimento populacional no município de São Paulo e alguns municípios de sua área metropolitana	184
10	Tempo de residência da população no Município de Barueri	184
11	Unidades residenciais e equipamentos implantados – maio de 2008	188
12	Custo estimado para o período 2000-25 do crescimento das cidades norte-americanas	191
13	Produção de automóveis passageiros e uso misto	193
14	Posição Comparativa da Frota de Veículos, por Tipo – 2003-2007	193
II	Cálculo estimado de despesas simples para deslocamento Alphaville Belo Horizonte	266
I	Cidade de Paris: população e densidade a partir de 1365	267

LISTA DE ABREVIATURAS

ACB	American Community Builders
CNU	Congress of New Urbanism
EPUCS	Escritório do Plano de Urbanismo de Salvador
FHA	Federal Home Administration
IBGE	Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística
PEA	População Economicamente Ativa
RMBH	Região Metropolitana de Belo Horizonte
RMRJ	Região Metropolitana do Rio de Janeiro
RMSP	Região Metropolitana de São Paulo
VA	Veterans Administration

SUMÁRIO

Introdução	24
1 Capítulo 1 - A história urbana como valorização do não-urbano: proto-suburbanização	28
1.1 Renascimento das <i>villas</i>	36
1.2 As praças como elemento pitoresco	41
1.3 A cidade como cenografia: barroco	43
2 Capítulo 2 - A história urbana como valorização do não-urbano: suburbanização clássica	48
2.1 A formação de uma mentalidade	48
2.2 Um ambiente pitoresco	53
2.3 Subúrbio à francesa	57
2.4 Urbanização no século XIX	60
2.5 Um exemplo a ser seguido: a reforma de Paris	63
2.6 Cidade-Jardim: uma utopia suburbana	76
2.7 Estados Unidos: solo fértil para o subúrbio	92
2.8 O transporte e a suburbanização	104
2.9 A arquitetura suburbana	109
3 Capítulo 3 - A história urbana como valorização do não-urbano: suburbanização da mobilidade	112
3.1 Transformação pelo automóvel	115
3.2 A demanda, a promessa e o sonho	116
3.3 A grande cidade em transformação	120
3.4 Suburbanização como fenômeno global	124
3.5 O país suburbano e um novo modelo de cidade	130
3.6 Um novo modelo urbano	138
3.7 Boomburbs	141
4 Capítulo 04 – Suburbanização brasileira: do excluído ao excluir-se	147
4.1 Uma urbanização centralizadora	148
4.2 Belo Horizonte: centralidade reafirmada e subúrbio considerado	153
4.3 Um país que se urbaniza e a receita de sucesso chamada Bairro-Jardim	159
4.4 Goiânia - a modernidade pretendida e o jardim	167
4.5 Uma leitura suburbana: o bairro Cidade Jardim e a Pampulha	169
4.6 Brasília – a centralidade utópica	174
4.7 Uma suburbanização à brasileira: o condomínio	177
4.8 Alphaville – São Paulo	180
4.9 Alphaville Lagoa dos Ingleses	186
4.10 Gastos de primeiro mundo	189
4.11 Novo país do automóvel	193

4.12	Em busca de uma morfologia condominial	194
5	Capítulo 05 – Utopia à venda: comunidade, status e subúrbio	197
5.1	Utopia, cidade e sociedade ideal	201
5.2	Subúrbio como símbolo utópico	211
5.3	A ascensão social e seus símbolos	212
5.4	Alphaville: uma morfologia para a distinção	216
5.5	Uma suburbanização “à brasileira”: utopia à venda?	221
5.6	Uma utopia distópica?	227
	Considerações finais	229
	Referências	231
	Glossário	256
	Apêndice - Cálculo estimado de despesas para deslocamento Alphaville - Belo Horizonte	266
	Anexo 01 - Cidade de Paris: população e densidade a partir de 1365	267
	Anexo 02 - Facsimile – Website Associação Alphaville Lagoa dos Ingleses	268
	Anexo 03 - “Alphaville vai ao interior e ao exterior”	269
	Anexo 04 - “Novas unidades têm plano ambiental e fogem do gigantismo de Barueri .”	270
	Anexo 05 - “PIB de São Paulo ganha peso no Brasil”	272
	Anexo 06 - Lei Nº 39, de 30 de julho de 1948	274
	Anexo 07 - Lei Nº 220, de 24 de julho de 1951	275
	Anexo 08 - Suburbanização na Colônia – Referência documental	276
	Anexo 09 - Carta Régia, enviada Governador Gomes Freire de Andrada	278
	Anexo 10 - Propagandas de Alphaville Lagoa dos Ingleses	279

NOTA INTRODUTÓRIA

Embora pouco usual, decidiu-se por introduzir grande quantidade de ilustrações neste trabalho para tornar mais clara e fácil a visualização e espacialização dos temas abordados.

Ao final do trabalho foi inserido um glossário de termos, esperando-se seja um instrumento de apoio ao leitor(a), em caso de termos pouco usuais.

INTRODUÇÃO

O historiador francês Fernand Braudel (1995) afirmava que a cidade é um elemento transformador e intensificador do ritmo da mudança. A cidade modifica ao trazer para si as grandes transformações humanas. A humanidade cresceu e evoluiu a partir do momento em que se reuniu em comunidade e, neste aspecto, a cidade é a espacialização da vida em comunidade. A cidade funciona como um centro polarizador de mudanças. Como aquelas vislumbradas por utopias que, invariavelmente, propõem cidades ideais. Nesse sentido, o espaço urbano associa-se, de maneira indelével, a idéia de centralidade, assim como sua negação, a idéia de descentralidade ou periferia.

Em país e mundo dia-a-dia mais urbano, estudar e analisar as cidades é fundamental. Lefebvre (2004) alude à teoria de uma futura urbanização total da sociedade, num processo que resultaria do que considera como uma urbanização completa, hoje virtual, amanhã total. E, esta urbanização total, entre os vários processos, passa por uma análise de um fenômeno denominado espraiamento, um constante crescer da mancha urbana que ocuparia parcelas do campo e agrega ou incorpora cidades a outra maior.

Uma das primeiras etapas no processo de busca do entendimento da cidade e suas ocorrências e transformações passa pelo conhecimento de sua história urbana. História que deve ser lida não só em livros como em suas persistências e permanências, como destaca Rossi (2001, p. 52), ao lembrar que “são detectáveis através dos monumentos, dos sinais físicos do passado, mas também através da persistência dos traçados e do plano”. Complementando, Roncayolo (2005, p.28) lembra que as formas urbanas são produtos de sua história. “Sob o nome de cidade”, diz, “se acumulam mais experiências históricas do que rigorosamente se poderia delinear através de conceitos”.

Nesta dissertação, optou-se por uma abordagem histórica para entender o processo de suburbanização em sua valorização ou desvalorização, além de sua conotação como símbolo de status ou de exclusão social e sua segregação, tanto voluntária como social e economicamente determinada.

Este processo de suburbanização tem suas raízes na Roma antiga mas será no final do século XVIII que terá sua grande mudança quando os ingleses e depois, os americanos, ao se depararem com uma intensa e rápida urbanização, desencadeada a partir da Revolução Industrial (séculos XVII e XVIII), iniciaram um processo no qual, em seu estágio mais avançado, a idéia de centralidade polarizadora foi modificada com a criação de novas centralidades periféricas.

A existência de centralidades e periferias foi acentuada pelos processos de separação de domicílio e local de trabalho gerados ao longo do surgimento e da consolidação do capitalismo industrial. Igualmente, profundas repercussões na conformação urbana podem ser atribuídas às alterações nas relações de trabalho introduzidas por esse modo de produção, as quais, em seu percurso histórico, expressaram-se em individualização e reestruturação das relações pessoais e alterações na idéia de comunidade e de sociedade.

Ao longo desses processos e diferentes configurações do desenvolvimento capitalista, em distintos países, as modificações urbanas evoluíram em diversos níveis, começando por aspectos morfológicos e espaciais gerais, passando por uma revisão do conceito de centralidade e culminando com a adoção de uma separação mais clara entre os diversos usos do solo urbano. Em certo ponto dessa evolução, a decisão da burguesia industrial de morar nos subúrbios alterou toda a forma da cidade. De um lado, a separação das espacialidades promoveu a intensificação da necessidade de deslocamentos diários com exigências de vias específicas e diretas, bem como alterações sucessivas nos meios de transporte implicaram em uma nova conformação do sistema viário. De outro lado, configuraram-se novas formas de interação e conexão entre os diferentes espaços urbanos, centralidade e periferia, assim como estabeleceram-se novos nexos sociais e significados simbólico-valorativos em suas inter-relações sociais e econômicas.

Deve-se ressaltar, entretanto, que, historicamente, muito antes de seu surgimento no formato que viria a assumir no capitalismo industrial, o conceito de subúrbio esteve originalmente associado a uma idéia de espaço adjacente, intermediário, de transição entre o urbano e rural. Assim era vista em Roma a construção das *villae suburbanae*, as quais procuravam criar no campo uma residência com todas as comodidades de uma habitação urbana. Tais construções introduziam ainda um aspecto por vezes não muito destacado, mas que se tornaria fundamental na retomada de edificação de *villas* renascentistas: o caráter de símbolo de status, nobreza, riqueza e exclusividade. O enfoque dado na Roma antiga teria sido o norteador de todo um conceito de *villa*, que foi resgatado no Renascimento, para depois ser também adotado, posteriormente, na Inglaterra, servindo de modelo para os futuros núcleos suburbanos ou subúrbios: a idéia de uma casa com características urbanas no meio rural e que aliaria à idéia de conforto, praticidade a uma demonstração de status e ascensão social.

Considerando esses recortes gerais como ponto de partida, os três primeiros capítulos buscam elaborar e reconstruir a história urbana, tomando como foco, precisamente, o não-urbano ou o subúrbio propriamente dito, em três diferentes fases, que expressam

emergência, modificações e descontinuidades no conceito de subúrbio. Na apresentação dessas fases, busca-se destacar a dicotomia ou o antagonismo subjacente a esse conceito de subúrbio que, simultaneamente, expressa local de habitação e lócus na hierarquia social que a seu morador possibilita posições extremas no *continuum* social que vão do enobrecimento à exclusão social.

Em seu percurso, os capítulos 1, 2 e 3 buscam distinguir três fases no processo de surgimento, estabelecimento conceitual, conformação e consolidação dos subúrbios, aqui denominadas de "proto-suburbanização", "suburbanização clássica" e "suburbanização de mobilidade".

A primeira, abordada no capítulo 1 e denominada proto-suburbanização, é entendida como o período em que se processaria a consolidação de um conceito dicotômico e antagônico de subúrbio – símbolo de status e prestígio da aristocracia *versus* excluídos da cidade. Iniciou-se em Roma, no século II com as *Villae suburbanae*, passando pela idade média com seus "sub-urbs", pela retomada do conceito romano nas *villas* renascentistas italianas até chegar às *villas* inglesas dos séculos XVII e XVIII.

A segunda fase, abordada no capítulo 2 e denominada de suburbanização clássica, foi o período de consolidação dos subúrbios como local de residência, quando se estabeleceram as bases gerais das conformações suburbanas. Este período, entre os séculos XVIII e início do XX, iniciou-se com as primeiras ocupações suburbanas, nas "franjas" de Londres como Clapham e mesmo com cidades/subúrbios, como Versalhes, próximo de Paris, passando pelos primeiros subúrbios ingleses e norte-americanos, como Park Village, Victoria Park, Llewellyn Park. Nesta fase, ocorreu a separação clara entre os processos centralizadores na urbanização (Paris sob Haussmann) e descentralizadores (inglês/norte-americano), para encerrar-se com a implantação de subúrbios com conexão através de via férrea e por ela determinada.

A terceira fase, abordada no capítulo 3 e denominada suburbanização da mobilidade, foi determinada pela conexão do subúrbio com a região central, predominantemente por meio do automóvel. Pode-se estabelecer, como marco, a construção de Radburn (1928), Estados Unidos, que segundo Gillham (2002, p.29), foi o primeiro subúrbio projetado tendo o automóvel como principal meio de locomoção e de conexão. Foi o período do *boom* da suburbanização que tornou os Estados Unidos uma nação suburbana e influenciou no processo de urbanização em outros países do mundo, inclusive Brasil.

No Brasil, a centralidade urbana foi marcante ao longo de sua história. O Capítulo 4 procura rever a história urbana brasileira, buscando focar na relação do núcleo urbano, e sua centralidade sempre valorizada, e as periferias urbanas. Ao longo do século XIX, principalmente em seu último quartel, assistiu-se um incremento no processo de urbanização brasileiro. No final deste século XIX foi construída a primeira cidade da República, Belo Horizonte, uma cidade planejada, com seu traçado em tabuleiros de xadrez, mas que previa a criação de zonas suburbanas, fora do perímetro da avenida do Contorno, onde se instalaram as pessoas com menor poder aquisitivo e também se localizaram, conforme previa o plano original, chácaras. Belo Horizonte, mantinha a tradição urbana brasileira de desprestígio do subúrbio e uma conformação suburbana que remetia à cidade mineradora.

No século XX, foram feitas reformas urbanas no Rio de Janeiro e em São Paulo e foi na capital Paulista que se construiu um marco na urbanização brasileira, um bairro periférico, destinado exclusivamente à burguesia, que se inspirava nas idéias de cidade-jardim. O sucesso deste empreendimento influenciou vários loteamentos brasileiros e até o plano para a construção de Goiânia que, em sua segunda fase de construção, teve seu projeto alterado com a inclusão de um bairro-jardim. Brasília, por sua vez, ao mesmo tempo era o símbolo da modernidade, pode ser também qualificada como uma continuidade do processo urbano centralizador brasileiro. Simultaneamente à construção de Brasília, surgiam, na periferia de Belo Horizonte, as raízes do que viria a ser considerado um novo paradigma na urbanização brasileira, o condomínio fechado. O Retiro das Pedras, criado nesse período, viria a servir de modelo para vários empreendimentos similares, inclusive Alphaville, construído nos arredores de São Paulo, na década de 1970. Este condomínio, entretanto, levou o modelo a um novo paradigma, que o fez se aproximar de um modelo norte-americano, além de agregar de forma definitiva, um novo componente ao subúrbio brasileiro: o símbolo de status e prestígio social.

A busca do prestígio e de status é o foco da abordagem do capítulo 5, que estuda esses aspectos a partir da análise de Alphaville Lagoa dos Ingleses, cuja construção e ocupação iniciou-se no final da década de 1990, no município de Nova Lima. São estudados como se expressam os processos de busca de status e distinção, bem como as utopias e construções de sociedades ideais e a maneira como estas buscas atuam na “construção” de um condomínio. Para tal, analisam-se as peças publicitárias e as morfologias urbana e arquitetônica, além de aspectos simbólicos, os quais, até onde se pode constatar, ainda se encontram pouco contemplados em estudos e pela literatura brasileira disponível sobre o tema.

CAPÍTULO 1

A HISTÓRIA URBANA COMO VALORIZAÇÃO DO NÃO-URBANO: PROTO-SUBURBANIZAÇÃO

*Se algo requintado for edificado na villa,
tal deverá ser feito segundo as proporções
que acima foram descritas nos edifícios urbanos,
a fim de que sejam construídas
sem condicionamento de sua funcionalidade rústica.*

Marcus Vitruvius Pollio
De architectura
Livro VI, capítulo VI, Parágrafo VI¹

A idéia de residências fora dos limites estritos da cidade remonta à antiga Roma. As primeiras *villa suburbanae*² foram construídas no início do século I dc. Eram construídas pela aristocracia nos arredores de Roma, fora das muralhas. Os sítios para a implantação destes locais de retiro, ócio e prazer eram, principalmente, junto às montanhas, em locais de clima mais ameno, como Tivoli (então denominada Tibur) e Frascati, servindo como refúgio do calor do verão romano e, eventualmente, também eram construídas junto ao mar, especialmente em Óstia (Oestia).

Como uma fuga da Roma suja, poluída, superpovoada e agressiva, procuravam, lembra Rykwert (2000, p. 10), oferecer todos os confortos da moradia urbana, acrescida de alguns componentes exclusivos como banhos. Funcionavam também como sede da propriedade rural e depósito de eventuais produções das fazendas. Entretanto, as razões para a construção e manutenção de uma *villa* pela aristocracia – além da casa em Roma — não tinham como premissa a produção agrícola e mesmo a destinação para lazer tinha papel complementar à intenção de seu proprietário em ostentar status superior a seus pares. O exemplo da *villa* romana localizada no sul da Alemanha, exemplifica algumas das características predominantes neste tipo de construção: sua localização nas montanhas, em local com ampla visão das terras de seu proprietário, bem como um local que também podia ser visualizado – e admirado – à distância. (FIG. 01 e 02).



FIGURA 01 - Ruínas de Villa Romana, sul Alemanha.
Fonte: SCHMIDT-LAWRENZ, 2008.

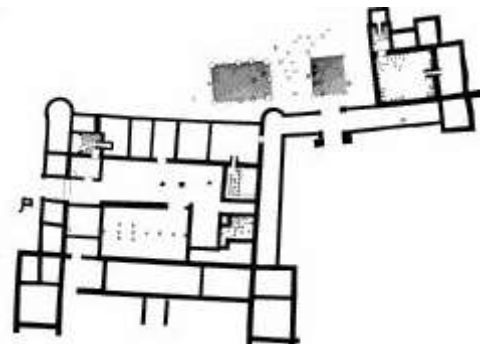


FIGURA 02 - Planta de Villa romana, sul da Alemanha
Fonte: SCHMIDT-LAWRENZ, 2008.

¹ Fonte: Vitruvius; Maciel (2006 [I D.C.], p. 235.

² As *villa suburbanae* apresentavam algumas variações tipológicas: com átrio (*atrium*) e peristilo, com peristilo, com pavilhões e na forma de uma câmara ou de "U", a partir d século I D.C. o peristilo passa a ser o espaço dominante, com o átrio deslocado.

As cidades medievais tinham similaridades sociais, econômicas e políticas na maioria dos países da Europa e também naquilo que Morris (1989, p.71) qualifica como detalhes visuais: a muralha, com suas torres e portões; ruas e seus espaços de circulação relacionados; a praça do mercado, em muitos casos com edificação específica, além de outros edifícios comerciais; a igreja; e a grande massa de edifícios da cidade com jardins eventuais privativos.

Devido às necessidades de defesa, adotavam algumas premissas quanto à sua localização, ficando geralmente em locais dificilmente expugnáveis como colinas ou sítios abruptos, ilhas, imediações de rios, procurando, principalmente, confluências de rios ou sinuosidades. A localização ideal era uma colina rodeada pelo fosso natural de um rio (**FIG. 03**).



FIGURA 03 - Havelberg, Alemanha – a localização da cidade, em uma ilha fluvial, facilita a defesa contra eventuais ataques. Embora localizada em região plana, as edificações mais altas permitem um controle visual da região circunvizinha.

Fonte: WASSERSTÄNDE RUND UM HAVELBERG, 2008.

Estabeleceu-se um padrão de desenvolvimento das cidades dentro de uma muralha, tornando-as, de fato, núcleos urbanos. Com a limitação física de expansão determinada por estas muralhas, a cidade medieval atingiu índices extremamente altos de densidade populacional. Sua formação teve varias origens, desde antigos santuários cristãos a reaproveitamento ou readaptação de cidades antigas romanas ou através do crescimento de aldeias rurais, além de novas cidades.

A insegurança das constantes invasões e ataques forçou as classes mais abastadas a se manterem na segurança das cidades fortificadas. Não era mais concebível, àquela altura, a existência de vilas remotas sem as proteções adequadas. As construções fora da cidade não são mais *villa suburbanae*, mas o subúrbio³ ou *faubourg*⁴, fora da cidade ou extra-cidade. O subúrbio passa a designar o conjunto de edificações construídas fora das muralhas e, portanto, mais inseguras. Eram destinadas a moradores de menor poder

³ Sub – latim – sob (com a idéia de sujeição, inferioridade ou dependência). (FARIA, 1962: p.950)

Urbs, urbis – cidade (em oposição a rus “campo” e a arx “cidadela”). Cidade, população (de uma cidade), cidadãos. (FARIA, 1962: p.1037)

⁴ Foris – (advérbio) de fora, exteriormente. (FARIA, 1962: p.407)

aquisitivo, mercadores, prostitutas e bandidos. O *sub-urbis* — do latim, próximo ao burgo — ou *fauburg* — do latim, fora do burgo — adquire uma conotação de local ruim, para pessoas com menor poder aquisitivo ou de má-fama, que perdurará por séculos em alguns países da Europa continental, especialmente na França e países ibéricos⁵.

O surgimento e desenvolvimento dos subúrbios ou *fauburgs* eram estabelecidos, principalmente, ao redor das muralhas do burgo e sua expansão ocorria ao longo das vias de acesso à cidade (**FIG.04**). Com seu crescimento, os habitantes dos subúrbios passaram requerer a construção de suas próprias muralhas, criando o que Morris (1989, p.81) qualifica como “um burgo em duas partes simples”, enfatizando sua característica morfológica orgânica. Entretanto, lembra o autor, algumas cidades apresentam origem mais complexa com possível planejamento de setores de sua expansão, enquanto outras, como Magdeburg, apresentam um crescimento em múltiplos núcleos (**FIG. 05**). Frequentemente, lembra Calabi (2008, p.34), a construção de novas muralhas deixava de fora porções densas da população moradora dos subúrbios, especialmente nas cidades flamengas, como Gand (**FIG. 06**), Bruges ou Namur.

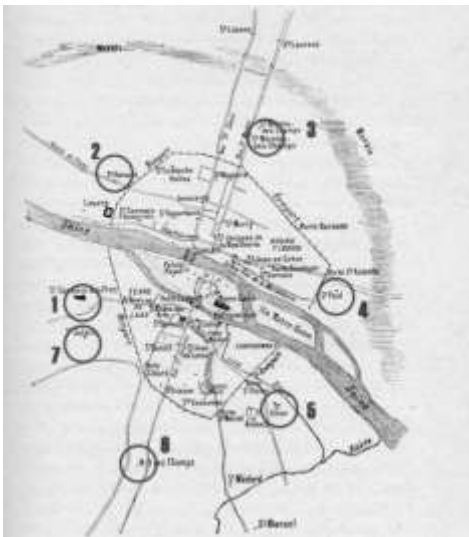


FIGURA 04 – Planta de Paris durante o reinado de Felipe Augusto (1165-1223, reinou entre 1179 e 1223). Alguns dos fauburgs de Paris: St. Germain des Prés (1), St. Honorè (2), St. Nicolas (3), St. Paul (4) – posteriormente no local foi construída a fortaleza da Bastilha, St. Victor (5), St. Marie des Champs e St. Supice (7).

Fonte: POËTE, 1910, p.29 (modificado pelo autor).

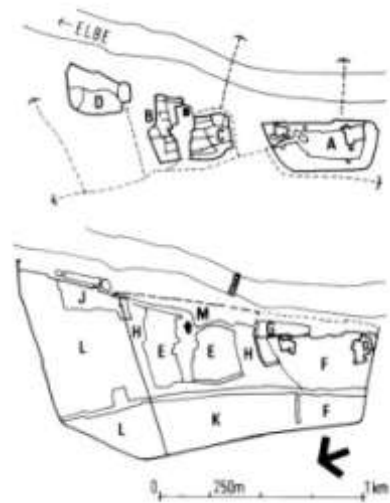


FIGURA 05 – Plantas de Magdeburg apresentando os dois estágios de seu desenvolvimento de seu complexo de múltiplos núcleos. Na planta superior (c.1000), em (A) castelo e Mosteiro de San Moritz, (B) Catedral (968) e a antiga cidade montanhosa (Otoniana), (C) cidade plana com a praça do mercado e (D) o burgo do condado. Na planta abaixo (c.1250), (E) a cidade otomiana, (F) a Catedral, (G) as terras do mosteiro, (H) áreas de expansão da cidade nos séculos XI e XII, (J) parte do burgo utilizado para construções de igrejas, (K) crescimento orgânico da cidade, (L) distrito planejado de 1213-1236 (M) área de ocupação urbana nas margens do rio nos séculos XII e XIII.

Fonte: MORRIS, 1989, p.80.

⁵ É interessante notar que em alguns países, como o Brasil, esta conotação pejorativa de subúrbio será decisiva no processo de urbanização e persistirá até os dias atuais. Quando se observa o processo de suburbanização como o que ocorre atualmente no Brasil, seguindo um padrão inglês/norte-americano, não deve referenciar, especialmente nas abordagens comerciais como subúrbios, mas como “região dos condomínios”.



FIGURA 06 – Magdeburg em gravura do século XVI, de autoria de Hartmann Schedel, publicado em sua obra *Liber Chronicarum*, mais conhecida como *Crônicas de Nuremberg*.
Fonte: SCHEDEL, 1493.

Com a consolidação das cidades medievais, especialmente após o século XI, a existência de um mercado em seu interior e a organizações das guildas ou corporações de ofício, se consolidou na residência urbana, uma importante relação trabalho/residência. Na residência do artesão estava sua oficina e lá também trabalhavam (e se alimentavam) seus auxiliares e aprendizes. Esta relação trabalho/moradia persistiu por séculos até que com a revolução industrial, esta união se tornou cada vez mais difícil iniciando-se um processo de separação dos locais de trabalho e residência.

O urbano no renascimento foi marcado por duas características importantes: a cidade passou a ser tratada como um espaço cenográfico que deve valorizar o arquitetônico e introduziu-se o planejamento urbano, isto é, pensava-se uma cidade existente em termos de um planejamento global, não mais em termos de intervenções pontuais. A cidade renascentista foi uma cidade de transição, pois “[...] principalmente na Itália reconhece-se um modo de pensar e controlar a forma da cidade, que parece ser entendida como objeto projetável. Trata-se de uma fase experimental nas origens da idade moderna na qual se prospectam novas estratégias” (CALABI, 2008, p.17).

Ao intervir e planejar globalmente, estabeleceu-se, principalmente na reforma de Roma, a base para a criação de um novo modelo de centralidade, baseado numa idéia de acessibilidade, valorização visual da imagem que constitui o urbano e da cidade como algo a ser usufruído e admirado. Este modelo, iniciado em Roma, consolidou-se na reforma de Paris, no século XIX. Neste aspecto, a reforma de Roma foi importante, pois ajudou a consolidar a importância do centro em contraposição à periferia.

No subúrbio foram reintroduzidas as *villae suburbanae* romanas, retomando-se seu conceito de casa urbana no meio rural – agora transformada em pequenos palácios da nobreza e burguesia – e, principalmente, como símbolos de status e distinção social.

O Renascimento foi um movimento que, na criação de espaço, foi fundamentalmente arquitetônico. O espaço construído era dominado pelo edifício. O urbano, contexto no qual estes edifícios eram inseridos, servia apenas como “cenário” para a obra arquitetônica. Quando comparado ao espaço arquitetônico e à sua grande evolução, o urbano pode ser considerado insignificante. Entretanto, foi neste período que se lançaram as bases de um urbanismo planejado e principalmente, do urbanismo barroco. Gideon (2004, p.102), sobre a reforma de Roma dizia que “pela primeira vez, projetou-se e realizou-se, com absoluta segurança, o traçado viário moderno de uma cidade moderna”.

No Renascimento iniciou-se um processo de urbanização mais intenso; no século XVI, quatorze cidades européias ultrapassaram os 100.000 habitantes. A cidade passou a ser pensada e idealizada. Não mais se construíam cidades ou se faziam reformas pontuais, mas planejava-se uma cidade em termos gerais e pode-se afirmar que, nesta época, alguns visionários começaram a pensar para além da cidade real, desenvolvendo-se o conceito de cidade ideal. No início do renascimento surgiu uma das obras mais paradigmáticas de se pensar a cidade como o local no qual poderia surgir uma sociedade ideal: a Utopia, de Thomas More⁶. Pensava-se a cidade em um futuro para atender demandas possíveis de um futuro imaginado/idealizado, como se pode depreender da proposta formulada por Leonardo da Vinci de se criar uma cidade com separação do tráfego de pedestres e veículos (carroças, carruagens e cavalos) em níveis diferentes, complementada por planos de um sistema de abastecimento por barcaças ao longo de canais controlados por comportas, além de mecanismos de guerra e de fortificação (**FIG. 07 e 08**). Gideon, a respeito de Da Vinci, dizia que em seu anseio de explorar todos os campos do conhecimento humano, proporcionou as primeiras tentativas conscientes de planejamento regional. Segundo Gideon (2004, p.101), “sementes que, embora fadada a cair em terrenos pedregosos, traziam em seu bojo mais promessas latentes do que todos os planos geométricos para cidades ideais que nunca enxergaram além da órbita imediata de seu próprio tempo.”

⁶ Optou-se por adotar como grafia do autor, a escrita em sua língua natural: o inglês. O nome de Thomas More aparece em vários textos e mesmo em títulos de livros, principalmente em português com sua grafia em forma latinizada, Morus, conforme costume adotado por escritores e filósofos em sua época.

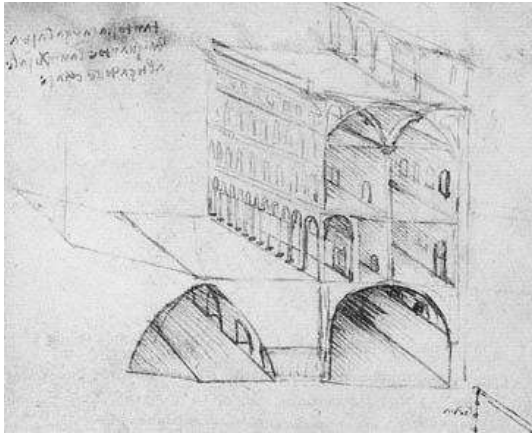


FIGURA 07

Em um de seus cadernos de anotações e desenhos (1487-1490), Leonardo da Vinci apresenta sua proposta de cidade ideal, focada principalmente na questão da circulação de pessoas e de mercadorias. Ela ocorreria em dois níveis, nos quais seriam separados os diferentes tipos de veículos e também de classes sociais. No desenho da direita apresenta o seguinte texto: "E sei que se alguém quisesse percorrer a cidade utilizando unicamente as ruas altas, poderia fazê-lo convenientemente, e o mesmo para aqueles que desejassem circular nas baixas. Nas ruas altas não deverão passar os carroças ou outros veículos similares: essas ruas servirão às pessoas de qualidade. Nas ruas baixas passarão carroças e outros transportes para o uso e conveniência das pessoas."⁷

Fonte: BIBLIOTHÈQUE NATIONALE DE FRANCE, 2008.

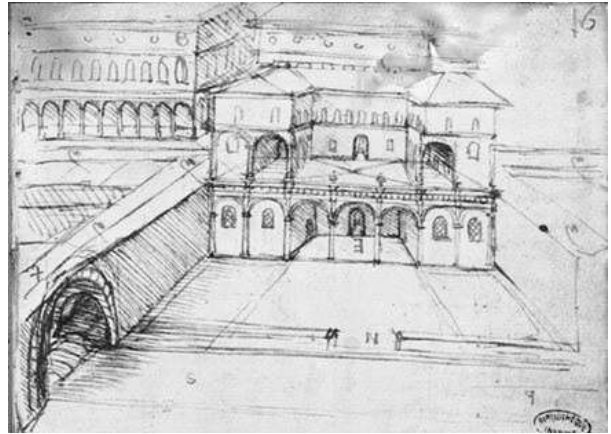


FIGURA 08

Deve-se ainda lembrar que a construção fortificada ainda era preponderante na concepção de cidades e novas formas eram propostas, como a de estrela, que facilitava as defesas, como no caso da cidade de Palmanova (**FIG. 09**). O exemplo de Palmanova ilustra uma retomada — que já se prenunciava nas *bastides* do medievo — a um entendimento de cidade regular, em forma que buscaria um geometrismo perfeito como imagem de cidade ideal.



FIGURA 09 - Palmanova, Itália. A forma da cidade, de traçado regular e concêntrico, está inserida em um polígono regular de oito lados, em cujos vértices são construídos contrafortes para facilitar a defesa da cidade. A forma das muralhas também é modificada em função da introdução de novos armamentos - principalmente o canhão - e de novas táticas de guerra. Esta forma de cidade será conhecida como "planta em estrela".

Fonte: KOSTOF, 1991, p.19.

⁷ Bibliothèque de l'Institut de France, Ms 2173, f.36ro (85a) e 16ro (85b) obtido em <http://expositions.bnf.fr/utopie/grand/2_18a.htm> acesso em 11.mar.2008

Entretanto, o surgimento de novas armas e estratégias militares exigiu uma modificação no modo de construção e mesmo que se erguesse novas muralhas. Com isto, antigas áreas suburbanas eram incorporadas à cidade, dentro das novas fortificações. Uma nova tecnologia era desenvolvida para sua construção:

Para controlar um território suficientemente vasto, nunca foram necessárias muralhas altas, mas estas necessitam também a proteção de um *glacis* (a inclinação externa da contra-escarpa); devem ser incorporados nos sistemas das fortificações bastiões e *rivellini*, sobre os quais podem ser montados os canhões e por onde pode-se responder com fogos de fila aos ataques. Não somente os novos e grandiosos edifícios municipais, mas também as novas e maciças portas *urbiche* em Flandres (Amersfoort, Ca. 1400), Haarlem, 1450), assim como na Alemanha (Lübeck, 1466-78), são expressões do orgulho cívico e manifestação recíproca entre os centros da Europa do norte. (CALABI, 2008, p.37). (FIG. 10)



FIGURA 10 - Lübeck, Alemanha: mapa da cidade, fortificações e panorama em gravura do final do século XVII, elaborado por Matthias Seutter. Na *vue d'oiseaux* pode-se observar as novas conformações das muralhas, desenvolvidas no Renascimento. Esta cidade era um importante porto fluvial e local de controle e defesa, pois está localizada em ilha fluvial e encontra-se a cerca de 30 km da foz do rio Trave.
Fonte: WIKIMEDIA (1), 2009.

Giedion (2004, p.82) diz sobre o urbanismo renascentista, que foi o período preparatório para o que alguns séculos depois seria o planejamento urbano. Como as demais cidades europeias, em Roma foram feitas intervenções urbanas específicas, segundo o desejo e

interesse do governante de ocasião. Com a ascensão do Papa Sisto V ao trono papal, em 1585, uma série de intervenções urbanas pontuais foram articuladas em um grande plano comandado pelo arquiteto Domenico Fontana.

Sisto V estabeleceu algumas premissas que deveriam fazer parte do plano a ser elaborado por Fontana. Não intencionalmente, estabeleceu aquela que seria uma das bases do urbanismo moderno: o planejamento e a intervenção urbana no sentido de organizar as cidades a partir de determinadas necessidades, em geral estabelecidas a partir de razões de ordem econômica. Este padrão seria consolidado definitivamente após a revolução industrial e teria em Paris seu grande marco.

A intenção de Sisto era tornar Roma ainda mais impressionante e, ao mesmo tempo, facilitar o deslocamento de peregrinos. A reforma visava interligar as sete principais basílicas de peregrinação de Roma, através de vias diretas, possibilitando a visita a estes templos em um único dia de peregrinação⁸. Há que se ressaltar que estas peregrinações eram uma importante fonte de recursos dos Estados Papais.

Esta reforma iniciou-se na principal entrada de Roma, cuja porta (Portada del Popolo, antiga Porta Flaminia) (1) e igreja de Santa Maria del Popolo (2) haviam sido projetadas por Michelangelo Buonarrotti a mando do Papa Julio II. Chegava-se então a uma grande praça, a Piazza del Popolo (3) a partir da qual, em leque abriam-se as vias que conduziram às basílicas. Estas vias são determinadas com um par de igrejas simétricas, Santa Maria in Montesanto (1675) (4) e Santa Maria dei Miracoli (1678) (5), construídas após as obras de Fontana (**FIG. 11**). Por determinação de Sisto, as vias deveriam ser as mais retílineas possíveis, largas para a fácil circulação de carruagens e pessoas, deveriam também se articular a outras existentes e serem abertas, visando o acesso fácil às sete igrejas de peregrinação de Roma, que eram: San Pietro (São Pedro), Santa Maria Maggiore (Santa Maria Maior), San Giovanni in Laterano (São João), San Paolo Fuori le Mura (São Paulo), San Sebastiano Fuori le Mura (São Sebastião), Santa Croce in Gerusalemme (Santa Cruz em Jerusalém) e San Lorenzo Fuori le Mura (São Lourenço).

⁸ Para informações completares, vide GOITIA (2003: p.102) e BENEVOLO (1995: p.143) e (2005: p.454).

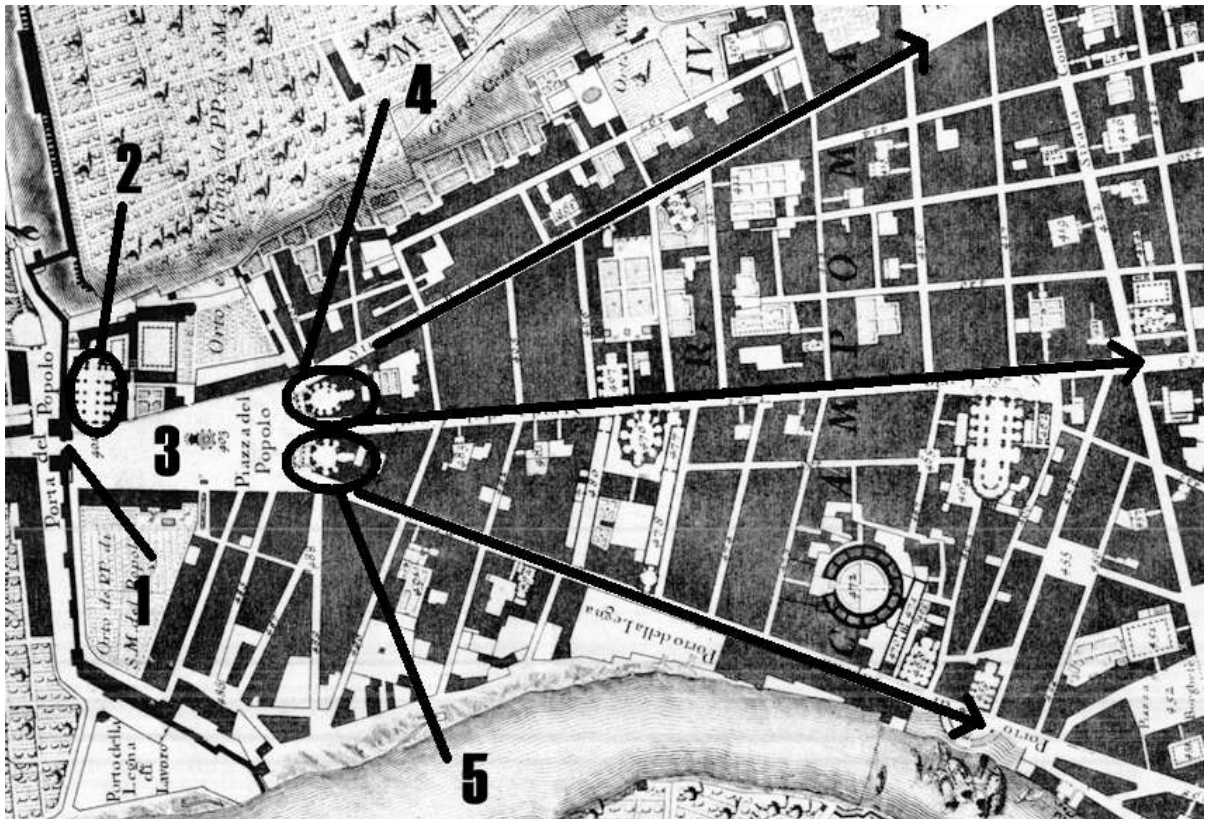


FIGURA 11 - Planta de Roma (detalhe) – elaborada por Giovanni Battista Nolli. Ca.1748.⁹ com indicação da Portada del Popolo (antiga Porta Flaminia) (1) e igreja de Santa Maria del Popolo (2), projetadas por Michelangelo Buonarroti, a Piazza del Popolo (3), a partir da qual, em leque abrem-se as vias que conduzirão às basílicas. Estas vias são determinadas com igrejas simétricas, Santa Maria in Montesanto (4) e Santa Maria dei Miracoli (5).
Fonte: GOITIA, 2003, p.103 (modificada pelo autor).

Esta reforma estabeleceu alguns padrões do urbanismo moderno como ruas mais largas para melhorar a circulação de pessoas (mão-de-obra) e mercadorias, além dos insumos de trabalho. É o urbanismo do ordenamento e ajuste das cidades para adequação às exigências contemporâneas. Iniciou-se em Roma e tomou sua forma definitiva e mais influente em Paris no século XIX com os *travaux* de Haussmann e Napoleão III.

1.1 RENASCIMENTO DAS VILLAS

No Renascimento, enquanto, por um lado a cidade recebia suas primeiras intervenções planejadas, especialmente com foco em suas regiões centrais, de outro foi retomada uma prática romana de construção de vilas fora dos limites da cidade.

Nas cidades-estado italianas, principalmente as do norte, os ricos mercadores e banqueiros construíram suas *villas* fora dos limites das cidades. São exemplos significativos e de grande influência estas *villas* construídas nos arredores de cidades como Vicenza, Veneza, Turim, Florença e Genova.

⁹ *La nuova topografia di Roma*, detalhado mapa em grandes dimensões (1760 x 2080 mm) elaborado por Nolli, finalizado em 1748. É composto por 12 folhas e acompanhado por índices detalhados de ruas, igrejas, monumentos, mostrando então nova divisão em 14 distritos da cidade, estabelecida em 1744 pelo Papa Bento XIV. (KIRK, 2005) e (VAI e CALDWELL, 2006).

As *villas* renascentistas italianas remetiam às *villas suburbaneas*, em sua característica de se construir uma casa no campo, destinada ao lazer e ócio, com todas as características e, principalmente, conforto, de uma morada urbana. Os mercadores e banqueiros das cidades-estados italianas construíam suas versões das *villas* clássicas fora da cidade, mantendo seus palácios dentro das muralhas/cidade, como ocorria com a residência/palácio da família Chericati, que mantinha sua residência na cidade de Vicenza e sua *villa* nas proximidades (**FIGs. 12 e 13**). Na construção destas novas *villas* italianas se destacou a obra de Andrea Palladio (1508-1580) qualificada por Sommerson (1982, p.46) como de um arqueólogo que estudou tanto os textos de Vitrúvio como a arquitetura remanescente de Roma. Palladio, não só construiu edificações como teorizou sobre arquitetura e urbanismo em seus *I Quattro libri del'Architettura*, de 1570; em seu livro II traçou as recomendações para a construção de uma *Villa*, com fachada dominada por pórtico, colunas encimadas por frontão, identificando este tema como um motivo primordial da antiguidade. (Palladio *apud* Jobst, 2003, p.112).



FIGURA 12 - Palazzo Chericati (1551-54), Vicenza.
Fonte: WIKIMEDIA (2), 2008.



FIGURA 13 - Villa Chericati (1550-54), localizada na região de Vancimuglio.
Fonte: L'ASSOCIAZIONE CITTÀ E SITI ITALIANI PATRIMONIO MONDIALE UNESCO, 2008.

Das várias *villas* que foram construídas na Itália a partir do Renascimento, pode-se afirmar que a influência da Villa Capra (também conhecida como Rotonda), projetada por Palladio, está entre as mais influentes e reproduzidas. Esta *villa* localiza-se a sudoeste da cidade de Vicenza - região do Vêneto, cerca de 2 km do centro da cidade (Piazza dei Signori) - foi construída entre 1550 e 1551, em um pequeno promontório, numa paisagem campestre. As quatro fachadas com modulações, enquadramentos e composições similares são dominadas, em seus centros por quatro pórticos (**FIG. 14**) que dão acesso a um salão circular coberto por domo e aos demais cômodos da casa (**FIG. 15**).



FIGURA 14 - Villa Capra – Foto do exterior
Fonte: WIKIMEDIA (3), 2008.

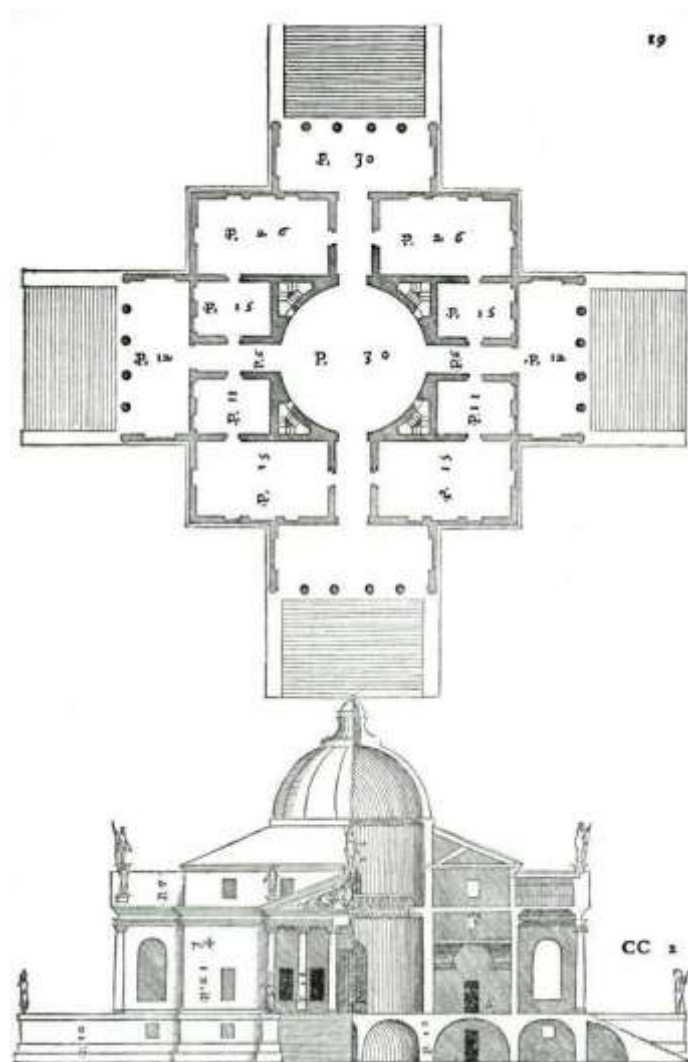


FIGURA 15 - Villa Capra (Rotonda) – Ilustrações da obra *Quattro libri dell'Architettura*, de Andrea Palladio. Na planta pode-se observar o cômodo central, encimado pela cúpula e a partir do qual se desenvolve a casa.
Fonte: PALLADIO, 1570, p.19.

A importância e grande influência que as villas italianas vieram a ter na arquitetura ocorreram, não apenas por razões estilísticas, mas por proporem uma nova leitura das características clássicas. Foram referenciadas e mesmo reproduzidas, não só na Itália, como

em outros países e, em especial, na Inglaterra. E dentre as obras italianas que foram parcialmente lembradas — sob todos os aspectos — destacam-se as de Palladio, que, como lembra Fishman (1987, p.45), na Inglaterra, tornou-se sinônimo de pureza do classicismo.

Estas *villas* italianas se tornaram a conexão entre as *Villa Suburbanae* que foram construídas na antiga Roma, a partir do início do século I DC e as *villas* londrinas do século 18. Os romanos estabeleceram um padrão de construção para as opulentas elites urbanas, com casas de prazer com jardins e uma bela vista no campo, fora da cidade.

A influência italiana chegou à Inglaterra pelas mãos de seus artistas e arquitetos. Inigo Jones empreendeu uma viagem à Itália para estudar sua arquitetura e, como escreve Summerson (1982, p.15), inspirou-se na arqueologia paladiana para projetar seu pórtico da igreja de Saint Paul em Convent Garden, Londres (**FIG 16**) naquilo que foi uma das primeiras manifestações desta influência na Inglaterra e que, posteriormente, foi ampliada com as *villas* suburbanas.



FIGURA 16 - Igreja de St. Paul, Convent Garden, Londres.
Fonte: FOTO DO AUTOR, 2005.

Obras literárias aguçam esta curiosidade pela arte italiana, como o "Diário" de John Evelyn, escrito em 1644, que descreve os jardins da Villa Doria, perto de Genova ou a obra "Viagem à Itália" de Richard Lassels (1670), que descreve este jardim: "eis que aparece tão belo visto do mar, estranhos passando a caminho de Genova podem tomar como o segundo paraíso" (LASSELS *apud* GORSE, 1985 p.36). Na Inglaterra tornaram-se comum as viagens de férias à Itália, as cidades exerciam grande atração. Criava-se o hábito de alugar *villas* italianas por

temporada e alguns membros da aristocracia e burgueses mais abastados chegavam a adquiri-las.

As origens da vila burguesa inglesa remontam ao século XVI, quando mercadores como Thomas Gresham, com conexões próximas à corte, construíram elaboradas mansões no campo, a pequena distância de Londres, enquanto mantinham suas tradicionais residências na cidade. A casa de Gresham em Osterley Park¹⁰ procurava reproduzir as elaboradas mansões dos aristocratas, fazendo referência aos ideais clássicos das *villas* italianas (**FIG 17**).



FIGURA 17 - Osterley Park – Fachada principal
Fonte: WIKIMEDIA (4), 2008.

Ao estabelecer este padrão, o comerciante buscava no *modus vivendi* da aristocracia os padrões de comportamento e símbolos de realeza. A construção destas elaboradas *villas*, bem como a construção de casas em locais específicos de Londres, faziam parte de um elaborado plano de ascensão social. O exemplo, bem sucedido de Gresham, que conseguiu o título de *Sir*, foi seguido por outros burgueses ricos na busca de seu reconhecimento social. Neste empreendimento, a *villa* suburbana exerceu um importante papel.

Por outro lado, esta importância da *villa* suburbana como símbolo de status, riqueza e nobreza de seus proprietários, tanto na Itália, como — e principalmente — na Inglaterra, retomou uma característica inerente à *villa* suburbana romana: a de ser um símbolo de riqueza e aristocracia de seu proprietário. Característica que perdurou nos processos posteriores de suburbanização tanto na Inglaterra, como nos Estados Unidos e, mais recentemente, no Brasil.

¹⁰ Cerca de 16 km a oeste de Londres, utilizando-se como referência a Trafalgar Square.

No século XVIII, surgiu aquela que é a reprodução mais próxima de uma Villa italiana. Lord Burlington¹¹ inspirou-se na *Villa Capra* para construir sua *Villa* em Chiswick (1723-29), (**FIG. 18**), próxima a Londres¹². Assim como os italianos, projetou, além de uma *villa* suburbana, sua residência em Londres — Burlington House em Picadilly (**FIG. 19**).



FIGURA 18 - *Villa* em Chiswick, construída por Lord Burlington. A composição formal desta edificação é uma releitura da *Villa Capra* projetada por Palladio. Alguns detalhes a diferenciam de sua homônima italiana, como o maior alteamento da cúpula central e uso – enquanto a *Villa Capra* tinha uma destinação residencial em Cheswick, jamais foi utilizada como residência, apenas para exposição da pinacoteca de seu proprietário. Fonte: WIKIMEDIA (5), 2008.



FIGURA 19 - Burlington house, em Londres, localizada em Picadilly, próximo ao Palácio de Buckingham. Fonte: ODYSSEUS UNBOUND, 2007.

Estas *villas* suburbanas como casas de lazer, foram estágio intermediário crucial. A elas associa-se a vida idílica, a idéia de beleza e tranqüilidade. Quando as cidades inglesas passam por um processo de crescimento acelerado, gerando uma deterioração significativa de sua região central, a mudança para este mundo ideal tornou-se, para uma parcela da população, uma decisão lógica.

1.2 AS PRAÇAS COMO ELEMENTO PITORESCO

Enquanto surgiam as primeiras *villas* inglesas na periferia de Londres, outra intervenção ocorrida na capital inglesa nos séculos XVII e XVIII ajudou a introjetar na aristocracia e na burguesia o ideal pitoresco: as praças. Lembra Giedion (2004, p.742) sobre sua importância quando “pela primeira vez, construiu-se sobre o campo, em vez de eliminá-lo sob massas de pedras e redes viárias.” Esta transformação iniciou-se em 1630 quando o Conde de Bedford, construiu uma praça em *Convent Garden*. Posteriormente, uma sucessão de decretos impôs uma gradação de uniformidade nas novas ruas (OLSEN, 1986, p.12). Bedford Square (**FIG. 20**) estabeleceu a moda de praças projetadas por arquitetos. A propriedade dos Bedford e de outros nobres foram sendo transformadas em novas ruas, pontuada por freqüentes praças, que passaram a ser adornadas com jardins que procuravam reproduzir as paisagens

¹¹ Richard Boyle, 3º Conde de Burlington e 4º Conde de Cork (1694-1753), arquiteto, considerado o maior incentivador do movimento inglês denominado “Palladianismo”. (CURL, 2000, p.109). Para informações adicionais ver: Wittkower, Rudolf. *Palladio and English Palladianism*. London: Thames & Hudson, 1983. 224p. Tavernor, Robert. *Palladio and Palladianism*. London: Thames & Hudson, 1991. 216p.

¹² Cerca de 9,6 km a oeste de Londres, utilizando-se como referência a Trafalgar Square.

naturais. Este tipo de paisagismo, no qual se procurava transpor para o meio urbano a paisagem natural, originou um tipo de paisagismo, que mais tarde foi designado como “paisagismo inglês”, que encontrava, no paisagismo de tipo francês, sua contraparte¹³.



FIGURA 20 – Bedford Square, Londres. Vista aérea
Fonte: KOSTOF, 1992, p.164.

O exemplo do Conde de Bedford foi seguido por outros nobres que viam na construção destas praças e de venda de lotes contíguos a este empreendimento uma chance de obter rendimentos em áreas que detinham próximas a Londres. Cinco anos após a Bedford Square, foi construída a Leicester Square (**FIG. 21**) pelo Conde Leicester em frente à sua residência. Em 1665, o conde de Southampton cria uma praça - que mais tarde se tornou a Bloomsbury Square - e um loteamento. Várias outras praças foram construídas ao longo do século XVII - Soho Square em 1681, St. James's Square em 1684 e Grosvenor Square (Mayfair) (**FIG. 22**) em 1695 – e do século seguinte - Grosvenor e Hanover em 1720, Berkeley Square em 1730, Manchester Square em 1774, Portland Place em 1778 e Fitzroy Place em 1790 (GIEDION, 2004, p.745).



FIGURA 21 – Leicester Square, Londres. Gravura Ca. 1750. Na ocasião localizavam-se nesta praça as maiores residências da cidade.
Fonte: GEORGIAN INDEX, 2009.



FIGURA 22 – Grosvenor Square construída entre 1725-1731, atualmente é a segunda maior praça de Londres. Quando de sua construção uma casa no local custava mais de £ 7.500, uma quantia altíssima para a época.
Fonte: GEORGIAN INDEX, 2009.

¹³ O paisagismo francês caracterizava-se por um desenho rigidamente geométrico, com as formas curvas como claramente desenhadas por um projetista (paisagista) de forma a transformar o jardim em um vasto tapete, claramente “tecido” pelo homem.

Preocupados em não desvalorizar sua propriedade – em geral os nobres tinham uma residência no local – impunham uma série de restrições e obrigações, estabelecendo um padrão de construção que não era acessível a todos. Em geral estes locais se tornam bairros destinados à aristocracia e burguesia ascendente.

Estas áreas começaram a impor à cidade uma divisão em áreas segregadas e mesmo tornaram-se um incipiente processo de zoneamento e separação de funções, pois a estes nobres loteadores não interessavam que suas áreas se deteriorassem com uso de determinadas funções, serviços ou comércios. Em geral, eram loteadas para uso exclusivamente residencial. A produção de um espaço urbano por nobres que procuravam selecionar e impor restrições ao tipo de ocupação em um empreendimento pode ser qualificado como a origem da idéia e mesmo do termo *gentrificação*¹⁴. Esta designação foi utilizada pela primeira vez pela socióloga britânica Ruth Glass, em 1964, para designar alguns novos e distintos processos de mudança na urbanização que começavam a afetar a região central de Londres (LEES; SLATTER; WYLY, 2008). Por outro lado, esta postura, segregadora e também *gentrificadora* adotada nos bairros criados por nobres ingleses em algo que se poderia conjecturar como sendo a origem remota dos condomínios — abertos — será recorrente nos processos de suburbanização, em algumas ocasiões de maneira velada e em outras de forma mais explícita.

1.3 A CIDADE COMO CENOGRAFIA: BARROCO

A reforma de Roma, promovida por Sisto V e comandada por Domenico Fontana, traçou os parâmetros que foram alçados a outro nível durante o período barroco. O uso da perspectiva foi intensificado. O destaque ainda era a edificação, entretanto o espaço urbano de elemento cenográfico, que servia de “*pano-de-fundo*” à edificação, passou a ser um elemento componente e interveniente que deveria valorizar a edificação.

A cidade passou a ser vista como fato artístico e deveria ser considerada como tal. Lembra Goitia (2003, p. 128) que “o barroco forma, ordena o mundo como panorama”. O uso da perspectiva como elemento componente principal deste espaço significava que o urbano era utilizado como uma composição delineada a partir de um ponto de fuga único. O Barroco, que coincidirá com o auge do absolutismo, teve no urbano uma afirmação destes preceitos. A cidade, assim como a sociedade, deveria ser vista a partir de um único ponto de vista, o do monarca. A cidade era uma manifestação do poder do príncipe.

¹⁴ Do inglês *gentrification*. A expressão *gentry* refere-se a pessoas de boa posição social, logo abaixo da nobreza. (COWIE, 1992, p. 515)

Os monarcas absolutistas, por sua vez, construíram suas cidades reais. Neste aspecto, o regime francês de Luis XIV (1643-1715) seria paradigmático, não só como a mais fiel expressão de poder absolutista do auto-denominado "Rei Sol" como também ao construir uma residência que se tornaria um modelo a ser reproduzido: Versalhes.

Como os mercadores e banqueiros italianos, o Rei Luis XIV também construiu sua "villa" no campo. O local escolhido situa-se nos arredores de Paris, cerca de 19 km, junto a um bosque onde, anteriormente, havia um pavilhão de caça. Luis XIV, como outros monarcas absolutistas não gostava da cidade grande, que considerava apertada e suja. Construiu sua casa no campo, com todas as comodidades de uma residência urbana, nos moldes de uma *villa suburbanea*, naturalmente que em uma escala jamais encontrada em suas predecessoras.

Uma questão se destacava na análise de Versalhes: sua constante dicotomia/subversão na relação centro/periferia e cidade/campo. Foi, inicialmente, projetado como uma Residência/Palácio em um subúrbio de Paris. A construção do Palácio iniciou-se em 1669 e a cidade, em 1672¹⁵. O palácio e a cidade adjacente eram, portanto, subúrbios de uma cidade muito maior – Paris. Mas, em 1782, Luis XIV transferiu-se com a corte para o palácio e, no ano seguinte, transferiu a administração para o palácio, proclamando Versalhes como sua residência oficial, o que quase causou uma revolta em Paris (GIEDION, 2004, p.161).

A idéia de centralidade foi subvertida ao transformar o centro – Paris – em subúrbio e o subúrbio – Versalhes – em centro. Por outro lado, na relação urbano/campo, ocorreu uma nova subversão quando se construiu uma cidade anexa ao palácio/*villa*: a cidade tornou-se periférica a uma *villa* suburbana – o palácio. Por outro lado, a idéia de uma villa suburbana periférica à cidade também foi formada: a cidade de Versalhes tornou-se "o subúrbio da *villa* de Luis XIV". A relação entre as dimensões da cidade e da área do Palácio de Versalhes enfatizam esta subversão, conforme pode ser observado nas **Figuras 23 e 24**.

¹⁵ No local havia uma aldeia desde a idade média. Luis XIII, pai de Luis XIV construiu, no local um pavilhão de caça. Foi neste local que seu filho, construiu o palácio e posteriormente, substitui a antiga vila pela atual cidade. (LECLERCQ, 1993, p.14).

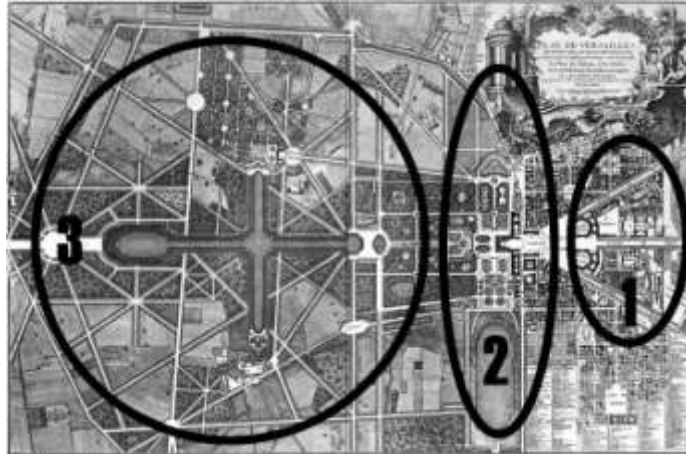


FIGURA 23 - Planta de Versalhes, do pequeno parque e suas dependências (texto original), elaborada pelo Abade Delagrife em 1766: à direita a cidade (1), no espaço intermediário o palácio (2) e à esquerda, dominando a paisagem, os jardins (3).
Fonte: WIKIMEDIA (6), 2008 (modificada pelo autor).



FIGURA 24 - Planta geral da cidade e Palácio de Versalhes, dos jardins e das fontes, elaborado por Andre Le Notre em 1660: pode-se observar que a área do Palácio (1) — edificações e jardim— é cerca de 4 vezes maior que a da cidade de Versalhes (2).
Fonte: UNIVERSITAT POMPEU FABRA, 2009 (modificada pelo autor).

Embora pequena, Versalhes se tornou, com o tempo, síntese de uma cidade barroca. As ruas em leque convergem em uma perspectiva de ponto de fuga central, ao palácio real (**FIGs. 23 e 25**). Este modelo de cidade "em leque", que remete à organização da Piazza del Poppolo em Roma (**FIG. 11**), seria reproduzido em vários outros planos como o de L'Enfant para Washington e até já no século XX, no plano de Afílio Correia Lima para Goiânia.



FIGURA 25 - Vista aérea de Versalhes, com o palácio em primeiro plano e a cidade em segundo plano, destacando as ruas em rígida formação em perspectiva de ponto de fuga central.
Fonte: KOSTOF, 1991, p.208.

A análise morfológica dos planos de Roma e Versalhes permite evidenciar uma clara semelhança em sua conformação, porém, sua intenção é bastante distinta. Enquanto na intervenção renascentista em Roma, do grande largo da Piazza del Poppolo, abria-se o leque das três vias e cabia ao caminhante decidir o caminho que melhor lhe aprofesse (**FIG. 26**). Em Versalhes os caminhos diversos sempre convergiam para o mesmo ponto focal, não importa a origem do caminhante, sempre seria direcionado ao Palácio Real (**FIG. 27**). A conformação morfológica da cidade reproduzia, formalmente, o “espírito de época”: na cidade renascentista, período de mudanças e de uma nova postura do ser humano frente à sociedade, a cidade concedia a seu usuário uma possibilidade de escolha enquanto na Versalhes barroca, assim como no regime absolutista, seu destino era direcionado para o Rei e a forma da cidade organizada de maneira a reafirmar, de maneira inequívoca, este poder.

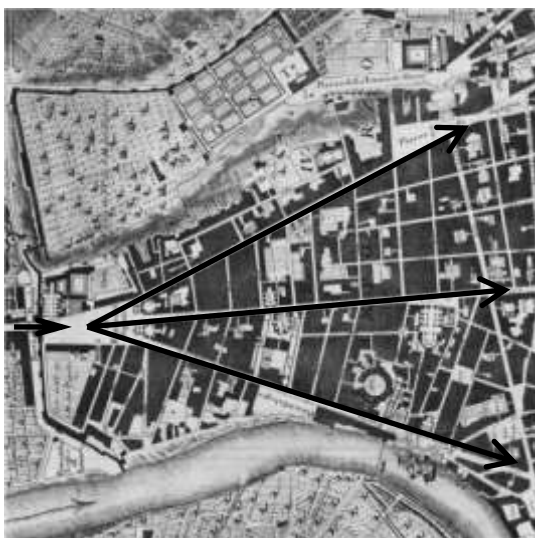


FIGURA 26 - Planta de Roma – Nolli: A principal entrada de Roma, através da Portada del Poppolo (seta à esquerda), abre em grande largo, a Piazza del Poppolo, onde caberá ao visitante escolher o destino entre as vias que se abrem em leque.
Fonte: GOITIA, 2003, p.103 (modificada pelo autor).

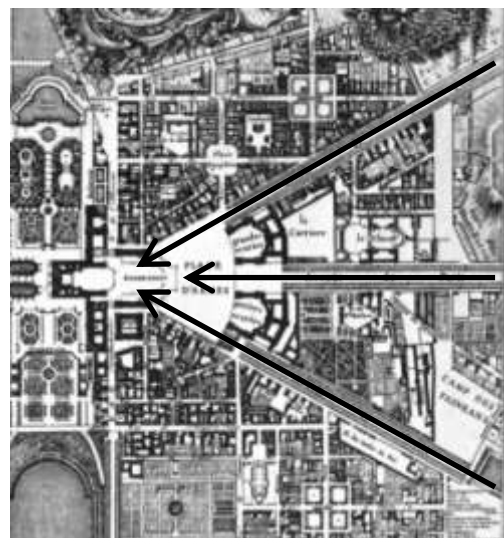


FIGURA 27 - Planta de Versalhes, Delagrife (1766): a place d'Armes é o foco para onde convergem os diversos acessos ao palácio.
Fonte: WIKIMEDIA (6) (2008), (modificada pelo autor).

O projeto cartesiano, que esboçou no plano de Roma seus primeiros “passos”, teve no barroco sua consolidação, tornando-se um de seus principais instrumentos na busca de uma totalização projetiva, isto é, de um domínio em nível de plano da paisagem — urbana ou rural — a ser projetada. Versalhes, como bem coloca Giedion, é a expressão desta busca:

O desejo do barroco de dominar o ilimitável aparece de maneira mais evidente do outro lado do palácio. Ali o terreno declina suavemente a partir do terraço com seus espelhos d'água ornamentais. O olho é conduzido pelos extensos gramados – os *tapis verts* – até o grande canal de forma cruciforme, com um quilômetro e meio de comprimento. Na época de Luis XIV era cruzado por gôndolas e outras embarcações luxuosas. Para além do grande canal, a vista se perde numa paisagem rural infinita. Os bosques e arbustos do enorme parque – cuja área equivale a um quarto da área de toda Paris – se estendem à direita e à esquerda. [...] Os bosques são pontuados por clareiras circulares, de onde emergem caminhos que se assemelham a raios de um farol. Essas áreas circulares, com suas vias ou alamedas radiais, encontrarão lugar no planejamento urbano do século XVIII. (Giedion, 2004 p.163-64).

Se, ao procurar dominar a paisagem, o palácio ao mesmo tempo é o ponto focal do qual irradiam as ruas para o espaço urbano e em seu ponto de fuga termina (ou começa) a ligação com a capital Paris e, no outro lado, é a abertura ou conexão com os jardins ou campos, que, assim como na “face” urbana, são dominados por uma perspectiva de ponto de fuga central (trecho 3 da **FIG. 23**).

Versalhes, como as *villas* italianas e inglesas, é a afirmação da nobreza e da distinção que a morada suburbana, fora do centro da cidade, pode ter ou como nestes casos tem. Pode-se conjecturar que Versalhes é o ápice de uma linha de residências suburbanas que iniciou-se na Roma clássica. Mais importante ainda é o fato estabelecer, de forma inequívoca, no imaginário burguês, a associação da idéia de residência no campo, fora dos limites da cidade como símbolo aristocrático.

CAPÍTULO 2

A HISTÓRIA URBANA COMO VALORIZAÇÃO DO NÃO-URBANO: SUBURBANIZAÇÃO CLÁSSICA

Arquitetura é desejo de uma época traduzido para o espaço.

Ludwig Mies van der Rohe

2.1 A FORMAÇÃO DE UMA MENTALIDADE

No século XVI e XVII, a construção de casas no campo implicava altos custos de manutenção de duas casas, na cidade e no campo, bem como a dificuldade de acesso e a necessidade de um sistema particular de transportes. Por esta razão, ter uma casa no campo tornou-se um privilégio apenas das classes mais abastadas e com maior poder aquisitivo, no caso da Inglaterra de então, invariavelmente a nobreza. Era, de certa forma, o início da associação, pela burguesia, de casa de campo/subúrbio à idéia de nobreza.

No século XVIII, consolidou-se, de forma inequívoca, a idéia e importância da casa de campo ou da *villa* inglesa, tanto como local de lazer e idílio de final de semana como símbolo de status e de desejo de ascensão social. A burguesia sem títulos de nobreza, porém que se enriqueceu de forma relativamente rápida e, com a revolução industrial, passou a adquirir símbolos de status, dentre os quais estava a construção de casas de campo.

Iniciou-se, desta forma, a etapa seguinte no processo de suburbanização inglês. Não mais eram casas isoladas em grandes propriedades rurais, mas a construção destas casas numa pequena cidade, próxima à grande cidade. Entretanto, algumas características das *villas* eram mantidas, como a de estar isolada do vizinho, ser um símbolo de status, ter um jardim e principalmente, trazer para o meio rural todo o conforto de uma moradia urbana (**FIG. 28**).



FIGURA 28 - Battersea Rise house, construída c. 1770 na região oeste de Clapham. Nesta edificação a fachada ainda remete às villas dos nobres inglesas. Mas os principais elementos da construção de residências de Clapham estão presentes. Casa recuada da rua, afastada dos vizinhos, com jardins circundando e região arborizada. A foto é de 1890 (circa).

Fonte: LAMBETH LANDMARK, 2009.

Alguns nobres ou proprietários de terras nos arredores de Londres, cientes desta demanda e nela vendo uma possibilidade de ganhos com terras improdutivas, lotearam e criaram bairros ou pequenas vilas suburbanas fora de Londres, destinadas a atender à burguesia recém enriquecida. Foi sob esta ótica que surgiu Clapham.

No início do século XVIII, comerciantes com maiores recursos iniciaram a construção de suas casas de final de semana em Clapham, uma localidade a sudoeste de Londres, localizada cerca de 5 milhas (8 km) de seu centro. Construíram suas residências ao redor de um parque, o Clapham Common (**FIG. 29**). A dificuldade de transporte e a exigência de um meio particular de deslocamento até a cidade principal — carruagem ou cavalo — estabeleceu uma das premissas da conexão subúrbio/centro da cidade, que se manteve até o século XXI: a dificuldade de implantação (inviabilidade) de sistemas de transporte público ou de massa e a preferência pela “independência” possibilitada pelo meio de transporte privado (**FIG. 30**). Esta dificuldade de acesso estabeleceu e reforçou uma das características inerentes a este padrão de suburbanização (inglês): a segregação.



FIGURA 29 - Mapa do Clapham Common, Ca. 1800.
Fonte: FISHMAN, 1987, [p. 166]



FIGURA 30 – Clapham, região de Springwell na região norte do Clapham Common, onde predominavam grandes residências, gravura Ca. 1800.
Fonte: IDEAL HOMES: SUBURBIA IN FOCUS, 2008

Entretanto, quando a burguesia se mudou para os subúrbios, as referências em termos de arquétipo habitacional mudaram, não sendo mais o modelo aristocrático inspirado na *villa* italiana. O modelo adotado se aproximava mais do *Cottage* inglês, que, principalmente no século XIX, se tornaria o padrão de construção suburbano (**FIG. 31**).

Na construção destas casas no campo, embora “trouxessem” da cidade todos os confortos, houve uma grande diferença em termos da implantação de casas no terreno: passaram a ser locadas isoladas, no meio de terreno, não mais parede/meia com o vizinho. A

separação era feita através de jardins e vegetação, procurando garantir, de certa forma, a privacidade familiar.



FIGURA 31 - Projeto de *Cottage* para o subúrbio de Victoria Park, próximo a Manchester.
Fonte: METHODIST INTERNATIONAL HOUSE, 2008.

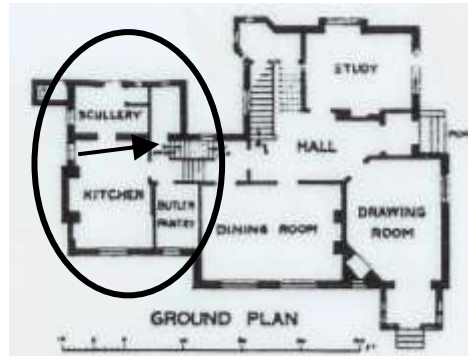


FIGURA 32 - Detalhe da planta de um *cottage* inglês (**FIG.29**) com indicação da área de trabalho dos empregados com acesso independente a seus aposentos e aos aposentos dos proprietários.
Fonte: METHODIST INTERNATIONAL HOUSE, 2008, modificada pelo autor.

Se o jardim refletia o isolamento da cidade, este isolamento e a larga segregação urbana também se viam refletidas na planta da casa. Nas casas da classe média, os empregados eram isolados das famílias que serviam. Um intrincado sistema de escadas externas no fundos das casas e locais separados para cozinhar e para limpeza reduziam ao mínimo o contato, apenas o necessário para uma direta supervisão (**FIG. 32**). Ironicamente, o mesmo sistema de forças econômicas que fez da mulher da classe trabalhadora uma parte integral do sistema fabril, completou a separação¹⁶ da mulher burguesa da desmoralizadora esfera de trabalho.

Este será o início do estabelecimento de outro parâmetro do morador de subúrbio: a convivência se volta primordialmente para a família. Embora localizada em um núcleo urbano, a idéia de comunidade ficou, essencialmente, associada à família (**FIG. 33**). Quando o burguês e sua família se estabeleceram, de forma definitiva, nesta casa de subúrbio, o local de trabalho ainda permaneceu na cidade. Desta forma consolidou-se a premissa que o principal vínculo fora do núcleo familiar (comunidade), na vida suburbana, estava na cidade (**FIG. 34**). A casa passava a ser elaborada para a vida e convívio exclusivo da família. Downing detalha as virtudes desta vida ideal:

¹⁶ Cumpre-se observar que neste caso foi fundamental a visão de família que era então difundida por pastores e teólogos evangélicos que viam a família como a base da sociedade e que deveria ser, sempre que possível, mantida isolada do ambiente "degradante" da cidade, que enquadra-se naquilo que teóricos como Fishman (1987, p. 96) chama de ideal vitoriano de domesticidade de autores como William Wilberforce, Hannah More e as irmãs Beecher, Catherine e Harriet. Para maiores informações ver:

BEECHER, Catherine E. **A treatise on domestic economy, for the use of young ladies at home, and at school**. New York: Harper & Bros, 1848. 369 p.

BEECHER, Catherine E.; STOWE, Harriet Beecher. **American woman's home or principles of domestic science: being a guide to the formation and maintenance of economical healthful beautiful and christian homes**. Whitefish, Mt: Kessinger Publishing, 2004 (1869). 264 p.

Nós projetamos estas *villas* para expressar a vida de uma família de gosto refinado e cultivado, cheia de sentimentos domésticos, amor pelo campo, e gosto pelo rural e pela beleza da natureza – não obstante, um verdadeiro lar americano, no qual tudo está adaptado aos desejos e hábitos da vida de uma família em circunstâncias independentes. (DOWNING, 2006/1850, p.21)



FIGURA 33 – Lar doce lar. Litografia colorida a mão, publicada por Muller, Co., ca. 1880.



FIGURA 34 - Os frutos da sensatez – Litografia colorida a mão de Nathaniel Currier (1813-1888), publicada por J.B. Allen, ca. 1848. Legenda constante na gravura: "Eis o filho da sensatez, com coração jubilante passo a passo, retornando à sua casa, sua parceira parece cheia de sorrisos de boas vindas, ... seus filhos voam para encontrá-lo, e abraçá-lo com seus pequenos braços e com os lábios e o coração lhes abençoando." (Tradução do autor).

Estas duas imagens são significativas da mentalidade de espírito da época, aparecem várias das premissas que norteavam o espírito do século XIX. Na gravura à esquerda (**FIG. 33**) aparece o interior de uma casa norte-americana. O ambiente é de tranquilidade e estabilidade. Os rostos de todas as personagens são calmos e serenos, a casa aparenta conforto e certo luxo. Todos se encontram bem vestidos. Na janela à esquerda pode-se perceber uma paisagem campestre. Entretanto, a roupa do pai da família não é de um trabalhador rural, o que pode-se inferir tratar-se de uma residência de subúrbio. Na gravura da direita (**FIG. 34**) a família também é o foco do tema. No caso é o marido/pai/provedor, retornando do trabalho. Os membros da família aparentam como na outra gravura tranquilidade e serenidade, estão bem vestidos. A casa localiza-se em um subúrbio, não muito distante do local de trabalho. Observa-se que a cor é aplicada apenas no ambiente familiar (ou muito próximo). A fábrica e mesmo a paisagem natural são coloridos em tons cinza. A cor/vida está no ambiente familiar; esta opção de cores também é adotada na **figura 34**, embora a paisagem externa seja "bucólica", as árvores, bem como o céu estão em tons esmaecidos e acinzentados. Nas duas gravuras as únicas personagens são os membros da família. Não se vê outras pessoas ou mesmo outras casas, que, eventualmente poderiam aparecer na gravura à direita (**FIG. 34**). Nesta idéia de ambiente ideal são explicitados a importância da família como a comunidade, a casa e local idílico fora da cidade, a separação total do trabalho (este como um local inadequado ao ambiente familiar) e principalmente, estes fatores como símbolo de paz, harmonia e de posição social na burguesia.

Fonte: THE LIBRARY OF CONGRESS (1), 2008.

Fonte: THE LIBRARY OF CONGRESS (2), 2008.

Enquanto a burguesia ascendente construía suas casas no campo, a cidade passava por profundas transformações que vieram no arcabouço da revolução industrial. Assistiram a um crescimento expressivo de sua população e, numa cidade não preparada e com problemas de salubridade, as condições se deterioravam aceleradamente.

Por outro lado, o projeto de uma típica comunidade suburbana pode ser descrito como a união da casa no campo, da *villa* com todos os confortos de uma morada urbana e das tradições pitorescas, reforçadas pelos conceitos particulares do pensamento evangélico. Os evangélicos nunca se cansaram de repetir que a vida social urbana devia ser rejeitada em

prol da verdadeira recriação divina que havia na vida familiar e no contato direto com a natureza, sua verdadeira razão de ser.

A residência no subúrbio reuniu todos os aspectos que a tornaram atraente à burguesia urbana: casa no campo dentro de uma tradição pitoresca e idealizada, associada à vida no campo, que, no século XIX, consolidou-se como sinônimo de vida saudável, reforçada pelos ideais evangélicos de pureza e de necessidade de se isolar a família dos malefícios da vida urbana.

A estes fatores, agregou-se outro muito interessante em uma sociedade capitalista: terras mais baratas que na região central da cidade possibilitando maior facilidade de aquisição, pelo menor investimento inicial (imobilização), além de ajudar na venda das futuras casas / lotes, pois teriam um preço menor. Este custo menor que poderia atrair as classes com menor poder aquisitivo, tinha na distância uma barreira visto que inexistência de um sistema público e eficiente de transporte exigia de seu futuro morador meios particulares de locomoção.

Embora não se tenha dados históricos do início do processo da mudança definitiva de famílias para Clapham, transformando a residência de finais de semana na principal moradia familiar, em 1790 este processo já aparecia consolidado. Clapham (**FIG. 35**) tornou-se um verdadeiro subúrbio, perto de uma grande cidade: Londres.



FIGURA 35- Clapham – vista geral da cidade em 1890.
Fonte: UNIVERSITY OF GREENWICH, 2008.

O subúrbio consolidou-se e estabeleceu alguns parâmetros: segregação, isolamento, símbolo de ascensão social. A implantação das casas no terreno, a planta das edificações procuravam sempre um equilíbrio na balança público / privado: cada propriedade era privada, mas todas contribuíam para a conformação da paisagem de casas no campo. Por outro lado, o isolamento da casa criava, ainda que numa escala reduzida, a idéia de um pequeno território do burguês, que poderia fazer com que sua casa obtivesse o destaque

que almejava. Provou ser o perfeito local onde o antigo simbolismo do poder aristocrático poderia ser apropriado pela classe média.

A suburbanização também apelava para pensamentos mais conservadores. Thomas Carlyle acreditava que o crescimento da cidade industrial tinha possibilitado a criação de laços entre os trabalhadores, comunidade e igreja. Mudando os trabalhadores e a classe-média para “Vilas” em regiões próximas a grandes cidades poder-se-ia dar uma volta no relógio (ou melhor expressando, voltar no tempo). Em cidades menores, acreditava-se, mulheres e crianças poderiam estar protegidas da má influência da cidade, com suas casas de prostituição, tavernas e das “indecências em geral”.

Lewis Mumford (2004) qualificava o subúrbio como a anti-cidade, sugando a essência das antigas áreas urbanas. Como a maioria das residências e das sedes de grandes empresas mudava-se para a periferia, ele arguia, os subúrbios transformaram cidades de centros criativos em parcelas descartadas e desintegradas da massa urbana.

2.2 UM AMBIENTE PITORESCO

Entretanto, a ênfase em um aspecto idílico e pitoresco adotada, nos projetos dos primeiros subúrbios, ajudou a torná-los um local ideal, aprazível e o estereótipo do que seria o local perfeito, para a família perfeita. A origem destes subúrbios idílicos pode ser encontrada na pintura, na filosofia e literaturas dos séculos XVII e XVIII, que idealizavam valores rurais em paisagens pitorescas. No final do século XVIII, paisagistas, construtores e arquitetos utilizavam estas idéias em seus trabalhos. Entre os líderes do movimento de projeto pitoresco na Inglaterra estava o arquiteto John Nash¹⁷ e o paisagista Humphrey Repton.

Nash foi o autor do projeto do primeiro subúrbio idílico: Park Village (**FIG. 36**), então localizado em uma área fora de Londres¹⁸. Em 1810, recebeu a encomenda, pelo príncipe regente¹⁹, de criar um novo parque — Regent Park — e uma rua homônima na região do antigo Marylebone Park, uma propriedade da coroa. Com uma concepção pitoresca, o parque/rua tinha 56 *villas* espalhadas, com jardins entremeados, criando vistas diversas que se alteravam em função da posição do observador, introduzindo elementos arquitetônicos e paisagísticos diversos com um cenográfico alinhamento de casas e apartamentos definindo os limites.

¹⁷ Nash nasceu em 1752, em condições humildes, era filho de um construtor de moinhos galês. Utilizou sua obra como forma de ascender na sociedade britânica. Procurava trabalhar para pessoas influentes, inclusive o príncipe regente.

¹⁸ Atualmente, a região de Park Village, localizada próxima ao Regent Park, é parte do bairro de Marylebone, em Londres. Está completamente integrado à cidade de Londres, mantendo, entretanto suas características originais.

¹⁹ Coroador Rei George IV em 1820.



FIGURA 36 – Projeto de Park Village, elaborado por John Nash, para a região do Regent Park, próximo à margem do Regent's Canal.
Fonte: ARCHER, 1983, p.141.

Park Village, contemporaneamente, está dividido em duas partes desde que foi construída uma extensão do *Grand Junction* canal que possibilitava um acesso de bens e mercadorias mais fácil e direto aos mercados. O canal também serviu como um elemento pitoresco no Regent's Park, além de fornecer água para o lago. Um dos últimos projetos de Nash foi o projeto para Regent's Park leste, datado de 1823; sua construção iniciou-se no ano seguinte quando Nash tinha 72 anos. Seu plano evitava os padrões urbanos do século XVIII com ruas e praças em grelha que ele qualificava como rígidas. Instalou as casas em uma paisagem sinuosa. Todos os elementos do que, posteriormente, viria a ser classificado subúrbio pitoresco estavam contidos em seu esquema: uma arejada rua com calçadas laterais, casas em variados estilos, vistas amplas e introdução de elementos paisagísticos como água, árvores e elevações no terreno (**FIG. 37 e 38**). Muitas casas foram construídas em pares, para parecerem com mansões²⁰. Metade das 50 casas originais foram demolidas quando a ferrovia foi alargada entre 1900 e 1906 e o segmento do Canal Regent em Park Village foi coberto.



FIGURA 37 – Vista de casas em Park Village.
Fonte: SOUTHWORTH; BEN-JOSEPH, 2003, p. 31.

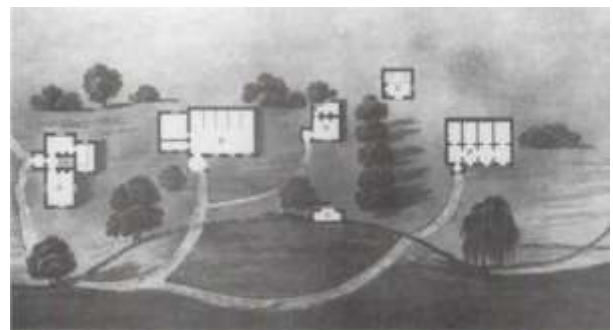


FIGURA 38 – Desenho com a implantação de casas em Park Village.
Fonte: SOUTHWORTH; BEN-JOSEPH, 2003, p. 31.

²⁰ Este recurso foi sistematicamente utilizado em construções residenciais, registrando-se sua utilização contemporânea na construção das townhouses no Alphaville de Belo Horizonte, conforme descrito no capítulo 3.

Park Village foi importante na medida em que estabeleceu alguns dos estereótipos do subúrbio do século XIX, entretanto, suas reduzidas dimensões diminuem sua repercussão. Não seria nos arredores de Londres, entretanto, que efetivamente se implantaria o primeiro subúrbio que, de fato, impactou o ideário da burguesia, mas em Manchester. Esta cidade foi uma das que mais sofreu com os impactos da revolução industrial, o que acabou por transformá-la em sinônimo de cidade da primeira revolução industrial.

A suburbanização em Manchester começou mais tarde que em Londres, mas seu impacto foi muito mais decisivo. No final de 1830, a burguesia de Manchester estava firmemente estabelecida em casas urbanas perto do centro da cidade. Mas, em apenas uma década (1835 a 1845), Manchester atingiu um grau de suburbanização que Londres obteve em todo um século — de 1770 a 1870 (FISHMAN, 1987 p.74) — muito antes do automóvel ou mesmo do ramal ferroviário, com não mais que um sistema de transporte baseado em carruagens particulares.

Em 1837, um grupo de investidores, homens de negócio e políticos de Manchester, formaram uma companhia para comprar cerca 140 acres (566.000 m²) a cerca de 2 milhas (3,2 Km) ao sul da Bolsa de Mercadorias e Valores (*Royal Exchange*) da cidade para desenvolver um subúrbio modelo²¹. Planejavam construir suas próprias casas ao longo de ruas curvas e arborizadas. Os lotes restantes seriam vendidos com grande lucro. O projeto ficou a cargo do arquiteto Richard Lane (**FIG.39**). Definiram que cada um teria sua própria residência, em lotes individualizados e com padrões mínimos. Buscava-se, desta maneira, estabelecer um desenvolvimento compatível àquele que se pretendia ser o melhor subúrbio da cidade.



FIGURA 39 – Projeto de Richard Lane para Victoria Park (1837)
Fonte: ARCHER, 1983, p.145.

²¹ O local escolhido situava-se a menos de meia milha (800 metros) da área de Little Ireland, uma das piores favelas de Manchester.

A ele se associou uma idéia de distinção, aristocracia e status, atrativos para uma burguesia em ascensão, especialmente industriais e comerciantes, conforme mostra a **Tabela 01**. Em homenagem à recém coroada rainha, denominaram-no: Victoria Park. O sucesso foi imediato e nos guias turísticos da década de 1840 já aparecia como atração a ser visitada na cidade de Manchester (FISHMAN, 1987 p.92).

TABELA 01

Moradores em Victoria Park, Manchester, segundo a ocupação profissional

	1845	1850	1855	1860	1865	1870	1875	1880	1885
Industriais	11	13	12	12	20	17	17	20	21
Comerciantes	18	25	26	30	47	40	41	41	42
Comerciantes alemães	6	12	15	25	30	40	39	47	39
Profissionais Liberais	4	5	5	6	5	6	15	20	22
Total	39	55	58	73	103	102	112	128	124

Obs: nas totalizações foram incluídos os acréscimos de lotes ocorridos ao longo do século XIX.

Fonte: SPIERS, 1976, p.8.

Manchester acrescentou, com esta suburbanização intensa, a definitiva separação entre local de trabalho e de moradia. A decisão da classe média de quebrar a tradição de morar no centro da cidade alterou decisivamente a forma e dinâmica de toda a cidade. Na verdade, a clássica forma da cidade industrial retratada de Engels à Escola de Chicago, não foi necessariamente um resultado da industrialização em si mesma. A industrialização é um acelerador de um processo de suburbanização que já vinha ocorrendo.

Ao longo do século XIX, a invenção da locomotiva a vapor e a implantação de uma vasta linha férrea foram decisivas na expansão e propagação dos subúrbios. O surgimento de um transporte de massa que poderia ajudar a “popularizar” os subúrbios, isto é, torná-los acessíveis aos trabalhadores de menor poder aquisitivo, em um contra senso, não ocorre. Dois importantes fatores impediram esta “popularização”: o alto custo das passagens e a especulação imobiliária. Em seu planejamento inicial, as ferrovias foram pensadas para fazer ligações entre cidades, percorrendo maiores distâncias e não para fazer conexões a subúrbios — o que determinava uma frequência e regularidade incompatíveis com um deslocamento diário de grande número de trabalhadores — a este fator somava-se o alto custo das passagens. A especulação imobiliária começou a aparecer no século XIX, passando a ter nos subúrbios uma de suas mais “sedutoras” fontes. Os construtores de ferrovia, em grande parte particulares, compravam terras próximas aos locais onde passariam as ferrovias para, posteriormente, loteá-las. Esta ligação entre os subúrbios e as ferrovias fica explicitada no caso de Clapham, que se torna uma importante conexão ferroviária ao sul de Londres (*Clapham junction*).

2.3 SUBÚRBIO À FRANCESA

Na França, embora resistente ao subúrbio (*faubourg*), alguns exemplos ocorrem e procuram atender à demanda de uma burguesia em busca de símbolos aristocráticos. Um empreendimento, lançado na década de 1840, alcançou enorme sucesso: o distrito de Chaussée d'Antin. Localizado na então periferia de Paris, tinha características próprias. Localizado à margem direita do rio Sena, no limite noroeste da cidade, Chaussée d'Antin incorporava os princípios suburbanos de domesticidade, privacidade e segregação de classe dos subúrbios ingleses, entretanto, inserindo-os em um contexto claramente urbano. O Chaussée d'Antin apresentava uma sólida fachada, com luxuosas estruturas que proclamavam, de forma inequívoca, sua afiliação com a cidade e não com o campo (FIG. 40 E 41)²².



FIGURA 40 – Região de Chaussée d'Antin durante a Comuna de Paris.
Fonte: NORTHWESTERN UNIVERSITY LIBRARY, 2008.



FIGURA 41 – Edifício de apartamentos na Rue Chaussée d'Antin, Paris.
Fonte: PARIS.EVOUS, 2009

Diferentemente dos subúrbios ingleses, na França, as principais edificações eram edifícios de apartamentos luxuosos e amplos. Estes apartamentos tinham como objetivo configurarem-se como palácios urbanos para a classe média-alta, com suas fachadas de cinco ou seis andares, copiadas das clássicas formas do *Palais Royal*, o arquétipo do apartamento de habitação para a classe mais alta que o Duque de Orléans construiu em uma bem-sucedida especulação atrás de seu próprio palácio.

Ao contrário da tradição puritana inglesa, a burguesia francesa, embora firmemente conectada ao ideal de domesticidade, não via contradição entre vida familiar e os prazeres da cultura urbana. Seu ideal combinava o conceito burguês de família isolada e

²² Durante a Comuna de Paris (1871), a região de Chaussée d'Antin, região de moradia da alta burguesia, foi palco de violentas batalhas entre os revoltosos e ferrenhos monarquistas (DULAURE, 1854, p.194)

privacidade com um fácil acesso a teatros, bailes, cafés e restaurantes que, em Paris, era tido como um privilégio da classe mais alta.

Chaussée d'Antin, durante a reforma de Paris feita por Haussmann, foi totalmente modificado. A única referência que se tem ao antigo local é uma rua - denominada Chaussée d'Antin. Novas ruas foram abertas no local, a mais conhecida é o bulevar Haussmann e também novas edificações foram feitas no local, com características bastante distintas das do então subúrbio elegante. Atualmente, na esquina da rua Chaussée d'Antin com o bulevar Haussmann, localiza-se uma loja de departamentos, Galerie Lafayette.

Paris, no século XIX, tornou-se mais intensivamente industrializada que Londres (FISHMAN, 1987 p.115), além de um importante centro internacional de finanças, menor, entretanto, que Londres; na verdade, em tempos de crise como em 1847, Paris chegou a superar Londres nesse campo, embora o desenvolvimento econômico francês fosse mais lento do que o de outros países. (HOBSBAWM, 2004, p.248).

Ainda assim, basicamente, o desenvolvimento econômico francês era na verdade mais lento do que o de outros países. Sua população crescia silenciosamente, porém sem dar grandes saltos. Suas cidades (com exceção de Paris) expandiam-se modestamente; de fato, no princípio da década de 1830, algumas delas diminuiram. Seu poderio industrial no final da década de 1840 era sem dúvida maior do que o dos outros países europeus - possuía tanta energia a vapor quanto todo o resto do continente junto - mas tinha perdido terreno para a Grã-Bretanha e estava a ponto de perdê-lo também para a Alemanha. De fato, a despeito de suas vantagens e do início pioneiro, a França nunca se tornou uma potência industrial de maior importância em comparação com a Grã-Bretanha, a Alemanha e os Estados Unidos." (HOBSBAWM, 2004, p.248).

Entretanto, de uma forma oposta à de Manchester, os operários e indústrias foram para a periferia. Contribuiu para isto à grande importância dada pela burguesia francesa à vida urbana - ao acesso a teatros, cafés, museus, enfim todas as possibilidades culturais e de diversão possibilitadas pela cidade - e a implantação pioneira de um eficiente sistema de transporte público. Este sistema parisiense com ônibus, bondes e ferrovias, posteriormente seria copiado por outras cidades, entre elas Londres, criando facilidades de transporte maior que qualquer cidade inglesa ou americana de então, entretanto o parisiense de classe média permanecia leal ao centro da cidade; o sistema de transporte de Paris era usado para mudar as indústrias parisienses e seus trabalhadores para os subúrbios.

Londres, em 1910, então a maior cidade do mundo, tinha duas vezes a população de Paris. O crescimento em grandes proporções da cidade, com um aumento muito grande da densidade na região central, era considerado "chocante" por seus moradores. Cercados por estas regiões extremamente densas e em acelerado processo de deterioração causados pela praticamente inexistente infra-estrutura, havia bairros onde a alta burguesia e alguns nobres residiam e se tornaram ilhas em meio ao caos londrino: bairros prazerosos

como Bloomsbury, Belgravia e Regent's Park; locais agradáveis no meio de uma urbanização cinzenta, árida, com indústrias e favelas.

A **tabela 2** apresenta a evolução do crescimento da área da cidade e o crescimento da população. O que, numa primeira observação, poderia ser uma melhoria das condições da cidade com a redução da densidade, é desfeita quando se observa que, no período de 1720 a 1770, embora haja uma redução da densidade populacional da ordem de 6%, houve uma expansão da mancha urbana em 40%, considerando-se ainda que a população tendesse a se instalar na região central, mantendo-se uma crescente densidade na região central. No período imediatamente posterior, 1770/1801, manteve-se a expansão da mancha urbana que cresceu 28,5%, enquanto a densidade aumentou em 5%. No século XIX, a mancha urbana londrina teve sua área multiplicada por doze, enquanto a população, embora tenha crescido significativamente, aumentou em pouco mais de cinco vezes. Estes períodos marcaram o início e a consolidação do processo de suburbanização na capital inglesa, marcado por um espraiamento constante e expressivo da cidade, muito superior à demanda que o crescimento populacional do período poderia, eventualmente, necessitar. Estes dados evidenciam a opção londrina pelo crescimento espraiado, cujo carro-chefe eram os subúrbios.

TABELA 2			
Londres — área urbanizada: estimativa histórica de população e densidade			
Ano	População	Km ²	Densidade
1680	450.000	10,36	43.436
1720	600.000	12,95	46.332
1770	700.000	18,13	38.610
1801	950.000	23,31	40.755
1821	1.350.000	38,85	34.749
1841	1.900.000	62,16	30.566
1901	5.000.000	284,9	17.550
1951	8.100.000	1.186,21	6.828
2001	8.279.000	1.623,92	5.098

Área urbanizada estimada no período de 1720-1901, baseada em mapas de ruas
 Fonte: Office of National Statistics
 Fonte: Demographia (1) (2008)

Vários fatores colaboram para estimular o crescimento em direção aos subúrbios. A vida na região central das cidades era difícil, principalmente pelos problemas advindos do crescimento acelerado, pela ausência de infra-estrutura básica, acúmulo de indústrias, depósitos e armazéns na região central (**FIG. 42**).



FIGURA 42 – Mapa com as fábricas, depósitos, armazéns e principais lojas na região central de Londres em 1904. Como referência foram indicados a London Bridge (1) e a Torre de Londres (2).
Fonte: BALL; SUNDERLAND, 2001, p.80.

Por outro lado, a iniciativa de alguns nobres de criar praças em suas propriedades nos limites da cidade, havia se consolidado e sido reproduzida ao longo dos séculos XVII, XVIII até o XIX. Os moradores destes locais procuravam estender as restrições e regras a áreas próximas, fazendo surgir “ilhas” de conforto e tranquilidade. Como em geral, localizavam-se fora da região central, estes bairros acabaram por estabelecer uma associação de bairro distante do centro com luxo, requinte e status. Este tipo de urbanização, juntamente com a construção “enobrecedora” de uma *villa* suburbana, com os primeiros subúrbios de elite, como Clapham somados à deterioração das áreas centrais, foram decisivos na opção inglesa de moradia em subúrbios ou em bairros afastados.

2.4 URBANIZAÇÃO NO SÉCULO XIX

A revolução, industrial iniciada no século XVIII na Inglaterra, consolidou-se e estendeu-se a outros países, principalmente na Europa e Estados Unidos. A grande demanda por mão-de-obra fez com que houvesse grandes fluxos migratórios, tanto internos como entre países. Assistiu-se a uma perda da população rural e ao crescimento da população urbana, com adensamento das cidades e deterioração da vida urbana. A necessidade de habitação para esta população fez surgir cortiços e favelas, além de significar um crescimento ainda mais intenso das grandes cidades. Segundo Kotkin (2006, p.98), no início do século XX, 5% da população mundial vivia em cidades com mais de 100.000 habitantes, três vezes mais que no início do século e algumas cidades européias passaram a ter densidades populacionais

progressivamente maiores, atingindo e ultrapassando as densidades das cidades medievais (KOTKIN, 2006 p.113), conforme mostra a **tabela 3**.

Cidade	População (x 1.000)			Percentual de crescimento		
	1800	1850	1900	1800-1850	1850-1900	1800-1900
Amsterdã	217	224	511	3	128	135
Atenas	12	31	111	158	258	825
Barcelona	115	175	533	52	205	363
Berlim	172	419	1.889	144	351	998
Bruxelas	66	251	599	280	139	808
Budapeste	54	178	732	230	311	1.255
Christiania (1)	10	28	228	180	714	2.180
Copenhague	101	129	401	28	211	297
Helsinki	9	21	91	133	333	911
Londres	1.117	2.685	6.586	140	145	490
Madrid	160	281	540	76	92	238
Paris	581	1.053	2.714	81	158	367
Roma	163	175	463	7	165	184
Estocolmo	76	93	301	22	224	296
Viena	247	444	1.675	80	277	578

(1) Nome oficial da cidade de Oslo entre 1674 e 1925.
Fonte: HALL, 1997, p. 264

O epicentro da revolução industrial ocorreu na região de Lancashire²³, no início do século XIX. A revolução industrial fez com que esta se tornasse, naquela ocasião, a região economicamente mais dinâmica do mundo. A população de sua principal cidade, Manchester, refletia tal pujança e, em trinta anos, viu sua população crescer de 94.000 para 270.000 habitantes.

Nesta mesma região, algumas pequenas cidades experimentaram um crescimento ainda maior, como a cidade de Bradford, que se tornou um importante centro manufatureiro. De uma pequena vila de 16.000 habitantes, cresceu mais de 600% durante a primeira metade do século XIX, chegando a 103.000 habitantes, a mais rápida experiência de crescimento de uma cidade na Europa contemporânea (**FIG. 43**).

²³ Região, localizada no noroeste da Inglaterra. Seu nome oficial é Condado de Lancashire, podendo também ser utilizada a designação Condado de Lancaster. Durante a primeira fase da Revolução industrial, tornou-se a mais importante região comercial e industrial da Inglaterra, e podia ser dimensionada, por exemplo na indústria têxtil onde respondia, no primeiro quarto do século XIX por cerca de 85% da produção mundial — que, apesar da redução percentual devido a industrialização em outros países, se mantém preponderante até antes da primeira guerra quando respondia por cerca de 58% da produção mundial (WALTON, 1987, p.198). Suas principais cidades eram Manchester e Liverpool. Na década de 1970 em uma reforma administrativa, as cidades de Manchester e Liverpool foram retiradas do condado, para os novos condados da Grande Manchester e de Meyerside (WALTON, 1987).



FIGURA 43 - Bradford, final do século XIX
Fonte: BRADFORD, 2008

Enquanto Londres se destacava por sua importância como centro comercial tradicional, a revolução industrial trouxe para as cidades um componente novo, a produção em massa de bens e produtos, que cada vez mais demandavam grandes espaços e plantas industriais cada vez maiores. Esta revolução marcou o início de uma revolução urbana que levou as cidades a passarem por profundas transformações. Modificações na estrutura urbana se fizeram necessárias para atender à demanda por grandes espaços destinados à indústria. Inicialmente focadas na indústria, as transformações tiveram repercussão em atividades correlatas e complementares, como a necessidade de grandes armazéns para a estocagem de produtos *in natura*, ainda não utilizados pela indústria, e para armazenagem dos produtos já industrializados. Além destas, outras demandas relacionadas a atividades correlatas pressionavam por grandes áreas nos núcleos urbanos para a administração dos negócios, o estabelecimento de bancos e, especialmente para a localização de empreendimentos e negócios comerciais, que para atender à crescente população, expandiram substancialmente sua área ocupada, criando grandes lojas de departamentos. Se a cidade renascentista, em uma escala inicial, e a barroca, de forma mais acentuada, tinham como principal objetivo o lazer e a beleza, a cidade da era contemporânea (pós-revolução industrial) tinha como principal objetivo fazer dinheiro. Embora importante, a necessidade de habitações ao longo dos séculos XIX e XX era vista como secundária. As condições eram as piores possíveis, predominando favelas e cortiços. As condições mínimas de salubridade não eram observadas. A grande demanda de mão-de-obra pelas indústrias atrairia um grande fluxo migratório campo-cidade, fazendo com que uma grande expansão populacional das cidades se fizesse presente no período de consolidação do capitalismo industrial.

Se a revolução industrial foi um fator importante nas relações econômicas e do modo de produção, na questão urbana se tornaria fundamental. Em seu arcabouço, trouxe um crescimento vertiginoso das cidades. Esta urbanização intensa pode ser evidenciada no

crescimento populacional, no período em consideração. Entre 1750 e 1800, a Inglaterra tinha cerca de 8% da população da Europa, entretanto foi responsável por 70% do crescimento das áreas urbanas do continente (TOYNBEE *apud* KOTKIN, 2006, p.87).

O crescimento acelerado e não planejado das grandes cidades trouxe vários problemas, tendo sido o maior deles a rápida deterioração das regiões centrais. Ao longo do século XIX, consolidaram-se duas práticas de abordagem a este problema. A primeira, que teve sua origem na Inglaterra, constituiu-se na progressiva suburbanização, a qual foi também adotada e ainda mais radicalizada nos Estados Unidos. Era uma solução de dispersão da população. A solução para o problema da cidade estaria fora da cidade. A segunda abordagem foi a da reforma, adaptação e mudança das regiões centrais das grandes cidades, cuja interferência paradigmática e mais influente foi aquela feita em Paris pelo então prefeito Haussmann²⁴ e pelo imperador Napoleão III²⁵. Embora distintas, é necessário destacar que as duas intervenções urbanas aqui tratadas (a dispersão de população e a mudança das regiões centrais) tinham algumas premissas comuns, que eram a da melhoria das condições urbanas e da melhoria das habitações, ressaltando-se, entretanto, que, imbuídos em seus princípios básicos estavam as idéias de segregação e de gentrificação. Ambas as intervenções tinham um objetivo comum: um embelezamento (sob focos distintos) da paisagem urbana.

2.5 UM EXEMPLO A SER SEGUIDO: A REFORMA DE PARIS

Pode-se observar que, em ambas, o enquadramento principal que procurava dar um aspecto de civilidade e beleza era a relação com a natureza. Embora menos radical que no caso da suburbanização, uma das premissas básicas da reforma haussmaniana era a de abertura de bulevares com intensa e preponderante arborização, além da criação de parques urbanos. E esta opção feita por Haussmann foi de tal forma bem sucedida que influenciou diversas intervenções urbanas em outras cidades, não só da Europa — como Viena — mas do restante do mundo, Sua influência chegou ao Brasil e se fez presente nas reformas empreendidas no Rio de Janeiro e em São Paulo no início do século XX, além de manter forte correlação na elaboração de projetos de novas cidades, como o caso de Belo

²⁴ Georges Eugène Haussmann – Chefe administrativo de Paris - seu título oficial era: Prefeito do Departamento do Sena (1853-1870).

²⁵ Charles Louis Napoléon Bonaparte (1808-1873) governou a França, inicialmente como primeiro presidente da República, eleito em 1848 e depois, como imperador, entre 1852 e 1871, como Napoleão III. Era sobrinho de Napoleão Bonaparte e filho de seu irmão Louis Bonaparte. Foi o primeiro presidente da República Francês e também o último rei (SIMPSON, 1968). Ao longo de seu reinado tinha forte oposição, especialmente entre os intelectuais, Victor Hugo à frente, que escreveu uma obra contra o imperador intitulada *Napoléon le petit* — Napoleão o pequeno — o qual qualificava como tolo e ridículo, complementando: "Ditador, ele é tolo ao se fazer imperador se faz grotesco. [...] O desprezo não prejudica a raiva, vai ser feio, e continua a ser ridículo" (HUGO, 1862, p. 233 - tradução livre do autor).

Horizonte. Kunstler, geógrafo norte-americano, descreve assim a paisagem construída parisiense:

Ninguém visita Paris por causa de sua geografia. Ela é completamente inexpressiva. Uma grande quantidade de terras baixas. O Sena é um rio inexpressivo, sua melhor característica é um belo dique de granito que não foi feito pela natureza. O clima não é tão bom. O valor da cidade está em seus excelentes artefatos feitos pelo homem e a soberba relação entre edifícios e o espaço público. (KUSNTLER, 2003 p.2).

A burguesia britânica, ao contrário da francesa, entenderia que a dispersão era a solução mais simples para “fugir” dos problemas da grande concentração das cidades. Os dados populacionais são sintomáticos destas duas posturas distintas. Paris, em 1856, na ocasião do início das obras de Hausmann, tinha uma população de 1.174.346, ocupava área de 34,5 km² e tinha densidade de 34.039 habitantes/km². Cinco anos depois, estes números já apareciam com significativa mudança. A população da cidade havia crescido de forma expressiva, passando para 1.696.141, ou crescimento de 44,43%. Números significativos, entretanto, neste período, houve uma expansão, igualmente significativa da área urbana que cresceu para 105 km², mais que triplicando. Embora a população tenha tido um crescimento expressivo, a expansão ainda mais significativa de sua área urbana resultou em uma redução da densidade populacional, que passou para 16.154 habitantes/ km², ou seja, reduziu em 47,45% (**TAB. 4**). As manchas urbanas de Londres e Paris cresceram significativamente ao longo século XIX, entretanto a solução adotada por Londres foi a valorização das franjas e subúrbios, com mudança das famílias burguesas para estes locais enquanto em Paris, após a reforma Haussmaniana, a burguesia adquiriu os novos apartamentos na área central e a população de menor poder aquisitivo foi forçada a mudar-se para os subúrbios.

Ano	População	Área (km ²)	População /Km ²	Fonte
1846	1.053.297	34,5	30.530	Census
1851	1.053.262	34,5	30.529	Census
1856	1.174.346	34,5	34.039	Census
1861	1.696.141	105,0	16.154	Census
1866	1.825.274	105,0	17.384	Census

Fonte: DEMOGRAPHIA (2) (2008)

A expansão significativa de Paris ocorreu a partir da ampliação de seu sistema viário. Entre 1852 e 1870, mais de 200 km de novas vias foram abertos em Paris (MONCAN, 2002, p.55). Foi a primeira grande intervenção gentrificadora. Era intenção clara tanto de Haussmann como de Napoleão III, a retirada dos cortiços e das casas em más condições da região central. Foi

²⁶ Para **Tab. 4** completa, vide Anexo 01.

também a primeira grande intervenção urbana documentada visualmente e de forma intensa, através da fotografia. Dois fotógrafos franceses se destacaram, Charles Marville (**FIG. 44 e 45**), fotógrafo oficial da Prefeitura de Paris, que documentou as obras em seu caráter oficial, o outro, já no período da consolidação da reforma, Eugene Atget (**FIG. 46 e 47**), de forma elaborada destacava uma cidade que resistia e desaparecia.



FIGURA 44 - Charles Marville – Construção da Avenue de l'Opera, Paris, 1858-78
Fonte: MARVILLE, 2008



FIGURA 45 - Charles Marville – Construção da Avenue de l'Opera, Paris, 1858-78
Fonte: MARVILLE, 2008



FIGURA 46 - Eugene Atget – R. Valette/Pantheon (1925)
Fonte: ATGET, 2002



FIGURA 47 - Eugene Atget - Rue du Maure (1908)
Fonte: ATGET, 2002

Com abertura de grandes avenidas interligando os principais pontos de Paris e as diversas estações ferroviárias, a intervenção haussmaniana procurava, entre outras intenções, facilitar a movimentação de tropas, em caso de revoltas populares. Estas grandes avenidas —bulevares — eram o elemento organizador do espaço urbano, ao longo dos quais foram construídas habitações para serem vendidas à burguesia, servindo para ligar e ao mesmo tempo emoldurar os grandes monumentos de Paris. Quando não havia obras grandiosas, Haussmann cuidava de providenciá-las, como o caso do edifício da Ópera (**FIG.48**), encomendado ao arquiteto Charles Garnier. Neste aspecto, a abertura de vias para possibilitar a ligação rápida, direta na cidade e de fácil circulação de pessoas e

carruagens, vias que têm ponto focal em algum monumento ou marco urbano importante (**FIG.49**), remetem à intervenção feita por Domenico Fontana, a mando do Papa Sisto V em Roma, duzentos anos antes e que criara a cenografia urbana que impressiona os visitantes ao longo dos tempos. Mesmo os mais ferrenhos artistas modernistas deixaram-se encantar pela cenografia barroca de Haussmann, como o artista plástico Piet Mondrian:

O bulevar! O que sempre me traz de volta para o particular? O bulevar é mais concentrado! Vejo as cores e as formas, ouço os barulhos, sinto o calor da primavera, o cheiro da primavera, o odor da gasolina, os perfumes – o sabor do café. O bulevar é a exteriorização do material e a interiorização do espiritual. O espiritual sublima a matéria, o material sublima o espírito. *Trois Cafés!* Aquele que sublima o faz em todo e qualquer lugar, e quem toma café sozinho no bulevar toma café sozinho no campo. Um e outro são o mesmo café, mas o bulevar e a paisagem campestre não são idênticos. R-r-r-ru-uh. O cubista no bulevar. Courbet em seu ateliê e Corot diante de sua paisagem natural... tudo no seu lugar. O lugar transforma o homem e o homem transforma a natureza. Disso decorre a palavra "arte". No bulevar, já existe muito "artifício", mas ainda não se trata de "arte". (MONDRIAN, 2008 p.125).



FIGURA 48 – Paris, Edifício da Ópera, Ca. 1890.
Fonte: LIBRARY OF CONGRESS (1), 2009



FIGURA 49 - Paris, foto aérea tirada a partir de um balão, por Felix Nadar, em 1868. À direita o Av. Friedland/Bulevar Haussmann e à esquerda a Av. Champs Elysées, o arco do Triunfo de l'etoile é foco de um conjunto de avenidas .
Fonte: NADAR, 2007

A remoção da população para a periferia ocorreu através da expansão significativa da mancha urbana (**TAB. 4**). Esta expansão significou também a incorporação (conurbação) à cidade de Paris de onze pequenas vilas periféricas²⁷, como Auteil — que terá sua mais intensa ocupação no último quartel do século XIX— Chausée d'Antin, La Vilette, Ivry, Chaillot, Monceaux, Montmartre e o Bois de Boulogne (WHITFIELD,2005 p.144) (**FIG. 50 e 51**).

²⁷ Anexadas através de decreto datado de 1º de janeiro de 1860 (MONCAN, 2002 p.380).

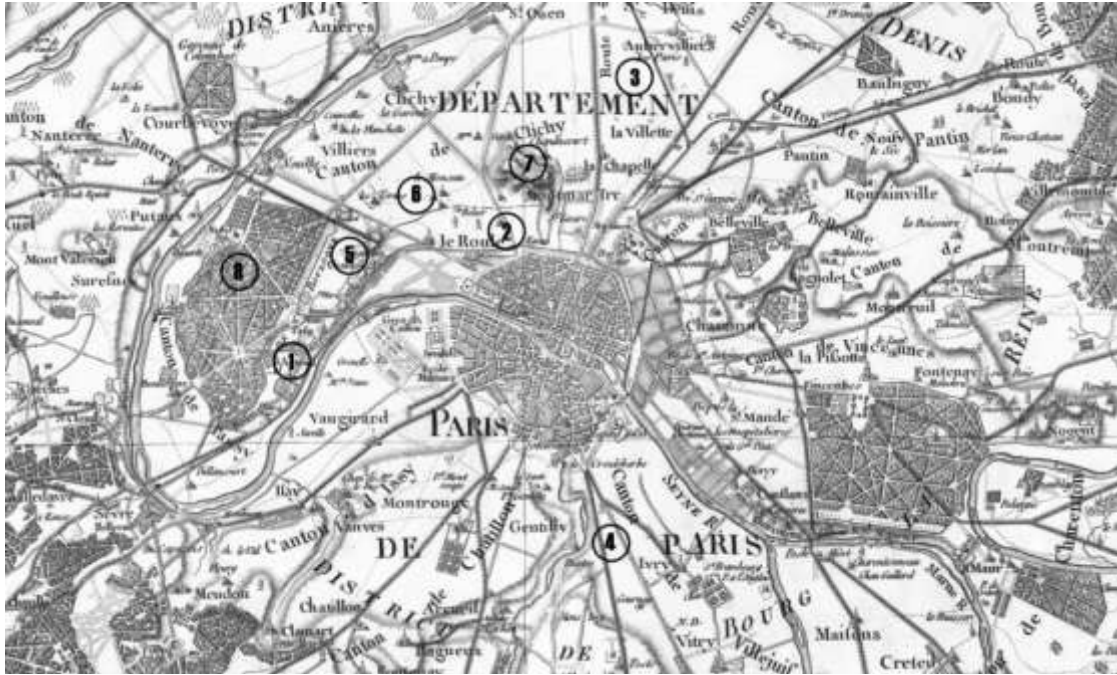


FIGURA 50 - Mapa dos subúrbios de Paris (detalhe), elaborado por César-François Cassini de Thury (1714-1784), em 1756. No destaque aparecem as vilas que foram incorporadas à cidade de Paris quando da reforma empreendida por Haussman e Napoleão III. As vilas são: Auteuil (1), Chaussée d'Antin (2), La Vilette (3), Ivry (4), Chaillot (5), Monceaux (6), Montmartre (7) e o Bois de Boulogne (8).
Fonte: THURY, 2009

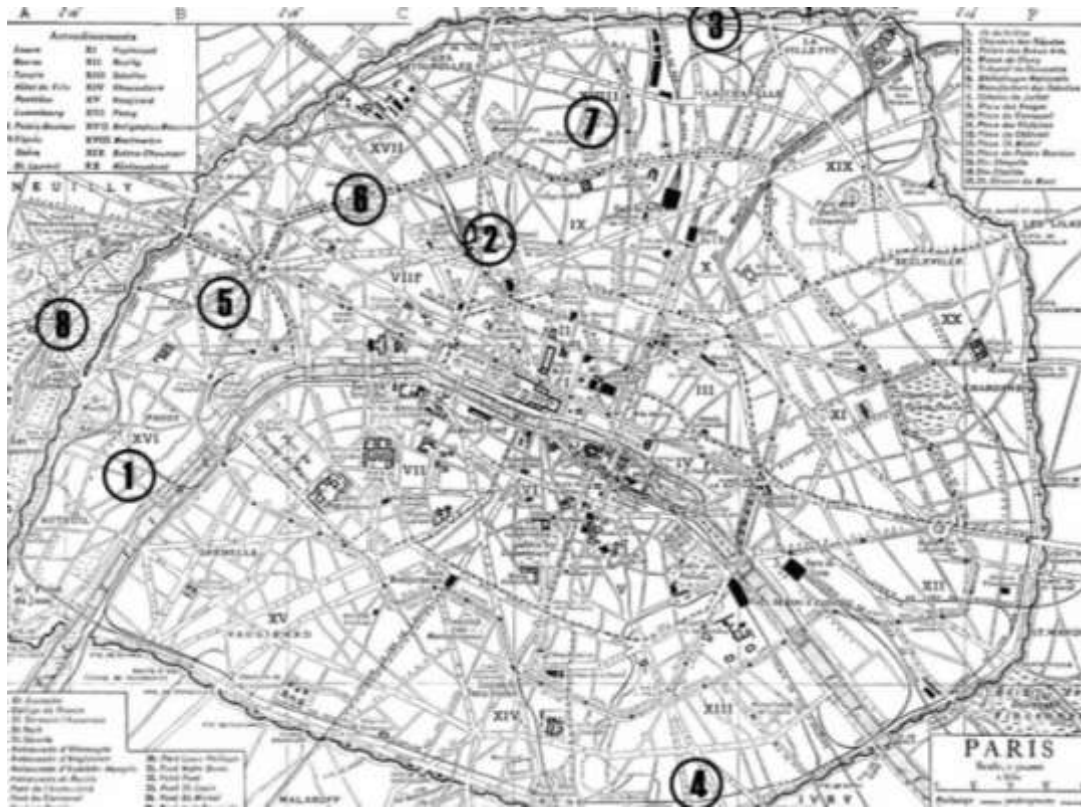


FIGURA 51 - Mapa de Paris, em 1911. No destaque aparecem a localização das antigas vilas incorporadas à cidade. As vilas eram: Auteuil (1), Chaussée d'Antin (2), La Vilette (3), Ivry (4), Chaillot (5), Monceaux (6), Montmartre (7) e o Bois de Boulogne (8).
Fonte: ENCYCLOPÆDIA BRITANNICA, 2009

Esta postura fez de Paris o bastião e modelo das intervenções centralizadoras, enquanto, por outro lado, criou para as cidades que seguiram este modelo o arquétipo de que o subúrbio era um local de pior qualidade para pessoas de menor poder aquisitivo, mantendo e reforçando o arquétipo pejorativo, relacionado ao subúrbio vigente desde a idade média.

Paris, sob a direção de Napoleão III e do Barão Haussmann foi transformada em uma cidade enobrecida e aristocrática. Como lembra Fishman (1987, p.110), em um curioso paradoxo, os ingleses, que eram extravagantemente leais a ordem política estabelecida, rejeitavam os gostos da cultura urbana como perigosos e dissolutos. Suas contrapartes francesas, que rejeitavam violentamente a liderança política aristocrática — a revolução francesa era uma conquista irrevogável — eram extravagantemente leais aos ideais urbanos aristocráticos. Pode-se conjecturar que a grande conquista da burguesia urbana na revolução francesa — especialmente a moradora de Paris — foi a democratização do estilo aristocrático.

A maciça intervenção governamental no mercado francês de residências, por meio de expropriações e legislações que tornavam irrevogáveis e inquestionáveis as decisões de Haussmann, mudou totalmente as regras estabelecidas (pactuadas) do mercado imobiliário e tornou possível a construção de apartamentos perto do centro de Paris, em uma escala nunca vista antes. Esta intervenção no mercado imobiliário, associada à expansão da mancha urbana e da criação de um sistema viário que permitia a "remoção" das populações de menor poder aquisitivo para locais mais distantes, estabeleceu o caráter segregador e gentrificador na reforma da área central de Paris.

O crescimento acentuado de algumas cidades como se pode observar na **tabela 3** transformaram os oitocentos no século da urbanização. A exemplo de Paris, várias capitais e cidades européias foram reformadas, algumas com intervenções mais radicais e profundas e outras pontuais. Entretanto, em sua maioria, utilizam como modelo e referência a reforma parisiense.

- Amsterdam, em 1866 foi elaborado um primeiro plano (**FIG. 52**) por Jacobus Gerardus Van Niftrik (1833-1907) para a reforma parcial da região e, principalmente, para a expansão da cidade. Depois de outras tentativas, foi adotado plano elaborado por J. Kalff (**FIG. 53**) em 1875 (HALL, 1991, p.240) (CASCIATO, 1996, p.156).



FIGURA 52 - Plano para Amsterdam elaborado por Jacobus Gerhardus Van Niftrik em 1866.
Fonte: HALL, 1991, p.240.



FIGURA 53 - Plano para Amsterdam elaborado por J. Kalff em 1875.
Fonte: HALL, 1991, p.241.

- Atenas, tem um primeiro plano (**FIG. 54**) elaborado, por iniciativa pessoal, por Gustav Eduard Schaubert (1804-68) e Stamatios Kleanthes (1802-62), alunos de Karl Friedrich Schinkel, que os orientou na sua elaboração (1825-28). Em 1834, o rei Ludwig I da Baviera, a pedido do rei Otto, enviou o arquiteto Leo Von Klenze (1784-1864), que elaborou novo plano, o qual é dividido em três partes: um plano principal para Atenas, um plano para a construção de edifícios público — especialmente o Palácio Real — e um plano específico para a Acrópole (JOKILEHTO, 2002, p.89).

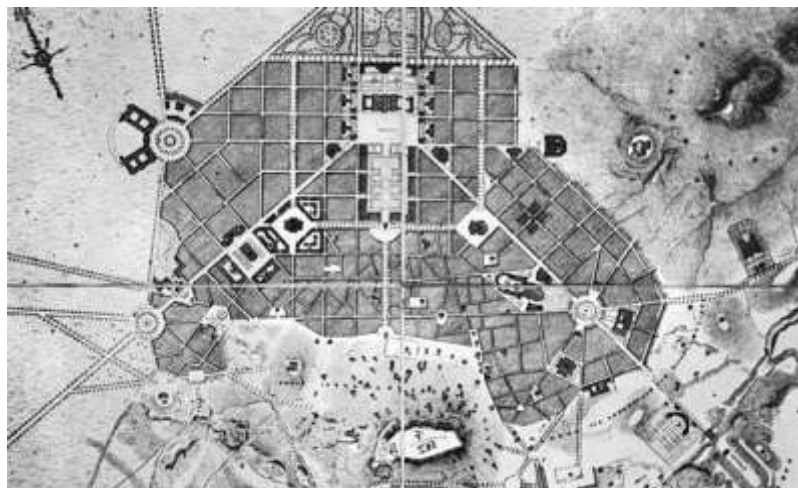


FIGURA 54 – Plano para Atenas elaborado por Gustav Eduard Schaubert e Stamatios Kleanthes (1825-28).
Fonte: SKYSCRAPER CITY (1), 2009

- Berlim tem plano elaborado por James Hobrecht (1825-1903) em 1862. Este plano (**FIG. 55**) foi considerado revolucionário pelo fato de organizar e ligar as várias cidades e territórios próximos à capital, em um planejamento global. Propunha reorganizar o espaço urbano, respeitando os perímetros barroco e medieval, além de preocupar-se com a instalação das fábricas e da futura expansão urbana (PALMA; PERITON; LATHOURI, 2008, p.135).



FIGURA 55 – Plano de intervenção e reforma urbana elaborado em 1862, pelo Arquiteto James Hobrecht para a cidade de Berlim.
Fonte: PALMA; PERITON; LATHOURI, 2008, p.136.

- Bruxelas, a capital Belga, assim como Paris, sofreu, no final do século XIX, algumas intervenções urbanísticas, que ficaram a cargo do arquiteto Jules Anspach. Seu principal foco foi a abertura de bulevares na região central da capital (**FIG. 56**). Assim como Haussmann, que teve no imperador Napoleão III seu grande incentivo, Anspach encontrou apoio na figura do Rei Leopoldo II. As intervenções urbanas abrangeram também os subúrbios (**FIG. 57**), ficando a cargo de Victor Besme a elaboração de um planejamento regional, que apresentou um projeto para os subúrbios em 1866 (HALL, 1997, p.225-228).



FIGURA 56 – Bruxelas, Place de Brouckère da qual saem dois bulevares.
Fonte: HALL, 1997, p. 225.



FIGURA 57 – Bruxelas, plano de Victor Besme para os subúrbios (1866).
Fonte: HALL, 1997, p. 228.

- Budapeste, foi iniciada uma reforma em 1873 que se baseava em projeto elaborado em 1872 pelo Escritório Geral de Trabalhos (**FIG. 58**). Este plano apoiava-se em um programa

elaborado por Ferenc Reitter (1813-74) e em propostas formuladas por Lajos Lechner (1833-97) e Frigyes Feszl (1821-84).



FIGURA 58 – Plano para Budapeste, elaborado em 1872 pelo Escritório Geral de Trabalhos. Fonte: HALL, 1991, p.250.

- Copenhaga, o primeiro plano foi elaborado em 1866 para aproveitamento das áreas das antigas muralhas da cidade, inspirava-se no plano para a Ringstrasse em Viena. Foi elaborado pelo Arquiteto Ferdinand Meldahl (1827-1908), propondo transformá-los em parques com grandes bulevares de dimensões semelhantes aos construídos por Haussmann em Paris. Este plano foi alterado em 1872 — e novamente revisto em 1885 (**FIG. 59**) — onde se incluiu a construção de grandes edifícios públicos (MADSEN; PLUNZ, 2001, p.146).



FIGURA 59 – Copenhaga projeto de ocupação da área das antigas muralhas, detalhe da modificação feita ao plano original em 1885. Fonte: MADSEN; PLUNZ, 2001, p.146

- Christiania/Oslo (**FIG. 60**), embora tenha tido o maior crescimento populacional em termos percentuais — 180% entre 1800 e 1850, 714% entre 1850 e 1900, apresentando uma taxa de crescimento acumulada durante o século XIX de 2.180% — não teve elaborado um plano

urbanístico. Como outras cidades européias que se tornaram capitais²⁸, um plano urbanístico preliminar foi elaborado por Christian Heinrich G. Grosch (1801-65)²⁹, em 1836; entretanto, este plano que deveria ser discutido pelo Parlamento e depois detalhado e complementado, de fato nunca foi discutido apropriadamente. Nenhum outro plano posterior foi elaborado (HALL, 1997, p.279).



FIGURA 60 – Vista aérea de Christiania (Oslo). Foto de 1906, tomada a partir de um balão, em primeiro plano, o edifício do Parlamento.
Fonte: MITTET & CO., 2009

- Estocolmo (**FIG. 61**), teve uma particularidade em relação a intervenções urbanas realizadas em cidades européias. Ao contrário das suas correlatas, que tinham como encarregados técnicos — Arquitetos ou Engenheiros — para coordenar os trabalhos de uma Comissão encarregada de supervisionar os projetos foi escolhido Albert Lindhagen³⁰, advogado e juiz aposentado da Suprema Corte Sueca (HALL, 1997, p.273). As idéias e a formação de Lindhagen expressaram-se no plano apresentado em 1874, na criação de um ordenamento jurídico com legislação urbana que procurava contemplar as condições gerais da cidade, sua expansão futura e o estabelecimento de um regulamento específico para a construção de edificações. Para alterar o aspecto sombrio e “claustrofóbico” da antiga cidade medieval, foi elaborado um plano urbano (**FIG. 62**), propondo a abertura de grandes áreas para a criação de praças e parques; as ruas foram organizadas em sistema ortogonal e foi aberta a Sveavägen, uma avenida com 2 km de comprimento e 70 m de largura, inspirada na avenida Champs Elysées de Paris³¹ (HALL, 1991, p.179).

²⁸ Christiania tornou-se, em 1814, capital da Noruega quando a união com a Dinamarca foi desfeita (HALL, 1997, p.118).

²⁹ Em 1834, o arquiteto assumiu a função de *Statlig bygningsinspektør*, uma função de consultor da cidade para Arquitetura e Urbanismo, cargo que exerceu até a sua morte (DONNELLY, 1992, p.29-30).

³⁰ Lindhagen (1823-87) era parlamentar e participava ativamente dos debates sobre Estocolmo como membro do Conselho da cidade e de várias comissões municipais (HALL, 1997, p.273).

³¹ A influência da reforma Haussmanniana de Paris, foi ainda maior em um plano anterior ao de Lindhagen. Em 1862 A.E. Rudberg apresentou um plano — rejeitado — que propunha a demolição completa da “cidade velha”, a região central de conformação medieval de Estocolmo (DELAND; CLARK, 2001, p. 16)



FIGURA 61 – Vista panorâmica de Estocolmo em 1868. Litografia elaborada por Carl Johan Billmark a partir de observações feitas em um balão.
Fonte: BILLMARK, 2009



FIGURA 62 – Plano de 1868 para reforma urbana de Estocolmo, elaborado por comitê chefiado por Albert Lindhagen.
Fonte: LINDHAGEN, 2009

- Helsinki era uma pequena cidade até o início do século XIX, em 1809, quando a Rússia passou a controlar todo o território finlandês e o Czar resolveu transformar a antiga vila em uma capital adequada padrões de seu império. Em 1812, os primeiros estudos foram feitos e as obras foram iniciadas em 1817. O planejamento das reformas urbanas foi entregue a Johan Albrecht Ehrenström (1762-1847) e os projetos das novas edificações públicas ao arquiteto alemão Carl Ludvig Engel (1778-1840), que assumiu a supervisão geral dos trabalhos (KIRBY, 2006, p.82). O projeto urbano (**FIG. 63**) previa a abertura de novas ruas, alargamento de antigas vias, criação de praças e áreas verdes, além da construção de uma série de edifícios públicos como a residência do governador geral, escola para crianças órfãs, edifício do Senado (**FIG. 64**), teatro, diversos edifícios militares, observatório astronômico e igrejas (KENT, 2004, p.289-297).



FIGURA 63 – Planta de 1815 para a reforma de Helsinki (detalhe).
Fonte: WIKIMEDIA (7), 2009.



FIGURA 64 – Praça do Senado, Helsinki. Gravura feita pelo Arquiteto Carl Ludvig Engel em 1820.
Fonte: ENGEL, 2009

- Madrid. Em meados do século XIX, a capital espanhola estava limitada em sua área cercada por muralhas. A prefeitura encarregou o Engenheiro chefe da cidade, Carlos Maria de Castro (1810-93), de elaborar um plano para a capital. Em 1860, Castro apresentou seu *Ensanche de Madrid* — plano de expansão — propondo crescimento em direção às regiões

norte, nordeste e sul (**FIG. 65**). Propunha também um prolongamento e alargamento do Paseo de La Castellana, importante artéria norte-sul, transformando-a em bulevar que, juntamente com a Calle de Alcalá, facilitaria a circulação na região central e a ligação com as expansões. As áreas externas foram organizadas de acordo com os usos e funções, com distritos residenciais para as classes média e rica, industriais e agrícolas (PARSONS, 2003, p.35). Cumpre observar que, o plano de Madrid, como outros europeus, foi influenciado pela reforma de Paris. Entretanto, seguindo uma opção inglesa, o plano de Castro também previa uma expansão para o subúrbio, com regiões residenciais destinadas à classe média,



FIGURA 65 – *Ensanche de Madrid*, plano elaborado por Carlos Maria de Castro em 1860, previa a expansão da cidade (2) e abertura e alargamento de vias na região central (1).
Fonte: CASTRO, 2009

- Roma, em 1870, Alessandro Viviani (1825-1905), diretor de escritório de planejamento da cidade, foi designado para elaborar um plano (**FIG. 66**) de melhoria e expansão para a capital do recém-unificado Reino da Itália. Seu plano foi apresentado ao Conselho municipal em 1873. Inicialmente, propunha retificar algumas vias e criar uma nova avenida, a Via Nazionale, ligando a estação ferroviária ao centro, criando as Piazza Indipendenza e Vittorio Emanuele. Em 1880, o Conselho municipal encomendou a Viviani um segundo plano solicitando um planejamento de longo prazo, principalmente prevendo-se futuras expansões urbanas. Em alguns pontos, assemelhava-se a seu plano de 1873 quando propunha ligar a *città alta* ao centro histórico e ao conectar o sistema viário a novas pontes construídas — sete novas pontes foram construídas —, mas, principalmente, introduzia um plano de expansão da cidade para áreas periféricas no Testaccio e Trastevere (KIRK, 2005, p. 241). Posteriormente, novos planos foram elaborados como o de Edmondo Sanjust di Teulada de 1909 (PICCINATO, 2006, p.214-216).



FIGURA 66 – Plano de Alessandro Viviani para a reforma de Roma, 1883.
Fonte: KIRK, 2005, p. 242

- Viena. Em 1857, o imperador Franz-Joseph mandou demolir as antigas muralhas da cidade, abrindo um concurso para elaborar o plano de ocupação da região. O vencedor foi o arquiteto de origem germânica Christian Friedrich Ludwig Ritter Von Förster (1797-1863)³², que propôs a criação de um grande bulevar, denominado Ringstrasse (**FIG. 67**), que seria ladeado por edifícios públicos e culturais (SCHORSKE, 1990). Os edifícios construídos ao longo do bulevar³³ criaram o chamado “Estilo Ringstrasse”, que seria depois muito criticado por Camillo Sitte em sua obra *Der Städtebau nach seinen künstlerischen Grundsätzen* (1889) que os considerava monótonos e em um ambiente que refutou “toda a tradição artística e restringiu-se unicamente a questões de tráfego, e que se chama de praças a esses cruzamentos monstruosos, onde se evita tudo aquilo que caracteriza uma praça, e onde se acumula tudo o que é ao mesmo tempo feio e nada prático” (SITTE, 1992, p.104).

³² Também participaram do concurso o arquiteto austríaco Eduard Van Der Nüll (1812-68) que ficou em segundo lugar e arquiteto húngaro Augusto Siccard Von Siccardsburg (1813-68), que ganhou menção honrosa (HALL, 1991, p.272).

³³ Foram construídos a Opera, projeto de Eduard Van der Nül e Augusto Siccard Von Siccardsburg, o parlamento, projeto de Theophil Van Hansen, a Prefeitura, por Friedrich Von Schmidt, a Votivkirche – Igreja dos votos — e os edifícios das faculdades de Direito e Filosofia projetos de Heinrich Ferstel e o teatro Burg, projeto de Gottfried Semper e Karl Von Hasenauer que também foram responsáveis pelos projetos dos museus de arte e história (JOHNSTON, 1983, p. 148)



FIGURA 67 – Folheto de 1860 anunciando o lançamento da Ringstrasse de Viena. Sob a figura feminina da esquerda pode-se ler “embelezada pela arte” e, à direita, “forte pela lei e pela paz”.
Fonte: SCHORSKE, 1990, p.50-51.

Nos planos de intervenção adotados por várias cidades e capitais europeias ao longo do século XIX, observa-se a grande influência do plano de Haussmann para Paris. Predomina a valorização das regiões centrais com abertura de grandes avenidas, retificação e interconexão de vias e a construção de grandes edifícios públicos, com pouca ou nenhuma atenção para as regiões periféricas. Entretanto, em alguns planos a área se entende para os limites da cidade e em alguns, como em Roma e Estocolmo, são pensadas expansões futuras, em outras como em Bruxelas são projetados subúrbios e, no caso de Madrid, são previstos subúrbios de classe-média e mesmo mais rica, em uma conformação que se aproxima de um modelo inglês.

A grande urbanização ocorrida ao longo do século XIX na Europa acabou consolidando uma importante prática: pensar a cidade. E foi neste ato de “pensar a cidade” que teóricos propuseram — e ainda propõem — novos modelos de cidades ideais e revolucionárias, surgindo com renovados ímpetus de sociedades utópicas, visando, especialmente, a questão social, mas, não se esquecendo da problemática urbana. Algumas destas cidades/sociedades utópicas conseguem ser construídas (conforme será visto no capítulo 3). No final do século XIX, o Arquiteto Idelfonso Cerdà “proclama” o surgimento de uma nova ciência que denomina: urbanismo³⁴.

2.6 CIDADE-JARDIM: UMA UTOPIA SUBURBANA

No final do século XIX, as idéias de suburbanização como localização ideal de moradia familiar estava se consolidando e se firmando como a melhor opção para a classe média na Inglaterra e nos Estados Unidos. Aos subúrbios acrescentavam-se melhorias e

³⁴ Em 1867, Cerdà publica sua obra *Teoría general de la urbanización*, que se torna uma das mais importantes obras do assunto, não só por seu pioneirismo, mas por formular alguns princípios que foram utilizados no planejamento de cidades no século XIX e XX.

aperfeiçoamentos. Novas idéias surgiam e, entre elas, uma proposta elaborada por um estenógrafo iria levar a idéia de subúrbio a um novo patamar: a cidade-jardim, proposta por Ebenezer Howard. Esta proposta, embora tida como original, seria uma compilação de diversos autores utopistas dos séculos XVIII e XIX, como defende Schumann (2003) que coloca como suas principais influências John Sinclair e John Claudius Loudon. Além destes, Buder (1990) cita como importantes influxos James Silk Buckingham³⁵, Benjamim Ward Richardson³⁶, William Morris³⁷, entre outros, além de ter sido influenciado por personalidades, como a pregadora e líder religiosa norte-americana Cora Richmond³⁸, reunidas e complementadas por propostas do próprio Howard.

Em 1898, Howard lançou a obra *Tomorrow: a peaceful path to real reform* que teve enorme repercussão e, em 1902, lançou uma nova edição revista, com novo título *Garden cities of tomorrow — Cidades-Jardins de amanhã —* imaginando um sistema de cidades novas que se caracterizariam por inserção, em ambiente de parque e áreas verdes que substituiriam as periferias das grandes cidades. Abordando o grave problema da habitação, Howard conjecturava que haveria três possibilidades de soluções: construção de novas habitações na região central das deterioradas grandes cidades, envolvendo altos custos; erigi-las nas periferias, que, na sua visão, não ofereceriam condições adequadas; ou construir no campo, que, segundo o autor, seria o ideal e na qual se baseavam suas propostas (HOWARD, 1902, p.671-672)

O ideal de cidade-jardim de Howard propunha-se ser a base de uma nova sociedade. Esta utopia Howardiana, compõe a maior parte de seu livro. O autor procurou sistematizar, de forma detalhada, a organização da sociedade baseada na idéia de três ímãs (**FIG. 68**). Inicialmente, dizia Howard, seriam dois ímãs, campo e cidade onde cada um procurava, com suas vantagens atrair pessoas. Em seu esquema, o autor apresenta as vantagens e

³⁵ James Silk Buckingham (1786-1855) autor da obra *National evils and practical remedie, with a plan for a model town - Males nacionais e soluções práticas: projeto para uma cidade-modelo* – publicado em 1848 (MUMFORD, 2007, p.262).

³⁶ Richardson, médico inglês, autor da obra *Hygeia, a city of health – Higéia, a cidade da saúde* – de 1875, terá grande influência e, segundo Moncan (2003, p.166), estaria em Hygeia a verdadeira origem da cidade-jardim. Propunha a criação de uma cidade ideal fundada no estrito respeito aos princípios da saúde pública, a idéia foi apresentada no congresso de 1875 da Associação de Ciência Social. Ampliada e publicada, esta obra influenciou as intervenções urbanas feitas em regiões centrais de cidades, como Paris, que, sob a égide de condições sanitárias, removiam favelas, cortiços e casas consideradas insalubres das regiões centrais de cidades.

³⁷ Morris, arquiteto, artista plástico, designer em tecidos e mobiliário, socialista e escritor, publicou em 1890, sua obra *News from Nowhere – Notícias de lugar nenhum* – na qual propunha vida em comunidade, em pequena cidade, sem propriedade privada, sistema monetário, valorizando a vida no campo e em contato com a natureza.

³⁸ Cora Richmond (também conhecida como Cora Scott) foi uma importante pregadora norte-americana no último quartel do século XIX. Seu movimento, o "novo espiritualismo" misturava ideais evangélicos com pensamento científico e idéias socialistas. Propunha uma sociedade baseada no comunitarismo – movimento em voga no século XIX, influenciado principalmente pelas idéias de Tom Paine e sua obra *Common Sense* (Senso comum), de 1776 – e manteve amizade com socialistas como Robert Owen, de quem obteve uma carta de apresentação quando dirigiu-se à Inglaterra para difundir suas idéias (BUDER, 1990).

conectando às demais cidades e à área rural. A estes bulevares radiais somariam-se cinco avenidas, igualmente arborizadas, concêntricas ao parque central, sendo que a terceira – mediana – seria uma grande avenida com 128m de largura e 4,8 km de extensão (**FIG. 70**); Howard a idealizava como um grande parque linear e, segundo Ottoni (1996, p.41), teria se inspirado na avenue Foch de Paris, que tem 120 metros de largura.

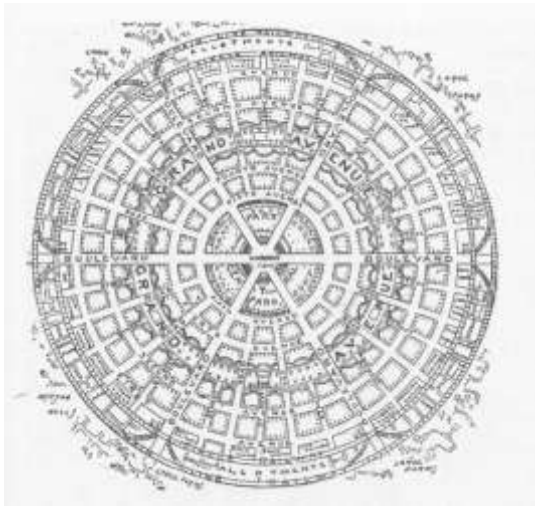


FIGURA 69 - Diagrama de uma cidade-jardim; desenho publicado na primeira edição de 1898, *Tomorrow*, mostrando os seis bulevares que se irradiam do parque e as avenidas concêntricas, com a grande avenida central.
Fonte: BUDER, 1990, s.p.



FIGURA 70 – Detalhe da região hospitalar e centro da cidade-jardim. Pode-se observar a grande avenida central e dois dos bulevares que se irradiam a partir do parque. Versão não publicada, parte dos desenhos de Howard, sem data.
Fonte: PINDER, 2005, p. 44.

A partir da idéia e dos princípios enunciados por Howard, numerosas experimentações foram tentadas, a começar por Lechtworth, a cerca de 50 km de Londres. Em 1903, iniciaram-se os procedimentos para a construção desta cidade projetada pelos arquitetos Barry Parker e Raymond Unwin³⁹, sob a supervisão direta de Howard.

Em seu livro, Howard havia criado um diagrama circular da cidade (**FIG. 69**) que foi radicalmente alterado pelos urbanistas (**FIG. 71**). Além de adequar o projeto às condições locais, o plano de Unwin e Parker poderia ser aplicado em loteamentos residenciais e divisões suburbanas em outras cidades-jardim. Buder (1990, p.85) classifica as idéias da dupla de projetistas e as de Howard como “propostas cruzadas”, complementando que uma série de modelos de habitações implantadas por meio de baixa densidade à semelhança do modelo de Unwin/Parker passaram a ser designadas como “planejamento tipo cidade jardim”.

³⁹ Parker e Unwin eram cunhados e foram sócios em um escritório entre 1896 e 1914. A carreira de Barry Parker (1867-1947) foi menos influente que a de Unwin (1863-1940), que foi professor, teórico e funcionário público, escreveu a obra *Town planning in practice: an introduction to the art of designing cities and suburbs* (1909) que influenciou a geração seguinte de urbanistas ingleses e foi uma das referências na construção de novas cidades inglesas no pós-guerra. (BUDER, 1990, p.85)



FIGURA 71 - Primeiro projeto (1903) para a cidade-jardim de Letchworth, elaborado por Raymond Unwin e Barry Parker.
Fonte: GIRLING; HELPHAND, 1996, p. 59.



FIGURA 72 - Projeto definitivo para a cidade de Letchworth, 1904.
Fonte: BUDER, 1990.

No plano de Unwin e Parker (**FIG. 72**), a existência da ferrovia⁴⁰ que cortava a cidade no sentido leste-oeste e de outras estradas foram os condicionantes primários na distribuição e organização espacial da cidade. Assim, o local foi tratado como um quadrante não retangular, rodeado por um cinturão verde. Dentro da cidade (**FIG. 73**), Unwin e Parker planejaram áreas distintas para uso residencial, industrial e público – o mais importante dos quais era o centro cívico, no setor inferior esquerdo, organizado ao lado de um eixo de uma milha (1,6 km), na direção da estação ferroviária. A estação ferroviária foi instalada em região muito próxima ao ponto central da cidade. Pode-se conjecturar que, ao estabelecer esta premissa, os arquitetos subverteram parte das idéias de Howard, que, originalmente, previa a instalação do centro Cívico no centro geográfico da cidade, desta forma buscando enfatizar a importância das ligações e conexões comunitárias. Por outro lado, quando Unwin e Parker localizaram a estação ferroviária no local que, pelos planos de Howard, deveria estar localizado o Centro Cívico, enfatizaram a importância da conexão da cidade com a cidade maior: Londres. A localização do Centro Cívico em um setor secundário, pode-se conjecturar, estabeleceria que a conexão com o grande centro – Londres – seria mais importante que a organização comunitária idealizada por Howard. Embora a cidade-jardim idealizada por Howard deveria se basear na criação de

⁴⁰ No caso a ferrovia que liga Londres a Cambridge.

uma comunidade, sua primeira materialização – ou espacialização – a remetia mais à idéia de subúrbio clássico do que a de criação de uma comunidade. Ao serem criados setores claramente separados e segregados, criaram-se grupos com interesses comuns sem, entretanto, criar-se uma comunidade que se previa agregar diferentes classes sociais.



FIGURA 73 – Vista aérea da cidade de Letchworth.
Fonte: KOSTOF, 1991, p.228.

As ligações das duas principais partes da cidade – norte e sul - ocorriam pela *Norton Way* e pela *Spring Road*, na direção norte—sul, sob dois pontilhões ferroviários. Entre estas duas vias foi localizada a *Broadway*, onde, a meio caminho da estação, localizava-se a Praça da Cidade, em um pequeno promontório rodeado por árvores de grande porte. Nas áreas residenciais, Parker e Unwin utilizaram um padrão altamente irregular de ruas, incluindo alguns *cul-de-sacs* e criaram alguns blocos de forma ímpar. As ruas curvilíneas — com casas isoladas, algumas projetadas pelos arquitetos — amplamente arborizadas, criaram uma imagem pitoresca, que Buder (1990, p.88) designa como “ruas fotogênicas” (**FIG. 74, 75, 76 e 77**).



FIGURA 74 – Letchworth, Meadow Way, direção oeste.
Fonte: KNIGHTON; CUTTS, 1911, p. 37.



FIGURA 75 - Letchworth, Fábrica de Motores Phoenix. Em 1911 haviam onze indústrias instaladas na cidade.
Fonte: KNIGHTON; CUTTS, 1911, p. 71.



FIGURA 76 - Letchworth, Norton Way, direção norte.
Fonte: KNIGHTON; CUTTS, 1911, p. 38



FIGURA 77 - Letchworth, Leyes Avenue, região comercial da cidade.
Fonte: KNIGHTON; CUTTS, 1911, p. 48.

Em 1919, Howard iniciou os primeiros entendimentos para a construção de sua segunda Cidade-Jardim – Welwyn - após encontrar o local ideal para sua instalação. Louis de Soissons⁴¹ preparou projeto da cidade em 1921 (**FIG. 78**). Utilizou um plano prévio, elaborado por C.M. Crickner, que tinha como uma de suas premissas a criação de um cinturão agrícola de cerca de seiscentos acres, além de uma “rude composição circular” da cidade (BUDER, 1990, p.126), mantida por Soissons em sua concepção geral, mas alterada significativamente nos detalhes. A introdução mais importante no local foi a divisão em quatro parcelas determinadas pela linha principal da ferrovia *Great Northern* (A) e por seus dois ramais: leste – para Hartford (B) - e oeste – para Luton (C).

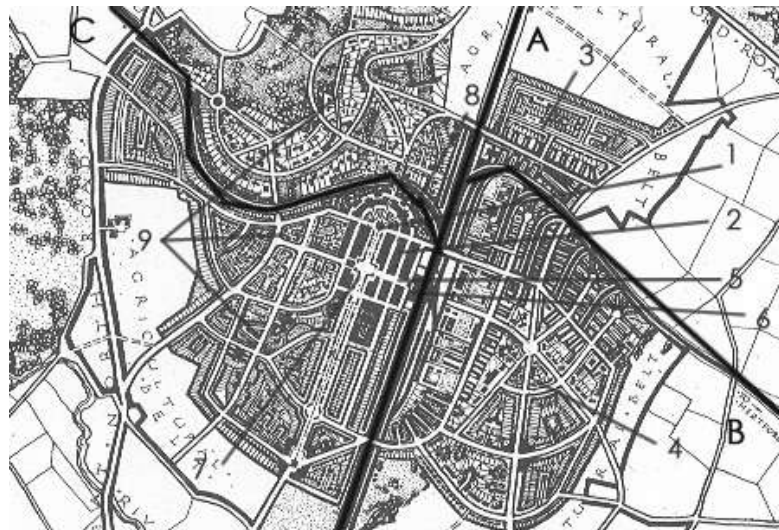


FIGURA 78 – Projeto elaborado por Louis de Soissons para Welwyn em 1921. O traço destacado mostra a linha ferroviária *Great Northern* (A) e seus ramais para Hartford (B) e Luton (C). Na cidade estavam Centro Cívico (1), Centro Comercial (2), Distrito Industrial (3), Casas para trabalhadores do distrito industrial (4), avenida *Howardsgate* (5), Estação Ferroviária (6), avenida *Parkway* (7), parque (8), distritos residenciais (9)
Fonte: BUDER, 1990 (modificado pelo autor).

Na organização espacial de Welwyn (**FIG. 78**) Soissons localizou os centros Cívico (1) e Comercial (2) na parcela sudoeste e reservou duas seções a leste da linha principal para o

⁴¹ Canadense, Soissons (1890-1962), cujo nome era Louis E. J. G. De Savoie-Carignan, tinha ascendência nobre – era o filho mais novo do 37º Conde de Soisson – e, ao longo da vida, recebeu os títulos de Visconde d'Ostel e Barão de Longroy - estudou na *École des Beaux-Arts* em Paris. Tinha uma carreira acadêmica quando foi convocado para a guerra. Foi indicado como projetista da segunda cidade-jardim por Chambers, maior financiador da cidade, no final de 1919 (BUDER, 1990, p.125).

distrito industrial (3), com casas adjacentes para trabalhadores (4). O centro comercial foi organizado em uma grelha dividida por uma ampla avenida, a Howardsgate (5) (**FIG. 79**), que se iniciava na estação ferroviária (6) e terminava cerca de 360 metros depois em outra larga avenida, a Parkway (7) (**FIG. 80**) que separava os distritos comercial e residencial. No final do setor norte desta parcela sudoeste, foi instalado o centro cívico, organizado em um semi-círculo (1), flanqueado por um parque (8). Contrastando com o arranjo formal das áreas cívica e comercial, os distritos residenciais (9) apresentavam um layout altamente irregular de espaços e ruas, com grupos de quadras sem formas definidas, inseridas em áreas compactas e *cul-de-sacs*.



FIGURA 79 – Welwyn, Howardsgate, vista da Parkway.
Fonte: STRATTON, 1997, p. 41



FIGURA 80 - Welwyn, vista parcial da Parkway.
Fonte: SOISSONS, 1988, p. 84.

Para este distrito residencial, Soissons projetou dois quarteirões fechados⁴² – *Handside Walk* e *Quadrangule* – que Panerai (2004, p.53) considera como o trecho da Cidade-Jardim que mais fez concessões ao pitoresco (**FIG. 81**). *Handside Walk* era um quarteirão fechado retangular, aberto para a rua, formado por casas parcialmente isoladas, separadas por jardins, fechadas no final por duas casas localizadas em cada um dos lados do eixo central. O *Quadrangule* era um retângulo, rodeado por árvores que existiam antes da construção da Cidade. Este retângulo era definido por casas isoladas, separadas por jardins, fechado por dois grupos de casas parcialmente isoladas (**FIG. 82**).



FIGURA 81 – Planta de Welwyn: à esquerda (1) localiza-se o o quarteirão fechado de *Handside Walk* e à direita (2) o *Quadrangule*
Fonte: PANERAI, 2004, p. 52.



FIGURA 82 - Casa semi-solada construída no *Quadrangule* em Welwyn.
Fonte: PANERAI, 2004, p. 52.

⁴² No original em inglês é designado como *close*. Sem uma expressão similar específica em português, resolveu-se adotar a designação Quarteirão Fechado para este tipo de implantação.

Fishman (1982, p.23) relaciona Howard como um dos três mais importantes utopistas do século XX – juntamente com Le Corbusier e Frank Lloyd Wright — ressaltando, entretanto, que foi o mais influente, entre outras razões pela capacidade de organizar um movimento que manteve vivas suas idéias. Fundamental, para esta propagação lembra Clark (2003, p. 95), é que Howard preconizava que a Cidade-Jardim deveria, necessariamente, sofrer modificações em sua estrutura básica, para adaptar-se às condições específicas de geografia, clima e topografia, além de procurar atender necessidades sociais e condições históricas.

A repercussão positiva da obra contribuiu para que o movimento das cidades-jardim se tornasse, rapidamente, internacional⁴³. De sua origem Inglesa influenciou movimentos urbanísticos e mesmo novas urbanizações em diversos países:

- Na França foi criada uma Associação de Cidades-Jardim⁴⁴ em 1903. Um de seus membros, o socialista Henri Sellier quando Ministro da Habitação na década de 1930, criou os *banlieues* (subúrbios) de Paris como Suresnes (**FIG. 83**). Embora inspirados nas idéias de Howard “produziram-se blocos de apartamentos para dar uma sensação dos bulevares parisienses nas ruas, mas preservando as áreas centrais dos blocos para bem-cuidados jardins comunitais” (MILLER, 2002, p.15).



FIGURA 83 – Jardim entre blocos de apartamentos em Suresnes, Paris.
Fonte: MILLER, 2002, p.14.



FIGURA 84 – Margarethenhöhe, portada de entrada para a Steiller Strasse.
Fonte: LEJEUNE, 1996, p.55.

⁴³ Em 22 de agosto de 1913 foi formalmente lançada a Associação Internacional de Cidades-Jardim. Em 1922 foi reformulada e transformada na Federação Internacional de cidades-jardins e planejamento urbano (BUDER, 1990).

⁴⁴ Organizada pelo advogado George Benôit-Lévy, contava com uma eclética composição de membros como os empresários Jules Siegfried – industrial e ex-prefeito da cidade de Le Havre – e Georges Risler – dono de manufatura de tecidos, tornou-se um dos líderes do movimento de planejamento urbano na França, tornando-se presidente da *Comissão Superior de Organização das Cidades* além de presidir a *Sociedade Central de Crédito Imobiliário* – ao socialista Henri Sellier – ministro da habitação. Para informações adicionais ver Ward (1992, p. 54-5), BUDER (1990, p.138) e CHALINE (1996, p.18).

- Na Alemanha, próximo a Essen, foi construída a “Aldeia-Jardim” de Margarethenhöhe⁴⁵, que seguia os princípios de Howard, porém com uma ambiência que procurava reproduzir uma aldeia medieval com portal de entrada (**FIG. 84**), praça central de mercado, taberna, ruas estreitas e curvas onde o tráfego de veículos foi excluído.

- Na Polônia, em Varsóvia, na década de 1920, foi construído o bairro-jardim de Żoliborz⁴⁶, cujo projeto (**FIG. 85**) ficou a cargo de uma equipe chefiada pelo arquiteto Tadeusz Tolwinski, um seguidor dos ideais da Cidade-Jardim. Localizado ao norte de Varsóvia, junto à margem esquerda do rio Vístula. Inicialmente área rural, pertencia a um convento. Durante a ocupação russa no século XIX, foi convertido em fortaleza. Com a independência polonesa em 1918 e à expansão de Varsóvia, no final da década de 1920 a área de Żoliborz foi convertida em bairro. A partir de 1930, passaram a ser construídas casas para a alta classe-média (**FIG. 86**), a maioria por arquitetos ligados ao movimento modernista (CROWLEY, 1992, p. 77).



FIGURA 85 – Planta de Żoliborz, 1932.
Fonte: INSTYTUCIE OCHRONY ŚRODOWISKA, 2009



FIGURA 86 – Żoliborz, Varsóvia, vista geral, 1925.
Fonte: ŻOLIBORZ ...2009

- Na Finlândia, perto de Helsinque, na década de 1950, foi construída a Cidade-Jardim de Tapiola, projetada em 1953 por uma equipe de arquitetos, chefiada por Otto-I Meurman e Aarne Ervi⁴⁷. Tapiola surgiu a partir da criação de uma sociedade civil de utilidade pública — Västöliitto — liderada pelo advogado Heikke Von Hertzen (HALL, 1991, p.89), se tornou muito popular, ficando conhecida como “cidade de madeira”; em sua concepção havia uma região central e quatro bairros residenciais, que eram separados da cidade por cinturões verdes (**FIG. 87 e 88**).

⁴⁵ Encomendada ao arquiteto Georg Metzendorf em 1912, pela família Krupp, Margarethenhöhe, localizava-se nas imediações de Essen, na Ruhrgebiet - região do Ruhr.

⁴⁶ Para informações adicionais ver *Nowy Żoliborz 1918-1939: Architektura-urbanistyka (Studia z historii sztuki)* de Lukasz Heyman (1976).

⁴⁷ Ervi também projetou o centro da cidade (1954-59), habitações (1952-64), a piscina pública (1962) e o Hotel Jardim Tapiola (1974) (FLETCHER, 1996, p. 1369).



FIGURA 87 – Projeto para a cidade-jardim de Tapiola, Finlândia. A cidade é setorizada com uma região central e unidades de vizinhança, localizadas a leste, oeste e norte. As habitações estão distribuídas de maneira "informal" em contraste com a estrutura do centro.
Fonte: HALL, 1991, p.90.



FIGURA 88 – Vista de Tapiola.
Fonte: GEOGRAPHIC.ORG, 2009.

- Na Áustria, a influência das cidades-jardim ocorreu principalmente no modelo de implantação de unidades de apartamentos em Viena (FLETCHER, 1996, p. 1323)⁴⁸, dentre os quais se destacam *Karl-Marx-Hof* (**FIG. 89 e 90**) e o *Svoboda-Hof*, ambos projetados por Karl Ehn. Esta influência, entretanto, estava mais relacionada à formação comunitária de cunho socialista do que na organização morfológica urbana. Em menor escala foram construídos subúrbios, inspirados nas idéias de Howard, como em Rannersdorf; subúrbio-jardim, projetado em 1921 por Heinrich Tessenow⁴⁹ e construído nesta pequena cidade, localizada a sudeste de Viena.



FIGURA 89 - Karl-Marx-Hof, Viena, exterior.
Fonte: PILS, 2008

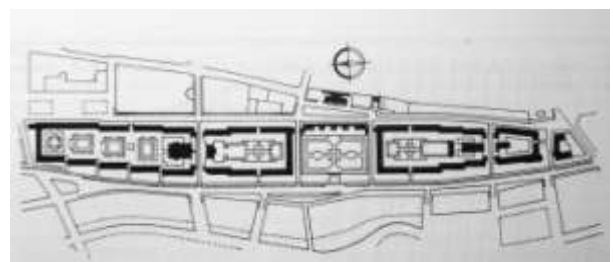


FIGURA 90 - Karl-Marx-Hof, Viena, planta.
Fonte: LAMAS, 2007, p.335.

- Com uma tradição de construção de casas de campo – as *Dacha* – que remonta ao século XVIII, a cidade-jardim na Rússia⁵⁰ teve grande aceitação. As características das

⁴⁸ A prefeitura socialista durante o período conhecido como *Gemeinde Wien* (Viena vermelha), entre 1919 e 1933, implantou um amplo programa de construção de habitações sob o qual foram construídas 66.000 unidades. Em geral eram blocos urbanos, com seis ou sete pavimentos, agrupados em volta de quadras. Os apartamentos eram pequenos internamente, mas tinham generosas instalações comunitárias (FLETCHER, 1996, p. 1323).

⁴⁹ Para informações complementares ver Fletcher (1996, p. 1323) e Tafuri (1995, p. 216).

⁵⁰ Em 1909, um grupo de trinta arquitetos russos visitou Letchworth. Um deles, Alexander Block, traduz para o russo a obra de Howard. Em 1913 Block e outros arquitetos fundam a Sociedade Russa de Cidades-Jardim e lançam o

pequenas cidades da Rússia (*malyi gorod*) se tornaram especialmente adequadas às cidades-jardim, cujo tamanho ideal foi estabelecido como de 2.400 desiatinas⁵¹, das quais 400 desiatinas deveriam ser destinadas à construção e as restantes 2.000 destinadas a um cinturão agrícola. Um exemplo deste padrão foi o subúrbio Losinoostrovskaja, ao norte de Moscou (LOVELL, 2003, p.79). Em 1913, foi construída, nos arredores de Moscou, a cidade-jardim de Prozorvskaja, projetada por Vladimir Semionov⁵². A vinculação da Sociedade das Cidades-Jardim a movimentos sociais e comunitários possibilitou sua permanência após a revolução russa de 1917⁵³.

- Na Hungria, o modelo de cidade-jardim influenciou um assentamento independente destinado a trabalhadores e funcionários públicos: Wekerletelep, um assentamento construído fora dos limites urbanos de Budapeste⁵⁴, na região de Kispest. Um concurso aberto em 1908 foi vencido por Antal Palóczy, que projetou ruas curvas e pitorescas em um subúrbio jardim. Entretanto, o projeto foi alterado por Ottmár Györi (**FIG. 91**) para um sistema de ruas ortogonais, mantendo apenas duas das idéias de Palóczy, o bulevar circundando a comunidade e as ruas principais em diagonal em relação ao restante do sistema viário, sua construção foi iniciada em 1909 e concluída em 1925 (WIEBENSON; SISA; LÖVEI, 1998, p.238). Na arquitetura da cidade prevaleceria um estilo vernacular, seguindo uma tradição da Transilvânia (**FIG. 92**), especialmente nas obras de Karoly Kos (1883-1977), seu mais expressivo arquiteto. Miller (2002, p.12) qualifica esta arquitetura como “Parker e Unwin com páprica”.



FIGURA 91 – Wekerletelep, planta elaborada em 1926 por Alajos Rogovszky.
Fonte: ROGOVSZKY, 2009.



FIGURA 92 – Edifício localizado na Praça Faépitészet, projeto de Karoly Kos.
Fonte: URBANISTA TE HOL LAKSZ, 2009

manifesto “Socialismo sem políticos: cidades-jardim do futuro e presente”, no qual advogam um pacto não revolucionário de um socialismo baseado na aquisição de terras pelo poder municipal e um sistema de autoconstrução de casas por cooperativas (BUDER, 1990).

⁵¹ 01 desiatina equivale a 2,7 acres.

⁵² Vladimir Semionov integrou o grupo de arquitetos que visitou Lechtworth em 1909 e foi um dos fundadores da Sociedade Russa de Cidades-Jardim (BUDER, 1990).

⁵³ Em 1928, o arquiteto Moisei Ginzburg denunciou o movimento das cidades-jardim como contrário aos ideais socialistas e a associação foi fechada sob o argumento de ser “uma relíquia burguesa”. (BUDER, 1990).

⁵⁴ Atualmente está incorporada à cidade de Budapeste sendo parte de sua 19ª região.

- Na Bélgica o movimento teve maior impulso após a primeira guerra mundial, quando, perto de Bruxelas, foram construídas duas Cidades-Jardim, Le Logis e Floréal. As duas cidades, que se tornaram referência de cidade jardim na Bélgica, têm projeto do urbanista belga Louis Van der Swaelmen, Le Logis de 1921 (**FIG. 93**) e Floréal de 1922. Além destas cidades outras foram construídas, como Cité Van Lindt de 1920; a Cité de la Roue, concebida em 1907, mas de fato construída em 1920, com projeto de Swaelmen em parceria com o arquiteto Jean-Jules Eggericx; a Cité Moderne, em Berchem-Sainte-Agathe de 1922-25, projeto do arquiteto V. Burgeois, a Cité Terdelt, em Schaerbeek; Kapelleveld em Woluvé-St-Lambert de 1923-26, projeto de Swaelmen (**FIG. 94**) (SMETS, 1995). A construção destas cidades jardins, nos arredores de Bruxelas inseriu-se no processo de suburbanização planejada, que remetia às propostas de Besme de 1866.



FIGURA 93 – Vista aérea da cidade-jardim de Le Logis.
Fonte: SMETS, 1995, p.112.



FIGURA 94 – Projeto para a cidade-jardim de Kapelleveld, 1923-26.
Fonte: SMETS, 1995, p.127.

- Chegou a continentes distantes como a Oceania: na Nova Zelândia foi construída, na década de 1920, a cidade de Christchurch, na região sudeste da ilha sul e era, segundo Morris (2008, p.70), “a mais inglesa das cidades fora da Inglaterra”. Segundo Morris, uma particularidade desta cidade é que, especialmente em dois subúrbios na região de Hillside, Cashmere Hills (**FIG. 95**) e Clifton Hills (**FIG. 96**), que começaram a ser ocupados na década de 1920, embora tenham sido construídos à feição dos subúrbios ingleses, até mesmo na adoção de Cottages como padrão residencial, o grande fator de integração comunitária foram os jardins particulares de suas residências.



FIGURA 95 - Hackthorne Road, no suburbia-jardim de Cashmere Hills em Christchurch, ca. 1920.
Fonte: CHRISTCHURCH CITY LIBRARIES (1), 2009.



FIGURA 96 – Vista geral do subúrbio-jardim de Clifton Hills, em Christchurch, ca. 1920.
Fonte: CHRISTCHURCH CITY LIBRARIES (2), 2009.

- No Japão, próximo a Tóquio no início do século XX, foi construído o subúrbio de Denenchofu (**FIG. 97**), projeto de Eiichi Shibusawa, inspirado nas idéias de Howard. O êxodo provocado pelo grande terremoto de Kanto (1923) contribuiu para seu enorme sucesso e, segundo Oshima (1996), foi um dos símbolos da necessidade de estabelecimento de uma nova ordem social durante o período de modernização japonesa. Embora muitas das casas construídas em Denenchofu fossem inspiradas em tradicionais *cottages* ocidentais, foram construídas no local algumas das primeiras tentativas de conjugar a tradicional arquitetura japonesa com os princípios da arquitetura modernista (**FIG. 98**).



FIGURA 97 – Denenchofu, vista aérea em 1934.
Fonte: OSHIMA, 1996, p.144.



FIGURA 98 – Casa Nagawa em Denenchofu (ca.1930).
Fonte: OSHIMA, 1996, p.149.

- Assim como no Japão contribuiu para o processo de modernização, na Índia pós-independência foi utilizada pelo governo de Nehru⁵⁵ na educação da classe-média que “levaria a nação a unir ciência e tecnologia para a própria construção da sua vida cotidiana” (ROSIN, 2001, p.167). Um destes exemplos é Shivlalpuri, subúrbio-jardim de Jaipur, cidade do estado de Rajasthan, construído no final da década de 1950. Este, como os demais subúrbios-jardim indianos, tinha todos os confortos da vida moderna, sem o tráfego congestionado das grandes cidades indianas, foram preparados para receber cientistas, empresários e professores, que, na visão do governo Nehru, construiriam uma nova Índia.

- No Egito⁵⁶, em 1906, ao sul da cidade do Cairo, na região de Kasr-el-Aly, próximo ao Palácio de al-Dubbarah, foi demolido um trecho da cidade para a implantação de um loteamento inspirado nas cidades-jardim de Howard. Este local, com suas ruas curvas, amplas áreas verdes, casas isoladas contrastava com o modelo predominante na cidade. Inicialmente, este bairro jardim, foi ocupado, majoritariamente, pela burguesia inglesa (**FIG. 99 e 100**).

⁵⁵ Jawaharlal Nehru (1889-1964) participou do movimento de desobediência civil ao lado do Mahatma Gandhi, foi líder do Partido do Congresso Indiano, substituindo Gandhi e primeiro-ministro da Índia no período de 1947 (Independência) a 1964 (TABORELLI, 1999, p.142).

⁵⁶ Na ocasião da implantação do bairro-Jardim, o Egito achava-se sob ocupação inglesa. Atualmente este bairro é ocupado por Embaixadas e residências de alta classe média. (BEATIE, 2005, p.171)



FIGURA 99 – Cairo, cidade-jardim, vista R. Tolombat
Fonte: RAAFAT, 2009



FIGURA 100 – Cairo, cidade-jardim, projeto original, 1907.
Fonte: RAAFAT, 2009

- As idéias de Cidade-Jardim tiveram uma abordagem diferente em Cingapura. Ao contrário do que ocorria em outras localidades, nas quais eram criadas novas cidades, subúrbios ou bairros, nessa ilha no sudeste da Ásia, as concepções de Howard foram utilizadas no processo de reestruturação da cidade. A intensa urbanização após a independência (1959) fez com que a cidade, em 1970, tivesse uma das maiores favelas da Ásia. Em 1967 foi lançado um programa de melhorias e embelezamento da cidade. Yuen (1996, p. 956) subdividiu em três fases a transformação de Cingapura: a primeira, de 1959 a 1970, qualificada como a fase de consolidação da cidade-estado e expansão que tentava criar áreas verdes; a segunda, entre 1970 e 1980, foi marcada pela criação do “Comitê de Ação para a Cidade-Jardim” (1970), que assumiu a implantação das melhorias⁵⁷ e a terceira fase, a partir de 1980, é definida pela referida autora como a da consolidação da alta qualidade de vida com ênfase no estabelecimento de grandes áreas públicas (**FIG. 101**).

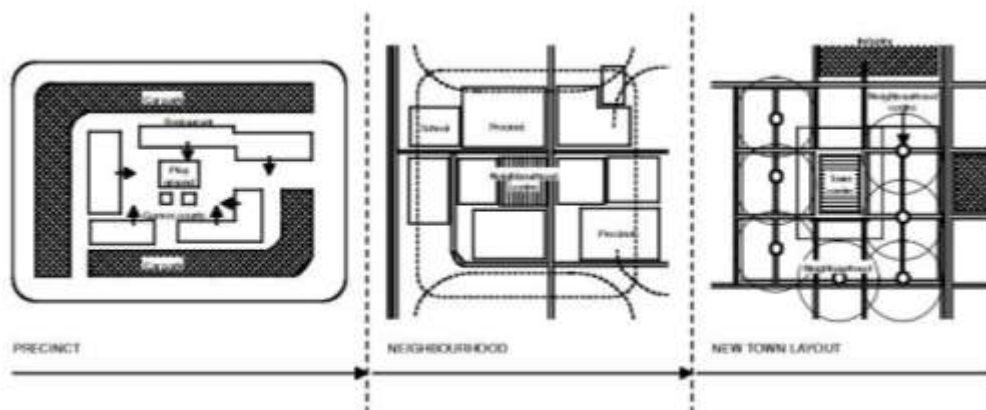


FIGURA 101 – Cingapura, *layout* da hierarquia de intervenções para um novo modelo de cidade, com as diversas abordagens para quarteirão, bairro e cidade.
Fonte: YUEN, 1996, p. 963.

⁵⁷ O plano para Cingapura tinha ênfase na criação de parques, arborização intensa das vias públicas, substituição de favelas por grandes conjuntos habitacionais, que eram implantados com uma ampla gama de serviços públicos, como escolas, parques e comércio, criando-se regiões semi-autônomas importando-se o conceito ocidental de unidade de vizinhança (YUEN, 1996).

Fora da Inglaterra, foi nos Estados Unidos que as idéias de Howard tiveram maior receptividade. A boa acolhida norte-americana se deveu a uma conjunção de fatores favoráveis, dentre os quais dois se destacavam: o processo de suburbanização norte-americano que havia se iniciado no século anterior e, dentre os vários pensadores e autores que influenciaram o pensamento de Howard, estavam alguns dos mais prestigiosos intelectuais norte-americanos. Um importante seguidor norte-americano foi Clarence Stein que, em seu projeto para Radburn, New Jersey, tentou criar uma Cidade-Jardim. Entretanto apenas o setor residencial foi efetivamente construído (ver maiores detalhes sobre Radburn no capítulo 3). Outro grande impulso que a Cidade-Jardim teve nos Estados Unidos foi dado pelo programa de construção de habitações, criado pelo Presidente Franklin D. Roosevelt⁵⁸. Este programa, denominado *Greenbelt Town Program* — Programa de cidades em cinturão verde — iniciado em 1933⁵⁹, tinha em sua chefia Rexford Guy Tugwell, que tinha grande afinidade com os ideais de Howard (KELBAUG e MCCULLOUGH, 2008, p.179). Entretanto, ao contrário de Howard, na visão de Tugwell, estas cidades não deveriam ser completamente independentes, mas localizar-se próximas às grandes metrópoles, criando uma rede de subúrbios que dependeriam da cidade central para o provimento de empregos. O programa previa a construção de dezenove cidades-satélite, das quais apenas três foram efetivamente construídas: Greenbelt (**FIG. 102**), Maryland; Green Hills, Ohio – próxima a Cincinnati; Greendale⁶⁰, Wisconsin - próxima a Milwaukee (**FIG. 103**). Embora inspiradas nas idéias de Howard sua implantação restringiu-se a moradias entre outras razões pelas idéias de Tugwell e na inserção do programa no organograma do governo federal, subordinado à divisão de subúrbios (KNEPPER, 2001, p.14).



FIGURA 102 – Greenbelt, vista aérea, 1937.
Fonte: KNEPPER, 2001, p.27.



FIGURA 103 - Greendale, Wisconsin.
Fonte: TISHLER, 2004, p. 210.

⁵⁸ Franklin Delano Roosevelt (1882-1945) foi o 32º presidente dos Estados Unidos da América, governando o país entre 1933 e 1945.

⁵⁹ Criado através do *Emergency Relief Appropriation Act* – Lei de Verbas para a Assistência de Emergência - programa que tinha como maior objetivo a geração de empregos. Entre vinte e trinta mil trabalhadores foram empregados na construção das novas cidades (KELBAUG e MCCULLOUGH, 2008, p.179).

⁶⁰ Projetada por Elbert Peets em 1936, inspirou-se no projeto de Radburn, procurando valorizar o que o arquiteto chamava de escala do pedestre. Adotou as superquadras de Stern com a ligação entre as residências feita através de uma via interna de pedestres. Desenvolveu o projeto de várias casas e acompanhou sua implantação até 1938, quando deixou o projeto. Após a segunda guerra, tornou-se consultor da Federal Public Housing Authority — Agência Federal de Habitação — e, nesta condição, retornou a Greendale para desenvolver um projeto de expansão que acrescentou 300 novas residências à comunidade (ALANEN, 2004).

Várias foram as razões para a popularização rápida das idéias de Howard e ter havido diversas tentativas de implantação de suas Cidades-Jardim, no mundo. Em todos os continentes foram feitos empreendimentos baseados nas idéias de Howard, iniciando-se na Inglaterra, difundindo-se na Europa, passando pela Ásia, África até a longínqua Oceania, aportando nas Américas e mesmo chegando ao Brasil (ver capítulo 02). A Cidade-Jardim seria uma resposta viável aos difíceis problemas gerados pelo crescimento urbano e as más condições das cidades do final do século XIX e início do XX e, em razão desta grande difusão, pode-se conjecturar que este tenha sido o primeiro movimento urbano global.

Confrontados com centros urbanos mais densos e caóticos, numerosos arquitetos propunham desconcentrar a cidade. Alguns equívocos foram cometidos com os propósitos das cidades-jardim, como lembra Hall (2005, p.103), embora se pensasse que se iria “confinar as pessoas em cidadezinhas isoladas em pleno campo, quando ele simplesmente propunha o planejamento de conurbações com centenas de milhares, quiçá milhões de habitantes”.

2.7 ESTADOS UNIDOS: SOLO FÉRTIL PARA O SUBÚRBIO

O ideal de conjugação cidade/campo encontrou, nos Estados Unidos, terreno fértil onde surgiram numerosos projetos de comunidades utópicas, situadas no campo ao longo do século XIX⁶¹. Mas foi no século XX que este ideal pôde efetivamente se expressar de forma mais sistemática na paisagem urbana. Jackson (1985) destacou a importância e impacto que as idéias de subúrbio viriam a ter na cultura norte-americana. Após uma temporada na Inglaterra, o americano Frederick Law Olmsted propõe um dos primeiros subúrbios jardim americanos, Riverside, próximo de Chicago, que seria um sucesso e se tornaria uma referência para um novo padrão de ocupação urbana.

A suburbanização nos Estados Unidos é um processo que tem quase duzentos anos. Iniciou-se no início do século XIX e passou por várias etapas ou ciclos, marcados por loteamentos paradigmáticos e representativos, que foram ora pontos de inflexão ora modelos espelhando uma determinada fase. Entretanto, a urbanização norte-americana traz em seu arcabouço algumas contradições peculiares. Colônia inglesa, após a conquista da independência, ampliou seu território, conquistando ou adquirindo largas porções territoriais. De uma influência inicialmente apenas inglesa, sofreu influências do modelo espanhol – a

⁶¹ Várias comunidades utópicas surgem nos Estados Unidos no século XIX, como *New Harmony*, no estado de Indiana, idealizada pelo inglês Robert Owen. As idéias de Owen inspiraram outras comunidades como Orbitson, próxima à cidade de Motherwell, na Escócia (RIOT-SARCEY et al, 2006, p.170).

partir de territórios inicialmente colonizados por espanhóis como o Texas e a Califórnia⁶² — e francês — a Louisiana. Pode-se conjecturar que, no início da nova república independente, buscava-se também uma independência cultural, e esta busca pode ser relacionada quando da decisão da escolha de um arquiteto francês, Pierre L'Enfant⁶³, para projetar a nova capital do país foi escolhido. Em seu plano para a nova capital elaborou um projeto de claras raízes barrocas, estilo que, na Inglaterra, teve pouquíssima influência. A cidade barroca era planejada a partir de um esquema, no qual eram marcados alguns pontos notáveis, nos quais deveriam ser colocadas estruturas simbólicas importantes, sendo então interconectadas por meio de ruas axiais, que eram as mais importantes (**FIG. 104**), conforme descrito por Lynch (1984, p. 281). Este esquema foi adotado por L'Enfant em Washington, conforme pode-se ver em seus estudos para a elaboração do plano da cidade (**FIG. 105**).



FIGURA 104 – Esquema da rede urbana barroca segundo Lynch. Fonte: LYNCH (1984, p. 281)



FIGURA 105 – Desenho elaborado por Pierre L'Enfant com a localização dos principais edificações no projeto para a capital norte-americana. Fonte: GUTHEIM e LEE (2006, p.22)

Determinados estes pontos notáveis - ou pontos nodais, conforme designa Lynch (1999, p.80) — o projeto de Washington, elaborado por L'Enfant, mostra uma organização espacial que denota uma inspiração barroca com fortes influências de Versalhes (**FIG. 106**).

⁶² A cidade de Vallejo, na Califórnia, uma antiga vila habitada majoritariamente por tribos indígenas, em 1850 foi ampliada para ser a capital do recém criado estado da Califórnia – esteve nesta condição provisoriamente até que se estabelecesse a capital definitivamente em Sacramento. Seu plano, em tabuleiro xadrez, elaborado sob supervisão do General Mariano Vallejo, tem uma organização que denota uma grande influência das cidades da América Espanhola. (REPS, 1992).

⁶³ Pierre Charles L'Enfant (1754–1825), engenheiro-militar francês, chegou aos Estados Unidos em 1777 como parte de um contingente de engenheiros e artilheiros que se integraram ao exército norte-americano. Após a guerra da independência permaneceu no país projetando e construindo fortificações ao longo da costa (FELTZER ET AL 2005, p.1). Em 1791 foi designado pelo Presidente George Washington para projetar a nova capital, sob a supervisão de uma comissão entretanto após uma discussão com membros da comissão, é destituído por Washington e, em seu lugar assumem os irmãos Andrew e Benjamin Ellicott (FRARY, 1969, p.8-15).



FIGURA 106 - Projeto para a cidade de Washington. Esta planta, datada de 1793 apresenta as modificações introduzidas por Ellicott.
Fonte: GUTHEIM, 2006, p.29

Em uma análise morfológica da planta da cidade de Washington como cidade de concepção barroca, observam-se características comuns à de Versalhes: os grandes eixos criam visadas que valorizam as edificações em seu final. Estes pontos nodais – de fuga – têm, entretanto, uma abordagem “subliminar” bastante distinta. Na cidade de Versalhes, o grande “foco” é o Palácio Real e os eixos das três vias para ele convergem: a cidade foi concebida de forma a destacar e valorizar o poder real (**FIG. 107**). Também na cidade de Washington, nos pontos de fuga dos grandes eixos, estão os principais edifícios públicos, porém com uma distinção clara, não havendo um único ponto de fuga, mas vários, dos quais dois são destacados como principais (**FIG. 108**). Em um dos pontos (1) está o edifício do Congresso norte-americano, para este edifício convergem dez eixos axiais, sendo que um deles, o mais importante eixo da cidade, o Mall, tem nesta edificação seu ponto de fuga central. No outro ponto (2), igualmente importante, a Casa Branca — sede do poder executivo — convergem oito eixos axiais. Nas duas cidades, Versalhes e Washington, a organização do espaço urbano segue uma lógica em sintonia com o poder político. Enquanto em Versalhes o poder absoluto está consubstanciado na presença de um foco único, dominador e onipresente em todo arranjo urbano, em Washington, existem múltiplos focos, sendo que a dois deles é dado maior destaque: ao edifício do congresso e à sede do poder executivo. Entretanto, o destaque maior fica com o edifício do congresso, que é, em um sistema democrático, o mais representativo dos poderes; são dez eixos convergentes, enquanto na Casa Branca são oito; localiza-se em um ligeiro promontório no final do Mall, o principal eixo da capital norte-americana, enquanto a Casa Branca, embora localizada no que era então o início do Mall, está em posição secundária, em sua face esquerda. Washington e Versalhes, além da concepção barroca comum, organizam o espaço urbano de forma reafirmar a conotação de centralidade e poder.

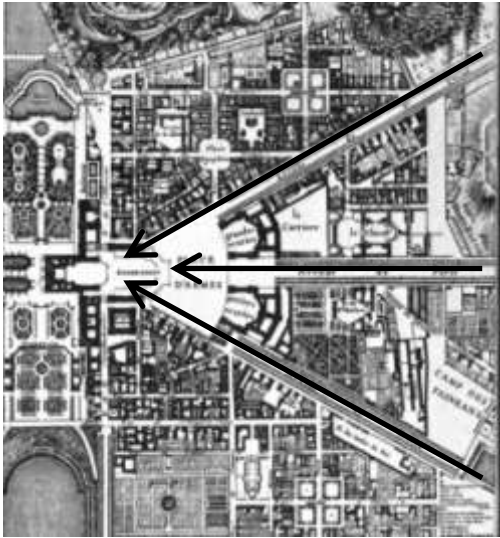


FIGURA 107 - Planta de Versalhes, Delagrife (1766).
Fonte: WIKIMEDIA (6), 2008.

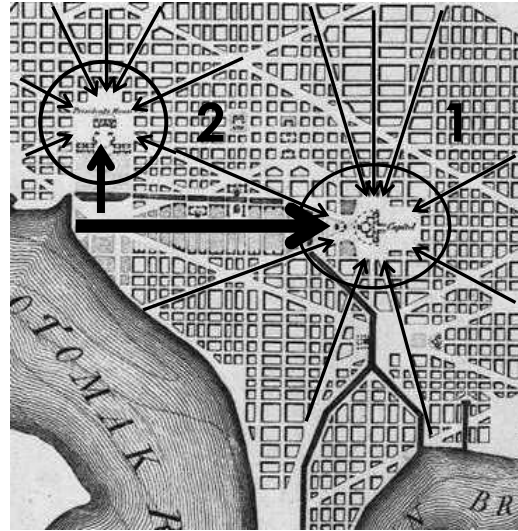


FIGURA 108 - Planta de Washington, L'Enfant (1791).
Fonte: GUTHEIM, 2006, p.29 (modificada pelo autor)

Assim como ocorreu na Europa, nos Estados Unidos as grandes cidades apresentaram grande crescimento ao longo do século XIX e, até o início do século XX, as maiores cidades se concentravam na costa leste e meio oeste.

O crescimento de algumas cidades norte-americanas foi acelerado, embora não faltassem exemplos ainda mais significativos, como o da cidade de Cincinnati localizada junto ao rio Ohio, que em 1800 contava com 750 residentes e, quarenta anos depois, tinha 100.000 (**FIG. 109**) e, em 1900, 826.000 habitantes (**FIG. 110**). Cincinnati como outras cidades do meio-oeste americano teve grande crescimento a partir da implantação de grandes indústrias manufatureiras. Saint Louis que no princípio do século XIX contava com algumas centenas de moradores, no final do século contava com uma população de meio milhão. Detroit que em 1850 contava com 20.000 habitantes, tinha mais de 200.000 no final do século. Chicago apresentou a maior explosão habitacional do meio-oeste americano. Em 1835 contava com 350 habitantes, em 1860, 100.000 e, na virada do século, mais de um milhão.



FIGURA 109 - Cincinnati, em 1841, vista a partir de uma colina ao norte. Em primeiro plano está o Canal Erie, e, à distância, o rio Ohio.
Fonte: KLAUPRECH & MENZEL, 2009



FIGURA 110 - Vista panorâmica da cidade de Cincinnati, 1900. Gravura elaborada por John L. Trout e publicada por Henderson Lithographing Co.
Fonte: TROUT, 2009

Na costa leste, foi Nova York que apresentou maior crescimento. Uma das razões foi a sua localização em região que era ideal para a implantação de um porto. O fator de grande repercussão para o crescimento da cidade foi a abertura do Canal Erie em 1825. Com sua construção, houve uma redução significativa no custo do frete e o porto de Nova York consolidou-se como o escoadouro natural da produção das indústrias que haviam se estabelecido no meio oeste.

Enquanto Chicago e as cidades do meio-oeste cresciam e se tornavam grandes produtoras de bens, Nova York estabelecia-se, de fato, como o centro financeiro desta emergente potência econômica. Em 1900, era a mais populosa cidade americana e, embora sem as grandes indústrias do meio oeste, tinha o mais importante porto norte-americano (**FIG. 111**). Nesta ocasião a cidade detinha 60% do movimento bancário e 40% do comércio nos Estados Unidos (KOTKIN, 2006, p. 93).



FIGURA 111 – Vista de Nova York e seu porto, 1873. Gravura elaborada por George Schlegel.
Fonte: SCHLEGEL, 2009

Em vista desta condição econômica havia uma significativa presença dos chamados empregos de colarinho branco⁶⁴, enquanto nas cidades do meio-oeste predominavam os operários fabris⁶⁵. Esta peculiaridade contribuiu para que em Nova York tivesse uma expressiva classe-média.

⁶⁴ Em inglês *white-collars*. Empregos ligados a atividades burocráticas, em escritórios e que exigiam maior qualificação educacional do empregado.

⁶⁵ Em inglês *blue-collars*. Em geral são associados a empregos que exigem menor qualificação educacional.

Por outro lado, as atividades portuárias exigiam uma grande massa de trabalhadores, em geral com pouca qualificação, contando com uma significativa participação de imigrantes. Em geral, os trabalhadores procuravam residências próximas ao local de trabalho, o que terminou provocando um adensamento significativo em determinadas regiões da cidade (**FIG. 112**). A exemplo do que ocorrera em Londres e Manchester, a região central da cidade tornou-se problemática, deteriorada e a classe média e a burguesia com maior poder aquisitivo mudaram-se para regiões mais distantes, fazendo com que, no entorno de Nova York, houvesse uma significativa expansão dos subúrbios.



FIGURA 112 – Mulberry Street, Nova York, Ca. 1900. Esta região era predominantemente habitada por imigrantes italianos no final do século XIX e início do XX. Localiza-se na região sul de Manhattan, a poucas quadras do porto.
Fonte: DETROIT PHOTOGRAPHIC CO., 2009



FIGURA 113 - Flatiron Building, Nova York, em 1903. Projeto do Arquiteto Daniel Burnham — autor do plano urbanístico para Chicago (1906-09).
Fonte: CHICAGO DAILY NEWS, 2009

A presença deste tipo de trabalhador mais qualificado — colarinho branco — criou uma série de demandas como áreas residenciais que se adequassem às necessidades da burguesia e áreas específicas e adequadas para escritório. O primeiro arranha-céu de Nova York foi construído em 1895 e, em 1902 foi construído o *Flatiron Building*, marco e paradigma da verticalização da cidade (**FIG. 113**).

As cidades do meio oeste norte-americano se distinguiram das cidades da costa leste no tamanho de suas indústrias. Enquanto em Nova York e Boston predominavam as pequenas indústrias localizadas em distritos mercantis, nas cidades do meio-oeste predominavam gigantescas fábricas, muitas vezes com centenas de empregados, produzindo bens que iam de aço, implementos e manufaturas a produtos agrícolas processados e, no início do século XX, foi nesta região – em Detroit – que se instalaram os principais fabricantes de automóveis.

Um caso particular dentre as grandes cidades norte-americanas foi Los Angeles que teve, no começo do século XX, um grande crescimento. A particularidade foi que o incremento populacional da cidade ocorreu de forma essencialmente espalhada. No primeiro quartel

do século XX, foram inúmeros os loteamentos lançados em Los Angeles (**FIG.114**). Em 1923, considerado o pico do boom imobiliário, foram registrados 714 projetos de parcelamento, compreendendo 17.300 acres e mais de 86.000 lotes individuais (FISHMAN, 1987, p.162). Esta expansão foi incrementada pela construção de uma rede de auto-estradas (**FIG.115**) e, principalmente, pela popularização do automóvel. No início da década de 1920, Los Angeles tinha a mais alta proporção de automóveis por habitantes, comparativamente a qualquer cidade no mundo (FISHMAN, 1987, p.162).



FIGURA 114 – Subúrbio na região de Inglewood, Ca. 1925. A rápida expansão imobiliária de Los Angeles na década de 1920, fez com que ocorressem situações como a de loteamentos construídos em área onde havia poços de extração de petróleo.

Fonte: UCLA LIBRARY, 2009



FIGURA 115 – Pasadena Freeway, Los Angeles, 1941

Fonte: LOS ANGELES TIMES, 2009.

O sistema de estradas de Los Angeles implicou em uma radical descentralização da cidade, que, somada à implantação preferencial de casas unifamiliares, significou a inviabilidade econômica da implantação e manutenção de um sistema de transporte coletivo de massa como também na própria vitalidade da região central da cidade. Em 1937, o Automóvel Clube de Los Angeles apresentou um plano de implantação e interligação, *freeways*, com previsão de construção de mais de 500 milhas (cerca de 804 km). O plano diretor de Los Angeles, de 1941, mostrava que 31% das terras da cidade estavam ocupadas por residências unifamiliares e que somente 2% para multifamiliares. Entre as décadas de 1940 e 1980, a cidade de Los Angeles assistiu à transformação de mais de 900 milhas quadradas (cerca de 2.330 quilômetros quadrados) de terras agriculturáveis em subúrbios (FISHMAN, 1987, p.177-78).

Nos Estados Unidos o processo de suburbanização encontrou seu mais fértil terreno para desenvolvimento em uma “fórmula” que se constituiu em “fenômeno” imbatível:

associaram-se o espírito puritano de separação de família do ambiente de trabalho, com a idéia de relacionamento de subúrbio ao campo, como local saudável e destinado a aristocracia, além de ser um símbolo de status e ascensão social. Jackson (1985, p.61) identifica três autores que, entre 1840 e 1875, tornaram-se as mais importantes vozes que moldaram as novas atitudes sobre casa e o espaço residencial: Catherine Beecher, Andrew Jackson Downing e Calvert Vaux. Sobre as proposições destes autores Fishman (1987, p.121) destaca que a “mais saliente característica de todos três no seu mérito é o seu débito com as fontes inglesas do estilo suburbano: a ideologia doméstica evangélica e a tradição pitoresca de projeto.”

Em seus primórdios era considerado como genuinamente subúrbio o design que incorporava elementos naturais na paisagem. A intenção de seus planejadores era reproduzir os valores pitorescos no meio urbano, ou como diz Olmsted “ruralizar toda a população urbana e urbanizar toda a nossa população rústica.” ⁶⁶ (OLMSTED *apud* FISHMAN, 1987, p. 129).

Os primeiros modelos eram ingleses, como Powelton Village⁶⁷, um subúrbio localizado a oeste da cidade da Filadélfia, que foi um assentamento ocupado por uma elite Quaker e era, segundo Fishman (1987, p.141), idêntico aos subúrbios londrinos construídos por evangélicos vinte e cinco anos antes (**FIG. 116 e 117**).



FIGURA 116 - Powelton Village, Ca. 1920. Casa de Frederick Poth, construída em 1887 pelo Arquiteto Albert Dilkes, em estilo que designava como *Queen Anne Style*.
Fonte: SKALER, 2002, p.79.



FIGURA 117 – Planta de Powelton Village, Ca. 1900.
Fonte: POWELTON VILLAGE, 2009

A fase inicial da suburbanização norte-americana seria fundamente marcado por esta influência inglesa. Seus dois mais importantes arquitetos, Frederick Law Olmsted e Calvert

⁶⁶ “[...] ruralizing of all our urban population and the urbanizing of our rusting population. For I regard it is a doubtful which of two slants toward savage condition is most to be deplored and struggles with, that which we see in the dense poor quarters of our great cities and manufacturing firms or that which is impeding over the scattered agricultural population of the more especially the sterile parts of the great west.” (Trecho de carta que Frederick law Olmsted enviou a Edward Everett Hale em 21 de outubro de 1869. Disponível na Biblioteca do Congresso dos Estados Unidos, documento nº 01916. (LEDVINA et al., 2009).

⁶⁷ Powelton Village começou a ser ocupada no início do século XIX, seu desenvolvimento teve um impulso a partir da construção de uma ponte suspensa em 1840. Em 1860 foi ligada à cidade central (Filadélfia) por meio de uma linha de bonde. Seu aspecto pitoresco e casas em vários estilos ecléticos foram muito apreciadas e copiadas no século XIX. (SKALER, 2002, p.77).

Vaux traziam em sua obra e formação esta origem. Olmsted era americano, que viajou à Inglaterra onde passou temporada entrando em contato com as obras de John Paxton e John Nash, particularmente o Regent's Park em Londres. Viajou também até Manchester para conhecer o subúrbio de Victoria Park. Vaux, inglês, após um período de aprendizado na França, mudou-se para os Estados Unidos onde, inicialmente, trabalhou com Andrew Jackson Downing e depois, em parceria com Olmsted. Juntos, Olmsted e Vaux, participaram e ganharam o concurso para a elaboração do projeto do Central Park em Nova York. Este projeto, embora de um parque, se tornou uma referência para a elaboração dos subúrbios do final do século XIX e início do século XX. Sua clara influência inglesa com elaboradas visadas, aspecto pitoresco e vias internas em curva, foram reproduzidos em projetos de diferentes subúrbios, vários a cargo da dupla Olmsted-Vaux (**FIG. 118**).



FIGURA 118 – Central Park, Nova York, região da via pública (the drive). Gravura de Currier e Ives (1862), mostrando o clima pitoresco, que procurava reproduzir no meio urbano o aspecto rural, utilizando-se de cenários variados, ruas em curva e diversos tipos de vegetação.
Fonte: KLIMASMITH (2005, p.53)

À semelhança do que havia ocorrido na Inglaterra, a burguesia ascendente norte-americana procura mudar-se para o subúrbio, que agregava todos os valores de família e saudável com um inequívoco atrativo: status.

O ponto culminante da influência inglesa nos subúrbios norte-americanos, segundo Fishman (1987, p. 125), foi Llewellyn Park, New Jersey. Localizado perto das montanhas Orange, recebeu o nome de seu empreendedor, Llewellyn S. Haskell. O loteamento, dentro do espírito inglês, foi projetado por Andrew Jackson Downing em 1857 (**FIG. 119**). O arquiteto o concebeu com ruas sinuosas e *villas*, cercado por um parque de 50 acres (cerca de 202.000 m²), o Ramble. Jackson (1985, p.76) chamou-o de "primeiro subúrbio pitoresco do mundo", mas Archer (1983) demonstrou que foi influenciado por subúrbios de cidades inglesas do início do século XIX, dos quais destaca como "exemplos de planejamento que podem ser

observados nos Estados Unidos" (ARCHER, 1983, p. 141) Regent's Park e Park Village ⁶⁸, Calverley Park⁶⁹ (FIG. 120), Pittville State⁷⁰, Birkenhead Park⁷¹, Prince's Park⁷² (FIG. 121) e Victoria Park⁷³.



FIGURA 119 – Projeto de Lewellyn Park elaborado por Andrew Jackson Downing, em litografia de 1857. Planta com o do parque e indicação das villas.
Fonte: NICOLAIDES; WIESE, 2006, p.22



FIGURA 120 – Projeto de Decimus Burton para Calverley Park em Tunbridge Wells, 1827-28.
Fonte: ARCHER, 1983, p. 143.



FIGURA 121 – Projeto de Joseph Paxton e James Pennethorne para Prince's Park, Liverpool, 1842.
Fonte: ARCHER, 1983, p. 147.

⁶⁸ Subúrbios da cidade de Londres, localizados na região do Regent Park, região nordeste da cidade para maiores detalhes vide Capítulo 2.

⁶⁹ Localizado na cidade de Tunbridge Wells, condado de Kent, 31 milhas (cerca de 50 km) a sudeste de Londres, foi projetado por Decimus Burton (1827-28), sua principal inovação foi a introdução de um parque privativo em um lado de uma montanha, limitado em sua face superior por casas de classe média. (ARCHER, 1983, p.142).

⁷⁰ Localizado na cidade de Cheltenham – próximo à cidade de Gloucester – a noroeste de Londres, começou a ser construído em 1824.

⁷¹ Cidade do projetada por Decimus Burton em 1827-28, embora seja uma pequena cidade, sua conformação urbana remete às características adotadas em muitos subúrbios ingleses do século XIX: ruas sinuosas, grande arborização, predominância de residências unifamiliares, casas localizadas no centro do terreno, dependência de uma grande cidade e conexão através de linha ferroviária.

⁷² Subúrbio da cidade de Liverpool, Inglaterra, Em 1842 Richard Vaughan Yates comprou uma área de 100 acres pertencente a Lord Sefton e contratou John Paxton – que teve o auxílio de James Pennetorp - para elaborar o projeto. Este que foi o primeiro grande projeto desenvolvido por Paxton, projetoando-o nacionalmente. Em 1850 foi escolhido para elaborar o projeto do Crystal Palace, em Londres. (MCINTYRE-BROWN e WOODLAND, 2001, p.192).

⁷³ Subúrbio da cidade de Manchester, para maiores detalhes vide Capítulo 2.

Se, com Llewellyn Park a conformação do subúrbio norte-americano sob influência do modelo inglês teve seu ápice, em Riverside, um novo modelo começou a ser estabelecido. Nisto terão um papel fundamental os arquitetos Frederick Law Olmsted e Calvert Vaux.

O projeto de Olmsted/Vaux para Riverside (**FIG. 122**) propunha balancear a relação do homem — urbano — com a natureza, com a construção de um conjunto de casas em um parque, conforme vinha sendo definida nos subúrbios desde Clapham (Inglaterra). Ele retomou, com algumas modificações, o design de linguagem pitoresca que Nash empregou em Park Village: “ruas com linha de árvores que contrastam com a direção comum das ruas da cidade através de graciosas curvas, generosos espaços e a ausência de esquinas duras, a maior idéia é sugerir um implícito lazer contemplativo e uma feliz tranqüilidade” (OLMSTED e VAUX, 1868, p.17).



FIGURA 122 – Projeto de Frederick Law Olmsted e Calvert Vaux para Riverside, 1869.
Fonte: GIRLING; HELPHAND, 1996, p.51.

Os arquitetos propuseram um intenso plantio de árvores — 7.000 *Evergreens*, 32.000 *Dedicous Trees* e 47.000 arbustos — e prescreveram que as casas deveriam ser recuadas 30 pés (cerca de 9m) da rua, cada morador deveria manter uma ou duas árvores entre sua casa e a rua. Eram contrários ao que havia acontecido em Victoria Park (Manchester, Inglaterra), onde cada proprietário rodeou sua propriedade com muros que chamavam de “altos muros mortos”, compondo “uma série de casas privadas de loucos” (OLMSTED e VAUX, 1868, p.24). Em Riverside, as árvores defronte das casas continuam nos parques e ao longo das ruas. Cada morador contribui para o tema de “comunidade em parque” (**FIG. 123**).

Riverside, como a maioria dos subúrbios norte-americanos do século XIX — e também recorrente nos séculos XX e XXI — era apresentado como um arquétipo de uma comunidade ideal. Este, entretanto, era um paraíso para poucos. Os subúrbios eram produto

de uma especulação de terras — e tal ainda ocorre — através de um sistema que Fishman (1987, p.132) qualifica como “malabarismo financeiro”. A utopia burguesa que Catherine Beecher (1848, p. 38) pretendia como a criação da comunidade americana de casas - "a construção da glória de um templo" - era construída em uma terra de especulação.



FIGURA 123 – Riverside, gravura de 1871, com aspecto do parque, e, ao fundo, a região residencial.
Fonte: TISHLER, 2004, p. 45.



FIGURA 124 – Estação ferroviária em Riverside, Ca. 1880.
Fonte: THE FREDERICK LAW OLMSTED SOCIETY, 2008

Uma nova fase na suburbanização norte-americana se iniciou com a instalação e conexão às cidades centrais por ferrovias (**FIG. 124**). Entretanto, segundo Fishman (1987, p.143), a principal motivação para a instalação de linhas ferroviárias não era a de transportar pessoas, mas incrementar o valor da terra por onde passava. Em geral, a mesma empresa (ou empresário) construía subúrbios e ferrovias; desta forma podia direcionar suas linhas através de suas terras e reter para si o volume da grande valorização da terra.

Nas proximidades da cidade de Philadelphia, criou-se aquele que se constituiu em parâmetro do chamado “subúrbio ferroviário”. A linha de trem demonstrava não ser, por si só, suficiente. O passo seguinte foi fazer um projeto de loteamento que se distinguisse dos rivais. Na década de 1880, Henry Howard Houston, executivo da Pennsylvania Railroad, contratou o escritório de arquitetura G.W. & W.D. Hewitt⁷⁴ para desenvolver um projeto para sua propriedade em Chestnut Hill⁷⁵. Neste projeto, destinado à burguesia ascendente da cidade de Philadelphia procuraram elaborar um plano que gerasse maior rentabilidade a seus incorporadores, evitando-se algumas das características adotadas por Olmsted em Riverside como as ruas sinuosas e a criação de generosos espaços para uso público (**FIG. 125**). O subúrbio “perdia” muitas de suas características pitorescas, defendidas por autores como Downing e Olmsted, e se tornava um simplesmente negócio, que deveria ter como premissa básica – e não tão explícita – gerar a maior lucratividade para seus construtores. A comunidade idealizada por Beecher se tornava um bem de valor a ser comercializado.

⁷⁴ Formado pelos irmãos George Wattson Hewitt e William Dempster Hewitt.

⁷⁵ Em Chestnut Hill, foram construídas duas residências que marcaram o período final da arquitetura modernista: a Esherick House projeto de Louis Kahn (1959) e a Vanna Venturi House, projeto de Robert Venturi (1961-62).



FIGURA 125 – Planta de Chestnut Hill.
Fonte: NAYLOR, 2008.



FIGURA 126 – Anúncio de uma ampliação próxima ao *Golf Club* em Chestnut Hill, publicado no jornal *Brookline Chronicle* de 16/12/1905. Entre as várias vantagens do loteamento está “Cuidadosamente restrito”, além de enfatizar a acessibilidade através de bonde elétrico.
Fonte: PEHLKE, 2008.

A conexão do subúrbio com o centro através de ferrovia iniciou uma nova fase. Entretanto, o alto custo das tarifas ainda funcionava como um fator que impedia uma popularização, de fato, da suburbanização. O “modelo” de subúrbio foi estabelecido por vários fatores, mas dois foram fundamentais: a acessibilidade ou tipo de ligação com a região central e a vinculação a uma idéia de ascensão social e exclusividade (**FIG. 126**).

2.8 O TRANSPORTE E A SUBURBANIZAÇÃO

A princípio, um sistema de transporte eficiente é o que tornaria a suburbanização possível ao possibilitar um conveniente acesso do centro à periferia. Entretanto, na história do subúrbio, inacessibilidade foi tão importante quanto acessibilidade, pois seria esta dificuldade de acesso que facilitaria seu caráter segregacionista e corroboraria a sua associação a um símbolo de status e de ascensão social. Quando Clapham surgiu e se tornou um subúrbio de residência principal de várias famílias, no último quarto de século XVIII, não havia sistema de transporte público — as ferrovias bem como os sistemas de ônibus só seriam efetivamente implantados e difundidos no século XIX — e a ligação a Londres era feita exclusivamente transporte particular. Quando se analisa o “percurso” dos subúrbios, apenas em um dos períodos seu crescimento ocorre concomitante a um sistema de transporte público (ferroviário).

Por outro lado, o crescimento da mancha urbana nas cidades européias e norte-americanas, durante o século XIX, gerou adensamentos e grandes problemas de acessibilidade. Paris, entre 1801 e 1901, viu sua área crescer em pouco menos de três

vezes⁷⁶, enquanto Londres, no mesmo período, teve uma expansão muito mais marcante: sua área cresceu mais de doze vezes⁷⁷. A implantação de um sistema de transporte público tornou-se fundamental para equalizar os problemas advindos desta grande expansão urbana. Neste quesito, Paris e Londres tornaram-se referência na implantação de sistemas de transporte público: Paris ao introduzir um eficiente transporte através de ônibus e Londres ao criar o primeiro metrô. Entretanto, na forma de apropriação, as duas cidades seguiriam caminhos opostos. O sistema inglês serviu para conexão dos diversos bairros e também para a conexão com os subúrbios de classe média, enquanto na França este sistema serviu para transporte da população de menor poder aquisitivo e que se viu forçada a mudar-se para a periferia, principalmente após a reforma empreendida por Haussmann.

O primeiro sistema de transporte público urbano foi estabelecido quase por acidente. Em 1826, um antigo coronel do exército francês, Stanislas Baudry, abriu um *spa*⁷⁸ a alguns quilômetros da cidade de Nantes (França). A dificuldade de acesso a seu empreendimento poderia fazer com que não prosperasse. Para atrair clientes, iniciou uma linha regular de carruagens ligando o centro de Nantes a seu *spa*. Inicialmente gratuito (seu custo estava incluído nos valores dos banhos), sua linha *omnibus*⁷⁹ tornou-se popular quase imediatamente e, antevendo uma oportunidade de ampliar seu negócio, o empresário criou pontos de parada intermediários e passou a cobrar pelo transporte. Capitalizando sua descoberta, expandiu o número de rotas denominadas *omnibuses* (**FIG. 127**). Com o sucesso em Nantes e o fracasso de seu *Spa*, Baudry decidiu transferir seu negócio para Paris e, em 30 de janeiro de 1828, começou a funcionar em Paris a primeira linha de ônibus ligando a Madeleine à Bastilha⁸⁰. Em 1832, o sistema de ônibus rudimentar de Baudry já havia sido copiado em Bordeaux, Lyon e Londres (**FIG. 128**).

⁷⁶ Tabela 4.

⁷⁷ Tabela 2.

⁷⁸ Embora se pense que o termo *Spa* seja designação do século XX, sua origem está na cidade belga de Spa, próxima a Liege. A origem da palavra está na palavra *espa* que designava fonte no antigo dialeto Wallon, falado na região sul da Bélgica. Na idade média a cidade se tornou destino de pessoas que procuravam suas águas termais, tidas como milagrosas (LEAVY, BERGEL, 2002, p.2).

⁷⁹ A palavra ônibus origina-se da expressão latina *omnibus*: para todos (HOUAISS, 2001, p.2065). A origem desta designação estava no fato de que as viaturas de Baudry estacionavam, em Nantes, em frente a uma boutique de chapéus que se chamava *Omnès* (tudo em latim). Procurando associar este nome a seu transporte para não só facilitar a localização do local como ao prestígio do estabelecimento comercial, modifica o nome para *Omnibus* (DESRUES, 2005, p.36).

⁸⁰ Para informações adicionais, vide DESRUES (2005, p.34).



FIGURA 127 - Reprodução de um dos primeiros "omnibuses" atualmente no museu dos transportes de Paris.
Fonte: DESRUES (2005, p.34)



FIGURA 128 - Primeiro sistema de transporte de ônibus londrino. Nota-se que é uma cópia do sistema parisiense.
Fonte: THOMPSON, 2008

Abraham Brower introduziu o sistema de transporte de ônibus nos Estados Unidos em 1829, operando uma linha na Broadway, Nova York. Em seguida implantaram-se linhas na Philadelphia (1831), Boston (1835) e Baltimore (1844). O padrão típico que se estabeleceu era de que o governo concedia através de franquias (concessões) o direito de companhias particulares explorarem determinada linha. Em meados do século XIX, os ônibus se tornam um grande negócio e contribuem para aumentar a intensidade do já congestionado trânsito de Nova York. Em 1833, a cidade contava com 8 carruagens licenciadas, 108 em 1837, 255 em 1846, 425 em 1850 e 683 em 1853, quando 22 companhias competiam no negócio (Jackson, 1985, p. 34).

A ferrovia, embora anterior ao ônibus, foi, inicialmente, pensada para cobrir grandes distâncias, interligando cidades. A primeira locomotiva foi de 1801, construída por Richard Trevithick na cidade de Camborne, Inglaterra. Em 1803, ele foi para Londres e construiu outra locomotiva que é demonstrada com sucesso⁸¹. Em 1814, seu compatriota George Stephenson lançou a primeira linha ferroviária, a qual apresentou vários problemas e interrupções. A primeira linha regular de trens foi inaugurada em 1825, a Stockton & Darlington Railroad (**FIG. 129**). Nos Estados Unidos, a primeira ferrovia foi inaugurada em 1829 ligando Baltimore a Ohio (**FIG. 130**).



FIGURA 129 – Inauguração da Ferrovia Stockton & Darlington em 27/09/1825. Pintura de John Dobbin.
Fonte: DOBBIN, 2009



FIGURA 130 – Reprodução da locomotiva (Tom Thumb) da primeira ferrovia norte-americana que ligava Baltimore a Ohio.
Fonte: THE LIBRARY OF CONGRESS (Washington) (3), 2009

⁸¹ Para informações adicionais ver HODGE (2008, p. 18).

Outro sistema de transporte público introduzido no século XIX foi o metrô. Este sistema, pensado para fazer interconexões no interior da cidade, foi implantado pela primeira vez em Londres. Sua origem remonta à construção de um primeiro túnel sobre o Rio Tamisa.

No início do século XIX, o porto de Londres era o mais movimentado do mundo, a cidade com crescimento acentuado, necessitava de uma nova ponte para ligar a região da Torre de Londres com a de Southawrk, interligando importantes regiões residenciais a áreas de armazéns⁸². Entretanto, a construção desta ponte impediria o acesso à alfândega e a importante trecho do porto Londrino. O acesso era feito pela ponte de Londres, que no início do século XIX, não comportava mais o volume de tráfego que recebia.

Em 1817, Marc Istambad Brunel propôs a construção de um túnel sobre o Rio Tâmsa, em Londres, para ligar a região das Docklands à Soutwark. Embora em 1831 fosse inaugurada a nova Ponte de Londres — em estrutura metálica — sua localização ainda era muito distante da região das Docklands. Em 1825, começam as escavações (**FIG. 131**); após três paralisações o túnel foi concluído em maio de 1843. A falta de dinheiro impediu a construção de rampas para acesso de veículos, transformando a passagem em via de pedestres. Em 1869 a East London Railway assumiu o túnel, transferindo para o local a linha que ligava a capital a Brighton (**FIG. 132**).



FIGURA 131 – Túnel sob o Rio Tamisa. Litografia de Bonisch (1843), mostrando as escavações.
Fonte: BENNETT, 2004, p. 16.



FIGURA 132 – Trem da *East London Line* saindo do Túnel sob o Tamisa.
Fonte: BENNETT, 2004, p. 19.

Com o sucesso do primeiro túnel, foi proposta por Peter Barlow, em 1863, a construção de um segundo. A idéia era ligar o cais de Lambeth à outra margem. Neste túnel implantou-se um novo sistema de construção com anéis de aço (subdividido em três seções), com 46 cm

⁸² Esta ponte, a Tower Bridge, só foi construída no final do século XIX — entre 1886 e 1894 — resolvendo o problema da interrupção do tráfego de navios com a adoção de um sistema de pisos basculantes. Foi projetada pelo Arquiteto Horace Jones e pelo Engenheiro Sir John Wolfe Barry, responsável pela idéia da bascula (JONES, 2005 p. 285).

de largura, que reduziu custos de escoramento e acelerou a construção – avançava à razão de 2,7 metros por dia e foi concluído em dez meses.

Para facilitar a locomoção, foi implantado um sistema de transporte em trilhos — o Tower Subway. A cabine de passageiros, com capacidade para doze passageiros (**FIG. 133**), era movida por cabos puxados por um motor, fixo, a vapor. O acesso ao subterrâneo era feito através de escadas em espiral, através de um fosso de 3 metros de diâmetro (**FIG. 134**). Devido ao pequeno número de passageiros e à tarifa de 1 pence, o sistema jamais pagou seu custo de implantação; em 1894 foi transformado em via de pedestres e, atualmente, é utilizado pelo sistema de distribuição de água de Londres.



FIGURA 133 – Interior do vagão de passageiros do Tower Subway, ca. 1870.
Fonte: ILLUSTRATED LONDON NEWS (1), 2009



FIGURA 134 – Antigo acesso ao Tower Subway.
Fonte: FOTO DO AUTOR, 2005.

Na década de 1850, 250.000 pessoas dirigiam-se diariamente a Londres para trabalhar. A conexão com os subúrbios era feita principalmente através de ferrovias. A partir das estações ferroviárias os percursos eram feitos à pé, de barco, quando possível ou de ônibus. Decidiu-se construir a primeira linha de metrô, ligando Paddington e Harrington — tinha cerca de 6 km. As primeiras tentativas para construí-lo foram feitas pelo Advogado Charles Pearson em 1843, entretanto, as obras somente se iniciaram em 1860 (**FIG. 135**) com a abertura do primeiro poço na Euston Square. Após alguns incidentes e desabamentos, a primeira linha foi inaugurada em 9 de janeiro de 1863, com um grande banquete para 700 dignitários vitorianos. Outras linhas foram abertas e, em 1894, transportava perto de sete milhões de passageiros por ano (**FIG. 136**) (BENNETT, 2004, p.23)⁸³.

⁸³ Em 2008 transportou 1,073 bilhão de passageiros. Contava, em 2009, com 11 linhas distribuídas em uma rede com extensão de 402 e 270 estações (TRANSPORT OF LONDON, 2009).



FIGURA 135 – Construção do metrô de Londres na região da Estação de Kings Cross, fevereiro 1861. Fonte: ILLUSTRATED LONDON NEWS (1), 2009



FIGURA 136 – Litografia da estação de Baker Street, Londres, 1863-69. Fonte: LONDON TRANSPORT MUSEUM, 2009

2.9 A ARQUITETURA SUBURBANA

Enquanto na questão urbana os subúrbios apresentavam significativos avanços no estabelecimento de uma linguagem própria e no lançamento do que, um século depois, se tornaria uma forma de desenvolvimento e crescimento urbano, fazendo surgir um novo modelo de cidade, na arquitetura, as inovações e propostas eram poucas. Predominava a construção de casas em variados “estilos” que eram, geralmente, reproduções ou adaptações de publicações com modelos e plantas de casas. A partir do final do século XVIII as publicações de casas, paisagismo e jardinagem se tornaram muito populares. Entre 1790 e 1810 mais de cem livros de modelos de chalés foram publicados na Inglaterra (SOUTHWORTH e BEN-JOSEPH, 2003, p.29). A primeira publicação do gênero nos Estados Unidos é do inglês John Claudius Loudon, de 1839, intitulada *Encyclopedia of cottage, farm and villa architecture* (JACKSON, 1985, p.63). Entretanto, o primeiro *Best-seller* surge dois anos depois, denominava-se *Cottages Residences* (1841), foi escrito por Andrew Downing Jackson, que se tornaria, em seu tempo, o mais influente autor e crítico de arquitetura norte-americano (FISHMAN, 1987, p.123). As construções adotavam designações que procuravam estabelecer conexões com padrões e referências construtivas européias, porém de características históricas, em sua maioria, pouco identificáveis ou correlacionadas a estilos, como as designações do livro de Downing (1856): “estilo rural gótico”, “estilo Tudor”, “casa de fazenda ornamental”, “estilo italiano”, “velho estilo inglês”, “estilo ponteagudo” (**FIG. 140**), “cottage inglês”, etc. (**FIG. 137, 138 e 139**).



FIGURA 137 – Modelo de casa suburbana. A legenda informa custo de US\$ 3.300, sem tubulações de água e esgoto, sistema de aquecimento e sem acabamentos na cornija.
Fonte: CENTURY ARCHITECTURAL COMPANY, 1998, p. 40.



FIGURA 138 – Modelo de casa em alvenaria de tijolo e terracota.
Fonte: CHABAT, 1989, p.17.

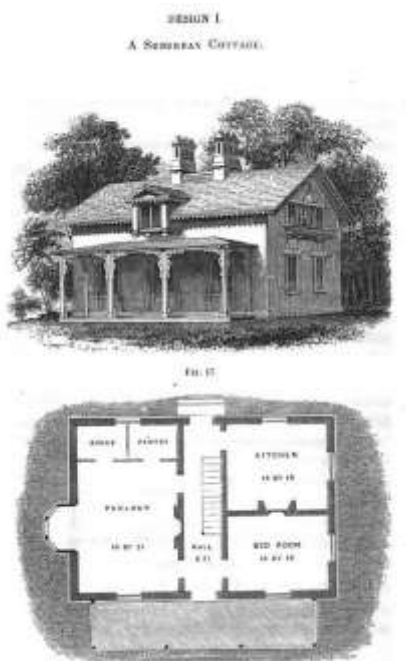


FIGURA 139 – Projeto para um Cottage em subúrbio.
Fonte: Downing (1856, p.27)

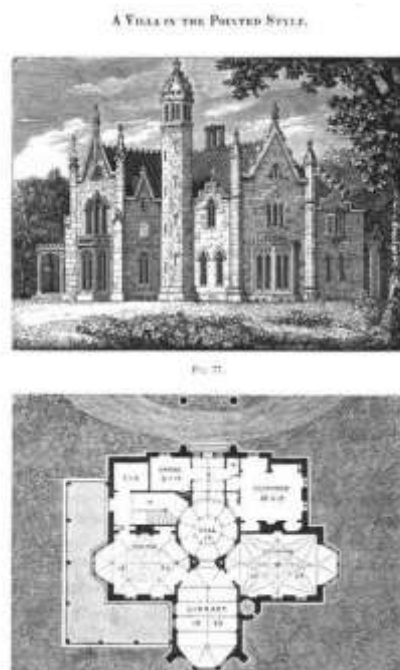


FIGURA 140 – Villa em estilo pontiagudo.
Fonte: Downing (1856, p.164)

Quando em 1892 Frank Lloyd Wright foi contratado para elaborar o projeto de uma casa - Thomas H. Gale house (**FIG. 141**), em Oak Park, próximo a Chicago, iniciou um ciclo de modificações nas concepções de casas de subúrbio. Os projetos de casas que elaborou para vários subúrbios de Chicago entre 1894 e 1911, as chamadas *Prairie houses*, estabeleceram as bases para uma nova linguagem não só da arquitetura suburbana como da arquitetura moderna. Ao longo do século XX, outros arquitetos desenvolveram alguns projetos ora ousados ora revolucionários para casas em subúrbios, como Richard Neutra (**FIG. 142**), na década de 1940, com sua série de casas californianas, Louis Kahn com sua Esherick House (**FIG. 143**), de 1957, e Robert Venturi com sua Vanna Venturi House (**FIG. 144**), de 1964, ambas no subúrbio de Chesnut Hill. Embora revolucionárias e de incontestado

importância na história da arquitetura, estas casas pouco modificarão nos padrões da arquitetura suburbana, que permanecerá firmemente conectada com o padrão de cottages ingleses, neo-góticos e, principalmente, no chamado *colonial revival*, que terá estímulo reavivado e reforçado pelos arquitetos do *New Urbanism* (FIG. 145 e 146).



FIGURA 141 – Thomas H. Gale House, em Oak Park, projeto de Frank Lloyd Wright, 1892.
Fonte: WIKIMEDIA (8), 2009



FIGURA 142 – Kaufmann House, em Palm Springs, projeto de Richard Neutra, 1946.
Fonte: JODIDIO, 2001, p. 367.



FIGURA 143 - Esherick House, projeto de Louis Kahn (1957), construída no subúrbio de Chesnut Hill.
Fonte: FRIEDMAN, 2007, p. 209.



FIGURA 144 – Vanna Venturi House, Projeto de Robert Venturi (1964), construída no subúrbio de Chesnut Hill.
Fonte: FRIEDMAN, 2007, p. 190.



FIGURA 145 – Casas em Seaside, Flórida. Considerada referência no movimento New Urbanism. Projeto de Andrés Duany e Elizabeth Plater-Zyberk, 1982.
Fonte: KATZ; SCULLY, 1994, p. 13.



FIGURA 146 – Residências unifamiliares no loteamento suburbano de Cornell, em Markham, província de Ontário, Canadá.
Fonte: SKABURSKIS, 2006, p. 240.

CAPÍTULO 3

A HISTÓRIA URBANA COMO VALORIZAÇÃO DO NÃO-URBANO: SUBURBANIZAÇÃO DA MOBILIDADE

*O carro tornou-se a carapaça,
a concha protetora e agressiva do homem
de zonas urbanas e suburbanas.*

Marshall McLuhan⁸⁴

A terceira fase da suburbanização foi marcada pela interligação feita prioritariamente por meio de automóveis. Esta mudança ocorrida com a introdução deste novo meio de transporte segundo Fishman (1987, p.135), “[...] ajudou a destruir as condições básicas da suburbanização clássica”. Surgiu um novo modelo de subúrbio que tinha no automóvel um de seus mais decisivos parâmetros de urbanização. Embora mantenha a idéia de símbolo de status, a “independência” proporcionada por um automóvel de baixo custo, associada a uma infra-estrutura também de menor custo – o custo de km de estrada ou auto-estrada é significativamente menor que o de uma ferrovia – tornará o subúrbio acessível, não só no aspecto da mobilidade e autonomia como também economicamente.

Um marco na busca de um subúrbio que se adequasse ao cada vez maior volume de automóveis⁸⁵ foi Radburn, em 1928, no estado de Nova Jersey. Segundo seu autor, o Arquiteto Clarence Stein, seria uma tentativa aplicar nos Estados Unidos as idéias de Ebenezer Howard para uma cidade-jardim⁸⁶. Seus planos incluíam a criação de uma comunidade que seria autogestora do empreendimento, grandes áreas verdes – parques e caminhos para pedestres, além de uma área destinada a serviços, comércio e indústria. De seu plano original (**FIG. 147**) apenas a área residencial foi construída.

A proposta de Stein para Radburn era baseada em cinco pontos: superquadras estreitas e de forma retangular (**FIG. 149**) e forte hierarquização, com vias de serviço para acesso direto às edificações, vias secundárias coletoras circundando as superquadras, vias principais ligando as vias secundárias aos vários setores e às vias expressas; e as vias expressas – auto-estradas ou *parkways*⁸⁷ - que a conectavam com outras comunidades e com a região central (STEIN, 2006. p. 176).

⁸⁴ McLuhan (2003, p. 301)

⁸⁵ Em 1928 haviam, nos Estados Unidos, 21.308.159 automóveis registrados (STEIN, 2006 [1957], p. 176).

⁸⁶ Em 1924, Stein, que se auto-denominava discípulo de Ebenezer Howard e Raymond Unwin, sugeriu a Alexander M. Bing, um abastado empresário, que ele fundasse e construísse uma cidade jardim. Naquela ocasião desenvolviam um projeto - Sunnyside - de 120 casas unifamiliares em área de 56 acres, para funcionários da empresa de Bing. Após o término, em 1928, eles iniciaram Radburn, menos uma cidade jardim que Sunnyside mas significativamente mais influente. (TALLEN, 2005, p.183).

⁸⁷ *Parkways*, vias exclusivas para automóveis e ônibus, proibidas ao tráfego de caminhões, atravessavam áreas muito arborizadas se tornando o símbolo de ideal de vias expressas destinadas prioritariamente a veículos particulares, muito utilizada por Robert Moses em suas intervenções na cidade de Nova York. Sobre estas vias disse



FIGURA 147 – Planta do projeto completo para Radburn — não executado.
Fonte: REGIONAL PLAN ASSOCIATION, 2008

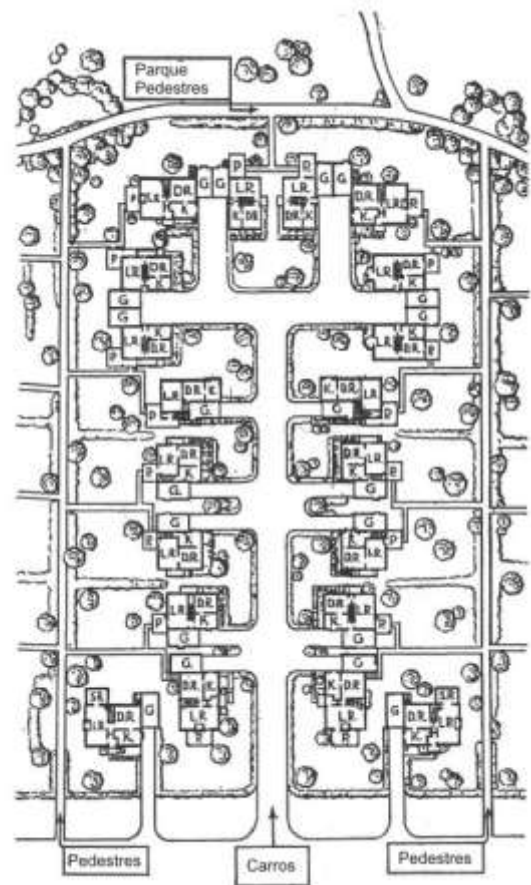


FIGURA 149 – Planta de uma superquadra de Radburn, com a indicação das vias separadas de pedestres e veículos e a via interna em parque.
Fonte: FRIEDMAN, 2007, p.40.

A importância de Radburn se consolidou na medida em que muitas de suas propostas foram adotadas em subúrbios no pós-guerra e mesmo em cidades, tais como, *cul-de-sac*, ruas de pedestres e unidades de vizinhança, enquanto que a autogestão da comunidade influenciou organizações como os futuros condomínios fechados (NICOLAIDES; WIESE, 2006, p. 165). Adicionalmente, as concepções de Radburn repercutiram também em projetos de arquitetos como Richard Neutra que, ao projetar Avion Village⁸⁸ (**FIG. 149**) em Grand Prairie, introduziu vários destes elementos propostos por Stein, especialmente na separação entre pedestres e veículos. O acesso de veículos era restrito ao perímetro e, através de *cul-de-sacs*, havia o acesso às casas no núcleo. A ligação entre as casas era feita através de vias de pedestres em meio a áreas verdes e arborizadas que conformavam um parque central ligando-as também à escola primária — *elementar school* — na extremidade norte e a uma

Sennett (2006, p. 292) "distantes das casas, suas curvas de concreto transformavam a experiência do volante num desfrute pessoal, livre de obstáculos".

⁸⁸ Avion Village foi construída em 1942 para residência dos empregados da fábrica North American Aircraft, foi projetada por Richard Neutra em parceria com Roscoe de Witt que atuou como arquiteto residente. (HENRY, 1983, p.287)

área de recreação, na extremidade sul. Uma série de lojas estava localizada ao longo da face oeste, no limite do terreno.

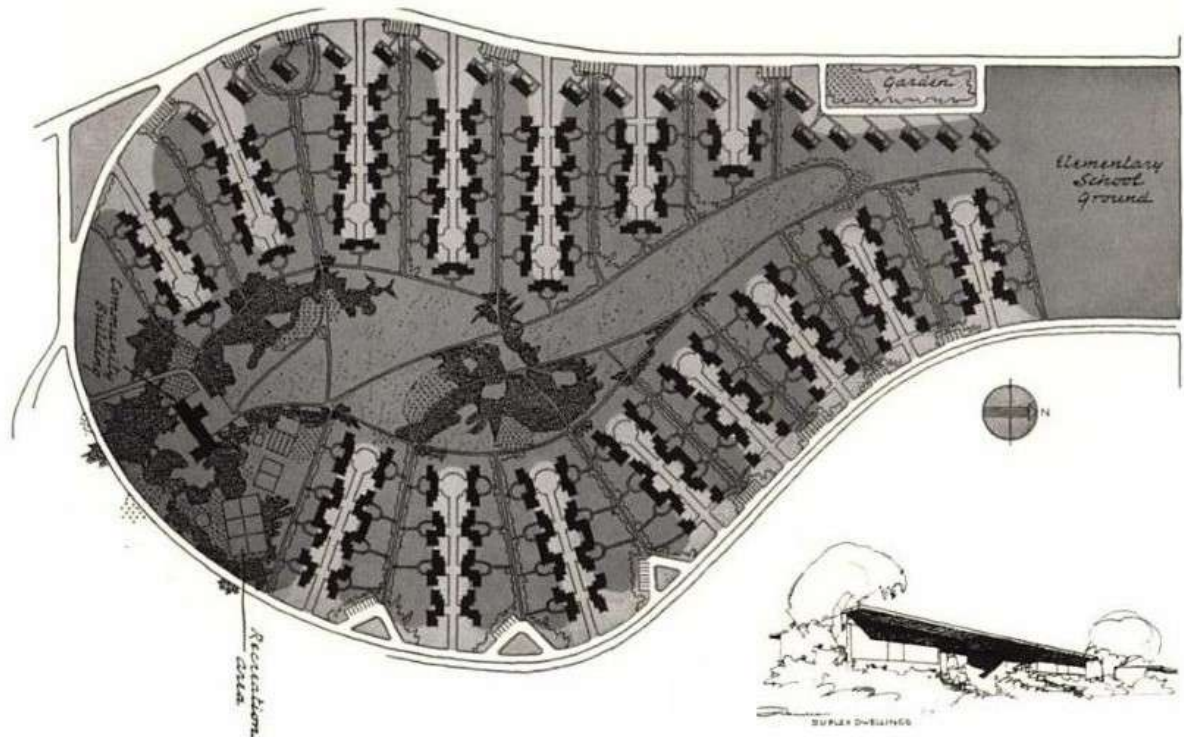


FIGURA 149 - Avion Village, em Grand Prairie projetada por Richard Neutra. A circulação de veículos ficava restrita ao perímetro externo, as vias internas que terminavam em cul-de-sac eram para acesso às residências. A principal circulação era interna, em um parque, acessível apenas a pedestres. Na face norte (à direita) localiza-se a escola e na face sul (à esquerda) a área de recreação e centro comunitário, na face oeste, com acesso independente a região destinada a comércio.

Fonte: HARTMAN; CIGLIANO, 2004, p.596.

E pode-se também creditar a Radburn, talvez, uma das principais contribuições que tornaria o subúrbio a “cidade para a era do automóvel”⁸⁹, ao criar parâmetros para a separação do tráfego de pedestres e automóveis e, especialmente, por tornar o dimensionamento prévio das vias em função de futuro crescimento de demanda e do número de veículos, um desses principais parâmetros. A partir de Radburn, a circulação de veículos se torna um dos principais parâmetros de planejamento urbano (WEISS, 1987, p. 68)⁹⁰, tanto nos Estados Unidos como na Inglaterra, influenciando a concepção de suas novas cidades, construídas após a segunda guerra mundial, como Milton Keynes (GOODMAN; CHANT, 1999, p.292)⁹¹ e Brasília.

⁸⁹ Esta designação muito citada em obras sobre Radburn, não tem autor determinado, embora referenciada em obras como Mumford (2004, p.542), Gillham (2002, p.29) e Moe & Wilkie (1999, p.42).

⁹⁰ Para informações adicionais sobre a importância de Radburn e sua influência no processo de suburbanização norte americano, ver Southworth e Ben-Joseph (2003, p.69-76) e Buder (1990, p. 168-169)

⁹¹ Para informações adicionais sobre a importância de Radburn e sua influência na criação de novas cidades inglesas ver Hall (2005, p. 146-155) e Buder (1990, p. 194-195)

3.1 TRANSFORMAÇÃO PELO AUTOMÓVEL

Ao longo da década de 1930, continuou a crescer o número de novos subúrbios na periferia das grandes cidades norte-americanas. Entretanto, a depressão econômica reduziu o ritmo de seu crescimento. Mesmo a produção de veículos que assistira a um vertiginoso crescimento durante as décadas de 1910 e 1920, foi reduzida⁹². Entretanto, o vínculo criado entre subúrbio e automóvel estava estabelecido e nas décadas seguintes seria reforçado.

A importância do automóvel no desenvolvimento e crescimento dos subúrbios, após a segunda guerra mundial, teve origem na importância do meio de transporte disponível para fazer a conexão subúrbio/centro. Nos Estados Unidos, este vínculo passou por diferentes etapas. Inicialmente a conexão era feita através de um meio particular de transporte – cavalo ou carruagem – ao longo do século XIX a implantação de um sistema ferroviário e sua “descoberta” como meio de lucro adicional por meio de venda de lotes ao longo do leito ferroviário por parte dos proprietários das ferrovias incentivou uma “popularização” restrita. No início do século XX, o crescimento da rede de ferrovias e a implantação de bondes elétricos foram favorecidos por vários fatores, especialmente a rapidez. Um exemplo significativo foi o da ligação das cidades de Oregon e a vizinha Rockford, distantes 22 milhas (35,4 Km): a viagem demorava uma hora e meia de trem e de duas e meia a três horas a cavalo ou carruagem (FLINK, 1990, p.137). Se, por um lado, o cavalo – ou carruagem – permitia maior mobilidade e facilidade de acesso, do outro o trem era mais rápido. Um dos fatores que ajudou a implantação de bondes e de trens urbanos - e até metrô - foi de ordem sanitária. Em Nova York, no início do século XX, cavalos depositavam nas ruas, a cada dia, estimados 1.134 toneladas (2,5 milhões de libras) de estrume e 227.124,7 litros (60.000 galões) de urina, representando dois terços da sujeira das ruas da cidade. A isto se somava o fato de que 15.000 cavalos mortos tinham que ser removidos das ruas da cidade a cada ano. Em 1908, estimou-se que o não banimento dos cavalos das ruas de Nova York custaria aproximadamente 100 milhões de dólares a cada ano. A isto se somaria o fato de que a cidade, naquela ocasião, estava densamente povoada⁹³.

O automóvel oferecia uma atrativa alternativa, porque combinava a flexibilidade do cavalo com a velocidade do trem ou do bonde elétrico, sem a exigência de um alto custo de montagem de um sistema fixo de trilhos e sem o problema sanitário causado pelo excesso

⁹² O registro de automóveis nos Estados Unidos declinou durante a grande depressão à razão de 10% ao ano. Em 1929 apresentou produção recorde de 5,3 milhões de veículos que caiu para menos de 1,3 milhões em 1932. A produção de 1929 só seria ultrapassada em 1949, quando 6,3 milhões de unidades foram produzidas. (FLINK, 1992, p.131).

⁹³ Em 1890 o reformador urbano Jacob Riis estimou que viviam 290.000 pessoas por milha quadrada - ou 112.000 pessoas por quilometro quadrado (FLINK, 1990, p.136).

de animais. A estes fatores somavam-se o conforto, a exclusividade, a autonomia de horários e o símbolo de status que se associava à propriedade de um automóvel. Quando Henry Ford introduziu a linha de montagem em série, reduzindo dramaticamente o preço de um automóvel, apontou para o que seria a solução para os problemas urbanos. Henry Ford expressou o entusiasmo com a proposta de reforma urbana pela adoção do automóvel como alternativa: "Nós resolveremos o problema da cidade ao deixar a cidade" (FORD *apud* FLINK, 1990, p.139). Este seria o mote que contribuiria, de forma decisiva, para o espraiamento contínuo das grandes cidades norte-americanas. A suburbanização era a resolução dos problemas urbanos.

Ford, quando propôs que a solução para os problemas da cidade estava fora dela, retomou alguns dos mais importantes temas do ideário urbano norte americano do século XIX. Entretanto, diferentemente daquele período, o advento e a popularização do automóvel forneceu o elemento chave que, de certa forma, veio a preencher uma lacuna e solucionar ao que até então limitava, criticamente, a expansão da suburbanização: a acessibilidade fácil.

3.2 A DEMANDA, A PROMESSA E O SONHO

O desenvolvimento de subúrbios ao longo do século XIX, a evolução em seu design com as configurações cada vez mais adequadas a novas demandas, aliada a uma maior acessibilidade promovida em uma primeira fase pela locomotiva, bonde elétrico e, posteriormente, pelo automóvel, propiciou as condições para a explosão dos subúrbios, após a segunda guerra mundial.

A "fórmula" para o crescimento, em larga escala, dos subúrbios nos Estados Unidos, principalmente após a segunda guerra mundial, foi produto da demanda crescente para fornecimento de casas a baixo custo para os soldados veteranos da guerra e suas famílias (FIG. 150); menor custo da terra nas áreas periféricas; residência unifamiliar isolada em um terreno, em um subúrbio como símbolo de status e de ascensão social; automóvel e gasolina a baixo custo; um sistema de auto-estradas (FIG. P1) interligando as principais cidades norte-americanas⁹⁴.

⁹⁴ Em 1956 o Congresso norte-americano autorizou a construção de um sistema de auto-estradas. O *Highway Act*, elaborado pelo governo do Presidente Eisenhower (1953-1961) era parte do sistema de defesa na época da chamada Guerra Fria. Visava facilitar o rápido deslocamento das forças armadas e de suprimentos. Previa a construção de 41.000 milhas (cerca de 66.000 km) de auto-estradas ao custo de 25 bilhões de dólares. A implantação do sistema foi concluída em 1969. (GILLHAM, 2002, p.35)



FIGURA 150 – Propaganda de eletrodomésticos para complementar a casa prometida a soldados veteranos da segunda guerra mundial.
Fonte: THE STATE MUSEUM OF PENNSYLVANIA, 2008

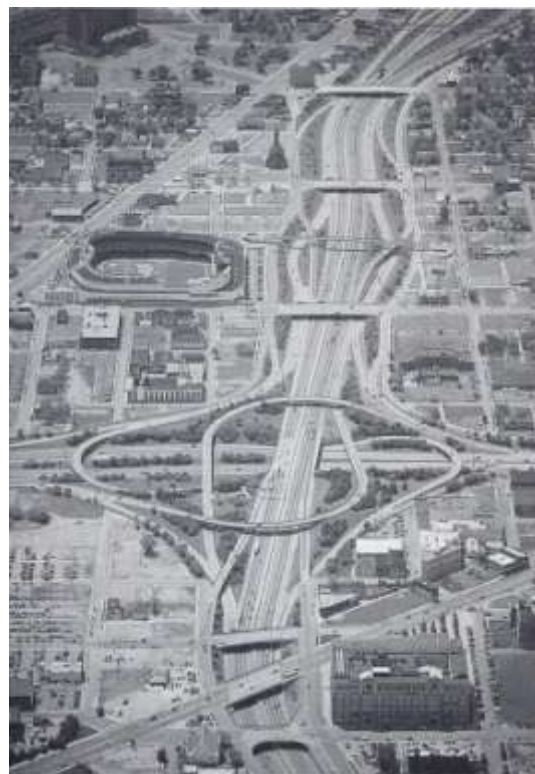


FIGURA 151- Detroit, complexo de auto-estradas ligando a região central da cidade a subúrbios em sua região sudoeste.
Fonte: EL-KHOURY; ROBBINS, 2004, p. 93.

A conexão do subúrbio com a região central da cidade feita por automóvel e a tentativa de garantir a toda a classe média - e até eventualmente à classe trabalhadora - todos os benefícios dos subúrbios, foram os principais elementos que iriam diferenciar a história do subúrbio do século XX dos períodos antecedentes, especialmente do século XIX, quando estava restrito à elite burguesa. Inevitavelmente esta tentativa mudou a natureza básica, tanto dos subúrbios como o da cidade a qual estavam, inicialmente, vinculados.

Após a segunda guerra mundial, a economia norte-americana retomou o ritmo de crescimento. No final da década de 1940, a produção de automóveis retornou a níveis de produção anteriores à crise de 1929 e, em paralelo, a construção de unidades residenciais, que durante um período de 16 anos (1929-45) – grande depressão e segunda guerra – havia se mantido numa média de menos de 100.000 por ano, foi também retomada.

Ao final da guerra, os 16 milhões de soldados que retornavam aos Estados Unidos produziram uma enorme pressão sobre o mercado. Devido à atuação de dois órgãos, a *Veterans Administration* (VA) e a *Federal Home Administration* (FHA) tornou-se relativamente fácil para ex-soldados adquirirem sua casa própria. Estes órgãos / agências garantiam os empréstimos, fornecendo recursos em comodato, para que os bancos financiassem os compradores de

casas, além de estabelecerem um pagamento mínimo que, por vezes, era simbólico: U\$ 1 (um dólar) ⁹⁵.

Iniciou-se um intenso programa de construção de casas, prioritariamente em subúrbios, que de 114.000 unidades em 1944, passou para 937.000 em 1946, 1.183.000 em 1948 e 1.692.000 em 1950, e permaneceu em constante crescimento (JACKSON, 1985, 233). Para os construtores a oportunidade de ganhar dinheiro foi sem precedentes e um nome ficou associado à explosão de construção de casas em subúrbios nas décadas de 1940 e 1950: William J. Levitt⁹⁶. Seu maior empreendimento, Levittown, tornou-se o símbolo de construção suburbana neste período⁹⁷.

Levitt adquiriu, em 1946, 4.000 acres de terras de antigas fazendas de batatas na região de Hampsted, Long Island, distante 25 milhas (cerca de 40 km) de Nova York (**FIG. 152**). Programou um grande loteamento que, ao contrário do planejamento de Stein para Radburn, destinava-se apenas à implantação de unidades residências, configurando-se o que, posteriormente, seria designado como cidade — subúrbio — dormitório.



FIGURA 152 – Vista aérea da região onde seria construída Levittown, 1951.
Fonte: LEVITTOWNERS (1), 2008



FIGURA 153 – Vista aérea de Levittown, 1958.
Fonte: LEVITTOWNERS (1), 2008

⁹⁵ Inicialmente a *Taftt-Ellender-Wagner housing bill* de 1945 (projeto de Lei) previa a construção de casas através de subsídios concedidos governo. Alguns congressistas, liderados pelo Senador Joseph McCarthy, discordaram deste tipo de política, qualificando-a como "anti-americana". Com apoio de empresários como William Levitt, conseguiram modificar este dispositivo, através do *Housing Act* de 1949 (Lei), que reduziu anualmente o número de casas que seriam subsidiadas, transferindo a responsabilidade para as empresas construtoras. Como consequência, no final da década de 1950, as grandes construtoras eram responsáveis por 2/3 das casas construídas nos Estados Unidos (HAYDEN, 2003).

⁹⁶ A importância de Levitt e sua conexão com a de casas se tornou de tal forma associada que, ele se tornou capa da revista *Time* na edição de 3 de julho de 1950, na qual se apresentava sua empresa como a "General Motors da indústria da construção de casas" (HAYDEN, 2003, p.134).

⁹⁷ Segundo Jackson (1985, p. 370), Levittown foi o maior empreendimento construído por um único empreendedor, embora outros empreendimentos tenham ultrapassado o número de unidades construídas naquela cidade, sempre envolveram várias empresas.

Levitt subdividiu a área em lotes de 60 x 100 pés (cerca de 18 x 30 metros), construiu as ruas e estradas necessárias (**FIG.153**), redes de distribuição de água e coleta de esgoto e construiu centenas de casas, a partir de modelos de planta padrão (**FIG.154**) que incluíam, como um grande apelo de vendas, um aparelho de televisão e uma máquina de lavar roupas (**FIG.155**) (OLSON, 2000, p.168). A designação inicial do empreendimento era *Island Trees* que, para fazer jus a esta designação, plantou cinco árvores para cada dois lotes. Entretanto, ainda antes da conclusão, adotou o nome Levittown. A população inicial desta cidade era de 10.000 pessoas e, no final da implantação do empreendimento, em 1960, haviam 17.400 casas e uma população de 82.000 residentes (JACKSON, 1985, p.235).



FIGURA 154 – Catálogo de vendas de Levittown com modelos de casas.
Fonte: LEVITTOWNERS (2), 2008



FIGURA 155 – Catálogo de vendas de Levittown, com relação de eletrodomésticos entregues com as casas.
Fonte: LEVITTOWNERS (2), 2008

Como Levittown, centenas de empreendimentos foram construídos, ao longo das décadas seguintes. O modelo adotado em Levittown, que, na implantação mantinha algumas premissas dos primeiros subúrbios norte americanos, como arruamento em curva e arborização, se tornou predominante. Entretanto houve propostas com diversas configurações como a adotada em Lakewood Park⁹⁸, na região de San Fernando Valley, próximo a Los Angeles. Neste empreendimento, seu modelo de implantação denota de forma inequívoca, a busca de se maximizar o rendimento da terra. Iniciado em 1949 ocupava uma área total de cerca 25,9 km² que foi dividida em quarenta glebas com 157 acres cada. A área foi loteada em forma de grelha, com lotes de 50 x 100 pés (cerca de 15 x 30), menor dimensão permitida em Los Angeles (**FIG. 156**). No final de sua implantação (**FIG.157**), contava com 17.500 casas e cerca de 80.000 residentes (HAYDEN, 2003 e FISHMAN, 1987).

⁹⁸ Construída por três empresários, Ben Weingart, Mark Taper e Louis Boyar.



FIGURA 158 – Lakewood, Califórnia. Vista aérea da construção das casas, 1950.
Fonte: KOSTOF, 1992, p.64.



FIGURA 157 – Lakewood, Califórnia, vista aérea, 1957.
Fonte: EASTERLING; PRELINGER (1), 2008

3.3 A GRANDE CIDADE EM TRANSFORMAÇÃO

Assim como ocorreu em Los Angeles, Nova York implantou ao longo da primeira metade do século XX um importante sistema de auto-estradas que foi fundamental para o desenvolvimento dos subúrbios. Este processo ficaria associado a uma pessoa: Robert Moses, um Cientista Político, que ocupou – e acumulou – vários cargos de chefia em órgãos encarregados de gerir obras na cidade de Nova York⁹⁹, o que lhe rendeu o apelido de “Great Bob the Builder” (FISHMAN, 2007, p.122). Durante sua longa gestão (1934-68) construiu inúmeras obras de grande impacto urbano como *Parkways* (cerca de 670 km) (**FIG. 158**), conjuntos habitacionais (**FIG. 159**), parques, pontes (13), piscinas públicas (14), playgrounds (658), praia – Jones Beach (**FIG. 160**), criada em 1924, como parte do Long Island State Park, para qual criou uma grande infra-estrutura que incluía *Parkway* e um Shopping-Center - (BALLON; JACKSON, 2007). A relocação de grandes porções de populações — cerca de 200.000 pessoas — para seus novos conjuntos habitacionais, além de grandes obras viárias que seccionaram a região do Harlem (**FIG. 161**) lhe valeu o epíteto de racista (JACKSON, 2007, p.70). Sua série de *highways* e *parkways* combinadas criou uma rede que, segundo Sennett (2006, p.292), interpretando Moses em suas crenças, poderia “aliviar a mente das pessoas das tensões tipicamente urbanas”.

⁹⁹ Moses ocupou diversas funções públicas, várias acumuladas simultaneamente: Comissário do Departamento de Parques de Nova York (1934-60); Chefe da Ponte Triborough e Tunes (1936-68); Chefe da Henry Hudson *Parkway* e Marine *Parkway*, fundidos na Chefia de *Parkways* de Nova York (1934); Membro da Comissão de Planejamento da cidade (1942-1960); Chefe do Comitê Emergencial da Prefeitura para habitação (1946); Coordenador de Construções de Nova York (1946-60); Chefe do Comitê da Prefeitura para a instalação da ONU (1946); Chefe do Comitê da Prefeitura para as Favelas (1946-1960); Coordenador de Projetos de vias Arteriais (1960-66); Presidente da Corporação para a Feira Mundial de Nova York de 1964-65 (1960-67). Além destes cargos, diretamente ligados à cidade de Nova York exerceu cargos nas cidades de Long Island e no Estado de Nova York. (BALLON & JACKSON, 2007, p. 134).



FIGURA 158 – Henry Hudson Parkway na região do Parque Fort Tryon, com a ponte George Washington ao Fundo, Nova York, 1938.
Fonte: BALLON; JACKSON, 2007, p. 209.



FIGURA 159 – Stuyvesant Town (em primeiro plano) e a Peter Cooper Village, Nova York, ca. 1950.
Fonte: BALLON; JACKSON, 2007, p. 118.



FIGURA 160 – Jones Beach, ca. 1930. No centro está a torre e Shopping Center. Idealizada em 1924 por Moses como área de recreação para a população de Nova York. Foi a base para a proposta de intervenções em outras praias como Plumb Beach Brooklyn, Ferry Point Beach Bronx, Marine Beach, Jamaica Bay Beach, Orchard Beach, South Beach, Rockaway Beach.
Fonte: BALLON; JACKSON, 2007, p.160.

O que para Moses eram meios de criar comodidades modernas, como as *parkways*, proibidas aos caminhões, na visão de Sennett (2006, p.293) eram “caras e ilusionistas, atravessando áreas arborizadas, distantes das casas, suas curvas de concreto transformando a experiência do volante num desfrute pessoal, livre de obstáculos” (FIG. 162). Entretanto, várias vezes se levantaram contra Moses, das quais uma adquiriu uma importância que transcendeu esta disputa para adquirir uma importância impar: Jane Jacobs. Seu livro *The death and life of great american cities* (1961) — Morte e vida de grandes cidades (2004) — criticou, de forma contundente, as políticas urbanas de conotação modernista norte-americanas do pós-guerra, tornando-se um libelo em sua luta contra as reformas propostas por Moses para Nova York, assim como Lewis Mumford que

comparou suas obras às realizações absolutistas de Luis XIV em Versalhes (MUMFORD & WOJTOWICZ, 1998, p.239).



FIGURA 161 – Harlem River Drive, e a conexão com a ponte George Washington (ao fundo), que seccionou a região do Harlem. Nova York, 1951.
Fonte: BALLON; JACKSON, 2007, p. 205.



FIGURA 162 – Brooklyn-Queen Expressway, Nova York, 1950. Esta via expressa, em nível elevado, "cortava" a cidade sem observar a malha urbana ou o impacto que teria na vizinhança.
Fonte: BALLON; JACKSON, 2007, p.160.

Outro modelo distinto foi adotado em Park Forest, próximo a Chicago. Inicialmente ocupava uma área de 2.400 acres – depois ampliada para 3.100 – este empreendimento foi construído pela firma *American Community Builders* (ACB)¹⁰⁰; o projeto urbano ficou a cargo dos Arquitetos Jerald Loebel e Norman Schlossman (**FIG. 163**) e, para o projeto paisagístico, foi contratado Elbert Peets¹⁰¹. O projeto proposto para Park Forest propunha ser um exemplo de cidade-jardim, com conexão ferroviária, locais para instalação de indústrias, shopping Center, além de pequenas áreas destinadas a comércio local, parques e escolas. As unidades habitacionais seriam em tipos diferentes que incluíam apartamentos (**FIG. 164**), três modelos de conjuntos de casas geminadas¹⁰² e seis modelos de casas individuais (**FIG. 165**). Utilizando o modelo adotado por Clarence Stein em *Balwin Hills Village*, construíram 3.010 *townhouses* de dois pavimentos em superquadras. A construção foi iniciada em 1947 e concluída em 1956, quando todas as unidades estavam vendidas. Nesta ocasião contava com uma população de 30.000 residentes.

¹⁰⁰ Empresa formada por Nathan Manilow, ex-prefeito de Chicago e Philip Klutznick, antigo funcionário do setor de habitações nos governos Roosevelt e Truman. Klutznick foi um defensor da criação de comunidades e contrário à construção de casas isoladas. Era um crítico ao sistema de construção residencial nos Estados Unidos, que, em seu entendimento havia falhado. (HAYDEN, 2003, p.141).

¹⁰¹ Arquiteto Paisagista, Peets, radicado na cidade de Washington, foi co-autor de uma das mais influentes obras na arquitetura e urbanismo norte-americanos da primeira metade do século XX: *American Vitruvius*.

¹⁰² No original *row houses*: são conjuntos de casas que acompanham o alinhamento da rua, com ou sem recuo frontal, não havendo afastamento lateral entre as casas. Sua implantação assemelha-se a de casas geminadas e, ao contrário do Brasil que, em geral são construídas em pares, nas *row houses* o número de casas é significativo maior podendo compreender todo um quarteirão.

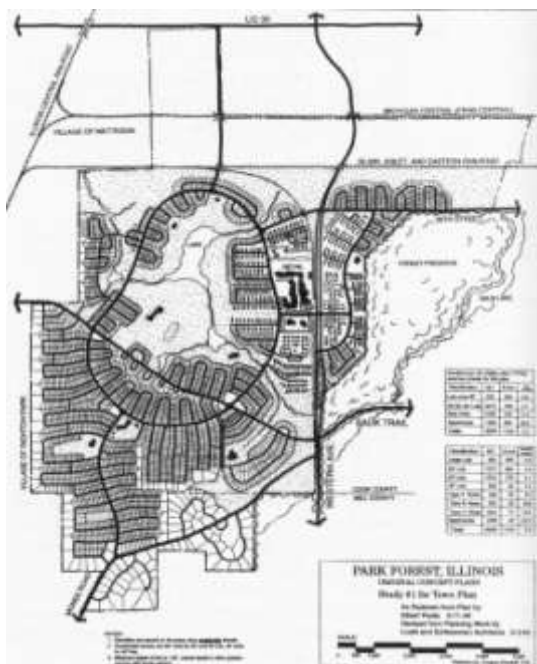


FIGURA 163 – Projeto de Park Forest, planta original de 1946, o Shopping Center foi incluído no plano de 1952.

Fonte: HAYDEN, 2003, p. 142.



FIGURA 164 – Vista aérea de Park Forest III, mostrando as unidades multifamiliares e o Shopping Center — acima, à direita.

Fonte: HAYDEN, 2003, p. 145.



FIGURA 165 – Residências unifamiliares em Park Forest.

Fonte: HAYDEN, 2003, p. 146.



FIGURA 166 – Catálogo de venda de Park Forest, mostrando a facilidade de comunicação — por trem ou auto-estrada — até Chicago.

Fonte: SHNAY, 2002, p. 30.

Exemplos como o de Levittown e Park Forest que constroem grandes shopping centers, além da implantação de uma série de serviços localizados próximos à área residencial, sinalizam uma modificação que trará uma nova “formatação” à cidade tradicional norte-americana, embora, inicialmente, a conexão principal “ênfatisada” com a cidade principal (**FIG. 166**). Este comércio associado à transferência das sedes administrativas de importantes conglomerados para os subúrbios foram decisivos para a perda de importância dos centros das cidades e sua deterioração e, por outro lado, ajudam a incrementar – ainda mais – a suburbanização. A relação centro/subúrbio passará por uma série de alterações que irão, em etapa mais avançada, significar uma completa modificação na relação de

influência/dependência entre os dois e a redução constante da importância do centro das cidades. Dois exemplos de setores são significativos, o comércio e o de serviços.

3.4 SUBURBANIZAÇÃO COMO FENÔMENO GLOBAL

O processo de suburbanização contemporâneo que se tende a pensar como essencialmente norte-americano – e canadense — também ocorre em vários países do mundo, em alguns de forma mais pontual e outros de forma mais expressiva.

Canadá

O Canadá, assim como os Estados Unidos, tornou-se uma nação com elevados índices de suburbanização. Ainda no século XVIII, foram criados os primeiros *fauburgs* nas cidades de Montreal e Quebec (LINTEAU, 1987, p. 253). Durante o século XIX, a suburbanização continuou a ocorrer. Vários subúrbios surgiram e cresceram, procurando adquirir novo status político-administrativo — em geral, sendo incorporados a cidades maiores e centros regionais próximos — como nos casos de seis cidades da província de Ontário que, entre 1853 e 1881, promoveram ações com este objetivo: Yorkville (1853), Parkdale (1879) e Brockton (1880) incorporadas a Toronto; Petersville¹⁰³ (1874) (FIG. 167) e London East (1874) a London e New Edinburgh (1866) incorporadas a Ottawa (STOTT, 2007, p. 887). Este processo de incorporação demonstra, assim como ocorria nos Estados Unidos, uma valorização pelo urbano, procurando-se preservar um ambiente com as características mais pitorescas (FIG. 168).



FIGURA 167 – Petersville, com a Blackfriars Bridge em primeiro plano, vista a partir da cidade de London, Ca. 1874.
Fonte: STOTT, 2007, p. 891.



FIGURA 168 – “The ideal home” — O lar ideal — fotografia de John Boyd, publicada em setembro de 1917, mostrando casa na Yonge Street, North Toronto.
Fonte: HARRIS, 1999, p. 90.

O processo de suburbanização, assim como no país vizinho, se intensificou durante o século XX, com características próprias relacionadas por Harris (2004, p.18): desenvolvimento em

¹⁰³ O nome foi alterado para London West em 1881.

baixa densidade com predominância de casas isoladas ou geminadas; localização próxima ou nas franjas da cidade; alta proporção de moradores proprietários; politicamente distintos em relação ao restante do país¹⁰⁴; majoritariamente ocupados por famílias de classe média-alta e ricas; áreas predominantemente residenciais, com populações deslocando-se diariamente para a região central para trabalhar. No Canadá, segundo o autor, embora haja uma infinidade de tipos de urbanização nos subúrbios, quatro se tornaram predominantes, dos quais, três são mais comuns. O mais proeminente, entretanto o menos comum é o que se inspirou nos princípios da cidade jardim e dos subúrbios jardim de Olmsted, como o subúrbio de Mount Royal, projetado por Olmsted. No outro extremo destaca-se o subúrbio não planejado (**FIG. 169**), com uma subdivisão em lotes de pequenas dimensões e, em geral, não regularizados junto ao poder público, como ocorreu em York Township e South Vancouver, Hillhurst (Calgary), Colbat (Ontário) e Elmwood (Manitoba). Entre estes extremos estão os outros dois tipos que, em comum, têm o fato de serem, predominantemente, desenvolvidos por construtores especuladores. O primeiro tipo é o subúrbio industrial, com habitações construídas próximas a áreas industriais, em geral destinadas à classe trabalhadora, muitas das habitações construídas para serem locadas, como o distrito de Hydrostone em Halifax, as regiões de West Junction em Toronto e East End em Hamilton. O quarto tipo são os subúrbios construídos por especuladores (**FIG. 170**), destinados à classe-média, que reproduzem o arquétipo de subúrbio construído em Levittown.



FIGURA 169 – Habitações populares na Jarvis Street, em Winnipeg, na região conhecida como bairro estrangeiro, 1909.
Fonte: MANITOBA HISTORICAL SOCIETY, 2009



FIGURA 170 – Fotografia aérea do subúrbio de Markham, Ontário.
Fonte: WIKIMEDIA (9), 2009.

¹⁰⁴ Nos últimos anos a população dos subúrbios canadenses e norte-americanos têm votado, majoritariamente, em partidos conservadores, conforme mostra estudo de Walks (2004), no qual afirma que os subúrbios foram um dos principais motivos para a "guinada" à direita nestes dois países nos últimos anos. Nos Estados Unidos, por exemplo, após a década de 1950 (período de incremento da suburbanização), entre os anos de 1953 e 2009, o Partido Republicano governou por 36 anos (65%) enquanto o Democrata por 20 anos (35%).

Europa

Na Europa continental, ao contrário do que ocorrera na Inglaterra, os subúrbios seriam preferencialmente destinados aos operários fabris e à classe operária. Embora fossem construídos subúrbios destinados à classe-média, predominaram, especialmente nos empreendimentos que partiram de ações governamentais, os conjuntos habitacionais em geral verticais — com habitações multifamiliares.

Na Holanda, em 1922, iniciou-se a construção de um subúrbio jardim, Betondorp, nas imediações de Amsterdam, que apresentou um diferencial tecnológico, pois foi uma das primeiras tentativas de construção industrializada, utilizando-se painéis pré-fabricados de concreto (**FIG. 171**), introduzindo seis sistemas construtivos que procuravam aliar rapidez com significativa redução de custos. A urbanização que procurava introduzir alguns dos princípios da cidade jardim proposta por Ebenezer Howard já ocorria em outras urbanizações suburbanas holandeses, como em Buiksloterlan¹⁰⁵ (1917-19) e Watergraafsmeer (1917-24). Para a construção das habitações foram selecionados os arquitetos J.H. Mulder (**FIG. 172**), W. Greve, J. Hulsebosch, Jan Gratama, J.B. Van Loghem, Herman Frederick Mertens, H.W. Valk, Dirk Ruseburg e Dick Greiner sob a supervisão de Ary Keppler, Chefe do Comitê de Construção (SEARING, 1987).



FIGURA 171 – Betondorp, assentamento de painéis de concreto de um dos modelos de construção pré-fabricada, Ca. 1922.
Fonte: SEARING, 1987, p. 109.



FIGURA 172 – Betondorp, habitações projetadas por J.H. Mulder na Tuinbouwstraat — Rua Tuinbouw, construídas entre 1923 e 1924.
Fonte: SEARING, 1987, p. 119.

Na Rússia, em Moscou, o processo de suburbanização mais intenso ocorreria após o final do regime comunista. A cidade, ao longo do século XX, passou por transformações que a levaram de uma cidade com menos de um milhão de habitantes logo após a Revolução de 1917 a se tornar a maior capital da Europa. Segundo Rudolph e Brade (2005, p. 142-146), morfologicamente, a cidade desenvolve-se concêntricamente, em três anéis delineados em

¹⁰⁵ Atual Van der Pekbuurt, localizada na região norte de Amsterdam.

fases distintas de seu crescimento (**FIG. 173**), correlacionados ao período político e econômico. Inicialmente, era uma cidade altamente adensada, dentro do seu anel mais central (Item 1 da **FIG. 173**). Durante o período soviético, industrializou-se e a população cresceu significativamente, foram construídos, na periferia, vários conjuntos habitacionais, além de se instalarem as novas indústrias, no que era o seu anel intermediário (Item 2 da **FIG. 173**). A terceira fase ocorreu — e ainda está em processo — após o final do regime socialista (Item 3 da **FIG. 173**). Construíram-se novos conjuntos habitacionais, indústrias, grandes estabelecimentos comerciais — Shopping Centers —, áreas de escritórios — Moskva City —, antigas fabricas tem sido reformadas e convertidas em escritórios (**FIG. 174**) e subúrbios destinados à classe-média alta, localizados principalmente nas regiões oeste e sudoeste.

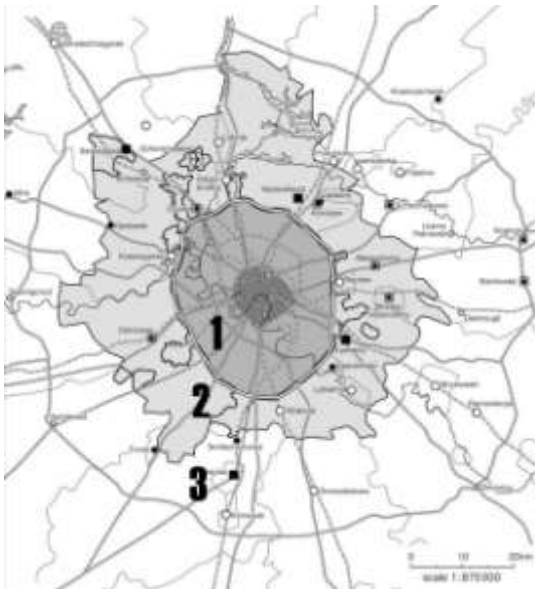


FIGURA 173 – Mapa geral de Moscou e grande Moscou, com a região central (1), a periferia construída durante o regime socialista (2) e os subúrbios após o final da União Soviética (3).
Fonte: RUDOLPH; BRADE, 2005, p. 137.



FIGURA 174 – Antiga fábrica de tecidos, na região norte de Moscou, convertida em complexo de escritórios e estúdios, está sendo ocupado principalmente por empresas de informática.
Fonte: RUDOLPH; BRADE, 2005, p. 144.

Austrália

Na Austrália, durante a década de 1930, os subúrbios no entorno das grandes cidades apresentaram crescimento mais rápido que aquele verificado nos Estados Unidos, no mesmo período. Assim como ocorria nos Estados Unidos, intelectuais e estudiosos desprezavam e atacavam o crescimento desmedido destes subúrbios, entretanto, introjetava-se na classe média o desejo de uma casa nos subúrbios, como forma de melhoria de padrão de vida e, principalmente, de status. Ainda reproduzindo o fenômeno norte-americano, a população nos subúrbios das grandes cidades australianas cresceu, especialmente após a segunda guerra mundial. Este crescimento especialmente das grandes cidades, atingiu seu pico em 1960, quando as seis maiores cidades australianas concentravam 2/3 da população do país

(DAVISON, 1995, p.40) o que levou o historiador e crítico social Donald Horne, designar, a Austrália como “a primeira nação suburbana”¹⁰⁶. Dados censitários demonstram que a população rural continua reduzindo e, entre a população urbana, cresce o número de habitações em áreas de baixa densidade, reduzindo-se a de maior densidade (TAB. 5).

TABELA 5
Residências particulares ocupadas na Austrália, 2001

População / centro (agrupados por tamanho)	Residências unifamiliares		Residências multifamiliares		Nº total de habitações (x 1.000) 2001
	Habitações	Mudança nº habitações 1991–2001	Habitações	Mudança nº habitações 1991–2001	
Cidades Capitais	72,4	16,1	26,7	36,2	4453,4
Sydney	63,7	10,2	35,5	36,5	1438,4
Melbourne	74,5	13,9	24,7	36,0	1243,4
Brisbane	80,6	25,9	18,3	73,5	601,1
Adelaide	75,5	13,5	24,0	13,9	430,2
Perth	77,9	26,1	21,5	30,5	511,2
Hobart	83,1	15,4	16,2	8,2	76,1
Darwin	62,6	32,8	29,8	55,4	38,2
Canberra	76,9	18,0	22,8	49,6	114,7
Outras cidades grandes	76,8	40,0	20,8	71,5	1257,9
Áreas rurais	86,5	7,0	8,5	-0,1	1361,0
Austrália	75,9	17,5	22,2	37,2	7 072,2

Fonte: Australian Bureau of Statistics (1991 e 2001)¹⁰⁷.
Fonte: Australian Government (2008)

Quanto à conformação, os subúrbios australianos tenderam a seguir o modelo norte-americano, com localização ao longo de grandes vias arteriais de ligação ao centro da cidade, a conexão se fazendo principalmente através de veículos particulares, notando-se ainda existir uma clara setorização de uso monofuncional do solo urbano e estabelecimento de Shopping Centers nas conexões com artérias de ligação. Entretanto, duas características os distinguem dos estados Unidos. Enquanto neste país os grandes empreendimentos incluem não só o lote como também a casa, na Austrália cada comprador de lote constrói sua própria casa. Outra característica dos subúrbios australianos é que sua densidade é pouco maior que a norte-americana, com as casas ocupando maiores percentuais dos terrenos com afastamentos menores entre as casas como mostra a **Figura 175**.

¹⁰⁶ Citado em seu livro *The Lucky Country: Australia in the sixties* (1964). (HORNE apud DAVISON, 1995, p.70)

¹⁰⁷ Ajustada a partir de dados obtidos em Australian Government (2008).



FIGURA 175 - Imagem de satélite de um subúrbio na região de Melbourne, Austrália. Pode-se observar o maior adensamento, a presença de Shopping Centers junto às artérias de ligação com a região central.
Fonte: GOOGLE EARTH, 2008

Japão

No Japão, a suburbanização torna-se um ato governamental com o Decreto de planejamento de novas cidades, de 1968 – *Shin toshi keikaku hō* – que estabelece suas principais diretrizes (HEIN; PELLETIER, 2006, p.1). A decisão governamental procurava aliviar a enorme pressão sobre a região central de suas grandes cidades, que no pós guerra experimentaram grande crescimento. Tóquio, durante a década de 1970, se tornou a maior cidade do mundo.

Seguindo o plano Kanto, realizado entre 1970 e 1995 (KOTKIN, 2006, p.125), foram construídos subcentros como Shinjuku, Shibuya e Ikebukuro. Estes mega-projetos inicialmente seguiram preceitos básicos, formulados por Ishikawa Ideaki, que, como outros planejadores japoneses de antes da segunda grande guerra, foi atraído pelo ideal das cidades-jardim inglesas, propondo a descentralização através destes subcentros intercalados por cinturões verdes.

Pressionados pelo altíssimo custo de um apartamento na região central, mesmo de apenas um quarto, os moradores das grandes cidades japonesas viram-se instados a se mudar para esta nova periferia. Mais de dez milhões de habitantes instalam-se em regiões suburbanas ao redor das principais cidades. Em meados da década de 1970, a segunda maior cidade do país, Osaka, começou a perder população na região central enquanto a população da periferia cresceu rapidamente. Entretanto, como lembra Shelton (1999, p.70), um subúrbio

típico japonês é uma "experiência distinta" de seus similares norte-americanos, europeus ou australianos, especialmente no que se refere à maior densidade e menor distância entre as edificações, conforme mostram as **Figuras 176, 177 e 178**.

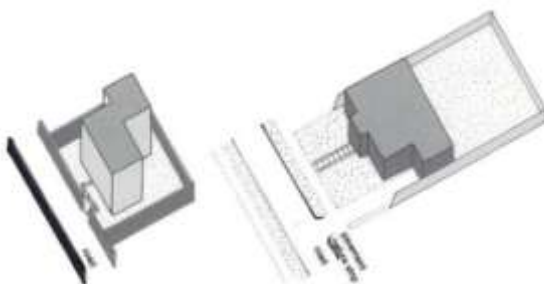


FIGURA 176 - Desenho esquemático da relação rua, lote e edificação: à esquerda exemplo de um subúrbio japonês e à direita de um subúrbio australiano.
Fonte: SHELTON, 1999, p. 71.

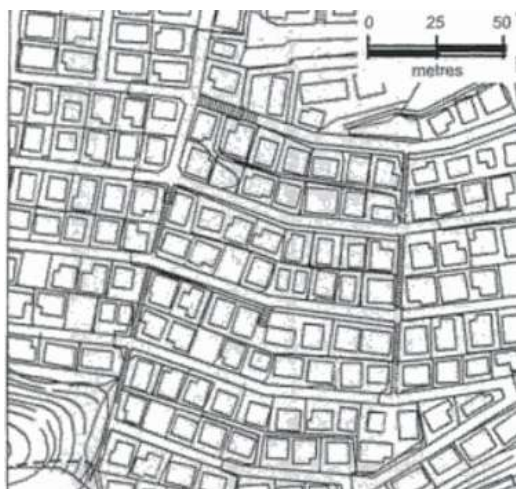


FIGURA 177

Planta e Imagem de satélite do subúrbio de Hillside, na cidade de Nagasaki, Japão, mostrando o exemplo de assentamento de alta densidade conforme mostrado no esquema da figura 176.
Fonte: SHELTON, 1999, p. 72.



FIGURA 178

Fonte: Google Earth. Acesso 03.jan.2009

3.5 O PAÍS SUBURBANO E UM NOVO MODELO DE CIDADE

O surgimento dos *Shopping Centers* nos entroncamentos criou, para os subúrbios, o que Lynch (1999, p.80) denomina como ponto nodal, isto é, um foco estratégico, "no qual o observador pode entrar". A importância deste ponto nodal é, na visão de Lynch, de enorme importância para um observador da cidade. É neste ponto que o observador "sente" que está chegando a seu destino. Neste aspecto, o Shopping Center torna-se uma referência em seu duplo sentido, isto é, como ponto de localização e marco urbano e, principalmente, como identificador de área de pertencimento deste observador (**FIG. 179**).



FIGURA 179 – Shopping nos subúrbios de Tucson, Arizona (no círculo). Sua localização é estratégica: em entroncamento de vias de ligação norte/sul e leste/oeste e, ao mesmo tempo, como centro da implantação das áreas residenciais.
Fonte: MACLEAN, 2009

A construção de grandes áreas comerciais para os subúrbios ocorreu em função de vários fatores. Primeiramente, o fato gerador é a mudança das residências para os subúrbios. A uma certa altura, os grandes comerciantes começaram a instalar lojas de departamento nas rodovias de acesso aos subúrbios. Com esta “facilidade” e comodidade, o morador não precisaria mais se deslocar para o centro da cidade para fazer suas compras eventuais de bens de uso. A primeira etapa deste processo de mudança foi a implantação de comércios de primeira — e mais constante — necessidade, inicialmente com pequenos estabelecimentos de padaria, açougues etc., para em uma etapa seguinte surgirem supermercados, as lojas de departamento, e, finalmente, os Shopping Centers.

Um subúrbio residencial, por sua característica de mono função (ou uso) – residencial – demandava serviços de apoio que, em geral, somente seriam acessíveis através de veículos particulares, visto que a própria existência de transporte público de massa foi inviabilizada por seu modelo de implantação em menor densidade.

É interessante observar-se que o que leva o empreendedor comercial de grandes redes de lojas de departamento a implantar suas unidades em subúrbio tem a mesma racionalidade econômica que levou alguns dos primeiros empreendedores de construção dos subúrbios residências: o baixo custo e a disponibilidade de grandes extensões de terras. Com isto, o investimento inicial na implantação do negócio seria menor e parte da diferença que seria na construção de um empreendimento semelhante nas áreas mais centrais da cidade poderia ser utilizada em propaganda para atrair consumidores a esta loja mais distante. Pode-se ainda especular que, se havia uma necessidade inicial de um investimento mais intenso em publicidade para informar ao público potencial deste novo empreendimento,

ao longo do tempo, este custo de difusão poderia reduzir-se, pelo fato de que sua localização em subúrbios significaria sempre uma menor tributação, além de se estar mais próximo de rodovias e em pontos de conexão rodoviária (maior facilidade de carga e descarga).

A origem do Shopping Center assemelha-se ao processo de implantação do comércio nos subúrbios. Os *Shopping Centers* têm sua origem em dois modelos de comércio desenvolvidos ao longo do século XIX, as passagens cobertas e as lojas de departamento. As passagens (**FIG. 180**) foram de grande importância em Paris ao longo do século XIX — a maioria foi construída entre 1822 e 1837 — em seu interior surgiram os *magasins de nouveautés*¹⁰⁸, que foram os precursores das futuras lojas de departamentos (BENJAMIN, 2007 [1935], p. 39). As passagens utilizavam a nova tecnologia de estrutura metálica com fechamento em vidro, em geral interligavam duas ruas — podendo interligar até, mais ruas como no caso da galeria Vittorio Emmanuelle em Milão (1865-67, projeto de Giuseppe Mengoni), que interligava 4 vias — foram construídas em várias cidades européias além de Paris, como Londres com Opera Arcade (1816-18, projeto de John Nash) e a Crystal Way (1835, projeto de William Mosley), Glasgow (1827), Bristol (1824-25), Bordeaux (1831-34), Milão com a Galeria de Cristoforis (1831-32) chegando até os Estados Unidos com galerias construídas em Rhode Island (1827-29, projeto de Russell Warren), Philadelphia (1825-27) e Cleveland (1888-90) (PEVSNER, 1997, p. 263-265). A ampliação dos *magasins de nouveautés* fez surgir a loja de departamentos. Segundo Pevsner (1997, p.267) a primeira loja de Departamentos foi o Bon Marchè (**FIG. 182**), aberta em 1852 por Aristide Boucicaut. Dois anos depois, foi aberto o Grand Magasin Du Louvre, um antigo *magasin de nouveautés*, La Belle Jardinière foi completamente reformado e reabriu, em 1867, como Loja de Departamentos. Seguem-se outros estabelecimentos em Paris, como a Printemps (1882-83) (**FIG. 181**), e em outras cidades européias: Londres com a Selfridge's (1908), Berlim com a Wertheim (1896) e a Herman Tietz (1898), Bruxelas com a Innovation (1900, projeto de Victor Horta). Nos Estados Unidos, a primeira loja de Departamentos foi aberta em Nova York em 1848, A A.T. Stewart & Co., seguiram-se a Macy's (1852) e Bloomingdale's (1872), além de lojas em Chicago, a Carson, Pirie & Scott (1899, projeto de Louis Sullivan).

¹⁰⁸ Lojas que ofereciam grande opção de mercadorias em diversas especialidades. O primeiro *magasin de nouveautés*, o Pygmalion, foi inaugurado em Paris em 1793 (BENJAMIN, 2007 [1935], p. 39).



FIGURA 180 – Galerie Vivienne, Paris, 1890.
Fonte: MONCAN, 2003, p. 108.



FIGURA 181 – Magasin Printemps, Paris, 1881. Galeria central, com cúpula em ferro fundido e vidro colorido.
Fonte: BEDOIRE, 2004, p.191.



FIGURA 182 – Au Bon Marchè, ca. 1890. Gravura com vista geral da fachada da Rue Du Bac, parte do catálogo de espartilhos da loja.
Fonte: AU BON MARCHE, 2009.

O Shopping Center surgiu no primeiro quarto do século XX. Sua origem ocorreu quando se construiu um “centro de comércio” que uniu o que era uma evolução da loja de departamentos com o conceito das passagens/galerias do século XIX e, a estes dois tipos de comércio, foi associado o princípio de ligação e acesso principal através do automóvel. Foi esta união de loja de departamentos, galeria e automóvel que conformou o Shopping Center. Embora não se possa atribuir um criador, o primeiro estabelecimento que fez este tipo de conexão foi o Country Club Plaza (**FIG. 183**), inaugurado em 1922, em um subúrbio de Kansas City, com projeto de Jesse Clyde Nichols (COLEMAN, 2006, 45;65). Entretanto, a configuração e o estabelecimento dos padrões de Shopping Centers foram dados por um arquiteto, o austríaco radicado nos Estados Unidos: Victor Gruen. Embora alguns autores,

como Padilha (2006, p.57) atribuem a Gruen, a “invenção” do Shopping Center, foi ele quem estabeleceu os parâmetros e as bases dos shoppings norte americanos — Shopping Mall: localização em entroncamentos de subúrbios, grandes áreas de estacionamento, áreas de lazer e grandes lojas-âncora, preferencialmente supermercados e, numa interessante reversão em sua história, lojas de departamentos¹⁰⁹. Ao longo de sua carreira, projetou dezenas de *Malls*, dos quais o Milliron's (**FIG. 184**), projeto de 1949, construído nos subúrbios de Los Angeles, em Westchester, foi considerado um símbolo no processo de descentralização urbana (HARDWICK, 2004, p.94). Gruen era um defensor deste modelo, sobre o qual dizia: “Estamos convencidos de que o verdadeiro Shopping Center será o mais lucrativo tipo de rede de lojas local jamais desenvolvido, pela simples razão de que irão incluir recursos para induzir as pessoas a percorrer distâncias consideráveis para desfrutar das suas vantagens” (HARDWICK, 2004, p.91).



FIGURA 183 - Country Club Plaza, Kansas City, Ca. 1940.
Fonte: ISAACSON; WALLACE, 2003



FIGURA 184 - Milliron's, Westchester, Los Angeles, 1949.
Fonte: HARDWICK, 2004, p.99.

Estabeleceu parâmetros de sofisticação, adicionando elementos que se propunham recriar as passagens/galerias européias do século XIX, procurando associar um “clima” de elegância, transformando-os — e a seus consumidores — em consumidores especiais, com status (HARDWICK, 2004, p.96). Sobre sua construção, Gruen criou uma receita:

Pegue 400 mil metros quadrados de terra plana, cerque com uns 500 mil consumidores que não tenham acesso a nenhuma outra facilidade de compras, prepare a terra e construa 100 mil metros quadrados na parte central, espalhe excelentes comerciantes que irão vender produtos de qualidade superior a preços baixos, utilize todo o espaço de fora com 10 mil vagas de estacionamento e certifique-se de fazer acessos para diversas estradas de pouco tráfego e para várias direções. Decore com alguns vasos de plantas, canteiros de flores variadas e uma pequena escultura. Finalmente, sirva ao consumidor (Gruen *apud* Padilha, 2006, p.47).

¹⁰⁹ Após a difusão de Shopping Centers as lojas de departamentos continuaram existindo como pontos de vendas isoladas nos subúrbios, entretanto reformatadas em lojas de dimensões muito maiores que as originais, as chamadas megastores, como K-mart e Wal-mart. O Wal-mart, criada em 1950 por Sam Walton, modificou os parâmetros de comercialização investindo em simplicidade e preço baixo. Abriu sua primeira loja de descontos em 1962 (GROSS, 1999, p. 285). Em 2008 era a maior rede de varejo do mundo.

O *Shopping Center* tornou-se um mundo completo em si mesmo. Em certo sentido, de forma fragmentada, as formas e funções de uma vida moderna estão ali representadas. Lembra Crawford (1992, p.11) que, de forma irônica, o shopping é a viabilidade de utopias do que se pode qualificar como era pré-moderna, uma subversão das idéias de alguns utopistas dos séculos XVIII e XIX, como Fourier e Owen, que propunham a reorganização da atividade produtiva coletiva e da sociedade em espaço comum. No final do século XX e início do XXI, o Shopping Center cumpre esta função, tornando-se o local de encontro, lazer e socialização e, de uma certa forma, atendendo a um desejo de Victor Gruen, que era transformar o Shopping Center em parte da comunidade.

A localização destes *Shopping Centers* nos subúrbios, lembra Rybczunski (1996, p. 183), teve como consequência a mudança do centro para os arredores das cidades, moldando a cidade norte-americana. Esta mudança de centralidade fez com que, numa outra etapa, se instalassem nos subúrbios os escritórios de empresas e também algumas indústrias não poluidoras. No último terço do século XX, negócios seculares aceleraram o processo de mudança de suas sedes para regiões de subúrbios. Em 1969, 11% das maiores companhias norte-americanas tinham sede nos subúrbios. Vinte e cinco anos depois, metade destas empresas haviam imigrado para a periferia (KOTKIN, 2006. P.149).

Este dado poderia ser uma contradição à idéia de Cidade Global¹¹⁰ na qual as sedes e controladoras das mega-companhias da economia global estariam no coração de um centro financeiro de uma grande cidade. Monte-Mór (2006, p.171) entende que esta urbanização que se entende para além das cidades as integra em malhas mundiais. Em sua afirmação, Monte-Mór complementa Lefebvre (2004), naquilo que qualificava como “urbanização completa da sociedade”, a idéia de cidade podendo ser substituída pela de “tecido urbano” que “[...] não designam, de maneira restrita, o domínio edificado nas cidades, mas o conjunto das manifestações do domínio da cidade sobre o campo” (LEFEBVRE, 2004, p.17). Monte-Mór, sobre este tecido urbano, afirma que “estendeu-se para além das cidades, gerando e integrando diversas centralidades e periferias urbano-rurais” (MONTE-MÓR, 2005, p.437). Monte-Mór (2005, p.438) a denomina “urbanização extensiva”, uma “materialização sócio-temporal dos processos de produção e reprodução resultantes do confronto do industrial com o urbano, acrescida das questões sócio-políticas e cultural intrínsecas à *polis*”.

Entretanto, embora na concepção morfológica haja algumas distinções, cinco características comuns permeiam a implantação de subúrbios, que, segundo Jackson (1985)

¹¹⁰ Termo cunhado por Saskia Sassen para designar o que qualifica como uma poderosa rede em todo o globo, no qual os fluxos de capitais se acumulam nos “nós” — cidades globais — desta rede. Neste aspecto, as cidades se tornariam mais importantes e independentes dos estados.

eram: localização periférica; baixa densidade; similaridade arquitetônica – os modelos de casas eram vagamente inspirados em um modelo “colonial modernizado”; relativo baixo custo das unidades – devido à implantação de processos industrializados em sua construção; e finalmente, o que Jackson (1985, p. 241) classifica como a “talvez mais importante característica do subúrbio do pós-guerra era a homogeneidade racial e econômica” (FIG. 185 e 186).



FIGURA 185 – Divisão de loteamentos, preparada em 1948 pelo FHA — órgão federal de habitação — para a criação de áreas segregadas no em subúrbio de Atlanta, Georgia.
Fonte: NICOLAIDES; WIESE, 2006, p.336.



FIGURA 186 – “Novas crianças na vizinhança”, de Norman Rockwell, 1967. A expressão de misto de estranhamento e curiosidade das crianças brancas para seus novos vizinhos de subúrbio demonstra a alienação causada pela segregação e o espanto com um novo paradigma.
Fonte: ROCKWELL, 2009

Estas características, reproduzidas *ad infinitum* com construção de “Levittowns” por todo o país viriam modificar os parâmetros habitacionais e urbanos norte americanos, como lembra Hayden (2003, p.10):

Em 1970, mais americanos viviam em subúrbios que em áreas centrais das cidades ou em áreas rurais. Em 2000, os americanos moradores em subúrbios eram em número maior que os moradores nas áreas centrais somados aos das áreas rurais. Os Estados Unidos tinham se tornado uma nação predominantemente suburbana. Muitas instituições importantes mudaram-se para as regiões metropolitanas, saindo da região central das cidades, como teatros, sedes de corporações.

Após a segunda guerra mundial, o processo de urbanização norte-americano, que se iniciara no século XIX, se modifica. Embora continuasse a haver um constante crescimento da população urbana em detrimento da população rural, modificou-se, no ambiente urbano, o local onde se fixava a população. De uma localização preferencialmente nas regiões centrais, a opção de subúrbio se torna a mais atraente e mesmo “desejada” pela população. Não só a população migrante – e imigrante – procurava se estabelecer no

subúrbio, como ocorriam movimentos de mudança das áreas centrais para os subúrbios. Como define o urbanista e imigrante italiano Edgardo Contini, radicado em Los Angeles:

A casa suburbana é a idealização do sonho de cada imigrante – o sonho do vassalo em ter seu próprio castelo. Europeus que chegam aqui ficam encantados com nossos subúrbios. Não viver em apartamentos! A aspiração universal é ter sua propriedade, seu lar próprio. (CONTINI *apud* KOTKIN, 2006, p. 122)

As áreas centrais das grandes cidades americanas tiveram um acréscimo populacional de 10 milhões de habitantes, entre 1950 e 1970, enquanto em seus subúrbios o acréscimo foi de 85 milhões. Em 1970, o percentual de americanos morando em subúrbios era exatamente o dobro de 1940 e mais americanos viviam em áreas suburbanas (37,6%) que em áreas centrais das cidades (31,4%) ou que em áreas rurais (31%) (FISHMAN, 1987, p. 182). Na década de 1980, nas grandes cidades norte-americanas, a suburbanização era fato consolidado com algumas regiões metropolitanas, apresentando índices superiores a 80% de suburbanização, como demonstra a **Tabela 6**.

TABELA 6

Proporção de população moradoras em subúrbios nas 15 maiores áreas metropolitanas nos EUA, 1980

	Área metropolitana	População metropolitana	População suburbana	Percentual suburbanização
1	Boston	3.448.122	2.885.128	83,7%
2	Pittsburgh	2.263.894	1.839.956	81,3
3	St. Louis	2.355.276	1.902.191	80,8
4	Washington	3.060.240	2.422.589	79,2
5	Atlanta	2.029.618	1.604.596	79,1
6	Detroit	4.618.161	3.414.822	73,9
7	Cleveland/Akron	2.834.062	2.023.063	71,4
8	Philadelphia	5.547.902	3.859.682	69,6
9	San Francisco (Bahía)	5.179.784	3.524.972	68,1
10	Los Angeles/Anaheim	11.497.568	7.620.560	66,3
11	Baltimore	2.174.023	1.387.248	63,8
12	Chicago	7.869.542	4.864.470	61,8
13	Dallas/Fort Worth	2.974.878	1.685.659	56,7
14	New York/New Jersey	16.121.297	8.721.019	54,1
15	Houston	2.905.350	1.311.264	45,1

Fonte: JACKSON, 1985, p.184.

Jackson (1985) interpretou o pós-guerra como de desenvolvimento periférico da suburbanização dos EUA, o ponto culminante do século XIX e o início da tradição suburbana do século XX. Fishman (1987, p.17), entretanto, via este desenvolvimento como algo diferente, o final do subúrbio em seu senso tradicional e a criação de um novo tipo de cidade descentralizada.

3.6 UM NOVO MODELO URBANO

A intensa suburbanização norte-americana, como mostra a **tabela 6**, acabou estabelecendo um novo modelo urbano, que foi objeto de vários estudos e denominações, como *Outer Cities*, *Edge cities* ou Exópolis. Além da análise deste modelo urbano, seus autores fazem conjecturas acerca de sua evolução. Em seguida, examinar-se-ão algumas destas propostas, naquilo que Soja (2006, p.234) sintetiza como “Uma multiplicidade de metáforas competem na tentativa de se captar a essência do que é novo e diferente nas cidades atuais”.

As *Outer cities*, nome proposto por Peter O. Muller, analisa esse novo modelo urbano a partir da criação de novas centralidades. A importância deste processo é corroborada, entre outros dados, pelo censo norte-americano de 1980 quando, pela primeira vez, o crescimento das cidades do entorno das aglomerações urbanas foi maior que o crescimento das cidades centrais. Soja (2006: p. 242) critica a visão de Muller como uma percepção tradicionalista, na qual a suburbanização seria uma “escolha” de um modo de vida (escolha de uma elite, acompanhada pela classe média), uma opção por fuga da cidade.

Este modelo de urbanização, segundo Muller *apud* Soja (2006), estaria em consonância com o modelo urbano do século XX, por se tratar de parte do processo de expansão multinucleada do espaço urbano (descentralização da indústria e do emprego). Esta descentralização teria como resultado uma recentralização da paisagem urbana, não na forma tradicional, mas quebrando a primazia do urbanismo monocêntrico. Por outro lado, para Muller as novas centralidades possuiriam dinâmica própria, com oferta de empregos, serviços, atividade comercial, moradia e, como consequência, o peso regional do crescimento urbano das metrópoles ganharia força.

Joel Garreau denomina o fenômeno como *Edge cities*. Segundo Soja (2006, p.243) a visão apresentada por este autor é a apreciação otimista da pós-metrópole expressa em frases como:

Edge Cities representam a terceira onda de nossas vidas, forçando para novas fronteiras na metade do século. Primeiro, nós mudamos nossas casas para fora de um passado da idéia tradicional do que constituía uma cidade. Esta foi a suburbanização dos Estados Unidos, especialmente após a segunda guerra mundial. (GARREAU, 1991, p.4)¹¹¹.

¹¹¹ Livre tradução do autor do texto: Edge cities represent the third wave o four lives pushing into new frontiers in this half century. First, we moved our homes out past the traditional idea of what constituted the city. This was the suburbanization of America, especially after World War II. (Garreau, 1991: p.4)

Estas *Edge cities*, com seus núcleos residenciais, shoppings e centros de negócios, ao contrário da cidade com centro único — *downtown* — fazem com que haja o crescimento e surgimento de múltiplos centros. Tal fato, segundo o autor, dentre outros benefícios possibilitaria uma maior proximidade entre trabalho e moradia.

Em sua proposta, Garreau apresenta uma descrição da paisagem urbana como “cogumelos” separados por áreas verdes e parques. Em alusão às propostas das Cidades-Jardim de Ebenezer Howard, atribui a este modelo urbano reunir o melhor de dois mundos (urbano e rural), que teria na chamada “Era da Informação” o facilitador deste processo. A principal crítica formulada por Soja (2006) é a de que se trata de um otimismo exagerado, que não veria as conseqüências negativas da reestruturação do espaço urbano que este modelo implicaria, além de perder de vista a ligação, ainda muito forte, entre urbanização e industrialização e não propor conexões com o processo de Globalização.

City Lite, termo cunhado por Thomas Bender, faz a “leitura” da suburbanização norte-americana, sob uma ótica pessimista e nostálgica, romântica. A *City lite* suburbana é cidade sem cultura, sem vivência entre cidadãos, sem passado e presente. Enfatiza o que está sendo perdido com a reestruturação da forma urbana através de uma visão nostálgica em relação à cidade do passado, à vivência e à socialização dentro do ambiente urbano. A cidade apresenta-se como um aglomerado, como um parque temático, para compras e entretenimento. As relações entre as pessoas são virtuais e não mais reais.

O *New urbanism* que tem em Andres Duany, Elizabeth Plater-Zyberk e Peter Calthorpe seus principais teóricos, procura combinar nostalgia em relação à cidade tradicional com o atual crescimento dos pós-subúrbios. Soja (2006: p. 248) sintetiza uma das principais idéias deste movimento, que é a tentativa de recriar cidades pré-industriais numa sociedade pós-industrial.

Em seu livro manifesto, Duany e Plater-Zyberk (com Jeff Speck), propõem uma “nova utopia” urbana. E esta utopia está centrada em uma cenarização da antiga cidade do interior norte-americana e sua *Main Street*. Não sem razão recorrem à frase de Thoreau para abrir seu capítulo síntese “como fazer uma cidade”¹¹². Cenarização que pode ser encontrada em dois paradigmáticos projetos ligados a este movimento, Seaside (**FIG. 187**) e Celebration¹¹³ (**FIG. 188**), ambas no estado da Flórida. A primeira, como um projeto de Duany e Plater-Zyberk, serviu como cenário da cidade do filme “O show de Truman” e a

¹¹² “To affect the quality of the day, that is the highest of arts” (THOREAU, 1906, p.158) — Para afetar a qualidade do dia, que é a mais elevada das artes — tradução livre do autor.

¹¹³ Para informações complementares sobre a cidade de Celebration ver: Ross (1999), Bryman (2004) e Lassell (2004).

segunda é empreendimento do Grupo Disney, construída próxima de seu conjunto de parques temáticos.



FIGURA 187 – Seaside, Florida. Vista geral da região residencial.
Fonte: LANG, 2007, p. 210.



FIGURA 188– “Celebration, Flórida. Você precisa conhecer este lugar”. Vista parcial da cidade.
Fonte: CELEBRATION TOWN HALL, 2008.

Propõem que o projeto da cidade parta de considerações regionais, tenha uso misto, retomada da idéia de comunidade, com medidas como incentivo à caminhada — possibilidade de acesso à zona comercial em caminhada de, no máximo, 10 minutos — e aumento da densidade — com maior proximidade das casas —, criação de ruas de pedestres, as garagens e estacionamentos devem ficar no fundo dos lotes, ligação com outros centros através de bondes elétricos, uso de materiais sustentáveis. Este movimento estabelecido e organizado através do Congresso do Novo Urbanismo (CNU) ¹¹⁴ aproxima-se em suas principais idéias em outro movimento surgido nos Estados Unidos no final dos anos 1960, início dos anos 1970, o *Smart Growth*¹¹⁵.

Soja, por sua vez, denomina este fenômeno como Exópolis. Justifica a escolha do nome porque o prefixo *exo* remete ao crescimento “fora” das cidades e à importância dessas forças externas na conformação interna das cidades. Por outro lado, o prefixo também pode remeter à idéia de *end off* ou seja, o fim das cidades, tal como se conhece historicamente. Para Soja, a palavra *Exopolis* sintetiza as diversas dualidades e oposições que formatam os novos processos urbanos como descentralização / recentralização, desterritorialização / reterritorialização, espraiamento contínuo / diversidade de núcleos, homogeneidade (global) / heterogeneidade (local).

Soja (1993, p.158) destaca que a descentralização / recentralização sintetizada na simples relação binária centro/periferia, onde a primeira seria dominante e a segunda dependente

¹¹⁴ *Congress of New Urbanism*.

¹¹⁵ Informações sobre as principais proposições do movimento podem ser obtidas em *New Urbanism Organization* (2008), Para informações adicionais sobre *Smart Growth*, ver capítulo 4.

passaria a não existir mais. Para o autor a nova metrópole seria, assim, um complexo mosaico de novas centralidades com modelos de desenvolvimento em constante mutação. Novas espacialidades, espaços de fluxos diferentes de espaços de lugares, segundo o autor (1993, p.158) determinariam os processos de desterritorialização / reterritorialização. A nova integração se afastaria dos imperativos territoriais e passaria a ser determinada pela velocidade dos fluxos.

O espraiamento contínuo e a intensificação de novos núcleos produziram a desconstrução do que é urbano e suburbano, surgindo novas aglomerações urbanas multifuncionais, densas e diversificadas, tornando, afirma Soja (1993, p.158), indistinto o que seria cidade velha e subúrbio novo, ou urbano/suburbano.

A dualidade revelar-se-ia marcante por meio daquilo que Soja (1993, p.158) contrapõe com a idéia de homogeneidade (global) / heterogeneidade (local). A internacionalização das metrópoles passaria a gerar padrões semelhantes em contraposição ao multiculturalismo local determinado por intensa migração. Integração externa propiciada pela globalização em contraposição a desintegração interna. Alerta o autor (1993, p.158) que a intensa ampliação da integração com o mundo em contraposição à perda da coesão comunitária local seria motivada, entre outras razões, pela falta de identidade e vínculos com o território.

Surgiria, nessas circunstâncias, uma nova forma urbana determinada pelo crescimento das cidades a partir do exterior, de fora, das bordas em consonância com a crescente importância de forças exógenas no remodelamento das cidades. (globalização e reestruturação produtiva). Ou seja, Exopolis, literalmente a "cidade sem" no duplo sentido da expansão para fora (versus o *Inner*). Cidade entendida como cidade que não o é mais, a ex-cidade (SOJA, 1996, p. 435).

3.7 BOOMBURBS

O crescimento expressivo dos subúrbios atrairia empresas e comércio para se instalarem em suas periferias, gerando o que Lang e LeFurgy (2007) classificam como cidades acidentais, que, em razão de seu crescimento "explosivo", foram denominadas pelos autores como *Boomburbs*.

Estas cidades apresentariam índices de crescimento muito superior ao de cidades tradicionais. Embora sejam pouco conhecidas, algumas já se tornaram maiores que cidades mais antigas e tradicionais. Mesa (**FIG. 189**), no Arizona, o mais populoso dos *Boomburbs*, tinha, em 2000, população (396.375 habitantes) era maior que St. Louis (348.189), Minneapolis

(382.618) e Miami (362.470)¹¹⁶. Configurar-se-iam como um novo tipo de cidade, não sendo mais os subúrbios dormitórios (como Lakewood) nem as cidades tradicionais. Seriam, na visão de Lang e LeFurgy, um novo tipo de suburbanização (LANG; LEFURGY, 2007, p.6).



FIGURA 189 – Mesa, Arizona. Vista aérea em 3 dimensões criada a partir de fotografia de satélite. Pode-se observar a regularidade do sistema viário e de suas edificações, sem que se possa notar elementos arquitetônicos ou urbanos que distinguiriam esta região, considerada centro da cidade de uma região suburbana tradicional. Fonte: VIRTUAL EARTH, 2009.

Lang e LeFurgy (2007, p.6) consideram como *Boomburb* a cidade suburbana com população de, pelo menos, 100.000 habitantes, que não seja a cidade considerada núcleo de sua região, além de apresentar dois dígitos de crescimento da população nos censos, a partir de 1970. Segundo dados do censo de 2000, existiriam, nos Estados Unidos, 54 *Boomburbs*, sendo que 26 localizam-se na Califórnia¹¹⁷ — das quais 20 estão na região de Los Angeles (**FIG. 190**)¹¹⁸ e 3 na de San Francisco¹¹⁹ e San Diego¹²⁰ — , 8 no Arizona¹²¹, 7 no

¹¹⁶ População apenas da região central, excluída a Região Metropolitana. Fonte: U.S. CENSUS BUREAU, 2009.

¹¹⁷ Anaheim, Chula Vista, Corona City, Costa Mesa, Daly City, Escondido, Fontana, Fremont, Fullerton City, Irvine, Lancaster, Moreno Valley, Oceanside, Ontario, Orange, Oxnard, Palmdale, Rancho Cucamonga, Riverside, San Bernardino, Santa Ana, Santa Clarita, Santa Rosa, Simi Valley, Sunnyvale e Thousand Oaks.

¹¹⁸ Anaheim, Corona City, Costa Mesa, Fontana, Fremont, Fullerton City, Irvine, Lancaster, Moreno Valley, Ontario, Orange, Oxnard, Palmdale, Rancho Cucamonga, Riverside, San Bernardino, Santa Ana, Santa Clarita, Simi Valley e Thousand Oaks. Embora mais distantes, as cidades de Lancaster, Santa Clarita, Simi Valley e Thousand Oaks são consideradas na região de Los Angeles.

¹¹⁹ Daly City, Santa Rosa e Sunnyvale.

¹²⁰ Chula Vista, Escondido e Oceanside.

¹²¹ Chandler, Gilbert, Glendale, Mesa, Peoria, Scottsdale, Tempe e West Valley City.

Texas¹²², 4 na Flórida¹²³, 3 no Colorado¹²⁴, 2 em Nevada¹²⁵ e 1 nos estados de Washington¹²⁶, Virginia¹²⁷, Illinois¹²⁸ e Oregon¹²⁹.

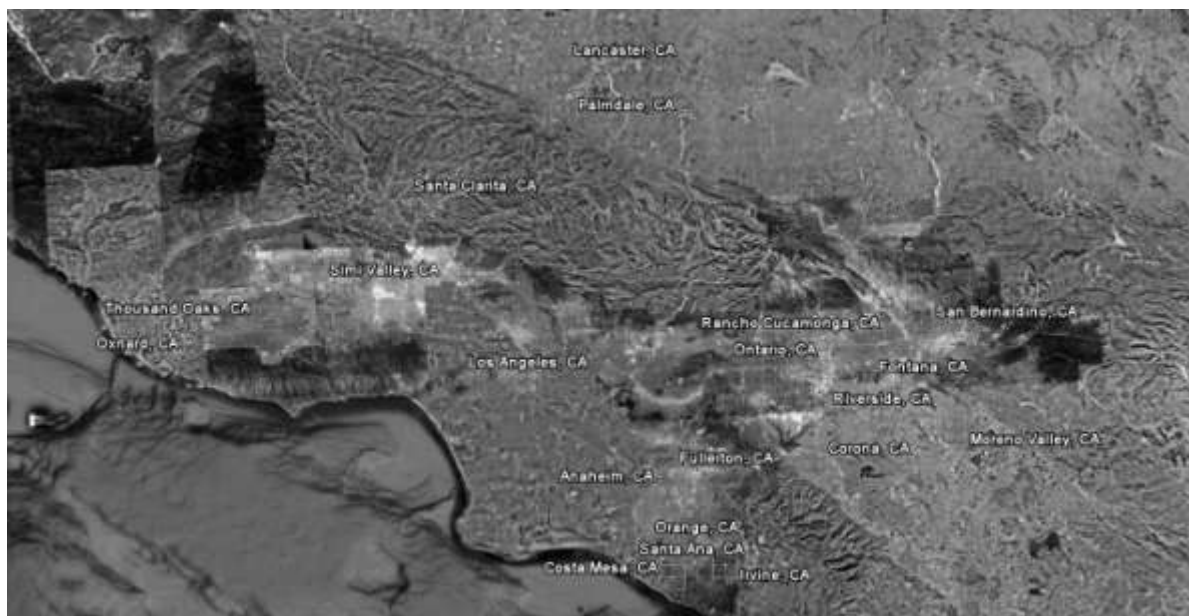


FIGURA 190– Região Metropolitana de Los Angeles, fotografia de Satélite, com indicação de centro de e boomburbs.

Fonte: GOOGLE EARTH, 2009

Estes *Boomburbs* sinalizariam um novo processo de urbanização e mesmo de classificação urbana que o Censo norte-americano adotaria a partir de 2004, baseado em estudo e propostas formuladas por Frey, Wilson, Berube e Singer (FREY et al., 2004). As tradicionais regiões metropolitanas foram revistas, algumas foram reunidas configurando-se novas metrópoles e criaram-se novas áreas, denominadas *Micropolitanas*. Esta mudança seria reflexo do processo de descentralização urbana, econômica e populacional ocorrida nos Estados Unidos nas últimas cinco décadas que viu surgir grandes cidades a partir de pequenos grupos de comunidades suburbanas (FREY et al., 2004, p.2). Uma concomitância de fatores teria modificado a configuração urbana norte-americana. Lang e LeFurgy (2007, p.32) relacionariam o que qualificam como os dez mais importantes fatores (em ordem de impacto): a legislação de auto-estradas de 1956; as hipotecas do FHA; a desindustrialização das cidades centrais; a renovação urbana; Levittown (a produção em massa de residências unifamiliares); segregação racial e discriminação nos empregos; Shopping Centers; espraiamento urbano e tumultos urbanos ocorridos na década de 1960.

¹²² Arlington, Carrollton, Garland, Grand Prairie, Irving, Mesquite e Plano.

¹²³ Clearwater, Coral Springs, Hialeah e Pembroke Pines.

¹²⁴ Aurora, Lakewood e Westminster.

¹²⁵ Henderson e North Las Vegas.

¹²⁶ Bellevue.

¹²⁷ Chesapeake.

¹²⁸ Naperville.

¹²⁹ Salem.



FIGURA 191 – Coral Springs, Flórida.

A legenda em fotos de satélite destas cidades é essencial, devido à dificuldade de se estabelecer distinções ou procurar elementos que particularizem sua morfologia urbana. Como se pode observar tanto em Coral Springs como em Gilbert, assim como em Mesa (**FIG. 189**) existe um padrão recorrente em quase todos os *boomburbs*: malha viária principal em tabuleiro de xadrez; superquadras; malha interna sinuosa para reduzir velocidade dos veículos; ausência de continuidade entre as vias de internas de duas superquadras distintas; apesar de residências unifamiliares, densidade maior que os subúrbios das décadas anteriores a 1960; prioridade para monofunção nas superquadras embora admitida a existência de comércio nos lotes voltados para as vias externas ou em seus cruzamentos.

Fonte: GOOGLE EARTH, 2009



FIGURA 192 - Gilbert, Arizona.

Fonte: GOOGLE EARTH, 2009

Os dados de crescimentos destas cidades, apresentados na **Tabela 7**, mostram crescimentos que podem ser considerados explosivos, com expansões populacionais da ordem de quase 8.000 % — Coral Springs, próxima a Miami, Flórida — ou 5.500 % — Gilbert, próxima a Phoenix, no Arizona — em trinta anos. Os números destes e de outros subúrbios, como o de Mesa que em 70 anos cresceu 10.600 %, configurariam um processo de expansão das regiões metropolitanas, a partir do crescimento mais significativo de seus subúrbios, que paulatinamente tornaram-se cidades. Este movimento, de crescimento mais acentuado das áreas periféricas que da região central, foi denominado por Soja como *Exopolis*, o crescimento que o autor qualifica como uma implosão amorfa (SOJA, 1996 [2], p. 238) e que seria, ao mesmo tempo, uma cidade fora e dentro, uma cidade que seria produto de um espraiamento contínuo e de uma diversidade de núcleos (SOJA, 1996, p. 435).

TABELA 7
Crescimento dos Boomburbs, 1930-2000

Boomburb	Região Metropolitana	Pop. 1930	Pop. 1950	Var.(%) 1930/50	Pop. 1970	Var.(%) 1950/70	Pop. 2000	Var. (%) 1970/2000
Anaheim	Los Angeles	10.995	14.556	32,4	166.701	1.045,2	328.014	96,8
Arlington	Dallas	3.661	7.692	110,1	91.473	1.089,2	332.969	264,0
Aurora	Denver	2.295	11.421	397,6	74.868	555,5	276.393	269,2
Bellevue	Seattle	—	—	—	61.331	—	109.569	78,7
Carrollton	Dallas	—	1.610	—	13.870	761,5	109.576	690,0
Chandler	Phoenix	—	3.799	—	13.747	261,9	176.581	1.184,5
Chesapeake	Norfolk	—	—	—	89.580	—	199.184	122,4
Chula Vista	San Diego	3.896	15.927	308,8	67.777	325,5	173.556	156,1
Clearwater	Tampa	7607	15.581	104,8	51.624	231,3	108.787	110,7
Coral Springs	Miami	—	—	—	1.489	—	117.549	7.794,5
Corona City	Los Angeles	8.101	10.223	26,2	27.506	169,1	124.966	354,3
Costa Mesa	Los Angeles	—	—	—	72.729	—	108.724	49,5
Daly City	San Francisco	7.838	15.191	93,8	67.246	342,7	103.621	54,1
Escondido	San Diego	3.421	6.544	91,3	36.792	462,2	133.559	263,0
Fontana	Los Angeles	—	—	—	20.568	—	128.929	526,8
Fremont	Los Angeles	—	22.000	—	100.875	358,5	203.413	101,6
Fullerton City	Los Angeles	10.860	13.958	28,5	85.919	515,6	126.003	46,7
Garland	Dallas	1.584	1.610	1,6	81.324	669,3	215.768	165,3
Gilbert	Phoenix	—	—	—	1.971	—	109.697	5.465,6
Glendale	Phoenix	3.665	8.179	123,2	36.305	343,9	218.812	502,7
Grand Prairie ¹³⁰	Dallas	1.595	14.594	815,0	50.907	248,8	127.427	150,3
Henderson	Las Vegas	—	—	—	16.395	—	175.381	969,7
Hialeah	Miami	2.610	19.676	653,9	102.136	419,1	226.419	121,7
Irvine	Los Angeles	—	—	—	14.231	—	143.072	905,4
Irving	Dallas	—	2.621	—	97.280	3.611,6	191.615	97,0
Lakewood	Denver	—	—	—	92.716	—	144.126	55,4
Lancaster	Los Angeles	1.550	3.594	131,9	32.570	806,2	118.718	264,5
Mesa	Phoenix	3.741	16.790	348,8	62.929	274,8	396.375	529,9
Mesquite	Dallas	729	1.696	132,6	55.209	3.155,2	124.523	125,5
Moreno Valley	Los Angeles	—	—	—	18.871	—	142.381	654,5
Naperville	Chicago	5.118	7.013	37,0	23.850	240,1	128.358	438,2
North Las Vegas	Las Vegas	—	3.875	—	36.216	834,6	115.488	218,9
Oceanside	San Diego	3.508	12.881	267,2	40.491	214,3	161.029	297,7
Ontario	Los Angeles	12.583	22.872	81,8	64.105	180,3	158.007	146,5
Orange	Los Angeles	8.066	10.027	24,3	77.292	670,8	128.821	66,7
Oxnard	Los Angeles	6.285	21.567	243,2	69.783	223,6	170.358	144,1
Palmdale	Los Angeles	—	—	—	8.511	—	116.670	1.270,8
Pembroke Pines	Miami	—	—	—	15.589	—	137.427	781,6
Peoria	Phoenix	—	—	—	4.730	—	108.364	2.191,0
Plano	Dallas	1.554	1.696	9,1	17.872	740,6	222.030	1.142,3
Rancho Cucamonga	Los Angeles	—	—	—	5.796	—	127.743	2.104,0
Riverside	Los Angeles	29.696	46.764	57,5	140.089	199,6	255.166	82,1
Salem	Portland	26.266	43.140	64,2	68.249	58,2	136.924	100,6
San Bernardino	Los Angeles	36.486	63.058	72,8	104.394	65,6	185.401	77,6
Santa Ana	Los Angeles	30.322	45.533	50,2	156.601	243,9	337.977	115,8
Santa Clarita	Los Angeles	—	—	—	110.642	—	151.088	36,6
Santa Rosa	San Francisco	10.636	17.902	68,3	49.873	178,6	147.595	195,9
Scottsdale	Phoenix	—	2.032	—	67.839	3.238,5	202.705	198,8
Simi Valley	Los Angeles	—	—	—	56.676	—	111.351	96,5
Sunnyvale	San Francisco	3.094	9.829	217,7	95.200	868,6	131.760	38,4
Tempe	Phoenix	2.495	7.684	208,0	62.876	718,3	158.625	152,3
Thousand Oaks	Los Angeles	251	1.243	395,2	35.935	2.791,0	117.005	225,6
West Valley City	Salt Lake City	—	—	—	72.378	—	108.896	50,5
Westminster	Denver	—	1.686	—	19.359	1.048,2	100.940	421,4

Fonte: U.S. Census Bureau

Fonte: LANG; LEFURGY, 2007, p.34-41.

¹³⁰ Na cidade de Grand Prairie, no Texas, foi construída a Avion Village, projetada por Richard Neutra.

Os Estados Unidos, onde nasce a suburbanização da mobilidade, no início do século XX, sinalizam, no início do século XXI, o que pode se configurar como uma nova fase. A confirmação de que é, de fato, um país suburbano, ganha novas dimensões quando produz estes múltiplos e novos fenômenos e emergências urbanas e suburbanas em cenário fragmentado que, à sua maneira, são um reflexo de mudanças do capitalismo pós-industrial. E a orientação dessas mudanças e tendências merece uma atenção especial, neste momento que o Brasil, país historicamente avesso à suburbanização, começa a trilhar caminho semelhante.

CAPÍTULO 04 - SUBURBANIZAÇÃO BRASILEIRA: DO EXCLUÍDO AO EXCLUIR-SE

*Quando vou para Minas, gosto de ficar de pé, contra a vidraça do carro,
vendo o subúrbio passar.*

*O subúrbio todo se condensa para ser visto depressa,
com medo de não repararmos suficientemente
em suas luzes que mal têm tempo de brilhar.*

*A noite come o subúrbio e logo o devolve,
ele reage, luta, se esforça,
até que vem o campo onde pela manhã repontam laranjais
e à noite só existe tristeza do Brasil.*

Carlos Drummond de Andrade – Revelação do Subúrbio¹³¹

Duas reportagens publicadas pelo jornal Folha de S. Paulo, em um intervalo de pouco menos de cinco anos, explicitam um fenômeno urbano cada vez mais presente no Brasil: a suburbanização.

Em 13 de janeiro de 2002 este jornal, em seu caderno de imóveis, trazia reportagem com o título de "Alphaville vai ao interior e ao exterior"¹³², em que tratava da expansão dos empreendimentos (condomínios) administrados pela Alphaville Urbanismo por todo o país e até no exterior. Apontava investimentos da ordem de R\$ 500 milhões para urbanizar 23 milhões de metros quadrados que, a bem da verdade, continuariam processo de expansão que iniciara-se em 1997 com os lançamentos em Campinas e Belo Horizonte. Planejava construção de condomínios em Ribeirão Preto, Curitiba, Londrina, Maringá, Goiânia, Porto Alegre, Gramado, Salvador e Fortaleza, além de estudos para projetos em Luanda (Angola), Chile e Peru. A empresa já havia implantado em Portugal, nas cidades de Lisboa e Sintra. Segundo a reportagem, tais empreendimentos buscavam atender à "demanda por moradia com conforto, lazer, segurança e privacidade".

Em 20 de dezembro de 2007, o mesmo jornal trazia chamada em sua página principal, para reportagem com o título: "PIB de São Paulo ganha peso no Brasil"¹³³. Esta reportagem apresentava os resultados de pesquisa sobre o PIB dos municípios brasileiros divulgada, no dia anterior pelo IBGE (Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística). Citava que a participação da cidade de São Paulo no PIB brasileiro subira de 11,7% para 12,3% e que cinco cidades correspondiam a 25% da economia do país. Outra nota importante foi a notícia de que a cidade de Barueri — parte da Região Metropolitana de São Paulo — onde existe uma grande concentração de condomínios fechados, tem o oitavo maior PIB do país. Com 270 mil habitantes, sua fatia na economia brasileira era de 1,2% em 2005, o mesmo percentual, por exemplo, de Salvador, com 2,7 milhões de habitantes e sua economia é maior do que a de 20 capitais brasileiras.

¹³¹ Fonte: Andrade (1988, p. 69)

¹³² Para maiores informações, vide Anexo 3, onde é reproduzida a reportagem, esta reportagem é complementada por matéria publicada na mesma ocasião, inserida no Anexo 4.

¹³³ Para maiores informações, vide Anexo 5, onde é reproduzida a reportagem.

O hiato de quase cinco anos entre essas duas reportagens é um período no qual se consolidou e se manteve em processo de expansão um fenômeno, a suburbanização, a qual vem sendo apresentada como "em expansão" no Brasil. Se a cidade de Barueri tornou-se uma "potência" na economia paulista, quiçá brasileira, tal expansão deveu-se, em especial, a uma política de redução tributária associada a este processo de suburbanização brasileira é interessante analisar-se algumas permanências no processo de constituição da cidade e subúrbio no Brasil.

Se, nos últimos 20 anos, notam-se algumas semelhanças entre as novas tendências de urbanização brasileira e o que ocorreu nos Estados Unidos, ao longo de sua trajetória, a urbanização brasileira desenvolveu-se de forma mais distinta, embora, em certas "ações" pontuais, guardasse certa semelhança a padrões adotados na Inglaterra e Estados Unidos.

Na história da urbanização brasileira não se pode falar em subúrbio ou suburbanização como um processo de crescimento urbano antes do século XX. A urbanização brasileira até o final do século XIX foi predominantemente centralizadora, com um centro urbano muito bem marcado, pelo edifício — ou edifícios — que representavam o poder político e pelo edifício da igreja. Entretanto, alguns tipos de ocupação que, se não eram especificamente urbanos como os destacados ao longo do da parte 1 desta dissertação, configuram-se como aproximações do que poderia, eventualmente, ser designado como indício de um conceito "suburbanizante": arraiais, chácaras e sítios próximos a núcleos urbanos mais importantes e, no século XIX, algumas fazendas.

4.1 UMA URBANIZAÇÃO CENTRALIZADORA

Criar "cidades européias transplantadas há uma enorme distância" esta era a premissa dos portugueses e espanhóis, segundo Benevolo (1995, p. 136). A cidade, diz Pöete (2000, p.127), tem seu destino traçado pelo sítio geográfico e por seus caminhos e sua conseqüente interligação com a rede de vias que a interligam a outras cidades. Os núcleos urbanos construídos pelo colonizador europeu nas Américas tinham uma clara função de assegurar a posse do espaço. Seja à maneira dos espanhóis, ocupando as cidades dos antigos povos e a elas sobrepondo seu traçado organizador e suas edificações, seja no processo português de marcar território e ser um instrumento de espacialização e de ocupação.

O processo de interiorização e de urbanização era utilizado pela coroa portuguesa como "instrumento estratégico privilegiado para garantir a posse do território, tanto simbólica quanto efetiva" (MORAES, 2006, p.115). Reconhecer, identificar e marcar o território

tomando posse, ainda que no papel antes de sua efetivação territorial, eram imperativos ao domínio colonial.

Lembra Moraes (2006, p.115) que, para garantir essa posse, no entanto, era preciso concretizá-la por meio da ocupação efetiva do território, tanto em termos das condições mínimas para se poder resistir e combater invasões, como para melhor explorá-lo, dando ainda suporte a argumentações futuras, baseadas no princípio do *uti possidetis*. E isso se deu de forma extremamente objetiva e pragmática na América Portuguesa, o que se revelou nos ritmos e nas intensidades diferenciados, verificados nos esforços de povoamento.

Neste processo de busca da posse e de assegurar o domínio sobre a terra conquistada, o colonizador português utilizou sua referência urbana mais “recente” e que, complementarmente, marcava em seus assentamentos não só a posse como explicitava a intenção de sua manutenção. Analisando-se a morfologia dos núcleos urbanos na América portuguesa, remete-se a recorrência de elementos característicos da cidade medieval: localização em pontos estratégicos, mancha urbana claramente nucleada e traçado “orgânico” das vias e, principalmente, transposição da associação pejorativa ao subúrbio.

Em seu período como colônia, lembra Iglésias (2007, p. 37), o Brasil era “[...] eminentemente rural, Minas é urbana” e completa lembrando que seus núcleos urbanos eram “simples arraiais”. E esta importância da urbanização é enfatizada por Monte-Mór (2001, p. 5) “[...] as cidades mineiras não apenas foram responsáveis por uma economia e cultura urbanas expressivas e contemporâneas do nascimento da modernidade burguesa européia, mas respondem também pela primeira integração macro-regional no território brasileiro”.

Os pequenos aglomerados urbanos desenvolviam-se durante a fase de mineração como núcleos que cresciam no entorno da praça¹³⁴ que se impunha como o local onde, preferencialmente, procuravam se localizar a igreja, a sede do poder público e a casa da burguesia. A praça era o elemento centralizador urbano e dos poderes, econômico, político e religioso¹³⁵.

A periferia das cidades mineradoras era, na maior proximidade possível, ocupada por chácaras¹³⁶ que tinham como principal função abastecer os núcleos urbanos com gêneros alimentícios, além de pequenos arraiais que não se configuravam como subúrbios, mas que,

¹³⁴ Ramos (1972, p.146) ao analisar a importância da praça na conformação de Vila Rica (Ouro Preto), diz que “é digna de atenção por causa de sua influência em criar um padrão para a cidade. A praça tem um papel muito importante como eixo da cidade e como seu agente de unificação”.

¹³⁵ A Carta Régia, enviada Governador Gomes Freire de Andrada em 2 de maio de 1746, pelo Rei D. João V. Para conteúdo da carta vide Anexo 9.

¹³⁶ Para informações adicionais sobre relatos, testamentos e documentos sobre chácaras e arraiais vide Anexo 08.

por sua localização, proximidade e influência de um núcleo urbano importante, assemelham-se a padrões do medievo.

Magalhães (1985, p.119) cita que havia uma grande diferença de preços entre casas localizadas em Vila Rica e outras, localizadas em arraiais próximos como Água Limpa, Santo Antônio da Casa Branca, Passagem do Brito, Macabeu, Lavras Novas e mesmo algumas um pouco mais distantes como Cachoeira, Santo Antônio do Itatiaia, Ouro Branco e Ouro Fino. Ao acolher uma população com menor poder aquisitivo e, complementarmente, ser uma localidade que economicamente não dependia totalmente do núcleo principal, este arraial vizinho apresentava várias similaridades com o subúrbio medieval e, ao mesmo tempo, distinguia-se por sua relativa “independência” ou vida própria. Este arraial próximo era, simultaneamente, um subúrbio ao acolher uma população que trabalhava no grande centro e residia na periferia e também um núcleo urbano com vida econômica própria, com comércio, agricultura e, naturalmente, mineração.

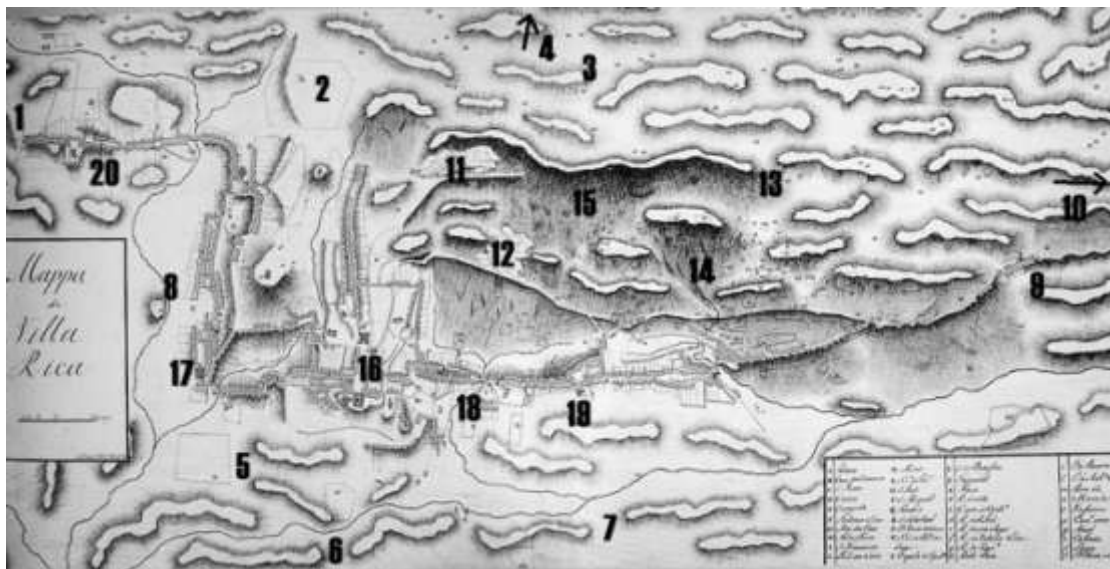


FIGURA 193 – Planta de Vila Rica, ca. 1775-1800. Pode-se observar a Chácara do Capitão Jerônimo Fernandes Macedo (1), posteriormente transformada em Jardim Botânico De Ouro Preto (1825), Chácara de José Ribeyro Guimarães (2), posteriormente se instalou o Hospício (Hospedaria) da Terra Santa, Campo Grande (3), região de algumas chácaras, mais distante, um pouco além do limite deste mapa, localizava-se a Arraial de Antônio Pereira (4), Chácaras de Francisco de Paula Soares Ferreira (5) e do Capitão Machado de Castro (6), saída para Chapada, Saramenha, Lavras Novas, Ouro Branco, Santa Rita de Ouro Preto e Itatiaia (7), estrada para São Bartolomeu e Cachoeira (8), Taquaral (9), então um subúrbio da cidade, marcado pela centralidade da Capela de Bom Jesus das Flores¹³⁷, caminho para Passagem de Mariana (10), localizava-se um pouco além do limite deste mapa, os arraiais de mineração: Morro de São Sebastião (11), Morro de Santana (12), São João, onde a bandeira de Antônio Dias parou e reconheceu a pedra menina (Itacolomi), objetivo da busca do ouro (13), Morro da Piedade (14), e ainda, Morro da Queimada (15), Morro de Santa Quitéria, atual Praça Tiradentes (16), Arraial do Pilar (17), Arraial de Antônio Dias (18), região do Alto da Cruz (Santa Efigênia) (19), região das Cabeças (20). Cumpre-se ressaltar que, neste mapa, os arruamentos não têm precisão e as referências são aproximadas. Fonte: REIS; BUENO; BRUNA, 2000, p. 215 (modificado pelo autor).

¹³⁷ Nesta Capela de Bom Jesus das Flores quando de sua restauração, ca. 1970, descobriu-se pinturas dedicadas a N.S. Pilar, do que deduz-se, inicialmente seria a ela consagrada.

Outra forma de “suburbanidade” foi aquela adotada nas fazendas. A habitação rural, a sede da fazenda do grande proprietário de terras passou, por transformações de uma residência eminentemente rural (**FIG. 194**), com características morfológicas específicas do que se denominou como arquitetura rural¹³⁸, para, no século XIX, sofrer profundas modificações em sua tipologia (**FIG. 195**). Ao longo deste século, a sede de fazenda adquire características arquitetônicas e de conforto que a aproximam de uma tipologia tipicamente urbana. A casa de fazenda se transformou em um tipo de habitação que se aproxima de um conceito próximo ao que se denomina como *villa*. Este novo “modelo” de sede de fazenda teve o apogeu nas casas de fazenda da região produtora de café na região do vale do Rio Paraíba (**FIG. 196**).



FIGURA 194 - Fazenda da Alegria, perto de Santa Rita Durão, Município de Mariana. Construção rural, típica do século XVIII em Minas Gerais.
Fonte: SANTOS; IGLÉSIAS; MENEZES, 2007, p.106.



FIGURA 195 - Fazenda Santo Antônio, Município de Esmeraldas, MG. A sede da fazenda construída entre 1818 e 1822, seu proprietário era o Desembargador José Teixeira da Fonseca Vasconcelos, Barão e Visconde de Caeté, primeiro presidente da Província de Minas Gerais. Ali morou o Presidente do Estado Fernando de Melo Viana.
Fonte: AUTOR DESCONHECIDO (1)



FIGURA 196 - Fazenda Paraíso, em Porto das Flores, Município de Rio das Flores, RJ. Era a principal fazenda de Domingos Custódio Guimarães, Visconde do Rio Preto, era famosa por suas festas suntuosas. Foi a primeira fazenda a receber iluminação a gás no Brasil.
Fonte: PIRES, 1980, p.42.

¹³⁸ Menezes (1969, p. 11) lembra que na arquitetura rural não se tratava de uma construção isolada, mas de um conjunto distribuído, em geral, em torno do pátio onde predominava a sede. A elas se tinha acesso através de um portão, aberto no muro circundante, com “telhadinho encachorrado”. A sede tinha varanda fronteira, geralmente de telhado puxado, com capela e quarto de hóspedes nas laterais. Térrea ou elevada colocava, na parte inferior, depósitos e quartos dos agregados, enquanto a superior abriga a família.

Os senhores, principalmente os proprietários de fazendas de café, mantinham sua *villa* no campo (**FIG. 197**) e construíam também luxuosa residência na cidade, preferencialmente na praça principal, próxima à Igreja Matriz ou em suas imediações. (**FIG. 198**).



FIGURA 197 – Fazenda Lordelo, localizada no Município de Porto Novo do Cunha, RJ, construída por Honório Hermeto Carneiro Leão, Marques do Paraná.
Fonte: PIRES, 1980, p.52.



FIGURA 198 - Casa do Barão do Ribeirão, Vassouras, RJ. A casa em estilo neo-clássico tem um estilo imponente e "aristocrático" conveniente à nobreza de seu proprietário.
Fonte: TELLES, 2006, p.71.

Observa-se neste caso, no Brasil do século XIX, a ocorrência de um fenômeno semelhante ao italiano e inglês, onde se construíam *villas* suburbanas e casas — palácios — na cidade¹³⁹. Um exemplo significativo foram as duas construções feitas por Antônio Clemente Pinto — Barão de Nova Friburgo — e seu filho, Bernardo Clemente Pinto Sobrinho — Conde de Nova Friburgo. Contrataram o arquiteto Carl Friedrich Gustav Wehnelt¹⁴⁰ para projetar a sede de sua fazenda (**FIG. 199**), no município de Cantagalo e também para o projeto de sua residência na corte, construída entre 1858 e 1866 (**FIG. 200**). Esta construção foi incorporada ao patrimônio da união em 1896, tornando-se a sede do poder executivo, o Palácio do Catete (LESSA, 2001, p.148).



FIGURA 199 – Fazenda Gavião, município de Cantagalo, RJ, construída pelo do Barão de Nova Friburgo.
Fonte: PIRES; MIRANDA; CZAJKOWSKI, 1990, p.46.



FIGURA 200 – Residência do Barão de Nova Friburgo, Rio de Janeiro, Ca. 1897, atual Palácio do Catete. Observa-se nesta fachada a presença de esculturas de musas compradas da Fundação Val D'Osne, na França, substituídas, no início do século XX por esculturas de águias.
Fonte: FERREZ, [1897] 2009

¹³⁹ No, capítulo 1, destacam-se exemplos como o do *Palazzo* e *Villa Chericati* construídos, respectivamente em Vicenza e Vancimuglio (próximo a Vicenza), na Itália e a Burlington house em Londres e a *Villa* em Chiswick, Inglaterra.

¹⁴⁰ Natural de Brandemburgo, então Prússia oriental, atual Alemanha. (PIRES; MIRANDA; CZAJKOWSKI, 1990, p.45).

Cumpra-se observar que se, por um lado, ao construir uma sede de fazenda com uma tipologia urbana, o proprietário rural do século XIX poderia estar “urbanizando” o campo e mesmo renunciando um início de processo de suburbanização; por outro lado, ao construir sua casa na cidade, reafirmando a centralidade ao procurar localizá-la em uma praça ou via importante e central.

4. 2 BELO HORIZONTE: CENTRALIDADE REAFIRMADA E SUBÚRBIO CONSIDERADO

Durante a primeira fase da república, foi construída a cidade de Belo Horizonte. O projeto (FIG. 201), a cargo do Engenheiro Aarão Reis, estabeleceu uma organização em tabuleiros xadrez – duas grelhas justapostas a 45° - uma grelha é formada pelas ruas e a outra, maior, pelas avenidas ou grandes eixos.

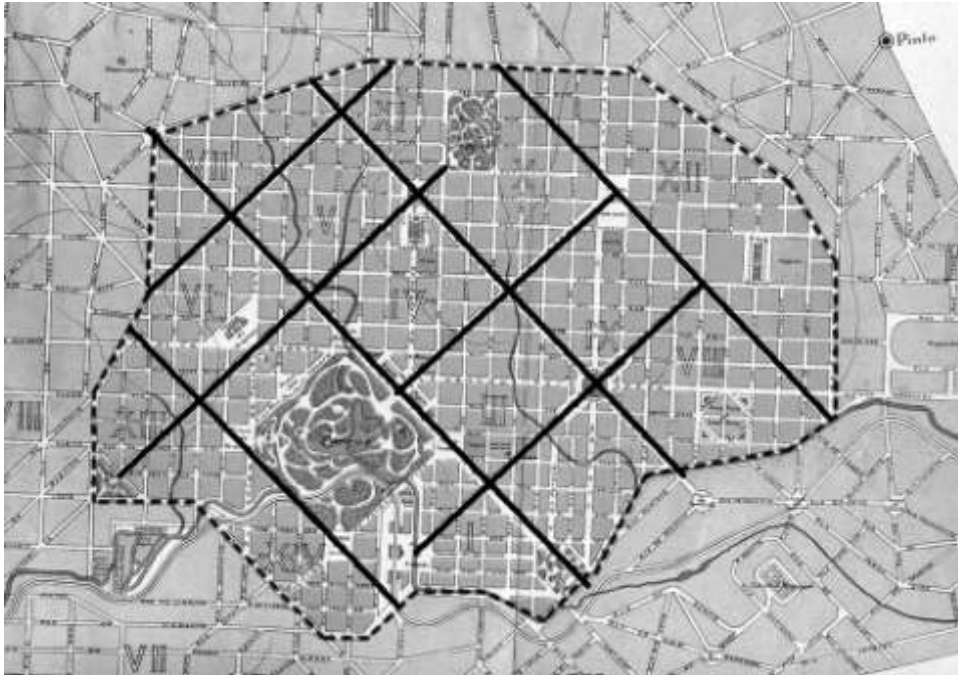


FIGURA 201 – Projeto para a cidade de Belo Horizonte, elaborada por Reis. Em tracejado está indicada a Av. do Contorno e em linha cheia a grelha determinada pelas principais avenidas. Uma segunda grelha, em ângulo de 45° à primeira é formada pelas ruas.
Fonte: BERNARDEZ, 1908 (modificado pelo autor).

Seu projeto é, recorrentemente, referenciado como uma transposição das idéias adotadas pelo Barão Haussmann — em Paris — para o Brasil [ANDRADE (2004); LEME (2005); MONTE-MÓR (2009); MORAES (1998); SALGUEIRO (2001)]¹⁴¹. Entretanto, uma análise de sua forma sugere algumas constatações peculiares: a cidade é delimitada por uma avenida perimetral — avenida do Contorno¹⁴² — que a circunscreve totalmente; toda a área urbana

¹⁴¹ Andrade (2004, p.32), Monte-Mór (2009, p.3), Moraes (1998, p. 58), Salgueiro (2001, p.152), Leme (2005, p.222).

¹⁴² Esta avenida, conhecida como Avenida do Contorno, na planta original da cidade de Belo Horizonte, era designada 17 de dezembro — referência a 17 de dezembro de 1893, data da promulgação da constituição do estado de Minas Gerais que determinava em seu artigo 1º a construção de uma nova capital para o estado. Como

está contida no interior desta avenida perimetral; as manchas urbanas que não circunscritas a este perímetro são classificadas como zonas suburbanas; todas as principais funções urbanas estão contidas nesta área urbana; o centro do poder localiza-se em uma região central deste perímetro, organizados no entorno de uma praça, em um promontório (**FIG. 202 e 203**).



FIGURA 202 – Vista panorâmica de Belo Horizonte, Ca. 1900, no alto de um promontório pode-se ver a região da Praça da Liberdade, com os edifícios das Secretarias de Estado à direita e o Palácio da Liberdade à esquerda.
Fonte: SALGUEIRO, 2001, p.177.



FIGURA 203 – Vista aérea da Praça da Liberdade, Belo Horizonte, ca. 1934.
Fonte: AUTOR DESCONHECIDO (2), 1934.

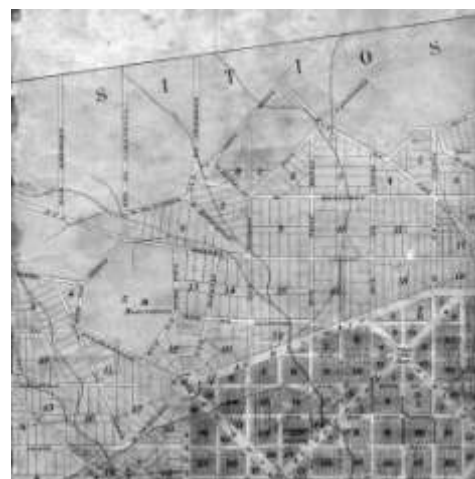


FIGURA 204 – Planta original do projeto de Belo Horizonte, com indicação de região de sítios, 1895.
Fonte: ESTADO DE MINAS GERAES, 1895.

Reis previu nesta zona suburbana a construção de chácaras e sítios (**FIG. 204**). Durante a construção da cidade permitiu a implantação de bairros destinados a operários, como os bairros da Floresta — na porção exterior ao anel da avenida do Contorno —, Lagoinha e Calafate. Muitas destas chácaras transformaram-se em colônias agrícolas, como as Colônias Afonso Pena, Américo Werneck, Bias Fortes e Carlos Prates. Estas colônias tiveram pouca duração e, na década de 1920, estavam desativadas. Na planta cadastral da cidade,

não houve Lei alterando esta denominação, legalmente, a designação da avenida seria 17 de dezembro, embora em documentos oficiais sua designação seja contorno (MAGALHÃES GOMES, 2008, p. 108).

elaborada em 1929 (**FIG. 205**), suas regiões apareciam com as designações de “ex-colônias”.



FIGURA 205 – Detalhe da planta cadastral de Belo Horizonte, elaborada em 1929, com a designação da ex-colônia na região em que hoje se localiza o bairro do Cruzeiro.

Fonte: 1ª SECÇÃO DA SUB DIRECTORIA DE OBRAS, 1929.



FIGURA 206 – Vila Geralda, sede de Chácara. Localizava-se junto à atual Rua Lavras, Bairro de São Pedro, na então zona suburbana de Belo Horizonte. Estava no caminho para a Chácara do Bispo, atual bairro Anchieta.

Fonte:

Várias chácaras foram construídas, posteriormente, originando bairros, como o Anchieta, que se localiza na área de antiga chácara pertencente à Diocese de Belo Horizonte. Observa-se que as residências construídas nestas chácaras tem uma conformação tipológica que as referencia a uma habitação urbana (**FIG. 207 e 208**), dando-lhes uma conotação de verdadeiras Villas suburbanas (**FIG. 206, 209 e 210**).



FIGURA 207 – Residência à Rua Alagoas, 736.
Fonte: PROJETOS HISTÓRICO ..., 1977



FIGURA 208 – Residência à Av. Álvares Cabral, 475
Fonte: MAZONNI (3), 2009



FIGURA 209



FIGURA 210

Chácaras localizadas na periferia de Belo Horizonte, 1911. Sua arquitetura é tipicamente urbana, reproduzindo modelos de residências construídas na região central. O texto da publicação as descreve: “Na zona suburbana da cidade, encontram-se magníficas vivendas, com pomares férteis, onde vegetam exuberantemente, magníficos fructos nacionaes e estrangeiros. E nas terras de lavoura crescem bellamente, dando safras copiosas, não só os cereaes como o café, o fumo e outras culturas do apreço”. Pode-se observar Os mesmos referenciais morfo-arquitetônicos nas residências urbanas e rurais (Chácaras): Residências das Figuras 207 e 209, telhado em duas águas com tímpano trabalhado; Residências das Figuras 208 e 210, telhado em sem tacaniça, beiral com detalhe em madeira, tipo mão-francesa, varanda lateral com estrutura metálica.
Fonte: PONTES; PINTO, 1911.

Pode-se observar que esta organização urbana adotada por Reis em Belo Horizonte assemelha-se à organização espacial adotada em alguns arraiais de Minas nos séculos XVIII e início do século XIX, com a existência de grupos de assentamentos na periferia da cidade e chácaras e sítios nas franjas.

Na organização da cidade de Belo Horizonte pode-se remeter a uma cidade medieval, que tinha seu limite claramente delineado por uma muralha como no exemplo da cidade de Nuremberg, na Alemanha. A cidade fortificada é cercada por uma muralha e sua malha viária é relativamente regular com a principal praça localizada em seu centro e os templos e fortaleza em promontórios (**FIG. 211 e 212**).



FIGURA 211 – Planta da cidade de Nuremberg, Alemanha, 1588–1598, elaborada por Paul Pfinzing. Na planta pode-se observar a muralha (1) circundando toda a cidade, a praça principal (2) no centro da cidade, com igreja e a sede de Guilda, Igrejas (3) e o castelo senhorial (4).
Fonte: PFINZING, 2008



FIGURA 212 – Cidade de Nuremberg, em gravura do século XVI, de autoria de Hartmann Schedel, publicado em sua obra *Liber Chronicarum*, mais conhecida como *Crônicas de Nuremberg*.
Fonte: SCHEDEL, [1493], 2009

Quando esta fortificação se tornou desnecessária ou pouco eficaz com o desenvolvimento das armas de guerra, as antigas muralhas foram demolidas e, em seu lugar, foram, em geral, abertas grandes avenidas que continuaram de uma forma bastante clara, a delimitar e dividir uma cidade. Este é, por exemplo, o caso da cidade de Viena que, ao demolir suas muralhas, construiu uma avenida, a *Ringstrasse* (FIG. 213 e 214).



FIGURA 213 – Planta de Viena na segunda metade do século XIX. O limite da antiga cidade medieval (1) e a região da *Ringstrasse* (2).
Fonte: BENEVOLO, 2005, p. 606



FIGURA 214 – Viena, 1875. Trecho da *Ringstrasse*.
Fonte: WIKIMEDIA (10), 2009

Na cidade medieval, a principal edificação era a igreja, que dominava não só a praça como o próprio horizonte da cidade. Belo Horizonte, como a primeira cidade construída sob os auspícios do novo regime republicano, que, por sua vez, foi profundamente influenciado pela filosofia positivista destinava à igreja outra praça. A então incipiente instituição de um estado laico não comportaria um templo religioso em destaque no centro do poder. A principal igreja é destinada outra praça, ao pé da elevação, onde se localizaram os edifícios do poder político. Cumpre-se observar que, na localização desta igreja, mantêm-se a referência medieval e das cidades da América portuguesa, com o templo localizado no centro da praça. Em outro templo de destaque na cidade, a Igreja de São José, sua localização também remete a este período, com a localização em um pequeno promontório, em local de destaque.

Assim como na cidade medieval, às populações de menor poder aquisitivo não foi destinada uma área na região urbana. Construíram-se favelas e bairros operários nas cercanias da cidade, nas regiões designadas no plano de Reis como suburbanas. Também nesta região, fora do perímetro urbano, foi prevista a instalação de chácaras e ali se construíram o cemitério, o matadouro municipal, lavanderia e banhos públicos, incinerador de lixo, estação de tratamento de água e até mesmo um forno crematório (SALGUEIRO,

1997, p.155). Barreto (1995, p.638, v.2) relata a construção de uma vila de “casinhas para pequeno aluguel” nas ruas Grão Mogol (**FIG. 215**) e Alfenas¹⁴³. Para atender a esta demanda foi aceita, por Reis em 6 de junho de 1897, a proposta de construção de 100 casas destinadas a “operários e pessoas pobres”. Na mesma ocasião, foi iniciada a construção de um grupo de residências, destinadas a pessoas com menor poder aquisitivo, na região da Lagoinha (**FIG. 216**), próximas à Rua do Bonfim — caminho do Cemitério de mesmo nome, localizada na zona suburbana — utilizando todo o madeiramento da demolição das casas do antigo Curral Del Rey. Barreto (1995, p.638, v.2), cita ainda que, à época da instalação da nova capital, havia “grande número de cafuas e barracões nos grandes e barulhentos bairros provisórios – Leitão¹⁴⁴ e favela ou Alto da Estação”¹⁴⁵.



FIGURA 215 – Rua Grão Mogol, Belo Horizonte, 1911.
Fonte: PONTES; PINTO, 1911.



FIGURA 216– Vista da região da Lagoinha, 1911.
Fonte: PONTES; PINTO, 1911.

Embora houvesse tendência à localização de residências “mais simples” nas regiões suburbanas, alguns exemplares de casas com requintes de acabamento foram construídas nas áreas externas ao anel da Contorno. Além das chácaras, também, foram construídas residências destinadas à classe média em bairros “suburbanos”, como a Casa da Loba (**FIG. 217**), na Rua Itapeçerica, 579, na Lagoinha — embora ocupado, inicialmente, por operários e população de menor poder aquisitivo, parte do bairro foi ocupado por imigrantes italianos — e ainda exemplos, como as residências construídas na Rua Varginha, 292 (**FIG. 218**) e Pouso Alegre, 908, na Floresta.

¹⁴³ A rua Alfenas citada por Barreto, localizava-se no que é hoje a pista lateral da av. N.S. do Carmo, sentido bairro/centro.

¹⁴⁴ Região do atual bairro da cidade Jardim. Foi demolida quando da abertura da Av. Prudente de Moraes (década de 1950).

¹⁴⁵ Algumas casas provisórias, foram construídas no interior do perímetro da avenida do Contorno, como algumas na antiga rua da Liberdade — atual Levindo Lopes (MAGALHÃES GOMES, 2008, p. 178) — construídas para os operários que trabalhavam nas obras do Palácio e Secretarias. Estas casas permaneceram até a década de 1940.



FIGURA 217 – Casa da Loba, Rua Itapecerica, 579, na Lagoinha, Belo Horizonte, 1960.
Fonte: MAZONNI (1), 2009



FIGURA 218 – Casa localizada na Rua Varginha, 292, bairro da Floresta, 1960.
Fonte: MAZONNI (2), 2009

O projeto e a construção de Belo Horizonte, no final do século XIX, mantiveram a importância da centralidade, a conotação excludente e um enfoque que se pode designar como predominantemente pejorativo à região suburbana.

4.3 UM PAÍS QUE SE URBANIZA E A RECEITA DE SUCESSO CHAMADA BAIRRO JARDIM

O início do século XX, no Brasil, foi marcado pelo aumento da urbanização. As duas principais cidades brasileiras, Rio de Janeiro e São Paulo, passaram por processos de renovação e modernização, sob a influência da reforma de Paris, comandada pelo Barão Haussmann. O principal argumento às mudanças se referia à necessidade de se melhorar as condições de salubridade das cidades. A higienização foi um dos mais fortes argumentos para que se procedesse a ampla remodelação das cidades. Exemplos, como o poder adquirido pela Inspetoria Geral de Higiene no Rio de Janeiro, foram fundamentais ao processo, conforme descreveu Chaulhoub (1996)¹⁴⁶.

Estes projetos de reforma urbana, a exemplo do que ocorrera em Paris, têm um caráter altamente gentrificador e de expulsão das populações moradoras dos cortiços. Este processo ocorreu, por exemplo, na remoção do Morro do Castelo no Rio de Janeiro, em

¹⁴⁶ Um dos recursos utilizados era a demolição de cortiços e casebres considerados insalubres. A fiscalização de saúde em geral atuando em parceria ou sob ordens da chefia de Polícia dispunha de vários instrumentos legais, como o regulamento Sanitário de 1890, que, em seu artigo 83 dispunha: "quando a juízo do Inspetor Geral de Higiene, os cortiços não puderem, por suas más condições sanitárias, continuar a servir sem perigo para a saúde pública, a autoridade sanitária, além da imposição das multas que no caso couberem, intimará logo os proprietários ou sublocadores para que os fechem dentro de 48 horas, só podendo ser reabertos depois de feitos os melhoramentos necessários" (CHAULHOUB, 1996, p.46)

1922¹⁴⁷ (**FIG 219 e 220**). Geralmente, as populações removidas eram enviadas para regiões mais distantes nas franjas da cidade, os subúrbios. Quando as populações não podiam ou não desejavam mudar-se para os subúrbios, mudavam-se para outros morros, criando novas favelas. Cumpre-se observar que, ao criar favelas próximas à região central, reforçam a importância da centralidade e, simultaneamente, aumentam a estigmatização do subúrbio.



FIGURA 219 – Morro do Castelo, Rio de Janeiro, Ca. 1920, antes de sua remoção.
Fonte: NONATO; SANTOS, 2000, p. 334.



FIGURA 220- Morro do Castelo, Rio de Janeiro, Ca. 1922, no final das obras de sua remoção.
Fonte: NONATO; SANTOS, 2000, p. 295.

Em São Paulo, as reformas urbanas foram consequência do enriquecimento do Estado, em função da produção cafeeira e pelo incipiente processo de industrialização da cidade, aliados à chegada de imigrantes europeus, que aceleraram o processo de sua expansão e crescimento.

Segawa (2000, p.55) destaca que a primeira década do século XX, para a capital paulista foi marcada pela consciência de que a realidade urbana de São Paulo pressupunha a necessidade de realizar um conjunto de obras para modernizar e ajustar a crescente cidade. Assim como ocorria no Rio de Janeiro, iniciou-se um processo de reorganização. Em 14 de novembro de 1910, relata Segawa, um grupo de capitalistas propôs ao Estado um monumental projeto de remodelação da cidade sob inspiração da remodelação parisiense. Esse projeto tornou-se conhecido como projeto Alexandre de Albuquerque.

Ao plano de Albuquerque, seguiram-se outros projetos de remodelação urbana da capital paulista, como o projeto Freire-Guilhem (**FIG. 221**), para a região do vale do Anhangabaú e o de Samuel das Neves para mesma região. Em 1911, o arquiteto francês Bouvard, que prestava serviços à prefeitura de Buenos Aires, apresentou um plano geral reurbanização da

¹⁴⁷ A demolição do Morro do Castelo, em 1922 exigiu a remoção de 470 edificações, entre elas a Igreja dos Capuchinhos e o Hospital infantil São Zacarias. Inicialmente a obra ocorria em ritmo lento, ganhou velocidade com a adoção de equipamentos hidráulicos e a construção de uma linha férrea para a remoção dos entulhos que contribuíram para o aterro na região da Glória, gerando uma área de 385.000 m², além de contribuir para o que viria a ser a área da praça Paris. Contribuiu ainda para a criação de aterros na Urca, Centro, Lagoa e Gávea (Cardeman, p.247).

cidade de São Paulo. Este plano inspirava-se, em alguns pontos, especialmente quando trata do diagramas de viação, no plano da *Ringstrasse* de Viena.

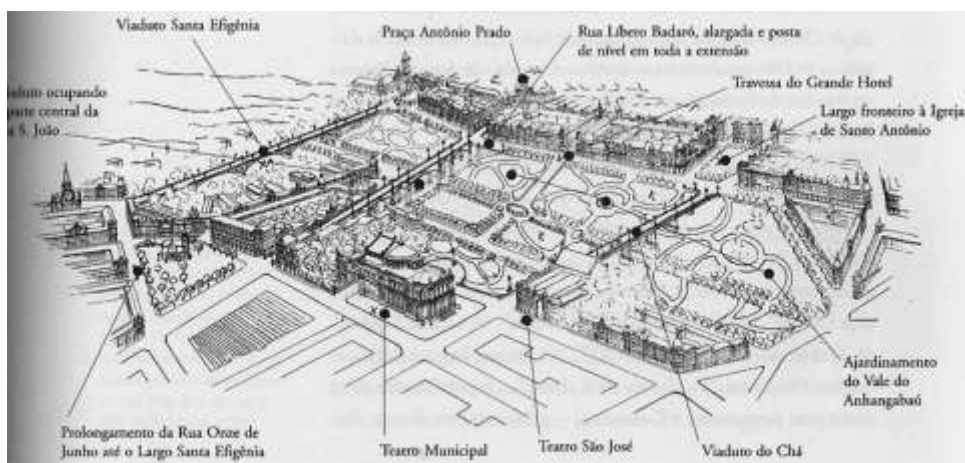


FIGURA 221 – Perspectiva do vale do Anhangabaú, São Paulo segundo a proposta elaborada por Freire-Guilhem. Fonte: SEGAWA, 2000, p.75.

Enquanto isto, a emergente classe média paulista, começou a demandar bairros exclusivos com a "vizinhança adequada". A abertura da Avenida Paulista em 1891 (**FIG. 222**) e o loteamento do bairro de Higienópolis (**FIG. 223**), em 1898, podem ser considerados como indicadores do princípio que viria orientar a expansão urbana da cidade de São Paulo.



FIGURA 222 – Av. Paulista, São Paulo, 1902. À esquerda, a terceira residência pertence a Adam von Bülow. Fonte: GAENSLY, 2009



FIGURA 223 – Avenida Higienópolis, Ca. 1910. Em primeiro plano a *Villa Uchoa* (foto de Guilherme Gaensly). Fonte: TOLEDO, 2007, p.117.

Dentro deste espírito, foi criada a companhia City¹⁴⁸, que seria de grande importância para a urbanização, não só paulista como do Brasil de uma maneira geral.

As propostas de expansão para São Paulo, feitas em 1911, pelo arquiteto francês Bouvard, levaram o belga E. Fontaine de Laveleye a adquirir mais de 12 milhões de metros quadrados de terrenos na zona leste da cidade, os quais ele vendeu em 1912, por 930.000 libras a City of São Paulo Improvements and Freehold Land Co. Ltd., organizada em Londres, com um corpo de 14 diretores, onde se incluíam o próprio Bouvard, Cincinato Braga, Campos Salles e Lord Bafour (SEGAWA, 2000, p. 111).

¹⁴⁸ A companhia foi criada pelo banqueiro belga, Edouard Fontaine de Laveleye, e pelo arquiteto Frances Joseph Bouvard, ex-diretor dos *travaux publics* de Paris. Laveleye adquiriu os terrenos em São Paulo e, utilizando-os como garantia, emitiu no mercado londrino debêntures no valor de 2 milhões de libras. Dessa forma a City capitalizou-se para realizar os loteamentos, adquirindo mais áreas — em 1911 era proprietária de 37% das terras em São Paulo, ou seja, mais de um terço da mancha urbana (FIX, 2007, p.29).

Seu primeiro projeto foi a construção do Jardim América, iniciando o processo de loteamento a partir de 1913. Seu estudo inicial previa um traçado em vias ortogonais, em forma de tabuleiro de xadrez (**FIG. 224**). Este projeto, de autoria desconhecida, desenvolvido a pedido da Companhia City, foi rejeitado pelos parceiros ingleses. Foram então contratados os arquitetos Barry Parker e Raymond Unwin¹⁴⁹. Parker veio ao Brasil em 1917 para estudar e fazer as modificações solicitadas pelos empreendedores. O projeto final, desenvolvido por Parker, foi apresentado em 1919 (**FIG. 225**).

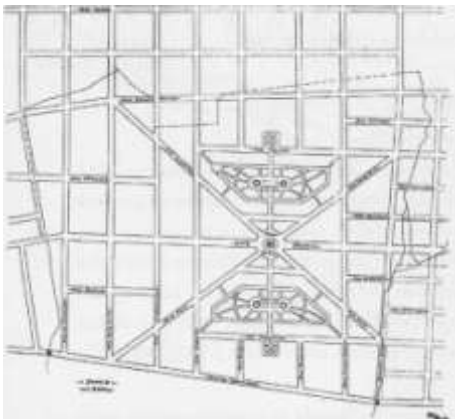


FIGURA 224 – Projeto inicial para o Jardim América, de autoria desconhecida.
Fonte: SEGAWA, 2000, p. 112.



FIGURA 225 – Projeto para o Jardim América em 1919, elaborado por Parker e Unwin.
Fonte: WOLFF, 2001, p.131.

O projeto previa um loteamento-jardim e, em sua concepção, se aproximava da idéia de um subúrbio com alguma infra-estrutura, como o projeto desenvolvido pela dupla para o Hampstead Garden Suburb (1907) em Londres. O projeto inicial previa lotes com aproximadamente 1.450 m², dispostos em ruas sinuosas, com jardins internos às quadras, para uso coletivo dos moradores. Era estritamente residencial, complementado por dois clubes recreativos e uma igreja católica — Igreja de Nossa Senhora do Brasil. Os jardins permeariam todo o bairro, com residências que não poderiam exceder a uma área de projeção correspondente a um quinto do terreno. Embora, inicialmente, houvesse a proposta de ausência de muros fronteiros — não concretizada — conseguiu-se a troca de muros por cercas vivas, mantendo-se a idéia de continuidade da cobertura vegetal. Os jardins internos às quadras foram excluídos do projeto. Ao final, Parker projetou um loteamento que lembra Wolff (2001, p.134) “integrou-se melhor ao tecido urbano tradicional do que os inúmeros bairros de desenho regular que se justapunham dentro da malha paulistana, através de costuras tortuosas” (**FIG. 226**).

¹⁴⁹ Foram os arquitetos responsáveis pelo projeto da primeira cidade-jardim inglesa, Letchworth, conforme visto no capítulo 2.



FIGURA 226 – Vista aérea do bairro Jardim América, década de 1930, em primeiro plano o eixo da Av. Brasil.
Fonte: WOLFF, 2001, p. 145.



FIGURA 227 – Foto de residência no bairro do Pacaembú, São Paulo, década de 1940.
Fonte: WOLFF, 2001, p.97.

A Companhia City lançou outros loteamentos: Pacaembu (**FIG. 227**), Alto da Lapa, Alto de Pinheiros, Butantã. Surgiram vários outros loteamentos vizinhos ao Jardim América, desenvolvidos por diversos empreendedores, seguindo os parâmetros estabelecidos pela Companhia City, que se estenderiam, de um lado, até o bairro de Cidade-Jardim e Morumbi e, do outro, até o Ibirapuera.

A importância do loteamento é destacada por Ottoni (1996, p. 71), pelo fato elaborar um empreendimento imobiliário planejado, com extremo rigor em sua confecção e estratégias de venda, que resultou em um sucesso comercial e, principalmente, ao conferir, a seus moradores, um inegável símbolo de status e de ascensão social (**FIG. 228 e 229**).



FIGURA 228 – Propaganda da Cia. City, publicada na *Revista Architectura e Construções*, publicada no início da década de 1930. Note-se que a “boa vizinhança” era a garantia de um bairro exclusivamente residencial, sem a possibilidade de abertura de uma serraria (galpão à esquerda) ou de uma loja de secos e molhados (à direita).
Fonte: SEGAWA, 2000, p. 114



FIGURA 229 – Além do Arquitecto comum à cidade jardim de Letchworth, observa-se, nesta propaganda o mesmo “apelo” comercial: o aspecto saudável do campo com todo o conforto proporcionado pela cidade (vide **FIG. 279**, Capítulo 5), complementado pelo slogan: “Jardim América – o bairro nobre da capital”.
Fonte: SEGAWA, 2000, p. 115.

Nas propagandas dos loteamentos lançados na região, percebe-se uma recorrência de sua associação a uma idéia de exclusividade e distinção, que conferiria a seu proprietário / morador um imediato reconhecimento social e lhe garantiria a posse de um símbolo de status (FIG. 230).

Pode-se observar uma evolução dos símbolos aristocráticos. Nas fazendas e chácaras do século XIX, a casa urbana era “transportada” para o meio rural mantendo-se a importância da centralidade urbana na opção de construção da residência urbana na área central. Desta forma, para a aristocracia e os mais ricos, a construção de duas casas explicitavam, de forma inequívoca, a riqueza e distinção de seu proprietário.

Quando estes loteamentos eram lançados muito próximos à cidade, abria-se a possibilidade para uma burguesia em ascensão poder adquirir estes símbolos de status, sem a necessidade de construir duas casas. Por outro lado, ao se estar entre pares, conseguia-se igualmente a “boa vizinhança” (FIG. 228) apregoada nas propagandas.



FIGURA 230 – Propaganda de lançamento do bairro do Pacaembú, pela Cia. City. Assim como nas demais propagandas, procura associar o bairro à idéia de exclusividade, afinal era “O bairro aristocrático por excelência”.
Fonte: SEGAWA, 2000, p. 116.



FIGURA 231 – Nesta propaganda do bairro Jardim Europa, próximo ao Jardim América — porém não lançado pela Cia. City — utiliza-se dos mesmos recursos de venda, especialmente na associação à idéia de ascensão social proporcionada por um “bairro de elite”.
Fonte: SEGAWA, 2000, p. 118.

Observa-se, na Figura 231, uma abordagem inédita ao fato do loteamento estar situado fora da área central. A distância do centro, ao contrário de ser um transtorno, é

apresentada como uma vantagem pela possibilidade de se fazer “um passeio agradável pelo bosque” numa região de “palacetes”.

A palavra jardim, associada a nomes de loteamentos, passou a conferir um caráter de distinção e exclusividade a loteamentos. Ao longo do século XX, proliferaram em São Paulo os loteamentos jardim, surgindo bairros como Jardim Miriam, Jardim Campo Limpo, Jardim Ideal, Jardim Fraternidade, Jardim Felicidade, etc. Comentando esta situação, concluiu Ottoni (1996, p. 71): “Um incauto, ao ver o guia da cidade com seus 1.200 bairros-jardins, se deslumbraria com a sua possível e enorme área verde. Chegou-se ao máximo da corruptela de uma idéia”.

As idéias de Howard para as cidades jardim serviram, no Brasil, como modelo de urbanização de loteamentos de padrão diferenciado para as elites. Segundo Segawa (2000, p. 118), na década de 1920, iniciou-se um vigoroso processo de urbanização das áreas periféricas ao centro urbano, quando a publicidade de dois produtos: o lote urbano e o automóvel norte-americano chegavam a ocupar toda a primeira página de um jornal, como O Estado de S. Paulo.

O sucesso do empreendimento paulista serviu de base para a proposição de outros empreendimentos no Brasil. No Rio de Janeiro, o urbanista francês Alfred Agache, em seu plano “A cidade do Rio de Janeiro: extensão, remodelação, embelezamento” de 1930, propôs a criação de duas cidades jardins — Ilhas do Governador e de Paquetá.

Surgiram loteamentos jardim em várias cidades brasileiras. No Rio de Janeiro foi construído o Jardim Laranjeiras em 1939¹⁵⁰, que, em sua propaganda, destacava a facilidade de acesso, a paz e a tranquilidade e, principalmente, o fato de ser um “bairro aristocrático” (**FIG. 232**). Ottoni e Szmrecsányi (1997) citam também como exemplo de influência o bairro da Urca, construído sob o aterro criado pela remoção do Morro do Castelo. Neste caso, a influência se atém mais a aspectos da ênfase na arborização e na tipologia residencial que à forma urbana do bairro (**FIG. 233**).

¹⁵⁰ O loteamento foi construído no local onde se situava a Cia Têxtil Aliança. Projetado com arruamento de formas orgânicas, intensa arborização e amplas jardineiras nas calçadas. Foi projetado com edifícios de 12 pavimentos (OTTONI; SZMRECSÁNYI, 1997, p. 31).



Cia. TEXTIL ALIANÇA INDUSTRIAL

FIGURA 232 – Propaganda da cidade-Jardim Laranjeiras. Além de enfatizar a sua localização ao mesmo tempo isolada da região central, encontra-se convenientemente perto e, principalmente a associação a aspectos “enobrecedores” de se morar no bairro.
 Fonte: OTTONI; SZMRECSÁNYI, 1997, p. 30.



FIGURA 233 – Vista panorâmica do bairro da Urca, no Rio de Janeiro em foto da década de 1950.
 Fonte: BAIRRO DA URCA, 2009

Otoni e Szmrecsányi (1997) citam influência dos conceitos de cidade-jardim no plano urbanístico, realizados para a cidade de Salvador na década de 1940 (**FIG. 234**) pelo EPUCS — Escritório do Plano de Urbanismo de Salvador — e também nas concepções das vilas populares da Liga Social contra o Mocambo, propostas para Recife na década de 1930.

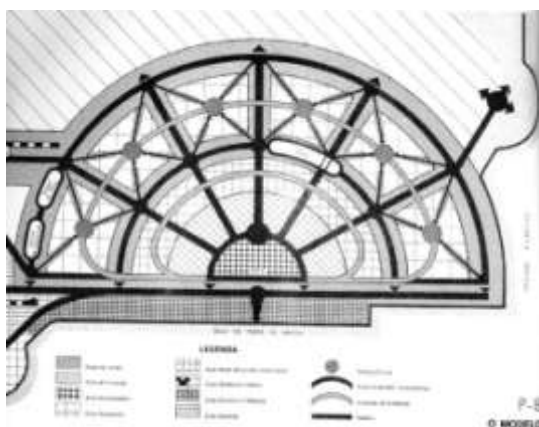


FIGURA 234 – Plano Urbanístico para a Cidade de Salvador.
 Fonte: OTTONI; SZMRECSÁNYI, 1997, p. 32.



FIGURA 235 – Projeto do bairro jardim José Procópio Ferreira em Juiz de Fora, MG.
 Fonte: OLIVEIRA, 1938, p.45.

Em Juiz de Fora, Minas Gerais, construiu-se o bairro-jardim Dr. José Procópio Ferreira (**FIG. 235**), que previa ser uma área residencial, muito arborizada, entretanto com a permissão de instalação, na praça central do bairro, de comércio e uma igreja (OLIVEIRA, 1938, p.46).

4.4 GOIÂNIA - A MODERNIDADE PRETENDIDA E O JARDIM

Como no caso de Belo Horizonte, a transferência da capital de Goiás era vista como "símbolo da modernização urbana no Brasil" (MANSO, 2001, p.45). A mudança, alvo de vários movimentos desde o século XIX, teve sua concretização efetivada na ascensão do interventor Pedro Ludovico. Em 1933, o Engenheiro Armando de Godoy emitiu relatório técnico recomendando a transferência. Convidado para realizar o projeto, Godoy, entretanto, declinou o convite, sendo então convocado o Engenheiro Afílio Correia Lima. O projeto proposto por Lima foi aprovado e iniciou-se sua construção.



FIGURA 236 - Projeto para Goiânia elaborado pelo Engenheiro Afílio Correa Lima.
Fonte: GONÇALVES, 2002, p.44



FIGURA 237 – Fotografia aérea de Goiânia, 1936. Nesta época Lima havia sido substituído por Godoy, devido ao adiantado das obras, esta região não pode ser modificada por Godoy.
Fonte: SKYSCRAPER CITY (3), 2009

O projeto de Lima (**Fig. 236**), embora de propostas modernizadoras, remete à organização espacial de Versalhes e Washington, com a organização dos principais eixos em leque, tendo como principal ponto focal a sede do poder executivo (1). No desenho feito por Lima (**Fig. 236**), pode-se notar, pelo traço, a importância atribuída a estes três eixos (2,3 e 4) pelo traço mais reforçado em relação aos demais. Na região compreendida entre estes eixos, foi prevista a localização da região central – administrativa e comercial – e à esquerda – zona sul – a região residencial. Observam-se semelhanças de organização espacial com Versalhes, seja pela conformação de ruas em leque como direcionadoras para o poder central, seja pela distribuição da região central e residencial – registrando-se que em Versalhes na mesma posição, estavam a cidade e os jardins (ver planta de Versalhes no Capítulo 1, **FIG. 23 e 27**). Esta semelhança foi intensificada, como se pode ver no projeto modificado por Armando de Godoy que havia assumido o posto após a renúncia de Lima

em 1935. Godoy não pôde modificar a região central e administrativa, em fase adiantada de construção (**FIG. 237**), entretanto, propôs uma abordagem bastante distinta de Lima (**Fig. 238**), introduzindo um bairro residencial (5) que dizia ser uma proposta que remeteria à idéia de cidade-jardim de Ebenezer Howard¹⁵¹ e também aos então novos subúrbios americanos, como Radburn (GONÇALVES, 2002: 57).



FIGURA 238 – Planta da cidade de Goiânia modificada por Armando de Godoy. Pode-se observar na parte inferior a manutenção do plano de Lima e a introdução do bairro residencial (5).
Fonte: GONÇALVES (2002, p. 45)



FIGURA 239 – Vista aérea de Goiânia, década de 1950. Em primeiro plano parte do bairro residencial projetado por Godoy, ainda desocupado, o Centro Cívico e o eixo da Av. Goiás, em seu final localizava-se a Estação Ferroviária.
Fonte: GERODETTI; CORNEJO, 2004, p. 108.



FIGURA 240 – Vista Aérea de Goiânia, década de 1960. Em primeiro plano a Praça Bandeirante, com o eixo da Av. Goiás. Ao fundo o Centro Cívico e o bairro residencial projetado por Godoy.
Fonte: GERODETTI; CORNEJO, 2004, p. 108.

Em seu projeto, Lima organizou a cidade em cinco grandes setores: Central, Norte, Sul e Leste e Oeste. A região destinada a uso residencial subdividia-se em urbana — prevista para os setores Central e Norte — e suburbana — prevista para os setores Sul e Leste. Em outro setor da região Norte foi prevista a localização das atividades industriais — nas proximidades

¹⁵¹ Pode-se conjecturar esta referência às idéias de cidade-jardim, propostas por Ebenezer Howard, estariam mais associadas à construção dos bairros jardim, que teve seu primeiro exemplar construído em São Paulo conforme visto neste capítulo. As idéias de Howard para criação de uma comunidade democrática e de características socializantes seriam incompatíveis com as opções políticas do governo Vargas naquela ocasião.

da linha férrea — e o local destinado a residências para operários. Nos principais eixos viários — as avenidas Goiás e Anhanguera, no setor Central — foi prevista a localização da zona comercial e bancária (**FIG. 239 e 240**). Godoy, posteriormente, redefiniu os limites da zona urbana nos setores Norte, Central, Sul e previu a construção da cidade satélite Campinas. O setor Oeste foi definido como região para expansão do núcleo urbano principal. Outras expansões, segundo Godoy, deveriam ocorrer através da criação de cidades satélites.

De acordo com o plano, os primeiros setores a serem implantados seriam o Central e o Norte, com previsão inicial para receber um total 15.000 habitantes. Na implantação inicial, em 1934, parte do setor Leste já se encontrava edificada, servindo como local de moradia para grande parcela da população operária. Desta forma, antes mesmo da implantação da cidade, já existiam ocupações e assentamentos não planejados.

No projeto de Goiânia, manteve-se a tradição brasileira de envio das populações de menor poder aquisitivo para as franjas da cidade, conforme os planos de Lima. Entretanto, observando-se seu projeto (**FIG.236**), na região norte, junto à Estação Ferroviária (3), se observa uma área que seria muito pequena quando comparada ao restante da área residencial da cidade (5). No projeto de Godoy, a proposta era a de completa segregação, com o assentamento destas populações ainda mais distantes, em cidades satélites.

Mantém-se, em Goiânia, uma "cidade planejada" vários procedimentos recorrentes na urbanização brasileira: a inexistência de locais planejados adequadamente para receber as populações com menor poder aquisitivo; quando existem alguns bairros para estas populações, localizam-se nas franjas da cidade; ocupação de áreas próximas à região irregular por assentamentos não regularizados — favelas.

Embora o plano de Godoy propusesse uma conotação ligada às propostas de Cidade Jardim de Ebenezer Howard, criava, de fato, um bairro que se assemelhava, na localização e morfologia, aos bairros "jardim" construídos na capital paulista. Goiânia mantém e reforça a centralidade dos núcleos urbanos brasileiros.

4.5 UMA LEITURA SUBURBANA: O BAIRRO CIDADE JARDIM E A PAMPULHA

No início da década de 1940, o então prefeito de Belo Horizonte, Juscelino Kubitschek de Oliveira¹⁵², deu início à urbanização da área do futuro bairro Cidade Jardim. Este projeto era desenvolvido simultaneamente ao processo de implantação do Museu da Cidade (atual Museu histórico Abílio Barreto), na sede da antiga Fazenda do Leitão (**FIG. 241**).

¹⁵² Prefeito entre 18 de abril de 1940 e 30 de outubro de 1945 (PREFEITURA MUNICIPAL DE BELO HORIZONTE, 2009).



FIGURA 241 – Vista de Belo Horizonte, Ca. 1935. Em primeiro plano aparece a sede da antiga fazenda do Leitão, à direita a área onde seria construído o loteamento da cidade jardim.
Fonte: AUTOR DESCONHECIDO (3), sem data.

A região que o então prefeito decidiu lotear já pertencia, parcialmente, ao município. No projeto de Aarão Reis, planta geral da Cidade de Minas, datada de 1895 (**FIG. 242 e 243**), a avenida do Contorno, à altura do bairro Santo Antônio, seguia no traçado da atual rua Joaquim Murtinho, atravessava o córrego do Leitão — atual avenida Prudente de Moraes — prosseguindo até a região da atual avenida Raja Gabaglia. Com a mudança, a avenida do Contorno, à altura da rua Joaquim Murtinho, acabou fazendo curva à direita, seguindo o traçado de uma antiga avenida, denominada de Itacolomi.



FIGURA 242



FIGURA 243

Planta para a cidade de Minas — Belo Horizonte — elaborada por Reis em 1895. Neste traçado, a avenida do Contorno seguiria em trecho atualmente ocupado pela Rua Joaquim Murtinho. Na **Figura 242** está assinado o atual trajeto da avenida do contorno e, na **Figura 243**, está indicada em hachura, a área desapropriada em função deste primeiro projeto que seria parte dos bairros Vila Ineco e Cidade Jardim.

Fonte: BERNARDEZ, 1908 (modificado pelo autor).

Este desvio proveria à Prefeitura de um estoque de área, que futuramente poderia ser parcelado separadamente. Uma das glebas, localizada na encosta da margem direita do córrego do Leitão, foi incorporada ao antigo bairro Vila Ineco¹⁵³. A outra gleba, localizada na encosta menos íngreme, na margem esquerda do mesmo córrego, foi parcelada e originou parte do bairro Cidade Jardim. A esta área foi incorporada outra, adquirida pela prefeitura junto ao Ministério da Agricultura. Em 1948, através da Lei nº. 39 (Anexo 06), sancionada pelo então prefeito Octacílio Negrão de Lima¹⁵⁴, foram estabelecidos os parâmetros iniciais de construção para o bairro, posteriormente modificados através da Lei nº. 220/51 (Anexo 07), sancionada pelo prefeito Américo René Giannetti¹⁵⁵.

O plano para a ocupação da região constava do planejamento da urbanização de Belo Horizonte, elaborado por Lincoln Continentino no final da década de 1930, durante a gestão do Prefeito José Oswaldo de Araújo¹⁵⁶ (GOMES; LIMA, 2005, p.129).

Inspirados no sucesso de outros bairros-jardim existentes no Brasil, como os bairros jardim de São Paulo e Laranjeiras no Rio de Janeiro, este bairro foi planejado para ser um local muito arborizado, com casas ladeadas por jardins e sem muros altos. Os lotes tinham área de 1.000 m² com 25 metros de testada. Estabeleceram-se vários parâmetros, específicos em sua urbanização, como o uso exclusivamente residencial, o recuo frontal mínimo de 10 metros das edificações e a proibição de fechamentos com muros.

Cumpre-se notar ainda que o bairro Cidade Jardim cumpriria uma função congênere aos subúrbios, em particular aos *faubourgs* de Paris. Seu sucesso e ocupação por uma burguesia mais rica desafiou um “consenso” de que a área “fora” do perímetro da avenida do Contorno (ou suburbana) era estigmatizada como destinada a populações de menor poder aquisitivo ou para atividades socialmente toleradas, mas que não deveriam ser “explicitadas”, como a localização, fora do anel da Contorno, do bairro da Lagoinha, onde se instalou o cemitério da nova capital e também operários e uma região ocupada por prostituição.

A construção e ocupação do bairro Cidade Jardim viabilizaram a abertura de outros bairros fora do perímetro da Avenida Contorno, na região suburbana, como Sion, Anchieta, Santo Antônio, etc. É interessante observar que a expansão para além dos limites da área da

¹⁵³ Este bairro, posteriormente, foi incorporado ao bairro Santo Antônio.

¹⁵⁴ Prefeito entre 8 de abril de 1935 e 18 de abril de 1938 (PREFEITURA MUNICIPAL DE BELO HORIZONTE, 2009).

¹⁵⁵ Prefeito entre 1 de fevereiro de 1951 e 6 de setembro de 1954 (PREFEITURA MUNICIPAL DE BELO HORIZONTE, 2009).

¹⁵⁶ Prefeito entre 18 de abril de 1938 e 19 de outubro de 1940 (PREFEITURA MUNICIPAL DE BELO HORIZONTE, 2009).

avenida do Contorno ocorreu sem que toda a área interna tivesse sido ocupada, como mostra a **Figura 244**.



FIGURA 244 – Vista aérea de Belo Horizonte na região do bairro Cidade Jardim, 1956. O bairro Cidade Jardim (1) encontra-se em fase de implantação. Pode-se observar que uma área pouco maior (2) no interior da avenida do Contorno correspondente a parte do bairro de Lourdes ainda está desocupada. O bairro Vila Ineco (3) ocupa a vertente da margem direita do córrego do Leitão (4).

Fonte: FUNDAÇÃO JOÃO PINHEIRO. CENTRO DE ESTUDOS HISTÓRICOS E CULTURAIS, 1997, p. 73.

Simultaneamente à construção do bairro Cidade Jardim, o então Prefeito de Belo Horizonte, Juscelino Kubitschek inicia a ocupação das margens da Pampulha. O plano da Prefeitura previa a implantação de equipamentos de lazer nas margens da lagoa — cassino, hotel, clube recreativo e casa noturna — além de uma igreja e de um bairro residencial destinado à população de alto poder aquisitivo.

A ocupação da Pampulha surgiu de um interesse do Interventor Benedito Valadares de inserir a capital mineira no circuito dos cassinos. Sua proposta inicial era a construção deste equipamento na região do Acaba Mundo — atual bairro Sion. Quando Kubitschek assumiu a Prefeitura, em 1940, decidiu-se ampliar o projeto com a construção de um bairro com outros equipamentos recreativos anexos.

O local escolhido foi a região da Barragem da Pampulha (**FIG. 245**), construída em 1938 para represar o Ribeirão da Pampulha¹⁵⁷. O bairro (**FIG. 246**) deveria ser recuado 500 metros da margem da lagoa, onde seria construída uma avenida. Seus lotes deveriam ter, no mínimo, área de 1.000 m² e 20 metros de testada, a ocupação no interior do bairro seria exclusivamente residencial.

¹⁵⁷ Projetada por Henrique de Novais, foi construída durante a gestão do Prefeito Otacílio Negrão de Lima, para reforçar o abastecimento de água de Belo Horizonte (ARAÚJO, 1997, p.168).



FIGURA 245 – Barragem da Pampulha, ca. 1943-46.
Fonte: ARAÚJO, 1997, p.168.



FIGURA 246 – Vista área da Pampulha, 1948. Pode-se observar o bairro com poucas casas e também o fato de ser um local isolado.
Fonte: CASTRO, 2006, p. 474.

O conjunto arquitetônico (**FIG. 247 e 248**), projetado por Oscar Niemeyer em 1942, foi inaugurado pelo então Presidente Getúlio Vargas em 1943, apenas 9 meses após os primeiros desenhos do Arquiteto (CAVALCANTI, 2006, p. 198). Com Niemeyer trabalharam, na concepção plástica e paisagística, Candido Portinari — responsável pela pintura da igreja e azulejo das edificações —, Roberto Burle-Marx — paisagismo —, João Ceschiatti — esculturas — e Paulo Werneck — mosaicos.



FIGURA 247 – Capela de São Francisco de Assis, ca. 1943-49.
Fonte: ARAÚJO, 1997, p.166.



FIGURA 248 – Cassino da Pampulha, ca. 1943-46.
Fonte: ARAÚJO, 1997, p.168.

Enquanto a Cidade Jardim introduzia o conceito de construção de bairros destinados à Classe-média na região suburbana estabelecida pelo plano de Aarão Reis, a Pampulha pode ser classificada como um verdadeiro subúrbio, não só pela distância do centro, como por seu completo isolamento do restante da cidade, que pode ser observado nas **Figuras 245 e 246**.

Observa-se, nas duas grandes intervenções urbanizadoras de Kubitscheck em Belo Horizonte no início da década de 1940, opções distintas quanto aos conceitos arquitetônico/urbanísticos. Na Cidade Jardim, a principal referência são os bairros Jardim construídos em São Paulo que, por sua vez, remetem ainda que de forma indireta — à cidade-jardim de Ebenezer Howard. Na Pampulha, opta-se por uma aproximação com os modernistas, personificados pela figura de Oscar Niemeyer. Cumpre-se ressaltar que Pampulha se ligará mais à arquitetura que ao urbanismo modernista. Neste aspecto, a importância da Pampulha é inegável, como lembra Frampton (2000, p. 311), ao se referir ao Cassino, que Niemeyer “reinterpretou a concepção corbusiana de uma *promenade architecturale* em uma composição espacial de extraordinário equilíbrio e vivacidade”.

Complementarmente, se, em sua forma, a urbanização do bairro na Pampulha não se ligava à concepção urbanística modernista, era, em sua relação com a cidade, uma abordagem inédita em se tratando do Brasil, numa implantação que se referenciava a um subúrbio, como o que se construía nos Estados Unidos desde o final da década de 1920: núcleo urbano de casas, destinadas à classe-média, utilização exclusivamente residencial, distante da região central da cidade — distante cerca de 12 km — e acesso através de automóveis particulares.

A partir destes parâmetros, pode-se associar a construção dos bairros Cidade Jardim na zona suburbana e da Pampulha na zona norte, como marcos referenciais de início da suburbanização da capital mineira. Este princípio se consolidaria nas décadas seguintes, com o surgimento de novos bairros na zona suburbana, destinados primordialmente à classe média, observando-se que, em sua evolução, a certa altura, a moradia nestes bairros tornar-se-ia um símbolo de status maior do que na região central.

O processo de expansão para áreas mais periféricas permaneceria ao longo das décadas seguintes. Em geral, esta suburbanização belorizontina se estabelecerá mediante a expansão da mancha urbana, com a construção de loteamentos a partir do esgotamento de outros, nos limites da cidade, especialmente em suas vertentes sul e sudoeste.

4.6 BRASÍLIA – A CENTRALIDADE UTÓPICA

Brasília é um reflexo do período (1945-64) de maior liberdade pelo qual o país havia passado até então. No aspecto de desenho urbano, o projeto de Lúcio Costa faz a síntese das propostas da cidade modernista. “Brasília é uma cidade dos CIAM¹⁵⁸. Na verdade, é o exemplo mais completo já construído das doutrinas arquitetônicas e urbanísticas

¹⁵⁸ Congresso internacional de Arquitetura Moderna.

apresentadas pelos manifestos do CIAM" (HOLSTON, 1993: 37). Costuma-se designar a cidade como barroca, porém sua concepção é modernista, embora incorpore algumas características barrocas, especialmente àquelas ligadas edificações importantes determinando a conformação urbana, como lembra Lynch (1984) ou de vias como instrumento de valorização de edificações. Costa criou dois eixos distintos, um destinado à vida política (1) e outro à vida social (2) (**Fig. 249**). O ponto de cruzamento destes eixos (3) que, em outras cidades como Washington, é utilizado para reforçar o poder político, é ocupado pela Rodoviária (**Fig. 250**) e setores cultural e de diversão. Ao adotar tal postura Costa subverteu o entendimento geral de importância maior da cidade dada ao poder político (4). As atividades ali inseridas remeteriam ao eixo residencial e a seus moradores (**FIG. 251**). Seja para a diversão ou cultura ou para chegada e partida. Pode-se conjecturar que, ao localizar a rodoviária neste ponto, Costa estaria propondo uma conexão da cidade, por intermédio de seu ponto mais importante, com todo o país.

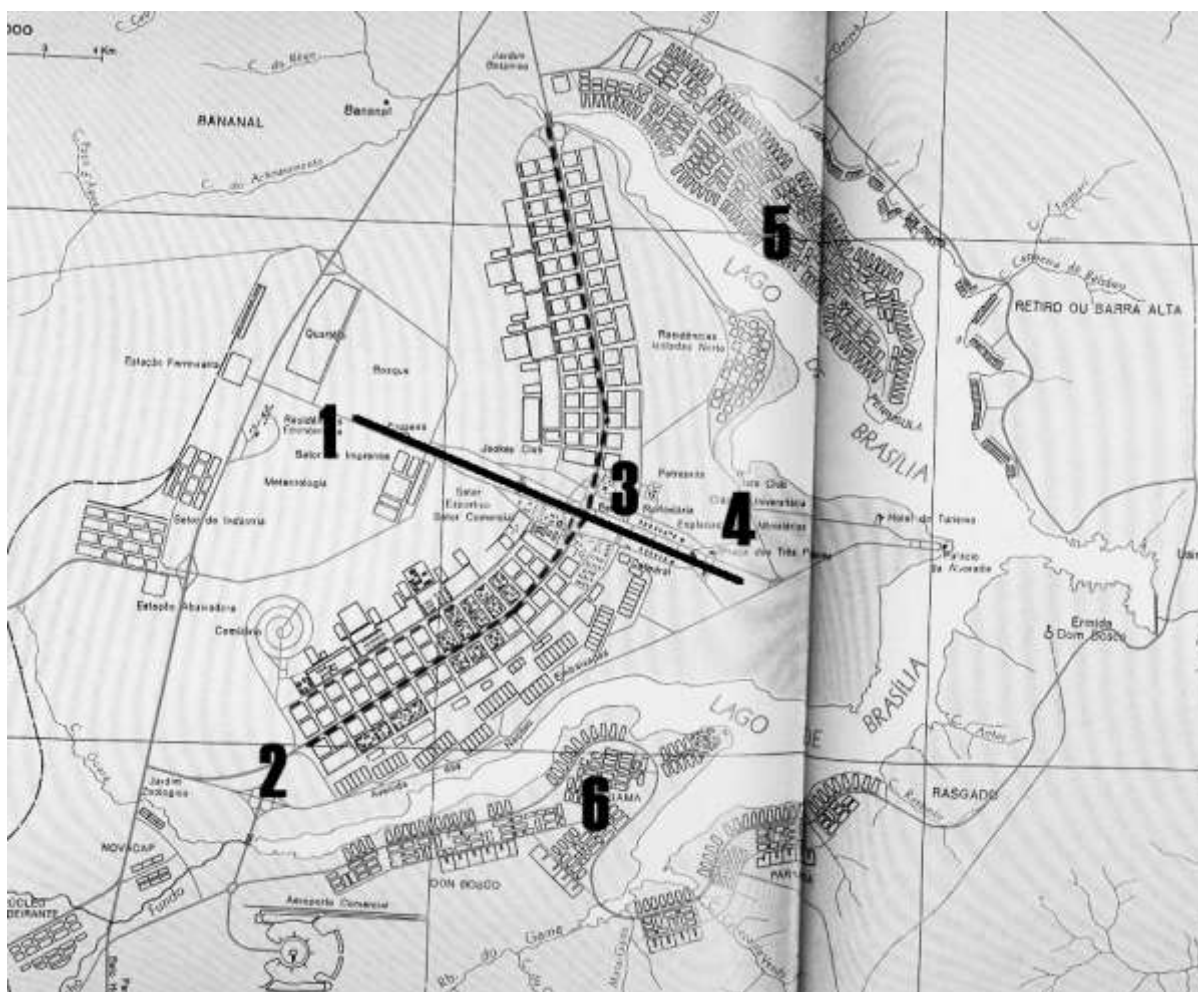


FIGURA 249 - Planta de Brasília. Em destaque aparecem os principais eixos, O "eixo político" (1) e o "eixo residencial" (2). No cruzamento dos dois eixos, a Rodoviária (3). A sede do poder político, a praça dos três poderes (4) foi localizada na extremidade do "eixo político". Em (5) e (6) foram construídos bairros destinados à classe média alta., funcionando como subúrbios ao plano piloto.

Fonte: WHITFIELD, 2005, p.156-57



FIGURA 250 - Rodoviária de Brasília
Fonte: WISNIK, 2001, p.108



FIGURA 251 – Brasília, 1990. Vista das superquadras 108, 107, 308, 307.
Fonte: RIBEIRO, 2005, p.111

Costa, em sua justificativa apresentada no Concurso do Projeto para Brasília apresentava, à sua maneira, uma cidade utópica, sem separação de classes ou segregações. Na apresentação de seu plano piloto, Costa (1995, p.293) propunha uma “gradação social” que poderia “ser dosada facilmente atribuindo-se maior valor a determinadas quadras como, por exemplo, às quadras singelas contíguas ao setor das embaixadas”. Embora reconhecesse que haveriam quadras mais valorizadas, ele acreditava que organização e inserção de “gradações próprias do regime vigente” propiciaria o que qualificava como “a coexistência social, evitando-se assim uma indevida e indesejável estratificação”.

Costa previa uma diferença de padrões entre quadras que não deveria “afetar o conforto social a que todos têm direito”. Em seu entendimento, esta diferenciação se daria por “maior ou menor densidade, do maior ou menor espaço atribuído a cada indivíduo e a cada família, da escolha dos materiais e do grau e requinte do acabamento”.

Transferia à Companhia Urbanizadora a responsabilidade de impedir o surgimento de favelas, bem como a obrigação de “prover dentro do esquema proposto acomodações decentes e econômicas para a totalidade da população.” Entretanto, a realidade socioeconômica brasileira se impôs antes mesmo da cidade estar concluída, com a construção das vilas operárias na periferia da cidade (**FIG. 252**).



FIGURA 252 – Brasília, vista aérea do Núcleo Livre Bandeirante, ca. 1959.
Fonte: GERODETTI; CORNEJO, 2004, p. 118.



FIGURA 253 – Brasília vista aérea da região do Lago Norte, área ocupada por residências de classe-média alta.
Fonte: AREAL, 2008

Em sua proposta, Costa enfatizava a centralidade modernista, porém, a cidade se suburbanizou rapidamente, seja pela criação das cidades satélites, destinadas a receber as populações de menor poder aquisitivo, seja na criação de bairros fora do plano piloto, como os bairros construídos às margens do lago Paranoá (**FIG. 253**).

4.7 UMA SUBURBANIZAÇÃO À BRASILEIRA: O CONDOMÍNIO

Em sua suburbanização, Brasília reproduziu a história brasileira de associação do subúrbio como local destinado a faixas da população com menor poder aquisitivo, porém sinalizando outra tendência, a de criação de áreas suburbanas (região do lago) destinadas à “alta burocracia” governamental.

Pode-se conjecturar que Brasília seria um marco final em um processo de reafirmação da centralidade importante em todo o processo de urbanização brasileiro e enfatizada pelos arquitetos modernistas¹⁵⁹, entretanto, simultaneamente à implantação de Brasília, construía-se, em Belo Horizonte, o Condomínio Retiro das Pedras, que pode ser considerado um incipiente primeiro passo rumo a um novo modelo de suburbanização no Brasil.

Entre 1954 e 1957 foi construído o Retiro das Pedras, distante cerca de 17 Km de Belo Horizonte, na região sul, no Município de Brumadinho. Este loteamento (**FIG. 254**), organizado sob a forma de condomínio fechado, ajudou a estabelecer outro parâmetro de ocupação suburbana no Brasil. Não mais se criavam novos bairros exclusivamente a partir de um processo de espraiamento “natural” da mancha urbana. A alternativa surgiria na forma de bairros organizados em condomínios fechados, distantes da área central e a ela acessíveis através de rodovia.



FIGURA 254 – Construção do loteamento do Retiro das Pedras, em primeiro plano o clube recreativo. Fonte: CONDOMÍNIO RETIRO DAS PEDRAS, 2009.



FIGURA 255 – Retiro das Pedras, Clube Recreativo, ca. 1957. Fonte: CONDOMÍNIO RETIRO DAS PEDRAS, 2009.

¹⁵⁹ Considera-se Brasília como um marco final por sua repercussão tanto em nível nacional como internacional, embora no caso do projeto para a cidade de Palmas, no Tocantins, haja uma grande similaridade ao projeto de Corbusier para Chandigarh, tanto nas propostas de distribuição funcional como na organização morfológica.

A área para o Condomínio Retiro das Pedras foi adquirida em 1954, pelo cineasta e jornalista José de Araújo Cotta¹⁶⁰, para a construção de um estúdio cinematográfico. Com a dificuldade de obter recursos para sua concretização, decidiu fazer no local — uma área de um milhão de metros quadrados — um loteamento. A área foi parcelada em 663 lotes com área mínima de 600 m². Foi construído um clube recreativo¹⁶¹ (**FIG. 255**), ao qual todos os proprietários de lotes tinham acesso (BHERING, 2002, p. 99). A organização do loteamento, sob a forma de condomínio horizontal de acesso restrito a moradores, foi uma proposta inovadora e, até então, inédita no país.

O início de sua ocupação por moradores ocorreu em 1960, sendo sua fase inicial lenta, destacando-se a utilização das casas para finais de semana de famílias de classe-média. O acesso ao Condomínio só era possível por meio de veículos particulares. Segundo Bhering (2002, p. 99), a ocupação como local de moradia principal aumentaria nas décadas de 1970 e 1980.

O Retiro das Pedras estabeleceu um parâmetro que viria a ser seguido por vários condomínios implantados no país: condomínio horizontal, portaria com controle para acesso ao loteamento, acesso restrito a moradores e seus convidados, lotes com áreas maiores que os padrões urbanos — nos lotes urbanos o padrão é um lote com área de 360 m², enquanto nos condomínios estabelece-se um padrão que varia entre 800 e 1.000 m² —, construção apenas de uma residência por lote, uso exclusivamente residencial, clube recreativo com acesso exclusivo a proprietários e moradores do Condomínio, casas com recuo frontal de 5 metros e laterais de 3 metros, ausência de muros divisórios, exigência de jardins e grande arborização.

No caso da região metropolitana de Belo Horizonte foram construídos vários condomínios, principalmente no chamado vetor sul, no município de Nova Lima, seguindo, de certa forma o "itinerário traçado" pelo Retiro das Pedras.

Em 1963 foi inaugurado o Condomínio e Clube de Golfe Morro do Chapéu (**FIG. 256**). Localizado no município de Nova Lima, era propriedade do médico Heraldo Lima. O processo de ocupação com um loteamento tinha como objetivo evitar a desapropriação da área por localizar-se próxima a área de captação de água para Belo Horizonte. O

¹⁶⁰ Cotta produzia documentários de curta- metragem para exibição nos cinemas (CONDOMÍNIO RETIRO DAS PEDRAS, 2009). Até a década de 1990 era obrigatória no Brasil a exibição de curtas-metragem nacionais antes da projeção de filmes de produção estrangeira.

¹⁶¹ O projeto da sede do clube foi elaborado pelo Arquiteto Eduardo Mendes Guimarães Júnior (BHERING, 2002, p.98) e o painel externo é de autoria do artista plástico Mário Silésio (CONDOMÍNIO RETIRO DAS PEDRAS, 2009).

primeiro escritório convidado foi dos Irmãos Roberto. Nesta ocasião um de seus sócios, Milton Roberto esteve na região para os primeiros contatos¹⁶². Posteriormente, foi convidado o Arquiteto Sylvio de Vasconcellos que elaborou o projeto urbanístico (PENIDO, 2009).



FIGURA 256 – Vista geral do Condomínio Morro do Chapéu.
Fonte: PENIDO, 2009



FIGURA 257 – Vista aérea da região de Condomínios ao longo da MG-30. Trecho do Condomínio Ville de Montagne.
Fonte: FOTO DO AUTOR, 2009.

Em 1973, iniciou-se o processo de implantação do Condomínio Vila D'El Rey¹⁶³, mais próximo a Belo Horizonte. Ao longo da década de 1970 e 1980, vários condomínios foram construídos, principalmente no Município de Nova Lima. Ao contrário dos pioneiros Retiro das Pedras, Morro do Chapéu e Vila D'El Rey¹⁶⁴, construídos junto à Rodovia BR-040 — ligação Belo Horizonte / Rio de Janeiro — estes novos condomínios foram, preferencialmente, construídos ao longo da rodovia MG-30 — Belo Horizonte / Nova Lima (**FIG. 257**). Surgiram condomínios como Vila Campestre, Vila Castela, *Ville de Montagne*, *Village Terrace*, entre outros, fazendo com que o município de Nova Lima, em 2000, tivesse cerca de 30 condomínios (ANDRADE, 2006, p.313).

Além desta modificação de “rota” — da BR-040 para a MG-30 — os nomes também tiveram alterações em suas analogias: de local bucólico ou repousante que utilizavam palavras como Retiro, Campestre, Chalé passam a ser adotados nomes preferencialmente baseados em estrangeirismos, como *ville*, *terrace*, *village*, etc.

É interessante notar-se alguns fatos a respeito destes condomínios mais distantes. Embora usualmente estes núcleos urbanos não sejam referenciados como subúrbios, eles guardam uma série de semelhanças com o processo de suburbanização inglês/norte-americano, notadamente nos seguintes aspectos:

¹⁶² A visita do Arquiteto Milton Roberto foi acompanhada pelo Professor Ivo Porto de Menezes, a pedido de um dos proprietários, Eloy Lima (depoimento colhido pelo autor, junto ao Professor Ivo Porto de Menezes, 2008).

¹⁶³ Projeto de parcelamento aprovado pela Prefeitura de Nova Lima, em dezembro de 1973. Contava com 229 lotes e uma área total de 725.898 m². O incorporador executou o arruamento e comercializou os lotes sem implantar infra-estrutura básica (Nascimento, 2006, p. 339).

¹⁶⁴ A ocupação por técnicos Siderúrgica Manesmann, multinacional de origem alemã, fez com que este bairro recebesse o apelido de “Chucrute”.

- Foram estabelecidos, em sua fase inicial, como segunda moradia, mas, a partir de uma época não precisa (entre as décadas de 1980 e 1990), se tornaram a primeira moradia, à semelhança do processo ocorrido em Clapham, Inglaterra;
- Localizaram-se distantes da região central, sem meios de transporte público de interligação à cidade central. O transporte tinha que ser feito através de veículos particulares, tal como ocorreu nos processos de suburbanização em outras cidades. Cumpre-se ressaltar ainda que, à semelhança dos primeiros subúrbios ingleses, o meio de transporte particular só era acessível a uma minoria da população;
- Eram destinados apenas à moradia (monofunção), não sendo aceitas atividades comerciais em seu interior. Eventuais áreas ou estabelecimentos comerciais eram aceitos apenas fora de sua área de domínio;
- Vêm apresentando função de núcleo urbano dormitório. A maioria de seus moradores trabalha na região central, necessitando deslocamento diário;
- As regiões em que se situam eram bastante arborizadas e os lotes individuais, em geral dispondo de áreas muito maiores que seus equivalentes na região central;
- Quanto à tipologia das casas, tem-se caracterizado por módulos unifamiliares, localizados no meio do terreno (a legislação dos condomínios assim o exigia), realizando-se a separação com as outras residências por meio de cerca viva numa primeira etapa e, mais recentemente, em alguns condomínios, como Alphaville vem sendo permitida a construção de muros;
- Tem-se mostrado com características segregadoras, possibilitando classificar-se a maioria de seus moradores no estrato médio-alto;
- Assim como seus congêneres, traziam uma idéia de vida mais saudável, segura e fora do caos urbano, incorporando ainda um símbolo de diferenciação social que, ao longo da década de 1990, se consubstancia mais como símbolo de status e de ascensão social, principalmente após a construção dos condomínios de Alphaville. Esta postura remete à construção das *villas* inglesas e sua cópia pela burguesia ascendente inglesa do século XIX, que permeou, posteriormente, toda a ocupação suburbana, não só inglesa com na norte-americana e nos demais países do mundo.

4.8 ALPHAVILLE – SÃO PAULO

O empreendimento Alphaville, localizado a 23 km de São Paulo, é composto por áreas residenciais, comerciais, industriais e de serviços. Em 1997, ocupava área de 16,4 km², com população fixa em seus 14 núcleos residenciais estimados em cerca de 30.000 habitantes, recebendo uma população flutuante de cerca de 85.000 pessoas nos três núcleos empresariais e cinco núcleos para comércio e serviços em funcionamento naquela ocasião (MEYER; GROSTEIN; BIDERMAN, 2004, p.62). Onze anos depois, este núcleo urbano expandiu-

se e adquiriu características especiais, que o colocaram em um processo de urbanização com características próximas das que ocorrem nos subúrbios norte-americanos.

Sua origem remonta a 1973 (**FIG. 258**) quando dois empresários paulistas, Renato de Albuquerque e Yojiro Takaoka, proprietários da Empresa de Engenharia Albuquerque-Takaoka, adquiriram, dos herdeiros do Conde Álvares Penteado, parte da Fazenda Tamboré, no município de Barueri. Para o terreno de 500 hectares, previu-se, inicialmente, um loteamento destinado a indústrias não-poluentes. O nome Alphaville foi sugerido por José Almeida Pinto, sócio de Reinaldo Pestana, os dois arquitetos que participaram da elaboração do projeto urbanístico. Ele se inspirara no filme "Alphaville", do cineasta francês Jean-Luc Godard. Entre os argumentos em favor deste nome, estava o de que, em vários idiomas, a pronúncia é igual (VIVEIROS, 2003).



FIGURA 258 – Alphaville, SP. Vista área da implantação em 1974, com primeiro stand de vendas (à esquerda)
Fonte: VIVEIROS, 2003, p.37.

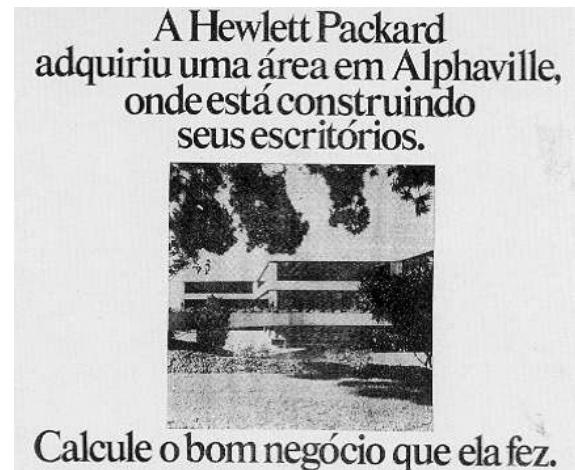


FIGURA 259 – Propaganda de 1975, para a venda das áreas comerciais em Alphaville.
Fonte: VIVEIROS, 2003, p.41.

Uma das primeiras empresas que negociou sua instalação foi a Hewlett-Packard (HP) (**FIG. 259**). Durante as negociações, o representante da empresa, o engenheiro norte-americano Skip Law sugeriu a destinação de parte da área para a instalação de escritórios. Os empresários aceitam a sugestão e alteraram a destinação única e mudaram o nome do empreendimento de Alphaville Centro Industrial para Alphaville Centro Industrial e Empresarial.

Em 1975, a partir de uma demanda de alguns de seus clientes que desejavam morar perto do local de trabalho, foi criado o Alphaville Residencial. No início da década de 1980, começam a ser construídos apartamentos na região, junto à área comercial, criada nesta mesma época. A ocupação se intensificou a partir da década de 1990, quando uma série

de fatores impulsionou o crescimento do aglomerado de condomínios e surgiram outros condomínios na região.

Atualmente a região de Alphaville compõe-se de 17 condomínios Alphaville residenciais (**FIG. 260**), além dos condomínios Residencial Alphasítio, condomínio *Uptown Housing*, *Melville*, *Verte Ville*, dos Residenciais Tamboré (7 condomínios) e Residencial *Scenic*, além de três áreas empresariais e 3 áreas comerciais (**FIG. 261**). De um plano inicialmente exclusivamente industrial, o “Conjunto Alphaville” conta com 3 áreas empresariais, 3 comerciais e 29 residenciais¹⁶⁵.



FIGURA 260 - Vista aérea do Residencial 18 do Forte, no município de Santana do Parnaíba, 2003.
Fonte: VIVEIROS, 2003, p.41.



FIGURA 261 – Alphaville, SP. Vista aérea, 2003, em primeiro plano o setor comercial e de serviços, ao fundo o setor residencial.
Fonte: VIVEIROS, 2003, p.7.

Originalmente implantado no município de Barueri, expandiu-se de forma vertiginosa, espraiando se para além dos limites deste município, chegando até Santana do Parnaíba, onde se localizam a maioria dos condomínios, embora todos os condomínios comerciais e empresariais estejam em Barueri. Em Barueri estão os condomínios Alphaville Residencial 1 e 2 e parte do Residencial 0, além do Residencial Tamboré 1, Alphaville Conde e *Green Valley* e Alphaville Plus (**FIG. 262**).

¹⁶⁵ O “conjunto Alphaville” é composto por:

Alphaville Residencial 0, 1, 2, 3, 4, 5, 6, 8, 9, 10, 11, 12; Alphaville Conde 1, 2; Alphaville Empresarial 1,0; Alphaville centro comercial; Alphaville Plus; Alphaville industrial; Alphaville Burle Marx (o mais recente, e em processo de implantação); 18 do forte empresarial; Condomínio 18 do forte; Residencial Alphasítio; Tamboré Residencial 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7; Green Valley; Melville; Centro de Apoio 1, 2; Condomínio Verte Ville; Residencial Scenic; Condomínio Uptown Housing

TABELA 9

Taxas de crescimento populacional no município de São Paulo e alguns municípios de sua área metropolitana

TAXAS GEOMÉTRICAS DE CRESCIMENTO (%)					
Município	1950 a 1960	1960 a 1970	1970 a 1980	1980 a 1990	1990 a 2000
Arujá	4,18	5,24	6,05	7,33	5,16
Barueri	13,99	8,61	6,97	5,22	5,31
Jandira	3,33	19,83	11,07	5,24	4,33
Santana do Parnaíba	1,80	0,39	18,14	2,46	7,89
São Paulo	5,69	4,57	3,55	1,18	0,88

Fonte: IBGE (1950, 1960, 1970, 1980, 1990, 2000); IBGE (1) (2008)

Neste processo, a região de Barueri viria a se destacar, após a construção e sucessivas expansões do condomínio Alphaville. Este condomínio espraiaria-se para outros municípios como Jandira e, principalmente, Santana do Parnaíba. A presença desses núcleos viria a ter um peso expressivo no crescimento populacional desses municípios, seja pela população de classe média que se muda para estes condomínios fechados, seja também por atraírem população de menor poder aquisitivo para prestar serviços a esta nova população de classe média.

Nos anos 1980, a população de Santana do Parnaíba cresceu mais de cinco vezes e, ao longo das últimas três décadas, a população de Barueri aumentou também cinco vezes. Outro exemplo significativo é o do bairro de Granja Viana¹⁶⁶, construído ao longo da década de 1960, no município de Cotia e que contribuiu para que este município chegasse ao ano de 2000 dez vezes mais populoso (MEYER; GROSTEIN; BIDERMAN, 2004, Pág. 62).

A **tabela 10** mostra que, a partir da implantação dos Condomínios Alphaville e congêneres, o município de Barueri apresentou crescentes acréscimos populacionais, especialmente a partir da década de 1990. Vários fatores podem ser correlacionados a este crescimento do processo de suburbanização da região de São Paulo: busca de melhores condições de vida em local com menor poluição, segurança, fatores econômicos e status¹⁶⁷.

TABELA 10

Tempo de residência da população no Município de Barueri

Tempo de domicílio	Pessoas residentes	Período	Acumulado	Percentual
0 a 3 anos	17.775			
4 anos	4.034			
5 e 6 anos	8.888			
7 a 9 anos	11.663	Até 10 anos	42.360	20,82%
10 a 14 anos	20.956	Até 15 anos	63.319	30,40%
15 a 17 anos	12.918			
18 a 19 anos	9.313	Até 20 anos	85.550	42,52%
20 a 24 anos	22.290	Até 25 anos	107.840	51,78%
25 a 29 anos	19.627	Até 30 anos	127.467	61,20%

Fonte: IBGE – Censo 2000

Fonte: IBGE (1) (2008)

¹⁶⁶ Não estudado na presente dissertação, porque suas características se mantêm como a de um condomínio fechado e isolado.

¹⁶⁷ A motivação para a mudança para os condôminos fechados será abordada, especialmente em seu aspecto de símbolo de status no capítulo 5.

Fatores econômicos também tiveram relevância como atrativo para o estabelecimento de empresas na região. Na década de 1980, a Prefeitura de Barueri promoveu significativa redução de sua carga tributária: a incidência do Imposto sobre Serviços (ISS) foi reduzida de 5% para 0,5%. Com esta redução, várias empresas mudaram-se para o município e desencadeou uma "guerra fiscal" com vários municípios, tanto da região metropolitana de São Paulo como de outras regiões metropolitanas brasileiras. Em vista desta política, apesar da redução de tributos, a arrecadação do município de Barueri tem sido crescente desde o início da redução do ISS.

Em 2003, procurando acabar ou estabelecer parâmetros mínimos, o Congresso Nacional, através de Lei Complementar, estabeleceu um mínimo de 2% como alíquota de ISS. Entretanto, vários municípios paulistas, entre os quais Barueri e Santana do Parnaíba, através de possibilidades de reduções da base de cálculo do ISS, conseguiram manter, de fato, a alíquota de ISS em torno de 0,5%.¹⁶⁸

Este incentivo fez com que várias empresas transferissem parte de seus escritórios para este município e, numa segunda etapa, atraiu também indústrias, inicialmente no setor industrial de Alphaville e, posteriormente, em outros distritos industriais construídos no município. Segundo Salomão (2008), na década de 1990, foram instaladas 185 indústrias no município, além das 1.726 empresas do setor de serviços no mesmo período.

Segundo Rodrigues e Guimarães (2007, p.6), a cidade de Barueri conta, atualmente, com 19.000 empresas cadastradas, classificadas em 46 ramos ou setores econômicos. Uma análise rápida destes dados poderia levar a uma conclusão de que se trata de uma das cidades mais empreendedoras do mundo, com proporção de uma empresa para cada 10 habitantes. E este número torna-se ainda mais expressivo quando se compara com a população economicamente ativa¹⁶⁹. Considerando-se dados do censo 2000, no qual esta população era de 138.827 pessoas, chega-se a expressivo número de uma empresa para cada 7 habitantes, porém o fenômeno que de fato ocorre na cidade de Barueri não é de um grande afluxo de "empreendedores", mas o das chamadas "empresas de papel": empresas que se instalam em um determinado município, visando obter, por meio dos incentivos fiscais, uma redução de sua carga tributária. Para tal utilizam-se de endereços fictícios ou endereços de empresas de contabilidade e até de caixa postal fornecida pelo próprio poder público municipal.

¹⁶⁸ São permitidas a dedução de tributos como descontos de tributos como Contribuição Social sobre lucro da base de cálculo do ISS.

¹⁶⁹ Para efeitos de cálculo da PEA, utiliza-se como parâmetros aqueles adotados pelo IBGE, pessoas a partir de 15 anos. IBGE (2) (2008)

Se, por um lado, uma parte desta pujança econômica advém de "empresas de papel", é significativo o número de empresas que, de fato, se instalaram na região, sejam elas estabelecidas buscando uma redução tributária ou em função de uma mão-de-obra altamente qualificada, moradora nestes condomínios.

O "fenômeno" econômico na cidade de Barueri, relatado na reportagem do jornal Folha de S. Paulo, comprova a importância crescente do "papel" da participação das cidades na economia dos países, como lembra Monte-Mór (2005, p.430) "(...) o que se vê é uma integração crescente em torno das economias urbanas que concentram o dinamismo do setor terciário em expansão e comandou os espaços produtivos e industriais e agrícolas cada vez mais dispersos (e integrados) nos territórios".

4.9 ALPHAVILLE LAGOA DOS INGLESES

O complexo de Alphaville Lagoa dos Ingleses localiza-se a aproximadamente 35 km de Belo Horizonte¹⁷⁰, no cruzamento das rodovias BR-040 (Belo Horizonte-Rio de Janeiro) e BR-036 (Belo Horizonte-Ouro Preto), às margens da Lagoa dos Ingleses. Está inserido na região de proteção ambiental sul, na Região Metropolitana de Belo Horizonte (APA Sul - RMBH).

A área de implantação está situada no entorno da Lagoa dos Ingleses que, segundo Villaschi (2003, p. 163), foi construída em 1932, para gerar energia elétrica para as minas da Mineração Morro Velho, em Nova Lima, de propriedade inglesa. Não se registra outro uso econômico da lagoa, além da destinação para geração de energia elétrica, entre outras razões por tratar-se de solo impróprio a atividades extrativas ou agrícolas por serem rasos, de baixa fertilidade e ácidos.

Em dezembro de 1995, foi submetido à Prefeitura de Nova Lima o "Plano Diretor da Nova Comunidade Lagoa dos Ingleses", elaborado pelo escritório brasileiro Coutinho, Diegues e Cordeiro Arquitetos e pelo norte-americano The SWA Group para a empresa Lagoa Grande Estudos, Projetos, Planejamento e Empreendimentos Ltda. Este plano definia diretrizes e parâmetros para a ocupação urbana de uma área de 3.182 hectares, de propriedade da empresa Lagoa Grande¹⁷¹ e propunha uso residencial predominante, "a partir de uma maior ênfase em moradias de fim de semana" (THE SWA GROUP; COUTINHO, DIEGUES, CORDEIRO,

¹⁷⁰ Distância referenciada à partir da Praça Diogo de Vasconcelos – Savassi.

¹⁷¹ Empresa do então grupo CAEMI que, além da empresa Lagoa Grande, era proprietária da MBR – Minerações Brasileiras Reunidas, nome mais associado à mineração na região. Atualmente o grupo CAEMI pertence à Companhia Vale do Rio Doce.

ARQUITETOS, 1995, p.4). Naquele estudo, a previsão inicial de uso como moradia primária ocorreria apenas complementarmente, além de comércio e serviços de primeira necessidade, clube esportivo-recreativo, atividades urbanas variadas, tais como hotéis, indústrias de ponta não poluente, centros comerciais e de entretenimento, assim como usos educacionais e institucionais (THE SWA GROUP; COUTINHO, DIEGUES, CORDEIRO, ARQUITETOS, 1995, p. 4), retomando uma setorização rígida típica do planejamento urbano modernista.

Embora a proposta formulada no plano diretor para o novo núcleo urbano propusesse "corresponder ao paradigma imagético tradicional da cidade pequena brasileira, em torno de rua principal e sistema de praças, enquanto a tipologia edilícia deverá evocar os referenciais históricos das cidades mineiras e sua topografia típica" (THE SWA GROUP; COUTINHO, DIEGUES, CORDEIRO, ARQUITETOS, 1995, p.8), o projeto urbanístico elaborado para os condomínios residenciais aproximavam-se mais dos modelos de subúrbios americanos que de referenciais históricos de pequenas cidades brasileiras. Não se constata em cidades históricas brasileiras os recuos de cinco metros predominantes das casas, a ausência de calçadas/passeios e muito menos a existência de muros ou muralhas. Quanto à tipologia edilícia, o que se constata, a partir da análise das portarias e especialmente do Centro Comercial (**FIG. 263**), é uma conexão mais forte com um padrão arquitetônico que se aproxima de um "estilo mexicano hollywoodiano" (**FIG. 264**), presente em algumas produções cinematográficas norte-americanas nas décadas 1930 e 1940.



FIGURA 263 – Alphaville Lagoa dos Ingleses, Centro Comercial — *Alphaville Mall*.
Fonte: FOTO DO AUTOR, 2008



FIGURA 264 – Edifício em Los Angeles, no chamado "Estilo colonial Espanhol"
Fonte: PLANET WARE, 2009

De proposta que se inspiraria em modelo de "pequena cidade brasileira", o fato de influência real de um modelo norte-americano como referência para elaboração é assumida pelo próprio plano, que em sua página 36, afirma:

Entretanto, sendo este um empreendimento privado, é importante notar que nosso plano diretor estará sempre mais próximo ao modelo norte-americano, uma vez que a experiência européia fundamenta-se no envolvimento do poder público. Embora no Brasil esta tenha sido a norma até o presente momento, tal como ocorreu em Brasília, as enormes dificuldades financeiras enfrentadas, seja na construção ou manutenção, e o atual panorama político e econômico indicam uma retração do poder público em relação empreendimentos deste porte. Por outro lado, a sociedade reivindica, cada vez mais, a redefinição do papel do estado no desenvolvimento urbano e o aumento da participação responsável do setor privado (THE SWA GROUP; COUTINHO, DIEGUES, CORDEIRO, ARQUITETOS, Nova Lima, 1995: p.36).

A conexão, eventualmente mais próxima, que se poderia fazer entre Alphaville e cidades brasileiras ou no caso, mineira poderia ser no denominado Residencial Inconfidentes, onde as ruas receberam denominações de inconfidentes mineiros: Tomáz Gonzaga, Marília de Dirceu, Álvares Maciel, Felipe dos Santos (SIC)¹⁷², Padre Rolim, etc. No Residencial Real as ruas receberam denominações de cidades do período colonial: São João Del Rey, Diamantina, Congonhas, Ouro Preto, etc.

Dentre os objetivos do plano diretor, destacam-se em seu item IV.7, a proposta de se implantar uma comunidade completa com variedade habitacional multi e unifamiliar, incluindo os usos comerciais e de serviços, recreativos, educacionais e culturais, parques industriais, etc. Já no item IV.8, propunha a implantação de uma comunidade modelo que serviria como referência para o desenvolvimento da região metropolitana de Belo Horizonte "para a um novo estilo de vida" (THE SWA GROUP; COUTINHO, DIEGUES, CORDEIRO, ARQUITETOS, 1995, p.14).

TABELA 11

Unidades residenciais e equipamentos implantados – maio de 2008

Alphaville – Lagoa dos Ingleses	unidades/lotes	m²
Residencial Inconfidentes	294	276.919,68
Residencial Real	177	156.734,67
Residencial das Árvores	420	321.290,97
Residencial das Minas	303	236.918,64
Residencial das Flores	351	235.023,03
Península dos Pássaros	395	225.000,00
TOTAL	1.940	1.451.886,99
Town Houses	102 casas	
Centros Comerciais	128 salas	
	100 lojas	

Fonte: Associação Alphaville Lagoa dos Ingleses, maio de 2008.

¹⁷² O "inconfidente" Felipe dos Santos, foi líder de uma revolta ocorrida na então Vila Rica atual Ouro Preto — em 1720. No mesmo ano foi condenado e executado "[...] quanto a Felipe dos Santos, de certo modo o cabecilha mais evidente o Governador condenou-o à morte: foi enforcado e esquartejado" (TORRES, s/d, p.162) "Felipe dos Santos, sempre inflexível na tortura, foi arrastado pelas ruas de Vila Rica preso às caudas de quatro cavalos bravos, e por esta forma morto e esquartejado!" (VEIGA, 1897, p. 465). Portanto o Felipe dos Santos foi morto 79 anos antes da Inconfidência Mineira.

A **tabela 11** mostra o estágio de implantações das várias fases de Alphaville¹⁷³. Segundo a Associação Alphaville¹⁷⁴, “o Alphaville Lagoa dos Ingleses reúne 248 famílias moradoras, 500 projetos residenciais aprovados e 40 em fase de análise”.

Desde o lançamento inicial em 1998, houve uma pausa até o final de 2006, quando foi lançada a primeira expansão, o Residencial 6, denominado Península dos Pássaros. Em 2008, foram dois lançamentos, um loteamento com casas construídas pelo empreendedor denominado Quintas da Lagoa e um conjunto de torres, denominado Condomínio Morada do Sol. O Condomínio Quintas da Lagoa prevê, em sua primeira fase 140 lotes (casas) e em sua segunda fase 110 lotes (casas). Ao comprador de unidades deste condomínio é permitida a escolha entre 24 modelos diferentes. O Condomínio Morada do Sol é composto por 5 edifícios de 9 pavimentos e 45 apartamentos em cada torre, num total de 225 apartamentos.

Desta forma, o conjunto de condomínios de Alphaville consolida-se e prevê novas expansões. Tornou-se um paradigma de Condomínio fechado, na medida em que pretende, no futuro, se tornar, uma pequena cidade ou, pelo menos, oferecer suas comodidades. Por outro lado, firma-se como uma referência como símbolo de status e afirmação de ascensão social de seus moradores. Não sem razão, recebeu a “Casa Cor Mineira” de 2008 e o “BH Fashion Week” de 2009.

4.10 GASTOS DE PRIMEIRO MUNDO

Um das questões levantadas no debate sobre o processo de suburbanização norte-americano é o do espraiamento (*sprawl*) de suas cidades. Um dos movimentos surgidos que procura apontar soluções é do *Smart Growth*¹⁷⁵. Este movimento tem sido adotado por várias organizações, governamentais e não-governamentais, entretanto, não existe um consenso sobre procedimentos e atos que se enquadrariam no movimento. Ye, Mandpe e Meyer (2005, p. 302) relacionam várias entidades como o U.S. Environmental Protection Agency (EPA), U.S. Department of Agriculture, Smart Growth Network (SGN), Smart Growth America (SGA), American Planning Association (APA) — que formalmente adotou os princípios do “Guia de políticas para o Smart Growth” em 2002 —, o Trust for Public Land (TPL), também participando da discussão a National Association of Home Builders (NAHB) e o Urban Land Institut (ULI). Existe, segundo os autores, neste grupo de entidades algum

¹⁷³ Dados consolidados de junho de 2008.

¹⁷⁴ Dados obtidos no site da Associação em junho de 2008 — Associação Alphaville Lagoa Dos Ingleses (2008).

¹⁷⁵ crescimento inteligente, em livre tradução do autor.

consenso sobre alguns dos princípios básicos que norteariam o smart growth, dos quais relacionam seis pontos principais (YE; MANDPE; MEYER, 2005, p. 307-309):

- 1 – O planejamento para o *Smart Growth* engloba seis amplas áreas: planejamento compreensivo do crescimento, zoneamento com uso misto, planejamento e projeto para incrementar o aumento da densidade residencial, projetos com conectividade de ruas, inovação na infra-estrutura de abastecimento de água.
- 2 – Sistemas de transporte que possibilitem opção de escolha para o morador, através de múltiplas e conectadas opções: automóvel, trem, ônibus, bicicleta e mesmo caminhada.
- 3 – Desenvolvimento econômico local, incentivando negócios regionais e revitalização de áreas centrais de cidades.
- 4 – Políticas habitacionais que gerem alternativas aos modelos padrões de residências suburbanas.
- 5 – Desenvolvimento comunitário, de forma a criar convívios sociais e valores sócio-culturais específicos para cada local ou região.
- 6 – Preservação de recursos naturais.

Movimentos como o Smart Growth ou o New Urbanism, surgiram nos últimos trinta anos tentando resolver os sérios problemas sociais, culturais e, principalmente, ambientais que a grande suburbanização norte-americana provocou (**Fig. 2.10 e 2.11**).



FIGURA 2.10 – Congestionamento em auto-estrada com dez faixas em cada sentido, além de quatro faixas em vias paralelas.
Fonte: SKYSCRAPER CITY (2), 2009.



FIGURA 2.11 – Vista aérea de subúrbios, na periferia de Phoenix, Arizona.
Fonte: BRUEGMANN, 2005, p.66.

Dois dos maiores questionamentos deste processo de espraiamento dizem respeito ao impacto ambiental e ao impacto econômico e do “custo Subúrbio”. YOUNG (2005) aponta o impacto que este custo tem sobre a economia americana. A **tabela 12** mostra o custo da expansão das maiores metrópoles americanas em estimativa para o período 2000-2025.

TABELA 12

Custo estimado para o período 2000-25 do crescimento das cidades norte-americanas

Área econômica	Custo total p/ residentes	Custo p/pessoa
Los Angeles	\$535,000,000	\$30,465
Washington/Baltimore	\$384,000,000	\$46,603
San Francisco Bay	\$378,000,000	\$42,720
New York City	\$287,000,000	\$11,759
Dallas-Fort Worth, Texas	\$228,000,000	\$31,590
Atlanta, Ga.	\$227,000,000	\$44,678
Boston-Worchester- Lawrence-Lowell-Brockton	\$202,700,000	\$26,294
Miami-Fort Lauderdale, Fla.	\$194,000,000	\$36,336
Chicago-Gary-Keno Area (Ill., Ind., Wis.)	\$189,300,000	\$19,103
Denver-Boulder-Greeley, Colo.	\$188,000,000	\$49,767
Houston-Galveston-Brazoria, Texas	\$180,000,000	\$33,047
Phoenix-Mesa, Ariz.	\$174,000,000	\$55,002
Orlando, Fla.	\$157,700,000	\$44,955
Sacramento Yolo, Calif.	\$129,800,000	\$57,093
Las Vegas, Nev.-Ariz.-Utah	\$109,200,000	\$72,697
Portland-Salem, Ore. -Wash.	\$104,500,000	\$36,976
San Antonio, Texas	\$80,400,000	\$37,128
Nashville, Tenn.-Ky.	\$79,300,000	\$33,605
Indianapolis, Ind. Ill.	\$78,300,000	\$25,869
Jacksonville, Fla. Ga.	\$72,300,000	\$38,888
Total	\$ 3,978,500,000	

Fonte: Young, 2005 a partir de dados do U.S. Census 2000, Woods & Poole Economics, Rutgers University

Estes números — embora não se saiba a metodologia empregada em sua obtenção, nem os seus diversos componentes — mostram-se significativos, especialmente, quando se analisa os casos brasileiros, onde se pode vislumbrar um processo de espraiamento e de suburbanização.

O processo brasileiro de suburbanização, embora incipiente, demandará, caso se mantenha, investimentos significativos do poder público em obras de infra-estrutura, especialmente rodoviária. As atuais vias de acesso podem não ser suficientes para atender toda a demanda que este processo gerará.

Esta necessidade pode ser projetada para o caso de Alphaville em Belo Horizonte. Apenas com a capacidade hoje instalada na região, com os 9 residenciais (7 residenciais mais as Town Houses e os edifícios), com um total de 2.400 unidades residenciais, pode-se estimar um acréscimo de veículos de cerca de 5.000 unidades. Este número tende a ser baixo, quando se vê nos exemplos dos condomínios de casas e dos edifícios com vagas para 4 veículos por unidade.

Como a ligação entre Alphaville e Belo Horizonte se dá, pelo menos em um primeiro momento, por veículos particulares, o impacto tenderá ser considerável. Impacto não só no sistema viário, como no meio ambiente e mesmo no orçamento doméstico dos residentes

de Alphaville. Uma estimativa simples de custo significará por família, com dois veículos, valores da ordem de R\$ 11.500,00 por ano¹⁷⁶.

Os valores calculados para o deslocamento Alphaville / Belo Horizonte, quando projetados em horizonte de 25 anos, considerando o tempo em que os moradores teriam que se deslocar diariamente para o trabalho, chegariam a R\$ 285.625,00. A estes valores devem ser acrescidos os custos adicionais com manutenção do veículo e a troca do veículo em prazos menores, podendo, portanto, chegar a R\$ 1.035.000,00¹⁷⁷ em 25 anos.

Quando estendidos a todo o condomínio, os números podem tornar-se impressionantes. Considerando-se que, de todas as unidades atualmente vendidas ou à venda, cerca de 50% enquadrem-se nos parâmetros de cálculo e os valores dos demais condôminos não sejam considerados, obtêm-se os seguintes valores (em horizonte de 25 anos):

- 1 - Combustível - 115.500.000 litros¹⁷⁸, que demandariam pouco mais de 3.800.000 barris de petróleo¹⁷⁹ para serem produzidos.
- 2 - Pneus: 120.000 pneus ¹⁸⁰
- 3 - Gastos deste grupo de 1.200 moradores com veículos, combustível, etc.: R\$ 1.242.000.000,00¹⁸¹.

Considerando-se que o custo de 01 lote no residencial 6 (Península dos Pássaros) custava, no primeiro semestre de 2008, cerca de R\$ 150.000,00 e que a construção de uma casa com cerca de 300,00m² custaria cerca de R\$ 430.000,00¹⁸², esta casa apresentaria um custo final de R\$ 580.000,00. Ou seja, a despesa com veículos seria correspondente a duas casas.

¹⁷⁶ A tabela com a metodologia de cálculo para obtenção deste valor está no **Apêndice 01**.

¹⁷⁷ Segundo tabela da Cetesb, calculada segundo a norma americana US-EPA e também através de pesquisa junto a motoristas brasileiros em relação à quilometragem, a média geral da quilometragem rodada por veículos brasileiros é de 12.000 km/ano para veículos movidos a gasolina e 18.300 km/ano para veículos movidos a álcool (LANDMANN, 2004: p.3). Considerando-se uma média de 15.000 km/ano que acrescidos ao deslocamento calculado na tabela 06, obtêm-se uma quilometragem de 34.250 km (38.500/2 + 15.000). Considerando-se que o proprietário troque o veículo quando este tenha percorrido cerca de 100.000 km, este proprietário trocará seu veículo a cada 3 anos, ou seja, para cada ano deverá ser acrescido 1/3 do custo do veículo. Considerando-se o custo de um veículo como R\$ 45.000,00 (tamanho médio, com ar-condicionado, em setembro de 2008), acresceria no custo ano, R\$ 15.000,00 e em 25 anos R\$ 375.000,00 como são 2 veículos, o valor seria de R\$ 750.000,00.

¹⁷⁸ 1.200 unidades (2.400/2) x 3.850 litros x 25 anos = 115.500.000 litros

¹⁷⁹ 1 Barril corresponde a 158,98 litros (159 litros). No refino do petróleo, 19% é gasolina. Considerando-se o consumo de 115.500.000 litros, para a produção deste volume de gasolina serão necessários 607.894.736,84 litros de petróleo que correspondem a 3.823.718,31 barris.

¹⁸⁰ 4 pneus / ano x 1.200 unidades x 25 anos = 120.000 pneus.

¹⁸¹ R\$ 1.035.000,00 x 1.200 unidades.

¹⁸² Custo de construção de alto padrão, relativo a maio de 2008: R\$ 1.069,72 x 300,00m² = 320916,00 mais Custo da construtora (BDI 35%) = R\$ 433.236,60 (SINDUSCON-MG, 2008)

Cumpra-se ressaltar que estes valores, posto que estimados, podem apresentar algumas distorções. Entretanto, servem para mensurar, em ordem de grandeza, o custo que um condomínio pode significar para seu morador.

4.11 NOVO PAÍS DO AUTOMÓVEL

O Brasil, nos últimos anos, tem passado por uma transformação significativa no que se refere ao número de veículos em circulação no país. O crescimento da frota tem sido expressivo, motivado pela expansão econômica, como pela facilidade de crédito. A **tabela 13** mostra este crescimento constante da produção automobilística brasileira que, ao longo de décadas 1980 e 1990, tinha uma produção de veículos que variava em torno de 500.000 a 1.000.000 por ano, em 2007 produziu 2.647.285 veículos e em 2008 tem estimativa de produção de 2.900.000 veículos (projeção a partir de dados da Anfavea, 2008).

1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008(1)
1.109.509	1.361.721	1.501.586	1.520.285	1.505.139	1.862.780	1.869.261	2.270.979	2.647.285	1.229.532

(1) – Dados até maio de 2008
Fonte: ANFAVEA, 2008

A frota de veículos licenciados em Belo Horizonte apresentou crescimento de 29,1% entre 2003 e 2007. Acompanhando o crescimento do número de veículos em circulação no Brasil, em 2007, Belo Horizonte atinge a marca de 1.000.000 de veículos licenciados. Em número de automóveis, conforme demonstra a **tabela 14**, com mais de 730.00 veículos e população de 2.412.937¹⁸³, obtém-se uma relação de pouco mais de três pessoas por automóvel, e 2,4 pessoas por veículo licenciado. Deve-se ressaltar ainda o avanço do número de motocicletas, que cresceu 63,3% no mesmo período, mais que o dobro do crescimento do percentual de licenciamento de veículos.

Tipo de Veículo	2003	2004	2005	2006	2007
Automóvel	580.706	601.962	628.303	673.301	730.466
Camioneta	30.307	31.411	33.369	35.347	37.390
Caminhonete	54.435	55.945	59.788	64.105	69.856
Caminhão	24.068	23.970	23.998	25.055	26.627
Ônibus	5.950	6.142	6.134	6.611	6.804
Moto	69.774	75.495	82.799	95.224	113.928
Outros *	25.311	26.828	28.526	31.664	35.394
Total	790.551	821.753	862.917	931.287	1.020.465

* Ciclomotor, Microônibus, Motoneta, Reboque, Semi-reboque, Triciclo, Utilitário, etc.
Fonte: BHTRANS (2008)

¹⁸³ Fonte: IBGE, contagem de população em 2007.

O automóvel, desde o início de sua fabricação, esteve associado à idéia de status e de prestígio social. Esta associação manteve-se, mesmo depois da popularização e redução de custo partir da implantação da linha de produção por Henry Ford. Esta relação automóvel / status, permaneceu ao longo do século XX, conectando-se a uma ainda mais antiga associação, a da casa como exteriorização de um símbolo de prestígio e posição social.

Neste contexto, a relação dos automóveis com o ambiente construído modificou-se no correr do século XX. No início do século, a garagem era uma edícula no fundo do lote e, ao longo do século, ganhou maior visibilidade. Primeiramente, para a lateral da casa, com abertura para um veículo (quando duas vagas, muitas vezes eram em fila), para duas vagas paralelas, até chegar a ter destaque na fachada das casas como elemento dominante.

O modelo de implantação das casas no Brasil começa a se parecer com o norte-americano: grande garagem dominando a entrada da casa, com a capacidade para abrigar, no mínimo, três veículos e a entrada social da casa (pessoas) relegada a uma lateral.

4.12 EM BUSCA DE UMA MORFOLOGIA CONDOMINIAL

Nos condomínios fechados brasileiros, embora se faça uma correlação com o medievo — pela presença de muralhas — tem, morfológicamente, correlação maior a um modelo de implantação que remete ao subúrbio norte-americano (e inglês)¹⁸⁴. Assemelha-se por, em primeiro lugar, estabelecer um princípio de espraiamento urbano; pela baixa densidade do uso do solo; pelo uso mono funcional dos vários setores, especialmente pela total separação entre áreas residenciais e aquelas destinadas a comércio e serviços; a ligação entre estes subúrbios/condomínios com a região central da cidade ocorre majoritariamente por meio de veículos particulares¹⁸⁵.

Quando se analisa o relativamente recente processo de suburbanização brasileiro, dentro de uma perspectiva anglo-americana, isto é, urbanização de núcleos em subúrbios destinados à classe média, percebe-se que o processo brasileiro vem tendendo a seguir o modelo norte-americano que, por sua vez, desenvolve-se a partir do modelo inglês. Este modelo de suburbanização brasileiro evoluiu ao longo da década de 1980 e se consolidou

¹⁸⁴ Nos Estados Unidos, lembra Hayden, tem crescido o número de Condomínios fechados nos últimos anos, como lembra Hayden (2003, p.215). Segundo a autora, cerca de 16 milhões de norte-americanos habitam este tipo de empreendimento.

¹⁸⁵ Neste caso, em particular, uma semelhança adicional tem-se observado com a opção cada vez maior das famílias brasileiras pelos veículos da categoria SUV (*Sport Utility Vehicle*), veículos do tipo "perua", de grande porte, altos, com motores a gasolina (de alto consumo e alta emissão de poluentes), como os Jeep Grand Cherokee, Hyundai Santa Fé, Ford Eco-Sport (um pouco menor que o padrão norte-americano), Land Rover, KIA Sportage, Porsche Cayenne, etc.

na década de 1990. A gênese norte-americana do modelo que se consolida no Brasil pode ser demonstrada por algumas de suas principais características:

- Transporte predominante por veículos particulares;
- Inexistência ou existência mínima de sistema de transporte público;
- Zoneamento monofuncional – setor comercial completamente separado do residencial;
- Locomoção interna no condomínio, bem como com as áreas próximas por meio de veículos particulares;
- Ausência de calçada (passeio) para pedestres no interior dos condomínios. (**FIG. 265**);



FIGURA 265 - Inexistência de calçadas. Alphaville Lagoa dos Ingleses – Residencial 01.
Fonte: FOTO DO AUTOR, 2008.

- Grande destaque para a entrada de veículos nas residências. No caso dos subúrbios americanos este fator é ainda mais radical. Em geral a grande e principal entrada (dominante) na fachada é a da garagem. A entrada das casas, nestes casos, localiza-se numa lateral, um pouco recuada em relação à fachada principal e também em relação à garagem. Na **Figura 266**, pode-se observar estas características em um subúrbio norte-americano que, além da relação entre dimensão da entrada da garagem (1) e dimensão da entrada para pessoas (2), destaca a importância do veículo onde cerca de 30% da área construída da casa destina-se a garagem.



FIGURA 266 – Subúrbio norte-americano. Acesso Veículos (1) X Acesso Pessoas (2).
Fonte: BMAC, 2008

- O modelo norte-americano já é reproduzido em casas brasileiras. Na **Figura 267**, em uma casa localizada em Alphaville em Belo Horizonte, o elemento dominante na fachada da casa é a garagem. A entrada para pessoas (2) é ladeada por pelos grandes vãos de garagem (1). A importância do veículo no imaginário deste proprietário, e também na maioria das pessoas, está "explicitada" não só pela localização como pelo fato de não haver qualquer fechamento. Os carros (símbolos de status) devem ficar visíveis.



FIGURA 267 - Alphaville Lagoa dos Ingleses – Residencial 01. Acesso Veículos (1) X Acesso Pessoas (2).
Fonte: FOTO DO AUTOR, 2008.

O incremento do processo de suburbanização no Brasil, especialmente com o aumento de construção de condomínios fechados nas periferias das grandes cidades, tem gerado um crescente número de estudos sobre este fenômeno. Caldeira (2000, p. 258) designa estes condomínios como "enclaves fortificados, que, a seu ver "estão mudando o panorama da cidade, seu padrão de segregação espacial e o caráter do espaço público e das interações públicas entre as classes".

À importante questão da criação de espaços cada vez mais segregadores, seja nas áreas de condomínio fechado, seja em espaços de acesso público, como os shopping-centers, juntam-se outras questões, como o impacto que este tipo de ocupação tem sobre o trânsito, meio-ambiente e, principalmente sobre o modelo de urbanização que dele advirá. Neste contexto, o estudo do processo de suburbanização norte-americano, pelas várias semelhanças ao brasileiro, especialmente quando se analisa os casos de Alphaville em São Paulo e o ainda incipiente Alphaville Lagoa dos Ingleses (região Metropolitana de Belo Horizonte), poderá fornecer importantes informações e prenúncios sobre os resultados deste tipo de modelo.

CAPÍTULO 05 – UTOPIA À VENDA: COMUNIDADE, STATUS E SUBÚRBIO

*Mas a filosofia hoje me auxilia
 A viver indiferente assim
 Nesta prontidão sem fim
 Vou fingindo que sou rico
 Pra ninguém zombar de mim
 Não me incomodo que você me diga
 Que a sociedade é minha inimiga
 Pois cantando neste mundo
 Vivo escravo do meu samba, muito embora vagabundo
 Quanto a você da aristocracia
 Que tem dinheiro, mas não compra alegria
 Há de viver eternamente sendo escrava dessa gente
 Que cultiva hipocrisia*
 Noel Rosa - *Filosofia*¹⁸⁶

Seres humanos são animais sociais, vivem, trabalham e convivem em grupos ou comunidades, que criam características chaves e até mesmo regras para sua eficiência, produtividade e sobrevivência, nas quais incluem lealdade, cooperação, identificação, sanções por eventual não cooperação e preferências. Entretanto, um ser humano tem e necessita de individualidades que, especialmente nas sociedades modernas, podem fazê-lo membro de múltiplos grupos sociais, numa rede social humana vasta e complexa. Estes grupos demandam a criação de uma estrutura hierarquizada. Matsumoto (2007, p.414) enfatiza que as sociedades ou grupos altamente hierarquizados — e, em geral, baixos em igualitarismo — tendem a enfatizar o poder e diferenças de status entre seus membros, enquanto as sociedades ou grupos com baixa hierarquização — e, em geral, de alto igualitarismo — por sua vez, tendem a minimizar algumas diferenças e a distribuir recursos de forma mais equilibrada.

Enquanto “ente” social, o ser humano, vive uma dicotomia que é a necessidade de viver em um grupo — ou comunidade, onde que procura o equilíbrio e paridade entre seus membros, ao mesmo tempo em que busca uma afirmação de sua própria individualidade. Neste aspecto, procura afirmar a sua unicidade por meio de atos e, principalmente, símbolos que devem ser manifestadamente exteriorizados. Lembra Tocqueville (1868, p. 223) que, em sociedades onde há maior desigualdade, as disparidades individuais não atraem pouca — e até nenhuma — atenção, enquanto naquelas em que predomina o igualitarismo e equilíbrio, a menor variação ou diferenciação é percebida. Assim, membros de grupos sociais ao mesmo tempo em que procuram a unidade, o equilíbrio e a igualdade do conjunto, individualmente, buscam sua diferenciação que, num contra-senso, produz desigualdades.

Sobre a desigualdade entre seres humanos, Rousseau (1755, p.1) distingue-as como de dois tipos: física e social. Enquanto o desequilíbrio físico tem sua origem em fatores naturais —

¹⁸⁶ Fonte: MÁXIMO; DIDIER, 1990, p. 259.

idade, saúde, deficiências, inteligência — e o desequilíbrio social ou político consiste em privilégios de alguns homens em detrimento de outros, como ser mais rico ou mais poderoso.

Uma posição social hierarquicamente superior ou favorável numa sociedade denomina-se, em geral, como status¹⁸⁷. A obtenção de status se tornou, ao longo do tempo, de extrema importância para algumas pessoas que, lembra Tiedens (2000, p.560), despendem grande parte de seu tempo e energia para atender as expectativas de sua posição hierárquica — esperadas e auto-impostas — para subir para uma posição mais elevada e para evitar ser demovido para posições inferiores.

Nesta busca por diferenciação, a exteriorização é elemento chave na busca de um reconhecimento, preferencialmente entre seus pares, de uma distinção pessoal. Nesta “jornada” procuram-se símbolos que identifiquem, no senso comum, de forma clara uma diferenciação ou novo nível hierárquico de seu detentor. La Rochefoucauld (1613-1680), filósofo e aristocrata francês que conviveu durante grande parte de sua vida com reinado de Luis XIV (reinou entre 1643 e 1715) — um regime em que se estabeleceu alguns dos parâmetros de luxo e de valorizações pessoais exacerbados — tinha uma visão crítica sobre a sociedade, escrevendo que “o mundo recompensa com mais freqüência os sinais de mérito do que o próprio mérito” (LA ROCHEFOUCAULD, 1982 [1665], p.58). Dentre os símbolos, adquirem maior significância aqueles que, embora de primeira necessidade, e de uso comum, possam ser “impregnados” de elementos ou características que o distinguem dos demais. Entre estes símbolos comuns que, invariavelmente são magnificados, está a residência. Um casebre, um barraco de favela e um palácio têm a mesma função precípua, a de abrigo, entretanto, sua forma, dimensão e acabamento estabelecerão a “posição” hierárquica ou status de seu detentor e principalmente como fator de estima e realização, conforme lembra Veblen:

Então, assim que a posse do imóvel se torna a base popular da estima, por isso, se torna também um requisito para o tipo de complacência que chamamos de auto-respeito. Em uma comunidade qualquer onde os bens são possuídos separadamente, é necessário, para sua própria paz de espírito, que um indivíduo tenha a posse de quantidade maior de bens que os outros com quem ele está acostumado a se agrupar e é extremamente gratificante possuir algo mais do que outros. Mas tão rápido como uma pessoa faz novas aquisições, e se habitua ao novo padrão resultante da riqueza, o novo padrão imediatamente deixa de proporcionar maior satisfação do que, no início, este padrão trazia. A tendência, em qualquer caso, está constantemente a fazer do atual padrão pecuniário o ponto de partida para um novo aumento da riqueza, e este, por sua vez, dará origem a um novo padrão de suficiência e uma nova classificação da própria riqueza, em comparação com a de seus vizinhos. No que se refere a presente questão, o fim pretendido pelo acúmulo é a classificação elevada em comparação com o resto da comunidade, sob aspecto de força pecuniária (VEBLEN, 1994, p.20)¹⁸⁸.

¹⁸⁷ Palavra de origem latina cuja designação original designava a postura ou posição, entretanto, relacionada ao ato de se estar em pé (FARIA, 1962, p.942).

¹⁸⁸ Tradução deste autor, a partir de original em inglês.



FIGURA 268 – “Castelo” no Condomínio Residencial Tamboré 1 — parte do complexo de condomínios de Alphaville — Barueri, próximo a São Paulo.
Fonte: FOTO DO AUTOR, 2009.



FIGURA 269 – Réplica da estátua da Liberdade - “Castelo” no Condomínio Residencial Tamboré 1 (FIG. 268).
Fonte: FOTO DO AUTOR, 2009.



FIGURA 270 – Condomínio Alphaville, Lagoa dos Ingleses

A utilização de réplicas de obras famosas é uma recorrência em São Paulo e Belo Horizonte. Nos dois casos as réplicas são colocadas em destaque junto à entrada principal da casa. Ao visitante já se demonstra de início a distinção e “cultura” de seu anfitrião. Observa-se que, embora estas obras sejam colocadas junto à entrada, sua colocação em uma lateral poderia ser interpretada como a relativização de sua importância, pois elas são parte de um bem ainda mais importante: a casa. Embora haja, nos dois exemplos, uma tentativa de fidelidade ao original, ambas “traem” o original, na “Liberdade Paulistana” as dimensões e proporções estão bastante diferentes de sua original, enquanto na “Vênus Belorizontina” além das dimensões, a estátua “perdeu” a parte inferior das pernas e manto.

Fonte: FOTO DO AUTOR, 2007.



FIGURA 271 – Vênus de Milo, Alphaville

Fonte: FOTO DO AUTOR, 2007.

As **Figuras 268, 269, 270 e 271** enfatizam algumas das questões levantadas por Veblen, especialmente naquelas relacionadas ao destaque na comparação com sua comunidade que o proprietário desta edificação pretenderia. Sobre os incentivos à aquisição e acumulação de bens, complementa aquele autor:

O que acaba de ser dito não deve ser tomado no sentido de que não existam outros incentivos para a aquisição e acumulação do que este desejo de se exceder em níveis pecuniários e assim conquistar a estima e a inveja dos pares. O desejo de acrescentar conforto e segurança está presente e é a motivação em cada etapa do processo de acumulação em uma comunidade industrial moderna, embora o nível de necessidades, nestes aspectos seja, por sua vez, enormemente afetado pelo hábito da emulação pecuniária. Em grande extensão, esta emulação molda os métodos e seleciona os objetos de gastos no conforto e digno sustento pessoal (VEBLÉN, 1994, p.21).

Esta postura, ao mesmo tempo em que molda atos e decisões individuais, em última instância, cria “comunidades” que não têm a conotação de convencional de parceria e cooperação, desgastando e tornando vulnerável o senso comum e os elos que conformariam uma comunidade. Tönnies (2005, p.18) considera que este ato está de tal forma desgastado que o verdadeiro laço se resume à família em seu núcleo familiar mais íntimo, produzindo, na comunidade, o que qualifica como “[...] uma guerra com irrestrita liberdade de todos para destruírem e subjugarrem uns aos outros, ou estarem cientes da possibilidade de maior vantagem, para concluírem acordos e fomentar novos laços”.

Esta “guerra” mencionada por Tönnies, que poderia determinar a deterioração de uma comunidade, em certo contra-senso, acaba por reforçá-la, pois será importante individualmente, visto que resulta em repetição — ainda que em processos de exacerbação — de símbolos de status, propiciando um sentimento de pertencimento. Mas, lembra Moura (2003) este pertencimento não significa uma efetiva participação:

É claro que toda região moral tem seus limites de pertencimento, e é possível estar lá sem participar. No caso dos locais habitados e freqüentados por membros das camadas médias urbanas brasileiras, vemos que o contato com pessoas que ocupam lugares diferenciados em nossa escala hierárquica tem sido, historicamente, bastante intenso, ainda que governado por regras de conduta específicas (MOURA, 2003, p.43).

Será esta busca por pertencimento que, ao mesmo tempo, procura uma clarificação de sua distinção e status nesta comunidade, regerá as relações inter-pessoais nos condomínios fechados brasileiros. E esta designação “condomínio fechado” torna-se, com o passar dos tempos, cada vez mais adequada. São “comunidades” que cada vez mais dispõem de dispositivos de segurança como muros, acesso restrito a estranhos, sistemas privados de vigilância, câmeras, etc., fechando-se, paulatinamente, a relações ou conexões urbanas ou selecionando-as. Por outro lado, este fechamento do Condomínio às relações urbanas mais diretas, reproduz-se nas relações internas entre os condôminos. As casas são isoladas, os afastamentos frontais das residências estão maiores — no Condomínio Alphaville Lagoa dos Ingleses, por exemplo, a legislação interna exige um recuo frontal mínimo de 5 metros; não existe passeio, os moradores utilizam-se inclusive artifícios para evitar a circulação de pedestres defronte a sua residência (**FIG. 272**); a entrada de veículos é dominante na fachada e a entrada social da casa é relegada a “papel” secundário, quando, como em muitos casos, não é feita através do acesso de veículos (**FIG. 273**).



FIGURA 272 – Alphaville, São Paulo — Residencial 9. O uso de cercas vivas dificulta, e tenta impedir, o trânsito de pedestres.
Fonte: Lucas Menezes (2009)



FIGURA 273 - Alphaville, São Paulo — Residencial 9. Na fachada principal da residência existe apenas acesso para veículos. A entrada social está localizada no fundo, à direita.
Fonte: LUCAS MENEZES, 2009.

Os condomínios fechados brasileiros, paulatinamente tornam-se o que se poderia qualificar de uma maneira como anti-comunidades. Entretanto, embora percam, em sua essência, alguns dos parâmetros que, historicamente, ocorriam na criação de comunidades, mantêm outros, especialmente aqueles ligados à reunião de semelhantes, para a aquisição ou confirmação de status. Neste aspecto, os condomínios se tornam, para seus moradores, um parâmetro que é, simultaneamente, uma inequívoca confirmação de status e ascensão social e a materialização de uma sociedade ideal, ou seja, uma utopia.

5.1 UTOPIA, CIDADE E SOCIEDADE IDEAL

Moncan (2003, p.9), em sua obra sobre as cidades utópicas as quais qualifica como de sonho, escreve: “As cidades utópicas e a cidade de sonho não são somente um jogo de espírito reservados e ao idílio dos arquitetos mais ou menos visionários. Elas são também o motor do progresso, como os laboratórios de pesquisa”¹⁸⁹. Ao longo da história urbana, especialmente após o século XVIII, as cidades utópicas tornam-se, algumas vezes, fonte de inspiração, noutras depositório de idéias e até podem, eventualmente, ser consideradas como propõe Moncan, laboratórios de pesquisa.

¹⁸⁹ Traduzida do original pelo autor.



FIGURA 274 – “Mapa da ilha de Utopia”, xilogravura de Ambrosius Holbein (1495-1519) feita para ilustrar a obra de Thomas More, publicada na Basileia por Froben em 1518.

Fonte: HOLBEIN, 2008

A palavra Utopia, proposta por Thomas More¹⁹⁰ para designar a ilha (**FIG. 274**) onde habitava sua sociedade ideal, tem origem grega. Podendo ser a ela associadas duas expressões: *Eutopia* e *Utopia*, onde *Eu* significa melhor, *U* significa nenhum e *Topos*, lugar. Pode, a uma primeira análise, parece dicotômica a palavra utilizada por More para designar a ilha onde propunha a sua sociedade ideal; ela é lugar-nenhum ou seria qualquer lugar? Mumford (2007, p.19) esclarece:

Utopia é, desde há muito, um nome para designar o irreal e o impossível. Habitamos a ver a utopia em contraste com o mundo, quando, de fato, são as nossas utopias que tornam o mundo tolerável: as cidades e as nações que povoam o sonho das pessoas são, afinal, aquelas em que vivem. Quanto maior é a reação dos homens ao meio ambiente, quanto mais o remodelam à imagem de sua condição humana, mais claramente demonstram que continuam a viver na utopia. Só a ruptura entre o mundo do cotidiano e o sobremundo da utopia traz a percepção do papel que esse desejo de utopia desempenhou nas nossas vidas; só então podemos encarar a nossa utopia como uma realidade separada.

Uma utopia procura apontar caminhos, direções a serem perseguidas. Costuma-se relacionar a idéia de utopia ao idealizado, ao sonho. Sonho que, segundo Freud¹⁹¹ (1955,

¹⁹⁰ Optou-se por adotar como grafia do autor, a escrita em sua língua natural: o inglês. O nome de Thomas More aparece em vários textos e mesmo em títulos de livros, principalmente em português com sua grafia em forma latinizada, *Morus*, conforme costume adotado por escritores e filósofos em sua época.

¹⁹¹ Sobre a relação consciente e inconsciente do sonho, diz Freud (1955, p.340) “Eu acredito que o desejo consciente efetivamente provém do sonho e quando este ocorre de forma similar a um sonho inconsciente é reforçado”. (tradução do autor a partir de original em inglês)

p.340), é expressão de um desejo a exteriorizar-se do inconsciente. Quando um indivíduo sonha, ocorre a passagem do desejo do inconsciente para o consciente. O sonho apresenta-se sob forma simbólica, incompreensível de imediato e, para que seja compreendido, lembra Freud, deve ser interpretado. A utopia, enquanto sonho, é sonho coletivo e, como tal, também precisa ser interpretada. Se a utopia em si pode parecer, não raras vezes, um sonho impossível, em sua interpretação, pode-se perceber os caminhos que indica.

Mesmo este "não-lugar" mantém vínculos e ligações com sua época. Segundo Bloch (2006, p.71), está provado que More utilizou-se, em sua obra, do memorando de Américo Vespúcio no qual narrava sua segunda excursão à América. Em sua informação acerca do Novo Mundo, dizia que ali as pessoas viviam de acordo com a natureza e que "devem ser chamadas antes de epicuréus que estóicos" (BLOCH, 2006, p.71) e que também conviviam sem a existência de propriedade privada.

Pessoa (2006, p.21) enfatiza importante aspecto presente em utopias que deve ser considerado, especialmente por arquitetos e urbanistas: a ênfase dada às questões urbanas que confere um caráter de indissociabilidade entre a idéia de utopia e o urbano. A cidade e seu traçado, suas ruas, seus edifícios são parte integrante e, não raras vezes, determinantes em algumas propostas utópicas. Em se tratando de um postulado utópico, será esta uma cidade ideal¹⁹², com uma descrição ligeira ou detalhada do local onde habitam os cidadãos da sociedade racional e imaginária. Em geral, essa descrição tem como marca as concepções urbanas que são contemporâneas à obra do autor, embora ocorram várias proposições e novas idéias de organização urbana.

A percepção da idéia de utopia, quando relacionada à questão urbana evolui de forma sensível segundo as épocas em que são pensadas. Platão analisa as relações entre o poder e os cidadãos, enquanto na Idade Média a presença ou onipresença da religião católica confunde a idéia de utopia com a de paraíso celeste. Neste período pode-se dizer que apenas uma contra-utopia era "admitida": o inferno. Com as novas idéias advindas com o Renascimento, cria-se um ambiente propício para a proposição de novas idéias utópicas, especialmente após a publicação do romance filosófico de Thomas More: *Utopia*¹⁹³. Em uma ilha imaginária e inacessível More idealiza uma sociedade perfeita. Esta obra será o

¹⁹² O entendimento do que seria uma cidade ideal é relativizado em relação à sua inserção temporal e espacial, ou como lembra Rosenau (1988, p.18) "representa uma visão religiosa, ou uma perspectiva secular, na qual a consciência social das necessidades da população está aliada a uma concepção harmoniosa de unidade artística".

¹⁹³ Publicada em 1516, com o título de: *De optimo republicae statu sive deque nova insula Utopia* - Na condição ótima do estado ou da nova ilha utopia (RIOT-SARCEY, 2006, p. 243).

álibi para que o autor possa exprimir suas idéias sociais e políticas inovadoras no contexto da monarquia inglesa do século XVI. Ele propõe uma nova organização da sociedade, da distribuição das riquezas, do tempo de trabalho e de sua remuneração, noções sobre casamento, sexualidade, e de ensino, e questionando de forma bem fundada, a necessidade da garantia da propriedade privada e a intransigência das religiões.

Utopia e urbano mantêm uma relação de interdependência na qual uma se utiliza do outro no processo de verossimilhança ou de novas propostas. A "relação" entre estes dois temas, utópico e urbano, é colocada sob a égide de uma dupla necessidade. De um lado, o discurso utópico utiliza-se de uma dimensão urbana para tornar-se plausível. Como as religiões, as utopias necessitam alguns dispositivos especiais para reforçar a consistência de sua mensagem. Mesmo imaginárias, a localização e organização de um espaço conferem uma credibilidade suplementar à sociedade como sendo possível refletir as normas vigentes. De maneira sistemática, o projeto urbano é solidário com encadeamento de impressões, imagens e de proposições pelas quais se procura criar uma sociedade ideal. O arquiteto que projeta uma cidade ou parte da cidade pode, em suas propostas, estar utilizando idéias corriqueiras, propondo novas soluções e até "materializando" utopias. A ligação com a utopia se reforçará mais quando o projeto urbano procura ser exemplar.

A sistematização das características de uma utopia é, em geral, obtida por meio de aproximações e oposições que geram alguma forma de espacialidade. Há, entretanto, nesta espacialidade necessárias ligações com representações de práticas da cidade na contemporaneidade do autor. Essas ligações são os meios diretos através dos quais se procura unir as descrições dos utopistas aos debates e projetos urbanos de sua época.

Estas comunidades imaginárias são "não-lugar", confirmando a raiz etimológica do termo utopia, precisamente na medida em que eles fazem algum lugar possível, oferecendo um mecanismo pelo qual as pessoas vão reinventar as comunidades, bem como os locais que habitam. A comunidade utópica não é, portanto, apenas uma maneira de imaginar subjetivamente, mas também uma maneira de imaginar o espaço, contribuindo assim para o estado-nação tornar-se tanto agente quanto *locus* de grande parte da história da modernidade (WEGNER, 2002, p. xvi).

Mas, foi durante o chamado século das luzes, através de escritos utópicos ou projetos idealizados, que emergiriam novas preocupações. Uma nova leitura do urbano, em termos de funções e circulações, viria a substituir as idéias fundadas na busca apenas da ordem estática. A questão das relações entre a cidade e territórios se apresentaria em novos termos. Centro da redistribuição e consumo das riquezas, a cidade se tornaria, ainda mais,

ponto nodal de um território. Nessa perspectiva, a cidade ideal não podia mais se configurar como primazia apenas sobre ela mesma, ela se tornaria um espaço intermediário integrado a uma rede de cidades em articulação com os espaços rurais.

Essa nova “postura” da cidade colocou um problema de ordem moral. A cidade não era mais que um corruptor do campo. Para os contemporâneos de Jean-Jacques Rousseau, a reforma das instituições e da mentalidade de seus habitantes passava a adquirir caráter de urgência. A busca por uma cidade ideal colocava numa mesma questão a ser solucionada, uma postura política e social agora mais afirmativa. Ao invés de se contentar em refletir passivamente a organização da sociedade, a estrutura urbana procurava agir sobre ela diretamente. Entre o projeto e a utopia as relações se estreitavam. Nos últimos decênios do século XVIII, os projetos de arquitetos como Étienne-Louis Boullée e Claude-Nicholas Ledoux, testemunharam este encurtamento. Imaginada por Ledoux a partir da salina de Arc-et-Senans, construída entre o 1774 e 1779, a cidade ideal de Chaux (**Fig. 275**) tinha a característica de ser, simultaneamente, um projeto realizado e uma utopia¹⁹⁴.



FIGURA 275 - Claude-Nicholas Ledoux, projeto para a cidade de Chaux, gravura (C. 1775) incluída em seu livro *L'architecture considérée sous le rapport de l'art, des mœurs, et de la législation*, publicado em 1804. De seu projeto original, apenas a metade inferior do círculo foi construída.
Fonte: KOSTOF, 1991, p.197.

¹⁹⁴ Sobre o projeto para a cidade de Chaux, diz Pérez-Gómez (1987, p.161) que foi formulado em termos sociais, éticos e econômicos, e, antes de ser uma antecipação de uma cidade utópica industrial, era a confirmação das propostas dos “não-lugares” que se sucediam desde o Renascimento. Ledoux, diz o autor, tinha seu projeto de cidade ideal baseado na realidade.

Por outro lado, no período entre o final do século XVIII e início do século XIX, surgiu um novo problema das cidades. Muito mais que os filósofos do século das luzes ou o choque causado pela revolução francesa, foi a revolução industrial que provocou, na França e na Inglaterra entre 1810 e 1850, uma renovação da idéia de utopia urbana. A industrialização, com seu apetite insaciável por mão-de-obra, provocou um desenvolvimento extremamente rápido da cidade, trazendo, em seu arcabouço, uma série de problemas, expondo o quanto, em absoluto, essas cidades não estavam preparadas para receber tal afluxo de população. As condições das cidades se deterioraram, tornando-as poluídas, foco de doenças como cólera e centros de propagação da miséria.

Enquanto o tema da cidade regular permite resumir as relações entre a busca por uma cidade ideal e a utopia, no período anterior à primeira revolução industrial, o tema é mais delicado para se caracterizar àquelas que prevalecem ao longo do século XIX. Choay (2003), entretanto, ensaia uma oposição ao modelo culturalista nostálgico da cidade antiga e o modelo progressista. Segundo ela, os utopistas, que são discípulos de Owen, Fourier e Cabet, se organizam como oponentes dos progressistas ao se colocarem como defensores de uma reconstrução praticamente total da cidade, procurando refazer suas bases que se apresentam como inadequadas, a partir dos problemas oriundos de uma superpopulação, da ausência de higiene nas regiões centrais, da irracionalidade do traçado das ruas ou então do déficit de equipamentos públicos.

Um estudo mais profundo dos discursos utópicos do século XX conduz a matizes deste ponto de vista. Enquanto os discípulos de John Ruskin se alinharam resolutamente ao lado dos culturalistas em de sua condenação à modernidade, os utopistas procuraram, ao longo dos tempos conciliar os contrários: a funcionalidade de uma estrutura urbana inteiramente repensada e as qualidades da organicidade e do pitoresco das ruas e monumentos do passado. A utopia contribui para a aceitação da opinião, segundo a qual uma tal conciliação não só é sustentável como possível. A análise de projetos de cidade que se inspiram diretamente nestes ideais utópicos de conciliação permite um meio de compreender a dupla visão do século XIX, de um lado apaixonada por infra-estruturas técnicas (iluminação urbana, esgotos e metropolização), e de outro nostálgica com a idade média e seus monumentos.

Ao contrário do conteúdo dos debates e propostas ocorridos entre os séculos XVI e XVIII, a tensão entre os modelos culturalista e progressista constituiu um fato importante. Seria a partir deste debate que a temática da cidade ideal se vincularia à realidade e aos problemas do presente. Mas para atingir tal objetivo, seus teóricos precisariam passar por um processo de conhecimento que lhes permitiria distanciar ou “descolar” da realidade para

conseguir compreender tanto o passado quanto o futuro da cidade. Seria este distanciamento para a análise científica da cidade que permitiria abrir caminho para a constituição de uma nova disciplina: o urbanismo, anunciada por Idelfonso Cerdà, autor do projeto de extensão de Barcelona.

A reflexão sobre a cidade ideal introduziria uma série de novas preocupações. O higienismo veio, em primeiro lugar, nestas preocupações. As epidemias de cólera, que ocorreram regularmente na Europa a partir de 1831, demonstraram sua necessidade. Neste domínio, a ciência apresentava-se mais forte que a utopia, como testemunha a cidade de Hygea concebida pelo médico inglês Benjamin Ward Richardson, que propôs a criação de uma cidade ideal, fundada no estrito respeito aos princípios da saúde pública apresentados no congresso de 1875 da Associação de Ciência Social. A natureza das relações entre cidade e produção viria a se constituir em um outro objeto de investigação. Novamente, a utopia apresenta sua contribuição, que se deu através do trabalho e da experiência de Robert Owen em New Lanark ou por intermédio das proposições de Victor Considerant.

A disciplina da urbanística nasceu e veio a se desenvolver a partir do desejo de articular as dimensões, *a priori*, contraditórias do fenômeno urbano. Da cidade contemporânea de três milhões de habitantes proposta em 1922 por Le Corbusier¹⁹⁵ (**FIG. 276**), passando pela cidade vertical (**FIG. 277**) de Ludwig Hilberseimer¹⁹⁶ de 1924, as proposições dos urbanistas e arquitetos do movimento moderno testemunham, de toda forma, uma nascente revolução das narrativas ou doutrinas do século anterior. Elas se caracterizam por uma crítica bastante radical das bases da cidade existente. A vontade de romper com os problemas das cidades do passado se traduziu em uma política de tábula rasa que encontraria sua expressão mais efetiva após a segunda guerra mundial, materializada de forma clara na criação de novas cidades como Chandigarh e Brasília.

¹⁹⁵ Apelido do suíço Charles-Édouard Jeanneret-Grís (1887-1965). Seu interesse pelo tema urbano inicia-se em 1910, com a leitura do livro de Camillo Sitte, *A construção das cidades segundo seus princípios artísticos* (1889), publicado em francês em 1902. Interessou-se pelas propostas da Deutsche Werkbunde, pela obra de Raymond Unwin, *Town planning in practice* (1910) — um dos arquitetos da primeira cidade-jardim, Letchworth — e de Eugène Hénard, com sua obra *Études sur les transformations de Paris 1903-1909*, especialmente em suas propostas para edifícios de vários andares. Em 1922, apresenta no Salão dos Autônomos a proposta de uma "Cidade Contemporânea", que desenvolve e reapresenta em 1930 como a *Ville Radieuse*. Entre 1922 e 1925 desenvolve a proposta do *Plan Voisin*, uma intervenção radical na região central de Paris e, em 1951, integra-se à equipe que desenvolvia o projeto para a cidade de Chandigarh, futura capital dos estados do Punjab e Haryana (FRAMPTON, 2001, p. 46-57, 184-199); (LE CORBUSIER, 1996, p. 367-375); (LYON; DENIS; BOISSIÈRE, 1999, p.191).

¹⁹⁶ Antes de Le Corbusier propor sua intervenção radical no centro de Paris, o *Plan Voisin*, Hilberseimer propõe demolição de trecho do centro de Berlim, na região da Friedrichstrasse (**FIG. 278**) propondo a construção de um conjunto de 18 grandes blocos de edifícios para escritórios. (HAKE, 2008, p.126).



FIGURA 276 - Cidade contemporânea de três milhões de habitantes proposta em 1922 por Le Corbusier vista a partir da auto-estrada. À esquerda e à direita localizam-se as praças destinadas a edifícios públicos, mais ao fundo os espaços destinados a escolas, universidades, museus e edifícios ligados à atividades culturais.

Fonte: BOESIGER; GIRSBERGER, 2001, p.316



FIGURA 277 - Estudo para a cidade vertical, proposta por Ludwig Hilberseimer em 1924.

Fonte: BARAJAS, 2003, p.6.



FIGURA 278 – Proposta de Ludwig Hilberseimer para o centro de Berlim, na região da Friedrichstrasse propondo a construção de um conjunto de 18 grandes blocos de edifícios para escritórios.

Fonte: HAKE, 2008, p.125.

Planificada com inquietude, fundada na idéia de separação das atividades, a cidade moderna testemunha o desejo de pureza que se traduziria de forma mais clara por meio de uma arquitetura de linhas sóbrias e ausência de decoração. Na cidade que surge sob a égide da funcionalidade e inspiração, as ligações entre projeto e utopia se reforçam novamente. Mais precisamente, o projeto seria portador de uma sociabilidade nova que procurava a fusão das dimensões individual e coletiva. Do ponto de vista arquitetural, esta missão engendrava múltiplas reflexões sobre a moradia e sobre as idéias de direito ao lazer, morada e cidade. Em sua proposta de ideal, arquitetos e urbanistas propunham “pacotes” de soluções urbanas ideais. Em Marselha e Berlim, as unidades de habitação de Le Corbusier seriam conhecidas como vastas caixas de concreto, permitindo a seus habitantes viver em comunidade sem, entretanto, renunciar a sua individualidade e a condição de passageiros de uma *promenade*.

O desejo de reconciliação entre a natureza e o homem se revelava de toda forma forte com Le Corbusier que imaginava a cidade do futuro como um vasto jardim, no meio do qual se elevam os edifícios de escritório e de habitação.

Desde o início do século XX, as cidades verticais e as “cidades radiosas” do urbanismo moderno demonstraram o fato de estarem indo em direção ao tema da cidade ideal. Foi desta forma que surgiu o movimento das cidades-jardim, lançado pelo urbanista inglês Ebenezer Howard, em 1898, através de sua obra *Tomorrow: a peaceful path to real reform*, na qual imaginava um sistema de cidades novas que se caracterizavam por inserção, em ambiente de parque e áreas verdes que substituiriam as periferias das grandes cidades existentes. A partir da idéia e dos princípios enunciados por Howard, numerosas experimentações foram tentadas, a começar por Letchworth (**FIG. 279**), a cerca de 50 km de Londres, que foi projetada pelos arquitetos Barry Parker e Raymond Unwin, em 1903. Inseparável das preocupações reformistas que o remetia à utopia, o movimento das cidades-jardim tornar-se-ia, rapidamente, internacional.



FIGURA 279 – Pôster de divulgação de Letchworth, 1903: “Saúde do campo, confortos da cidade”.
Fonte: MASTERING THE CITY, 2008



FIGURA 280 – Cidade Linear, perfil esquemático da proposta de Soria y Mata, 1898.
Fonte: EATON, 2005, p. 144.

Da Inglaterra à França, da Alemanha aos EUA, as cidades-jardim seriam uma resposta aos difíceis problemas gerados pelo crescimento urbano e as más condições das cidades dos séculos XIX e XX. Confrontados com as periferias, na maioria das vezes, densas e anárquicas, numerosos arquitetos propunham desconcentrar a cidade. Ao lado da cidade jardim, outras respostas seriam possíveis. Algumas se inspiraram na idéia da cidade linear (**FIG. 280**), que foi imaginada pelo engenheiro espanhol Arturo Soria y Mata em 1898, que propunha o desenvolvimento das cidades a partir de uma espinha dorsal formada por vias de trânsito rápido. Esta idéia de Soria permitiria ruralizar a cidade, ao mesmo tempo que urbanizaria o campo, num dispositivo que seria reproduzido pelos “desurbanistas” soviéticos, nos anos 1920-1930.

O ideal de conjugação cidade/campo encontrou, nos Estados Unidos, o local onde melhor poderia se desenvolver. Foi neste país que Owen, depois de sua experiência em New Lanark

(**FIG. 281**), procuraria instalar uma comunidade em que poderia aplicar todos os seus conceitos de vida e trabalho em comunidade. Esta comunidade, denominada New Harmony (**FIG. 282**), foi instalada no estado de Indiana em 1824 (MONCAN, 2003, p.79). Suas propostas falharam, entretanto e, em 1828, Owen desistiu de seu projeto idealista de uma cidade que, àquela altura, havia se tornado uma cidade convencional¹⁹⁷.



FIGURA 281 – Vista aérea de New Lanark.
Fonte: HUDSON, 1984, p.38.



FIGURA 282 - Vista geral da comunidade de Harmony.
Gravura de Stedman Whitwell, ca. 1825.
Fonte: EATON, 2002, p.128.

Embora tenha havido a tentativa, por parte de Owen, de criar uma cidade/comunidade ideal e depois, no início do século XX, algumas tentativas de se implantar o modelo de cidade-jardim proposto por Ebenezer Howard, em empreendimentos como Radburn, o subúrbio convencional se tornaria o modelo dominante na urbanização norte-americana. Nas propostas de cidades ideais e mesmo em algumas tentativas de sua implementação, sempre havia, como premissa básica, a idéia de se criar uma comunidade e que a vida naquele ambiente deveria nortear-se, fundamentalmente, pela noção de convivência comunitária.

Ao longo do século XX, na grande expansão da suburbanização norte-americana havia, pelo menos em seu princípio, a idéia de criação e habitação em comunidade. Entretanto sua evolução tipo-morfológica, não só urbana, como arquitetônica, criaria “isolamentos” entre vizinhos e conexões, em geral fora de sua circunvizinhança mais próxima. A conexão mais imediata de um *suburbanita*¹⁹⁸ seria com o shopping-center, com o centro da cidade — enquanto esta permanece como o local de destino para o trabalho, ou com a escola (no caso dos filhos).

Idealizar e propor novos modelos ou possibilidades urbanas e de comunidades continua sendo um exercício feito por arquitetos, urbanistas, escritores e, mais importante, por sonhadores. Num mundo que se torna inexoravelmente urbano, estes sonhos e

¹⁹⁷ Robert Owen (1771-1858), rico industrial inglês, investe seus próprios recursos neste projeto que, ao final, acabou lhe custando 80% de sua fortuna (MONCAN, 2003, p.79).

¹⁹⁸ Designação dada a morador de subúrbio.

comunidades ideais são, mais que nunca, necessários. As intervenções e novas idéias precisarão, necessariamente, abordar a questão da suburbanização e de suas simbologias.

5.2 SUBÚRBIO COMO SÍMBOLO UTÓPICO

O subúrbio, em sua origem, tinha uma conotação de privilégio, um refúgio do caos urbano no campo, destinado a poucos e associado a privilégios. O oficial romano quando construía sua casa, introduzia no campo várias comodidades da via urbana, procurava agregar a isto um sinal inequívoco de sua distinção.

Morar em subúrbio, ao longo da história, assumiu duas conotações diferentes que eram ao mesmo tempo divergentes e convergentes. Divergentes quanto ao extrato social — nobre versus pobre — e convergentes, ambas as situações sociais têm princípios segregadores.

A casa no subúrbio percorreu uma trajetória que a levou a significações que iam da nobreza à população com menor poder aquisitivo. O caráter de enobrecedor ou de “excluído” era dado pelo extrato social que a utilizava, a aparência da casa, sua vizinhança — ou ausência —, os símbolos da sociedade. Este percurso foi frequentemente marcado por um caráter segregador. Tal poderia ser um processo de auto-segregação, quando os aristocratas queriam isolar-se e mostrar sua distinção em relação a seus pares ou, em sua contrapartida, o subúrbio era visto como um local distante da região central da cidade, para onde deveriam ser deslocadas a população com menor poder aquisitivo, a mão-de-obra menos qualificada e as camadas sociais consideradas párias, ou seja, uma segregação imposta pelas classes detentoras do poder na sociedade.

No período inicial, designado como proto-subúrbio, estabeleceram-se estes parâmetros: nas primeiras habitações em subúrbio — a *Villa Suburbana* romana, na qual altos dignitários romanos construía, em regiões próximas a cidades romanas, residências no campo com todo conforto de uma habitação urbana — foi estabelecido o princípio da nobreza e distinção correlacionados à posse desta *villa* e da auto-segregação. Na idade média — período no qual se estabeleceu e consolidou a conotação de subúrbio como o local fora das muralhas — reforçou-se o entendimento de subúrbio como local das classes da base da pirâmide social e, complementarmente, símbolo de sua segregação do restante da cidade e de sua sociedade.

Estabelecidos estes parâmetros, nos séculos seguintes, a visão do subúrbio iria se alternar entre o seu enfoque como local de enobrecimento de seus moradores ou de marginalidade social. O enfoque seria de vinculação enobrecedora no Renascimento, com a retomada

das construções de *villas* — inicialmente na Itália e, posteriormente, na Inglaterra — na qual apenas as pessoas com maior poder aquisitivo poderiam morar nestes locais, pois dependiam de meios de transporte privado para deslocar-se. Em geral, estas habitações estavam situadas em pontos isolados, um pouco afastadas do núcleo urbano. Sua contraparte era o local de destinação das populações de menor poder aquisitivo, como ocorreu em Paris durante as reformas de Haussmann (1852-1870). Comumente, tendiam a se localizar próximos às cidades, em suas franjas. Podia haver predomínio de uma ou de outra tendência ou mesmo simultâneas: enquanto na Paris Haussmanina parte da população foi removida para os subúrbios, nos Estados Unidos construía-se o subúrbio de classe-média alta de Riverside (1863).

5.3 A ASCENSÃO SOCIAL E SEUS SÍMBOLOS

Símbolos de uma ascensão social estavam, em geral, correlacionados a bens domésticos, iniciando-se na construção da residência e chegando aos utensílios de uso diário. A burguesia inglesa que se enriqueceu na revolução industrial, demanda objetos e utensílios que poderiam expressar sua nova “classe” social. Na segunda metade do século XVIII, Matthew Boulton, industrial, proprietário de uma pequena indústria metalúrgica que produzia botões, fivelas, correntes para relógios, ganchos e uma série de outros produtos de pequeno valor, vê no mercado de alfaias de prata um potencial não só para crescimento de seu negócio, mas para associação de sua empresa a produtos de qualidade (QUICKENDEN; COVER, 2007, p.53). Sua produção em larga escala de produtos de luxo faz com que sua indústria se torne uma das maiores empregadoras de sua época¹⁹⁹. Pratos, castiçais, faqueiros, potes e até mesmo seus produtos tradicionais — botões, fivelas, etc. — passam a ser confeccionados em prata (FIG. 283) e se tornam objetos de consumo “obrigatórios” para a burguesia ascendente, ávida por símbolos de status (FIG. 284). Os objetos de luxo tornam-se “populares”.



FIGURA 283 – Terrina para sopa, em prata — parte de conjunto — datada de 1776-77, produzida por Boulton.
Fonte: QUICKENDEN; COVER, 2007, p.56.



FIGURA 284 – Charge “Coup de Bouton” — golpe de botão — de W. Humphrey e Gerard St. Soho, publicada em 1777.
Fonte: QUICKENDEN; COVER, 2007, p.58.

¹⁹⁹ Na década de 1760, Boulton empregava entre 700 e 800 trabalhadores (QUICKENDEN; COVER, 2007, p.52)

O que torna um objeto um artigo de luxo e que, ao detentor de sua posse possa ser associada uma idéia de distinção? Goody (2006, p.344) relata que suas raízes podem ser encontradas na França, por volta do ano 1700, quando o Rei Luis XIV insistia que os nobres passassem a morar em Versalhes. Impõe-se, nesta corte, o hábito de mudanças periódicas da moda de vestuário. Quando a seda se torna uma referência da moda, sua importação se torna restrita para a nobreza. A posse e uso deste tipo de tecido conferiam, a seu usuário, uma imediata conotação nobiliárquica.

Os objetos, mesmo os de uso diário, como vestuário, passam a adquirir conotações subjetivas: distinção e exclusividade. A legitimação e a transformação destes objetos é um processo cultural que, lembra Bourdieu (1984, p.99), é um caso particular de competição entre bens raros e práticas. Por outro lado, em sua relação com estes objetos de desejo, lembra Gombrich (2000, p.245), o ser humano é mais maleável em questões de gosto do que gostaria de admitir.

Numa época globalizada, diariamente a população é "bombardeada" como uma grande quantidade de "objetos de desejo", que, na visão de seus fabricantes, viriam a conferir a seu detentor uma exclusividade e status — embora produzidos em série. São os chamados "produtos de marca". Existe toda uma indústria de objetos de luxo e "de sonho", que vai de roupas, a artigos de alimentação, passando por automóveis e chegando à residência e, naturalmente, o local onde esta residência foi construída. Lembra Freyre (2002, p.857) que "a casa, o tipo de habitação, sabe-se que é uma das influências sociais que atuam mais poderosamente sobre o homem".

A residência, ao longo da história, esteve suscetível a modificações e influências decorrentes de gostos e de símbolos. Freyre (2002, p. 903) lembra que, "depois da chegada do Príncipe Regente, foi a casa urbana, o sobrado burguês, que sofreu a europeização mais rápida e nem sempre no melhor sentido". Complementando a respeito da casa suburbana, em geral sítios, que esta europeização foi mais lenta. As modificações nas residências tendem, inicialmente, a ocorrer primeiro na fachada, que é, no contexto da busca de significação e de um status, uma exteriorização do poder ou status de seu proprietário. Lembra Holston:

Com uma divisão seletivamente porosa, assim, a fachada constitui uma zona liminar de troca entre domínios que separa. Não apenas serve à necessidade de se fixar limites, mas também estimula nosso fascínio pela liminaridade, uma vez que seus lugares de passagem são, em geral, destinados a atrair a atenção do público. As aberturas se fazem ressaltar por meio de ornamentos como vigas trabalhadas, entablamentos, esquadrias e balaustradas; pelas placas dos lugares comerciais e outros emblemas que proclamem o status da família para o público. Como uma zona liminar, a fachada das ruas é, de um lado, a parede exterior do domínio privado e, de outro, a parede interior do âmbito público. (HOLSTON, 1993, p.125)

Assim como a residência, o automóvel sempre foi ligado à idéia de ascensão social (FIG. 285). Sheller e Urry (2004, p. 203) afirmam que é o item de maior importância para consumo individual depois da casa. A este item, uma série de valores é associada, como velocidade, segurança, desejo sexual (FIG. 286), carreira de sucesso (FIG. 287), liberdade, família, gerando um caráter específico e sensação de dominação, masculinidade (FIG. 288) e poder (FREUND; MARTIN, 1993, p.38).



FIGURA 285 – Propaganda do Cadillac LaSalle, 1929, a propaganda associa sucesso e sofisticação a um automóvel.

Fonte: VINTAGE ADVERTISING (1), 2009



FIGURA 286 – Propaganda do Chevrolet Chevelle 1966. Diz a propaganda: "Não é extravagante, importado ou engorda (SIC), mas um homem como você vai gostar dele" para completar no final do texto: "para levá-lo diretamente ao ponto".

Fonte: VINTAGE ADVERTISING (2), 2009



FIGURA 287 – Propaganda do DeSoto, década de 1930. Seu "garoto-propaganda" é o ator de filmes de ação Tyrone Power, um dos mais populares e de maior sucesso na época.

Fonte: VINTAGE ADVERTISING (4), 2009



FIGURA 288 – Propaganda do Oldsmobile Toronado, final da década de 1960. Este carro competia em uma categoria do mercado automobilístico norte-americano conhecido como *Muscle cars* — automóveis esportivos, motores de grande cilindrada e potência e com aspecto agressivo — a propaganda procura o público específico: "Um rude individualista encontra um rude individualista"

Fonte: VINTAGE ADVERTISING (3), 2009

Desde a chegada dos primeiros automóveis no Brasil o ato de possuir um veículo estava ligado a um símbolo de status. Numa primeira etapa havia o fato de ser um objeto importado e caro. A implantação da indústria automobilística no Brasil, a partir da década de 1950, permitiu que uma parte da classe-média tivesse acesso à sua compra. Entretanto, apenas a partir da década de 1990, com a redução da inflação e maiores prazos para financiamento, ampliou-se um pouco mais a possibilidade de compra de um carro por uma faixa maior da classe média. Ainda hoje, o acesso a um veículo, especialmente um veículo novo, ainda está bastante restrito. Considerando-se, por exemplo, o preço de um veículo popular, como o Fiat Uno Mille, que, em maio de 2009 custava cerca de R\$ 22.000,00, equivalia a quase 50 vezes o valor do salário mínimo²⁰⁰.

Mas, não seria em carros populares que se fixaria um morador de condomínio. A busca seria por marcas que, aos olhos de seus pares, aliam, de maneira imediata, status, prestígio e riqueza a seu proprietário. Mercedes-Benz, BMW, Jaguar e outras, em geral importadas são os "objetos de desejo". Estas marcas, tradicionais símbolos de status, adquiriram um novo concorrente, entretanto, em uma faixa distinta em relação às tradicionais marcas de status: as SUV.

As SUV (Sport Utility Vehicle) foram, ao longo da década de 1990 até meados dos anos 2000, o grande sucesso de vendas na indústria automobilística norte-americana. São grandes automóveis, com motores muito potentes e com estilo agressivo. As SUV tornaram-se o mais rápido crescimento do mercado de um segmento na indústria automobilística. Para seus proprietários passam uma imagem de segurança e fácil manuseio e, em más condições meteorológicas, ofereceriam menores riscos do que os tradicionais carros de passageiros.

Inicialmente destinado à família, torna-se paulatinamente, um veículo mais luxuoso. O Cadillac Escalade (**FIG. 289**), por exemplo, tem custo que pode chegar, dependendo do modelo, a U\$ 85.000²⁰¹, aliando luxo a um veículo concebido, inicialmente, como utilitário familiar. Este carro conseguiu um sucesso junto à classe média norte-americana — e, atualmente, inicia-se fenômeno similar no Brasil (**FIG. 290**) — por aliar luxo, conforto e status a uma clara demonstração de poder — associada à sua forma e dimensões. Estes veículos, mais altos que os demais, têm uma carroceria com aspecto agressivo. É a materialização automotiva dos princípios de poder, status e diferenciação abordados por Matsumoto.

²⁰⁰ R\$ 465,00 em maio de 2009.

²⁰¹ Valor de venda no mercado norte americano, que corresponderia a cerca de R\$ 190.000,00 – valores de maio de 2009. Se fosse importado para o Brasil seu custo não ficaria abaixo de R\$ 450.000,00 (considerados os custos de importação, frete e impostos).



FIGURA 289 – Propaganda do Cadillac Escalade modelo 2009.
Fonte: CADILLAC, 2009.



FIGURA 290 – Alphaville São Paulo, Residencial 9, SUV.
Fonte: FOTO DO AUTOR, 2009.

5.4 ALPHAVILLE: UMA MORFOLOGIA PARA A DISTINÇÃO

A análise do processo de ocupação de Alphaville Lagoa dos Ingleses apresenta vários dos estereótipos observados em outros condomínios brasileiros e nos subúrbios norte-americanos, especialmente aqueles que são vinculados à idéia de status social, simbolicamente expresso em componentes de paisagem, arquitetura das edificações, artefatos, mobiliário urbano e utilitário, ornamentos, enfim, dos elementos gerais de utilização cotidiana do espaço condominial. A busca por distinção mostra-se presente em vários aspectos morfológicos do condomínio em análise, conforme observado e relatado em relação aos ornamentos, na seção introdutória neste capítulo (**Figuras 268, 269, 270 e 271**)

Nas páginas que se seguem, é realizada uma análise sistemática da morfologia do condomínio sob a perspectiva dos significados que conferem distinção e segregação, destacando-se nas evidências apresentadas, constatações em relação a dois elementos-chave: de um lado, aos padrões urbanos (aqui detalhados, entre outros aspectos, no que diz respeito à conformação dos arruamentos, ao controle de acesso a moradores e visitantes, ao isolamento e cercamento de áreas por muros, ao afastamento das unidades residenciais, a existência ou não de calçadas, a destinação de uso do espaço condominial) e, de outro lado, aos padrões arquitetônicos (observando-se, nesse caso, o dimensionamento das casas; conformação das áreas destinadas a garagens, acessos de pedestres e lazer).

Inicialmente, constata-se a existência de padrões arruamentos sem conexão ou continuidade, com a malha viária externa (**FIG. 291, 292, 293**) em Alphaville Lagoa dos Ingleses.



FIGURA 291 – Alphaville, Lagoa dos Ingleses, sistema viário sem conexão. Na imagem observa-se as vias internas do Residencial 1 (1), a avenida Wimbledon que faz o acesso ao Condomínio Península dos Pássaros (2) e Residência 3 (3).
Fonte: FOTO DO AUTOR, 2008.



FIGURA 292 – Vista do desnível entre o residencial 3 e a avenida Wimbledon e também entre o residencial 1 e a mesma avenida. Em razão desta altura eventual via de ligação teria declividade acima do permitido pela legislação urbana.
Fonte: FOTO DO AUTOR, 2008.

Na organização do sistema viário (**FIG. 293**), foi criado um sistema de ilhas, isto é, cada residencial (itens 1 a 5) é provido de um único acesso, controlado por portaria. No entorno do condomínio foram construídas avenidas (7 e 8) com duas faixas de rolagem em cada sentido, com largura que permitiria, em caso de necessidade ou expansão, a extensão para uma terceira faixa. Desta forma, a necessidade de interconexão entre os residenciais torna-se desnecessária, além de tornar difícil a argumentação para a remoção dos muros para a ligação entre os sistemas viários dos residenciais. Por outro lado, a existência de lotes, no que poderia constituir-se a passagem de uma conexão, dificulta tal implementação, como os trechos assinalados na **Figura 293** e também na **Figura 291**. Poder-se-ia argumentar que em alguns trechos como os dos residenciais 2 e 4 em sua porção superior poderia ser criada uma conexão. Entretanto, neste local localiza-se a BR-040 (9) – no trecho de ligação Belo Horizonte-Ouro Preto, e para a ligação segura o empreendedor criou um trevo (não visualizado nesta planta) e uma passagem subterrânea (11), tipo trincheira. Quando se observa os desníveis entre a pista de rolagem das avenidas externas e os residenciais (**FIG. 292**), constata-se a impossibilidade de abertura de vias de conexão. Utilizando-se a altura do muro externo, cerca de 2,80 m, pode-se estimar os desníveis que, em **h1**, o desnível seria de pouco mais de 4 metros, enquanto em **h2** seria em torno de 3 m, considerando-se ainda que entre as duas pistas de rolagem da avenida, também existe um desnível, podendo se presumir que haveria desnível entre os dois residenciais de pouco mais de 7 metros. Feitas estas observações, constata-se que a declividade de uma eventual via seria acentuada, acima dos valores permitidos por Lei. A esta dificuldade que, por si só obstaculizaria e até inviabilizaria a abertura de vias de ligação, adiciona-se a opção de assentamento do sistema viário principal — avenida Wimbledon — e os residenciais e suas vias: esta via foi localizada em uma cumiada de morro (**FIG. 291**), em cota mais alta que as vias dos residenciais 1 e 3. O que significaria uma rampa ainda maior para esta eventual via transpor.

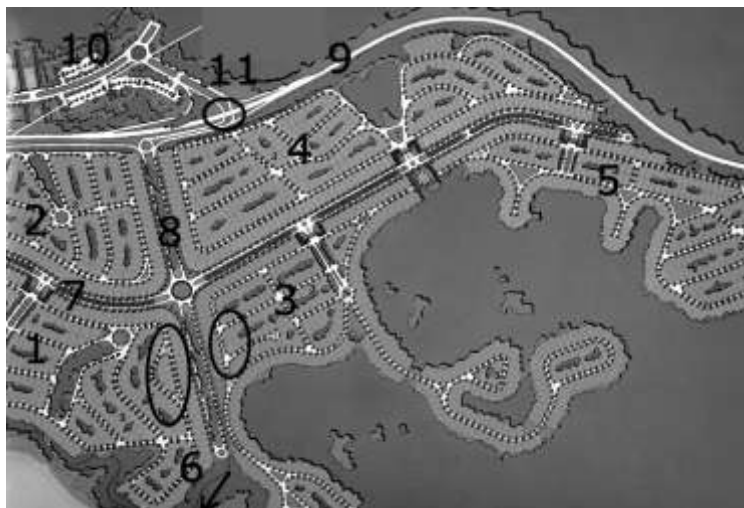


FIGURA 293 - Alphaville, Lagoa dos Ingleses, planta geral (detalhe). Pode-se observar os cinco residenciais, numerados sequencialmente, e o acesso para o sexto residencial, Península dos Pássaros. Os dois eixos viários de acesso aos residenciais são as avenidas Princesa Diana (7) e Wimbledon (8) que conectam a região à BR-040 (9). Na parte superior aparece indicada a área reservada para a implantação de indústrias (10). Eventuais conexões entre os sistemas viários como os assinalados nos residenciais 1 e 3, são difíceis em razão da existência de lotes no que poderia ser a extensão de suas ruas internas.

Fonte: ALPHAVILLE URBANISMO S.A., 1997

O acesso é rigidamente controlado²⁰². Só podem entrar pessoas cadastradas (moradores) ou seus convidados. Os sistemas de controle são automatizados através de leitores de código de barras (**FIG. 294**) ou através de sensores de radiofrequência (adotado no Residencial 1). A morfologia da portaria (**FIG. 295**) foi organizada de maneira a facilitar o acesso de veículos de moradores, com sistemas automáticos e ágeis para reduzir ao mínimo o tempo de acesso ao condomínio. Para os visitantes ou prestadores de serviço, o acesso com veículos é feito por meio de uma entrada lateral (2), onde o processo é lento e burocrático.

A estes procedimentos soma-se outro, que pode-se conjecturar como sendo excessivo, senão ilegal e humilhante: a revista diária e sistemática de empregados e operários que trabalham no condomínio e também de seus veículos.

O visitante deverá ser identificado e, só depois de autorização de um morador da casa de destino, será permitido seu acesso. O acesso de pedestres é feito através de guaritas exclusivas (3), também com sistema de identificação e catraca. Na edificação principal (4) localiza-se a portaria. Pode-se observar que o acesso de veículos de condôminos existe uma cobertura (5), inexistente no acesso destinado a veículos de não-condôminos (6). Assim como na entrada, existem duas saídas (7) uma destinada a moradores e outra para não-moradores, que dão acesso à avenida externa aos residenciais (8). Estes dispositivos atendem ao que Bauman (2009, p. 13) qualifica como “forte tendência para sentir medo e a obsessão demoníaca por segurança”.

²⁰² Nos Condomínios Alphaville em São Paulo observam-se procedimentos semelhantes de controle a acesso.



FIGURA 294 - Carteira para acesso a residencial no Condomínio Alphaville. Com esta carteira não há necessidade de identificação ou autorização a cada acesso ao Condomínio. Entretanto, as carteiras são para acesso específico a exclusivamente a um residencial específico.

Fonte: DOCUMENTO DO AUTOR, 2008.



FIGURA 295 - Alphaville, Lagoa dos Ingleses, portaria de acesso ao Residencial 1, com acessos para veículos de moradores (1) e para veículos de convidados e prestadores de serviço (2) e guaritas de controle de pedestres (3) e veículos (4), saída de veículos (7) e avenida externa (8).

Fonte: FOTO DO AUTOR, 2007.

O acesso restrito que destaca o aparato de segurança é corroborado pela presença de muros (**FIG. 296**). O isolamento pode ser magnificado pela possibilidade de construção de muros internos (**FIG. 297**), permitida pela legislação do condomínio.



FIGURA 296 - Alphaville, Lagoa dos Ingleses, muro de divisa do Residencial 3 com avenida Wimbledon.

Fonte: FOTO DO AUTOR, 2007.



FIGURA 297 - Alphaville, Lagoa dos Ingleses, Residencial 3. Observa-se dos muros divisórios do condomínio (1), a residência também é totalmente murada (2).

Fonte: FOTO DO AUTOR, 2008.

O isolamento com o exterior é reproduzido em seu interior, com exigência de grandes recuos das construções²⁰³ e pela ausência de calçadas, dificultando a circulação de pedestres. As vias internas têm 7 metros de largura, "passeios", 3,5 metros somados aos cinco metros de afastamento frontal de cada casa, significando uma distância mínima frontal entre casas de 29m. Embora a legislação preveja passeio, não existe, na regulamentação, exigência de que seja pavimentado. Tal situação faz com que a circulação de pedestres seja bastante perigosa, pois o desconforto de caminhar por áreas ainda não urbanizadas (terrenos não construídos) ou mesmo por lotes já edificadas, que optam por transformar o passeio em uma extensão do jardim. Tal situação poderá ter graves consequências, como atropelamentos. Cumpre-se observar ainda que, ao omitir-se a exigência de pavimentação

²⁰³ O Regulamento de Ocupação e Uso do Solo do Condomínio em seu item 2.12 exige afastamentos mínimos obrigatórios de 5 m (frontal), 2 m (lateral, quando testada for igual ou inferior a 18 m) e 3 m (lateral, quando testada for maior que 18 m) e 3m (fundos) (ASSOCIAÇÃO ALPHAVILLE LAGOA DOS INGLESSES, 2006, p. 8).

dos passeios, não só a Associação Alphaville, mas também a Prefeitura Municipal de Nova Lima, a quem cabe conceder o habite-se a uma residência, incorrem em gestão que pode ser configurada como temerária, além de desrespeitar a Legislação Federal de Acessibilidade²⁰⁴.



FIGURA 298 - Alphaville, Lagoa dos Ingleses, Residencial 3. Observa-se o grande recuo das residências para a rua.
Fonte: FOTO DO AUTOR, 2008.



FIGURA 299 - Alphaville, Lagoa dos Ingleses, Residencial 1. A ausência de calçadas (1) dificulta a circulação de pedestres, que, na maioria das vezes, optam por circular pela via de veículos.
Fonte: FOTO DO AUTOR, 2008.

A legislação condominial exige área mínima construída de 150m², traduz o que a própria legislação interna qualifica como “Padrão Alphaville”. O regulamento do Uso do Espelho d’água, em seu item 1.3 qualifica Alphaville como “um empreendimento imobiliário de alto padrão” (ASSOCIAÇÃO ALPHAVILLE LAGOA DOS INGLESES, 2006, p.65)²⁰⁵. Portanto, seus proprietários construirão casas neste alto padrão, significando casas de grandes dimensões (FIG. 300)²⁰⁶ e materiais de acabamento que mantenham este “padrão”.



FIGURA 300 - Alphaville, Lagoa dos Ingleses, Residencial 3. Vista de três casas, observa-se a tipologia predominante de 2 pavimentos, com exemplos de até 3 pavimentos.
Fonte: FOTO DO AUTOR, 2008.



FIGURA 301 - Alphaville, Lagoa dos Ingleses, Residencial 1, o acesso de pessoas é escondido e pouco destacado, enquanto a grande “abertura” ou destaque é dada ao acesso de veículos.
Fonte: FOTO DO AUTOR, 2008.

²⁰⁴ Lei nº 10.098, de 19 de dezembro de 2000, que no item A de seu inciso II determina que não podem existir “barreiras: qualquer entrave ou obstáculo que limite ou impeça o acesso, a liberdade de movimento e a circulação” nas “nas vias públicas e nos espaços de uso público” (BRASIL, 2000).

²⁰⁵ Observa-se no estatuto da Associação Alphaville em seu inciso III do artigo 3º que deverá entre suas obrigações “preservar as características arquitetônicas e urbanísticas do empreendimento”, sem, entretanto, esclarecer a que, exatamente, tal preservação se refere (ASSOCIAÇÃO ALPHAVILLE LAGOA DOS INGLESES, 2006, p.43).

²⁰⁶ O Regulamento de Ocupação e Uso do Solo do Condomínio em seu item 2.15 traz uma condição pouco usual em legislação urbanísticas, qual seja a exigência de área mínima de construção, no caso 150 m² (ASSOCIAÇÃO ALPHAVILLE LAGOA DOS INGLESES, 2006, p. 8).

Reproduz-se no Alphaville Lagoa dos Ingleses um padrão de construção que é recorrente nos subúrbios norte-americanos (**FIG. 266**, capítulo 4) e também é observado no Alphaville de São Paulo (**FIG. 273**, seção introdutória neste capítulo): a construção de grande quantidade de vagas de garagem, "dominando" a fachada principal da casa e relegando a entrada social a um pequeno acesso lateral, quando não passa a ser feito através da garagem. Em um exemplo observado em uma casa no Residencial 1 (**FIG. 301**)²⁰⁷, as vagas de garagem são abertas e dominam a fachada (2), enquanto o acesso à área social é um pequeno portão (1), ladeado por parede cega e por muro.

Embora a proposta destes condomínios²⁰⁸ seja a de se estar morando em uma comunidade ideal, as rotinas, procedimentos contradizem esta premissa. A possibilidade de interação entre os moradores é reduzida, pois simples atos como ir à padaria necessitam que se utilize um veículo. A ausência de calçadas dificulta as caminhadas. As conexões de seus moradores são, em sua maioria, externas ao condomínio — e região: trabalho, escola, compras e assim por diante.

5.5 UMA SUBURBANIZAÇÃO "À BRASILEIRA": UTOPIA À VENDA?

Várias explicações podem ser dadas para o surgimento e sucesso dos condomínios fechados no Brasil: vida saudável, ar puro, segurança, possibilidade de morar em casa, símbolo de ascensão social, entre outros.

Os condomínios residenciais nas periferias das grandes cidades brasileiras surgiram, inicialmente, como segunda casa ou casa de campo. Algumas poucas famílias utilizavam o local como primeira residência. Andrade (2006), em pesquisa realizada junto a moradores de condomínios na região de Nova Lima, MG, analisou a diferença entre os moradores que poderiam ser chamados de pioneiros e os mais recentes:

²⁰⁷ O Regulamento de Ocupação e Uso do Solo do Condomínio em seu item 2.27 exige, no mínimo, duas vagas de garagem por lote (ASSOCIAÇÃO ALPHAVILLE LAGOA DOS INGLESSES, 2006, p. 11).

²⁰⁸ É interessante observar-se uma particularidade com relação a condomínios no Brasil. A palavra segundo Houaiss (2001, p. 792) designa "a posse ou o direito simultâneo, por duas ou mais pessoas, sobre um mesmo objeto ainda em estado de indivisão; co-propriedade, compropriedade". Entretanto, é, normalmente, empregada para designar-se os condomínios horizontais enquanto nos condomínios verticais utiliza-se usualmente a designação "Edifício". Entretanto, formal e legalmente o condomínio horizontal não existe, visto que, os lotes são propriedades individuais, registrados separadamente e tributados de forma independente com relação a seus vizinhos enquanto seus arruamentos (áreas de circulação) são propriedade do município. O que, de fato, existe é uma gestão comum da área com relação à segurança, manutenção de jardins, eventualmente limpeza das ruas, etc. Os "edifícios", juridicamente, são, de fato, condomínios, visto que as áreas circulação e a propriedade do solo terreno comuns a todos os proprietários de suas unidades; a cada proprietário corresponde uma fração ideal do terreno, embora, este terreno seja, juridicamente, indivisível.

Os primeiros moradores se distinguem dos novos por algumas características que aqueles consideram ausentes dos últimos. A principal refere-se aos motivos que levaram a buscar o condomínio: os primeiros procuravam um lugar próximo à natureza, enquanto os novos, na visão dos antigos, não se importam com o meio ambiente e estão em busca de segurança e *status*, o que se traduz em estilos de vida bastante distintos (ANDRADE, 2006, p. 317).

Conforme visto no capítulo 4, pode-se observar uma correlação entre os processos de suburbanização ocorridos no Brasil e aqueles da Inglaterra e Estados Unidos. Esta correspondência se deu, não só nos processos específicos de moradia, como em fatores ligados à segregação, enobrecimento e símbolo de status.

Nos aspectos relacionados à moradia, no Brasil, a exemplo do ocorrido na Inglaterra no século XVIII, a residência no subúrbio foi construída como segunda habitação, destinada ao lazer e finais de semana e, a certa altura, tornou-se a principal residência de seus proprietários. A ligação entre moradia suburbana e status no Brasil, conforme visto no capítulo 4, ocorreu mais em um nível de propriedade rural — chácara ou fazenda — que em termos de residência urbana, embora houvesse, a partir do século XIX uma transposição das características da moradia urbana para o meio rural. No início século XX, embora se construíssem algumas residências de padrão mais elevado, nas zonas suburbanas, como visto no caso de Belo Horizonte, ainda persistia o padrão de moradias destinadas a populações de menor poder aquisitivo. Este padrão começou a ser modificado com a construção do primeiro dos bairros jardim (Jardim América), em São Paulo, para ser definitivamente aceito e considerado após a implantação dos primeiros condomínios Alphaville, próximos à capital paulista.

Uma das razões que pode ajudar a explicar o sucesso do empreendimento paulista, conforme detalhado no capítulo 4, é o fato de que, numa sociedade como a brasileira, na qual a desigualdade é predominante, símbolos de ascensão social, embora obtenham atenção das pessoas, não atingiriam, de certa forma o objetivo de seu usuário/proprietário — causar admiração e mesmo inveja entre seus pares, uma vez que este símbolo é inatingível pela maioria da população brasileira. A reunião em condomínio, como lembram Tocqueville (1868) e Matsumoto (2007), configurou-se como “natural” para que se conseguisse, entre seus pares, o reconhecimento de uma ascensão social, principalmente através de seus símbolos.

Analisando-se as propagandas do lançamento das unidades residenciais em condomínios fechados no Brasil, pode-se observar que algumas premissas e valores subjacentes são recorrentemente perseguidos, atualizados em novas elaborações discursivas e significados nem sempre explicitamente revelados. O tempo e as novas posturas “politicamente

corretas" não permitem propagandas como as dos lançamentos dos bairros Jardim em São Paulo, veiculadas nas décadas de 1930 a 1950. Não se pode falar em bairro de elite ou boa vizinhança ou ainda em bairro aristocrático (FIG. 228, 230 e 231, do capítulo 4), mas alguns dos valores ainda são persistentes como encontro com a natureza, vida saudável, entre outros (FIG. 229, do capítulo 4), que foi o principal valor "vendido" com a primeira cidade jardim (FIG. 279, neste capítulo). Entretanto quando a propaganda (FIG. 302) apregoa estilo de vida, não estaria de maneira inversa propondo uma "vida com estilo"? Afinal, que símbolos não se tenta agregar ao incluir em lançamentos os chamados "espaço gourmet" (FIG. 303)?



FIGURA 302 – Propaganda de lançamento do Residencial 6: Península dos Pássaros.
Fonte: LAGOA DOS INGLESES EMP..., 2007 (modificado pelo autor)



FIGURA 303 – Material promocional de lançamento do Edifício Felice. O Salão de Festas tornou-se "Salão de Festas Gourmet".
Fonte: INPAR EMPREENDIMENTOS, 2009 (modificado pelo autor)

As campanhas publicitárias para venda de empreendimentos imobiliários, conforme pode ser visto na presente dissertação, invariavelmente evocam uma vida ideal (FIG. 304), sonho ou melhores condições e até condições ideais. Embora com conotações diversas dos teóricos utopistas, estes empreendimentos, à sua maneira, vendem uma utopia. Assim como as utopias propunham uma sociedade ideal, um condomínio também "vende" uma sociedade ideal, em convívio harmonioso com a, principalmente, natureza e com a comunidade (vizinhos).

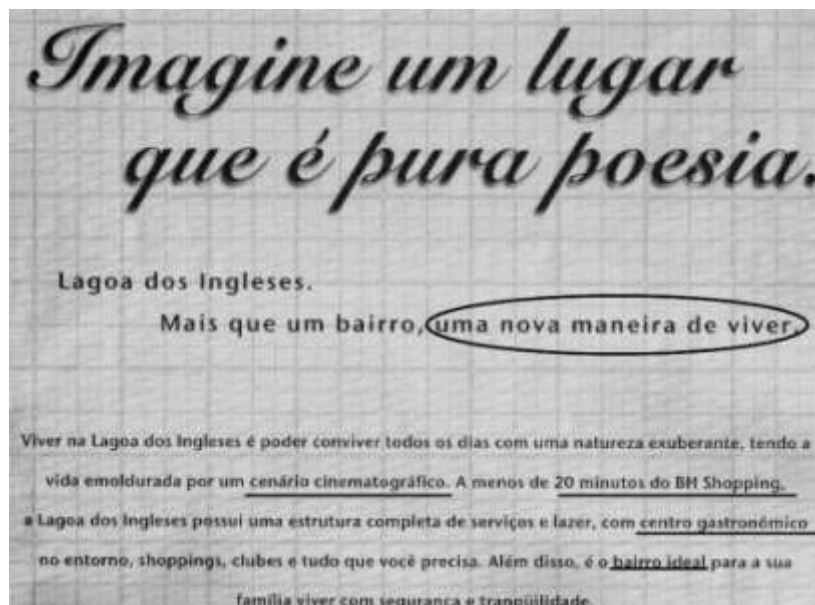


FIGURA 304 – Propaganda de lançamento do Condomínio Quintas da Lagoa. Parte do conjunto de condomínios de Alphaville Lagoa dos Ingleses são vendidas casa prontas, e o comprador pode optar entre 16 modelos de casas.

Fonte: INPAR EMPREENDIMENTOS, 2007 (modificado pelo autor)

A própria gênese da palavra utopia pode ser aplicada a um empreendimento condominial, pois, se o U-topos pode significar tanto o não lugar como o melhor lugar, um condomínio assim como um subúrbio norte-americano tende a ser um não lugar. Embora seja o local designado como residência, aproxima-se mais de um local de pouso. E o emprego desta palavra deve-se a seu duplo sentido. O pouso designando como local onde se repousa, dorme e o pouso como o ato de aterrissar um avião. O morador se dirige para a sua casa suburbana para dormir e algumas horas depois levantar e, naturalmente, sair. Por outro lado, um avião também pouso para, algum tempo depois decolar. E este avião pouso em aeroporto, uma área que Augé (2005) qualifica como um dos símbolos do “não-lugar”. São os espaços intermediários de permanência transitória.

Esta transitoriedade está presente na conformação suburbana, que é de altas taxas de mobilidade. Para um suburbanita, a casa é um local de transitório. O trabalho ocorre fora, o lazer, muito associado a locais como Shopping Center, também está fora e mesmo a convivência entre os moradores de uma residência pode ser menor que o período que se passa no interior de um veículo, nos deslocamentos diários para o trabalho.

Embora por suas condições de localização e de morfologia, tanto urbana como arquitetônica, a residência em subúrbio se mostra como um local que a aproxima de uma transitoriedade, comercialmente ele é vendido como um local de reunião, ideal de conforto, estilo de vida e de convivência. No material publicitário de lançamento do Ed. Felice, na área de Alphaville Lagoa dos Ingleses, foi produzida uma série de dezessete perspectivas, mostrando ambientes do edifício, das quais uma era uma vista do edifício,

uma outra mostrando sua localização, três com ambientes do apartamento e doze mostrando áreas comuns. Estas áreas comuns incluem, churrasqueira-pomar (SIC), eco-trilha, tenda de leitura, redário (SIC) (FIG. 305), playground, quadra de peteca, quadra poliesportiva, "espaço água" (piscina), car-wash (FIG. 306), "espaço torcida" (FIG. 307), "brinquedoteca" (FIG. 308), *fitness center*, sala de repouso e o salão de festas Gourmet (FIG. 303). Estes espaços criariam um ambiente de isolamento das pessoas ainda maior, não bastasse a distância da cidade, no ambiente do edifício se terá todas as comodidades, se poderá fazer sua ginástica ou praticar seu esporte favorito, relaxar e ler, promover reuniões, torcer para seu time de futebol e até lavar seu carro.



FIGURA 305 - Edifício Felice, eco-trilha, tenda de leitura, redário. Material promocional de lançamento.
Fonte: INPAR EMPREENDIMENTOS, 2009



FIGURA 306 - Edifício Felice, car-wash. Material promocional de lançamento.
Fonte: INPAR EMPREENDIMENTOS, 2009



FIGURA 307 - Edifício Felice, espaço torcida. Material promocional de lançamento.
Fonte: INPAR EMPREENDIMENTOS, 2009



FIGURA 308 - Edifício Felice, brinquedoteca. Material promocional de lançamento.
Fonte: INPAR EMPREENDIMENTOS, 2009

Ao criar todos estes ambientes de convivência em um edifício ou em um condomínio, poder-se-ia conjecturar que ainda que, em pequena escala, estar-se-ia criando uma comunidade. Entretanto, este tipo de espaço de "convivência", em geral tem pouca utilização pelos moradores e configuram-se mais como "apelo" de marketing que uma factual utilidade.

O isolamento social é um fenômeno recorrente no final do século XX e início do XXI, naquilo que Bauman (2003, p. 51) define como fugitivos sociais. Lembrando o autor que “a secessão quase nunca é solitária — os fugitivos se inclinam a juntar-se como outros fugitivos como eles e os padrões de vida de fugitivo tendem a ser rígidos e exigentes”. Esta postura, por um lado, gera uma necessidade de validação social, para o reconhecimento de ter alcançado metas e padrões estabelecidos, que em geral estão ligados a acumulação de bens e símbolos de status. E, neste sentido, o dinheiro e sua acumulação é o “motor” deste processo, como lembra Frúgoli (2007, p. 14):

O dinheiro, neste sentido, é o signo por excelência da modernidade, equivalente universal que converte qualidade em quantidade, daí seu caráter indiferente, que ao mesmo tempo aproxima e afasta, alarga círculos sociais e os torna dele dependentes, circula sem parar e, ao mesmo tempo, é o ponto fixo em torno do qual homens e objetos orbitam continuamente. O dinheiro afina o entendimento e propicia o aplainamento de sentimentos, estabelecendo marcas indelévels do estilo de vida moderno: objetividade, exatidão, calculabilidade, pontualidade, praticidade e padronização.

Bauman, completando a análise da dicotomia de fugir da sociedade e, simultaneamente, reunir-se em comunidades que poder-se-iam qualificar como efêmeras, por serem, lembra o autor, de “confusa intimidade”. Bauman (2003, p.52), qualifica as comunidades cercadas como uma solução provisória, possibilitada por recursos materiais elusivos: “[...] pesadamente guardadas e eletronicamente controladas que eles compram no momento que têm dinheiro ou crédito suficiente para manterem distância da *confusa intimidade* da vida comum da cidade, são *comunidades só no nome*”.

Analisando-se as imagens das propagandas, tanto as do Edifício Felice como as da quintas da Lagoa, observa-se a ausência de pessoas. Apenas em uma delas (**FIG. 310**) aparece uma figura humana. Nas demais, embora sejam, em princípio, áreas de convivência, esta não se faz presente “fisicamente”. Entretanto, os espaços são atraentes, com nomes sugestivos e mesmo pouco esclarecedores. Não se tem mais portaria, mas pátio de entrada (**FIG. 310**), a quadra é de *badminton* (**FIG. 311**), a praça se tornou espaço contemplativo (**FIG. 312**) e a churrasqueira, espaço gourmet.



FIGURA 309 – Slogan comercial, Condomínio Quintas da Lagoa.
Fonte: INPAR EMPREENDIMENTOS, 2007



FIGURA 310 – Condomínio Quintas da Lagoa. O condomínio não tem mais portaria, mas um “pátio” de entrada.
Fonte: INPAR EMPREENDIMENTOS, 2007



FIGURA 311 – Condomínio Quintas da Lagoa. Pode-se jogar peteca, porém não seria mais sofisticado jogar badminton?

Fonte: INPAR EMPREENDIMENTOS, 2007



FIGURA 312 – Condomínio Quintas da Lagoa. A praça se tornou um espaço contemplativo.

Fonte: INPAR EMPREENDIMENTOS, 2007

Criam-se espaços atraentes e prestigiosos, este é o objetivo dos empreendedores. Procura-se criar e manter um “padrão Alphaville”, pois desta forma novos empreendimentos lançados na região são novos objetos de desejo. Afinal, lembra Grafmeyer (1996, p.99) “localizações prestigiantes consagram o sucesso social do agregado”. Bauman (2007, p.165) complementa, lembrando que o consumo excessivo “é sinal de sucesso, uma auto-estrada que conduz ao aplauso público e à fama. Eles aprendem que possuir e consumir certos objetos e praticar determinados estilos de vida são a condição necessária para a felicidade.”

Afinal porque não “morar com estilo” em um “lugar que é pura poesia”, que é “seu projeto de vida” que vai “sair do papel e se tornar qualidade de vida”? Pois é um “lugar único, onde a qualidade de vida e a sofisticação estão a seu alcance”, que ainda agrega um ambiente “perfeito pela natureza, completo por Alphaville” para “você construir a casa que combina com seu estilo”. E se torna “imperdível”, pois se localiza a “apenas 14 minutos do Belvedere”²⁰⁹.

5.6 UMA UTOPIA DISTÓPICA?

Quando adotam padrões morfológicos — urbanísticos e arquitetônicos — e sócio-comportamentais semelhantes aos norte americanos, os condomínios brasileiros tendem a incorrer em problemas semelhantes. Problemas que podem ser magnificados, quando se consideram as desigualdades históricas no país. A idéia de sociedade ideal parece, em princípio, muito boa e interessante para seus moradores, porém, seus valores subjacentes e sua trajetória sócio-normativa e atitudinal – em se considerando suas regras explícitas e não

209

1. Frase foi “construída” a partir de slogans de venda utilizados na comercialização de vários empreendimentos lançados em Alphaville Lagoa dos Ingleses. As imagens destas propagandas estão no Anexo 10.

2. A distância entre a Península dos Pássaros e o Belvedere (portaria do condomínio ao trevo junto ao BH Shopping) é de cerca de 33 km, considerando-se o tempo proposto para o percurso significaria uma velocidade média de cerca de 141 km/h.

explícitas de acesso, convívio e regulação social - projetam-se em direção a uma alienação cada vez maior com relação aos problemas brasileiros. Esta atitude pode-se configurar ainda mais perigosa ao se pensar nos filhos desta classe-média que cresce vinculada a uma realidade social extremamente desconectada com o restante do país.

Embora, como lembra Moura (2003, p.53), ainda se pode pensar em termos otimistas a respeito dos condomínios brasileiros. "Os condomínios horizontais, cada vez mais presentes em nossos meios urbanos, apresentam novas formas de estar dentro e fora, formas que, tanto aqueles que estão dentro quanto os que estão fora, ainda estão aprendendo a viver".

Porém, o que se apresenta como sociedade ideal, um projeto utópico, contradiz seu princípio básico mais importante e recorrente: a igualdade entre os membros. Poder-se ia argumentar que os moradores de um condomínio fechado tendem a estar em faixas de renda próximas ou iguais. Se tal fato econômico ocorre, a exteriorização de sua riqueza, status e poder será sempre exigida e a continuidade da competição, como salientado por Veblen (1994), interpõe novos patamares, podendo, no caso dos condomínios examinados, ir de um veículo mais imponente ou caro, uma ampliação ou melhoria na residência e até a colocação de uma réplica da estátua da liberdade ou da Vênus de Milo.

E esta sociedade ideal, que se pretende comunidade, está longe deste objetivo. O que se cria é uma "comunidade" apática e que tende a não se envolver em conflitos. Baumgartner (1988) em seu estudo sobre subúrbio norte-americano qualificou a postura do suburbanita como "minimalismo moral" que manifesta uma aversão ao confronto e conflito e apresenta uma preferência por privar-se de eventual liberdade e aceitar estratégias de controle social em uma cultura que o autor qualifica como de prevenção.

Observar-se a suburbanização que se propõe sociedade ideal possibilita, de alguma forma, confirmar-se a conclusão de More (2006[1516], p.154) para sua obra se aplica, quase 500 anos depois, com uma atualidade impressionante à realidade dos subúrbios e condomínios: "[...] reconheço de bom grado que há na república utopiana muitas coisas que eu desejaria ver em nossas cidades. Que desejo, mais do que espero ver".

CONSIDERAÇÕES FINAIS

A abordagem histórica, nos capítulos 1, 2 e 3, buscou construir uma exposição geral sobre como o processo de suburbanização ao longo da história urbana passou por momentos de crescimento, estagnação e retração. Após a revolução industrial, o crescimento das cidades fez com que a alternativa suburbana, como local de moradia, se intensificasse substancialmente. Este movimento, que se inicia na Inglaterra no final do século XVIII, chega aos Estados Unidos e adquire algumas conformações e princípios básicos ao longo do século XIX, para intensificar-se e expandir-se, de maneira inexorável, nos séculos XX e XXI, quando assume uma escala global. O processo de suburbanização clássico norte-americano destaca-se como modelo que teria se reproduzido em diversos países do mundo, do Canadá à Austrália, da Rússia ao Egito, passando por países como Índia, Japão e até chegando ao Brasil. Em paralelo, modelos morfológicos — urbanos e arquitetônicos — têm sido amplamente reproduzidos nessa trajetória evolutiva, igualmente, repetindo-se, invariavelmente, nos mais diversos países a conexão de moradia suburbana com a idéia de diferenciação e símbolo de status. Nos Estados Unidos, país de florescimento da indústria automobilística, nasce a suburbanização da mobilidade, no início do século XX e ao final deste e início do século XXI, ganha novas dimensões ao produzir múltiplos fenômenos e emergências urbanas e suburbanas, em cenário fragmentado de mudanças do capitalismo pós-industrial. Em seu processo de mudanças de relações sociais, de trabalho e tecnológicas, esse modo de produção vem-se redefinindo e propondo um possível novo modelo de cidade, onde urbano e suburbano se fundem em novas potencialidades, ainda não propriamente identificadas nem perfeitamente capturadas pela literatura, pelo menos até o presente momento.

Observou-se, no capítulo 4, que a urbanização brasileira, sempre marcada pela importância da centralidade, apresentou, ao longo de sua história, a presença de fixações que, se não suburbanas em seu sentido tradicional — como visto nos capítulos 1, 2 e 3 — apresentam-se como ocupações que se poderia denominar como “suburbanizantes”. Entretanto, ao longo do século XX e mais especificamente a partir de sua segunda metade, este processo sinaliza mudanças. Se ainda não tão radicais como o que ocorre nos Estados Unidos, as trilhas percorridas prenunciariam tal direcionamento,

E este caminho que a suburbanização brasileira sinaliza é consubstanciado por uma nova valoração dada ao subúrbio, conforme foi abordado no capítulo 5. De local dos excluídos, das populações com menor poder aquisitivo vem se tornando um símbolo de status, um sinal

de ascensão social numa "comunidade" que se aproximaria, na visão de seus moradores, de uma sociedade ideal, utópica.

Esta dissertação procurou, através de uma análise histórica e das morfologias arquitetônica e urbana, entender e interpretar as trajetórias percorridas pela suburbanização, especialmente no caso brasileiro, que de local periférico, dos "suburbanos", tornou-se um local que se constitui em "projeto de vida" de seus moradores.

Estes suburbanitas e seus condomínios sinalizam uma tendência a ser ainda mais estudada e pensada, especialmente quando se observa o fenômeno norte-americano dos *Boomburbs* e a inevitável comparação com Alphaville Lagoa dos Ingleses, que em suas peças publicitárias não menciona a palavra condomínio, mas residenciais. Alphaville Lagoa dos Ingleses pretende-se cidade, o que em Alphaville de São Paulo já o é, embora não formal e legalmente, o é factualmente.

More, referindo-se às cidades da ilha de Utopia dizia "Quem conhece uma das cidades conhece todas, porque são muito semelhantes e não se distinguem senão pelo terreno". A semelhança entre padrões suburbanos norte-americanos e brasileiros também parece os tornar iguais, senão pelo país: reproduzem-se padrões arquitetônicos, urbanos, a escolha do tipo de veículo e até de renda.

Olhando o cenário de Alphaville Lagoa dos Ingleses, as casas de alto padrão e conforto, as ruas limpas, a ausência de pobreza, o belo cenário emoldurado por uma lagoa sempre azul chega-se à conclusão que Rafael Hitlodeu estava errado em sua última fala da Utopia: "[...] reconheço de bom grado que há na república utopiana muitas coisas que eu desejaria ver em nossas cidades. Que desejo, mais do que espero ver". A utopia existe e se materializou, no Brasil, na forma de Alphaville Lagoa dos Ingleses.

REFERÊNCIAS

1ª SECÇÃO DA SUB DIRECTORIA DE OBRAS (Org.). **Planta Geral da cidade de Belo Horizonte**. Belo Horizonte: Prefeitura Municipal de Belo Horizonte, 1929. Planta Cadastral, escala 1:5.000.

ALANEN, Arnold R. Elbert Peets: history as precedent in midwestern landscape design. In: TISHLER, William H (Ed.). **Midwestern landscape architecture**. Chicago: University Of Illinois Press, 2004. p. 193-214.

ALPHAVIDA. Nova Lima: Associação Alphaville Lagoa Dos Ingleses, Ano. 6, n. 27, dez. 2007.

ALPHAVILLE URBANISMO S.A. **Bem vindo ao Alphaville Center**.1997, Folder de propaganda impresso, 8p.

ANDRADE, Carlos Drummond de. **Poesia e Prosa**. Rio de Janeiro: Editora Nova Aguilar, 1988. 2019 p.

ANDRADE, Luciana Teixeira de. Estilos de vida nos condomínios residenciais fechados. IN FRÚGOLI JUNIOR, Heitor; ANDRADE, Luciana Teixeira de; PEIXOTO, Fernanda Áreas (orgs.). **As cidades e seus agentes: práticas e representações**. Belo Horizonte: PUC Minas; Edusp, 2006. p. 305-329.

_____. **A Belo Horizonte dos modernistas: representações ambivalentes da cidade moderna**. Belo Horizonte: PUC Minas, C/Arte Editora, 2004. 208p.

ANFAVEA. **Autoveículos: estatísticas** Disponível em <<http://www.anfavea.com.br/tabelas.html>> Acesso em: 25 jun. 2008.

AOQUI, Cássio (1). Alphaville vai ao interior e ao exterior: violência estimula criação de condomínio fechado até em Portugal. **Folha de S. Paulo**. São Paulo, 13 jan. 2002. Disponível em: <<http://www1.folha.uol.com.br/fsp/imoveis/ci1301200201.htm>>. Acesso em: 09 fev. 2008.

_____. (2). Empresa evita os erros dos primeiros condomínios. **Folha de S. Paulo**. São Paulo, 13 jan. 2002. Disponível em <<http://www1.folha.uol.com.br/fsp/imoveis/ci1301200202.htm>> Acesso em 09 fev. 2008.

ARAÚJO, Maria Marta M. **Belo Horizonte: bilhete postal**. Belo Horizonte: Fundação João Pinheiro, 1997. 204p.

ARCHER, John. Country and City in the American Romantic Suburb. **The Journal Of The Society Of Architectural Historians**, Chicago, v. 42, n. 2, p.139-156, May 1983.

AREAL, Augusto. **Península Norte (Lago Norte)**. Disponível em: <http://www.geocities.com/augusto_areal/foto_lagonorte_2.htm>. Acesso em: 21 abr. 2008.

ARQUIVO HISTÓRICO ULTRAMARINO. **Carta régia ao Governador Gomes Freire de Andrada**. Lisboa, 1748. Códice 241 p. 301-301 verso. p.327 verso.

ARTIGAS, João Batista Vilanova; LIRA, José Tavares Correia de; ARTIGAS, Rosa. **Caminhos da arquitetura**. 4.ed. , rev. e ampl. São Paulo: CosacNaify, 2004. 234p.

ASAMAR S.A. **Bem vindo a Town Houses Lagoa dos Ingleses**.1998, Folder de propaganda impresso, 8p.

ASSOCIAÇÃO ALPHAVILLE LAGOA DOS INGLESES. **Bem-vindo ao Alphaville Lagoa dos Ingleses**. Disponível em: <<http://www.alphavillemg.com.br/noticias/alphaville.asp>>. Acesso em: 04 jun. 2008.

ASSOCIAÇÃO ALPHAVILLE LAGOA DOS INGLESES. **Regulamento de Ocupação e Uso do Solo de Alphaville Lagoa dos Ingleses**: Zona Residencial Unifamiliar - U6, março de 2006. 78p.

ATGET, Eugène. **Atget**. München: Prestel, 2002. 20 p.

AU BON MARCHÉ. **Catalogue de Corsets**: page 14. Disponível em: <<http://commons.wikimedia.org/wiki/File:AuBonMarcheCorsetsPage14.gif>>. Acesso em: 06 jan. 2009.

AUGÉ, Marc. **Não-lugares**: introdução a uma antropologia da supermodernidade. 5ª ed. São Paulo: Papirus, 2005 111p.

AUSTRALIAN GOVERNMENT. **Australia State of the Environment 2006**. Disponível em: <<http://www.environment.gov.au/soe/2006/publications/report/human-settlements-1.html>>. Acesso em: 16 dez. 2008.

AUTOR DESCONHECIDO (1). **Fazenda Santo Antônio**. Acervo Prof. Ivo Porto de Menezes.

AUTOR DESCONHECIDO (2). **Vista aérea de Belo Horizonte**, 1934. Acervo Prof. Ivo Porto de Menezes.

AUTOR DESCONHECIDO (3). **Vista da Fazenda do Leitão e de Belo Horizonte**. Acervo Prof. Ivo Porto de Menezes.

BAIRRO DA URCA Disponível em: <<http://www.urca.net/fotos.htm>>. Acesso em: 23 jun. 2009.

BALL, Michael; SUNDERLAND, David. **An economic history of London: 1800-1914**. London: Routledge, 2001. 470 p.

BALLON, Hilary; JACKSON, Kenneth T. (Ed.). **Robert Moses and the modern city: the transformation of New York**. New York: W. W. Norton & Company, 2007. 336 p.

BARAJAS, Diego. **Dispersion**: a study of a global mobility and the dynamics of a fictional urbanism. Rotterdam: Episode Publishers, 2003. 139 p.

BARRETO, Abílio. **Belo Horizonte**: memória histórica e descritiva. ed. atual. rev. e anotada. Belo Horizonte: Fundação João Pinheiro, 1995. 2v.

BAUMAN, Zygmunt. **Comunidade**: a busca por segurança no mundo atual. Rio de Janeiro: Jorge Zahar, 2003. 141p.

_____. **Confiança e medo na cidade**. Rio de Janeiro: Jorge Zahar Editor, 2009. 94 p.

_____. **Vida para consumo**: a transformação das pessoas em mercadoria. Rio de Janeiro: Jorge Zahar Editor, 2007. 199 p.

BAUMGARTNER, M. P. **The moral order of a suburb**. New York: Oxford University Press, 1988. 172 p.

BEATTIE, Andrew. **Cairo**: a cultural history. New York: Oxford University Press, 2005. 248 p.

BEDOIRE, Fredric. **The Jewish contribution to modern architecture, 1830-1930**. Jersey City: Ktav Publishing House, 2004. 518 p.

BEECHER, Catherine E.. **A treatise on domestic economy, for the use of young ladies at home, and at school.** New York: Harper & Bros, 1848. 369 p.

BENEVOLO, Leonardo. **A cidade na história da Europa.** Lisboa: Editorial Presença, 1995. 242p.

_____. **História da cidade.** São Paulo: Editora Perspectiva, 4ª edição, 2005. 728p.

BENJAMIN, Walter. Paris, a capital do século XIX <Exposé de 1935> In BENJAMIN, Walter; TIEDEMANN, Rolf; BOLLE, Willi; MATOS, Olgária C. F.; ARON, Irene. **Passagens.** Belo Horizonte: Editora UFMG; São Paulo: Imprensa Oficial do Estado de São Paulo, 2007. p. 39-51.

BENJAMIN, Walter; TIEDEMANN, Rolf; BOLLE, Willi; MATOS, Olgária C. F.; ARON, Irene. **Passagens.** Belo Horizonte: Editora UFMG; São Paulo: Imprensa Oficial do Estado de São Paulo, 2007. 1167 p.

BENNETT, David. **Metro: the story of the underground railway.** London: Octopus Publishing, 2004. 176 p.

BERNARDEZ, Manuel. **El Brasil: su vida, su trabajo, su futuro, itinerario periodístico.** Buenos Aires: [s.n.], 1908. 216 p.

BHTRANS. **Trânsito.** Disponível em <<http://bhtrans.pbh.gov.br/portal/Page/portal/portalpublico/Estat%C3%ADsticas%20e%20Publica%C3%A7%C3%B5es/Indicadores/AE%20Tabela%2014>> Acesso em: 25 jun. 2008.

BIBLIOTHÈQUE NATIONALE DE FRANCE. **Utopie: la quête de la société idéale en occident.** Disponível em: <<http://expositions.bnf.fr/utopie/>>. Acesso em: 11 mar. 2008.

BMAC. **Suburbia.** Disponível em: <http://bmac20.files.wordpress.com/2007/09/22_suburbia1.jpg>. Acesso em: 01 maio 2008.

BOESIGER, Willy; GIRSBERGER, Hans. **Le Corbusier 1910-65.** 7ª edición, Barcelona: Editorial Gustavo Gilli, 2001. 351 p.

BRADFORD, Yorkshire Disponível em: <<http://www.dcmetrostftp.org/images/yorkshire.jpg>>. Acesso em: 22 nov. 2008.

BRASIL, **Lei nº 10.098, 2000**, de 19 de dezembro de 2000, Brasília: Presidência da República, Casa Civil, Subchefia para Assuntos Jurídicos. Disponível em: <<http://www.planalto.gov.br/CCIVIL/LEIS/L10098.htm>>. Acesso em: 16 jan. 2006.

BRAUDEL, Fernand. **Civilização material, economia e capitalismo: séculos XV-XVIII.** São Paulo: Martins Fontes, 1995-1996. 3 v.

BRYMAN, Alan. **The Disneyization of society.** London: Sage Publicaions Ltd., 2004. 199 p.

BHERING, Iracema Generoso de Abreu; MONTE-MÓR, Roberto Luís de Melo. **Condomínios fechados: os espaços da segregação e as novas configurações do urbano.** 2v. Dissertação (mestrado) - Universidade Federal de Minas Gerais, 2002.

BIBLIOTHÈQUE DE L'INSTITUT DE FRANCE, **Leonardo da Vinci** Disponível em: <http://expositions.bnf.fr/utopie/grand/2_18a.htm> acesso em 11.mar.2008.

BLOCH, Ernest. **O Princípio da Esperança: volume II.** Rio de Janeiro: Contraponto Editora; Eduerj, 2006. 478 p.

BOURDIEU, Pierre. **Distinction: a social critique of the judgement of taste**. Cambridge: Harvard University Press, 1984. 614 p.

BRUEGMANN, Robert. **Sprawl: a compact history**. Chicago: University Of Chicago Press, 2005. 301 p.

BUDER, Stanley. **Visionaries & planners: the garden city movement and the modern community**. New York: Oxford University Press, 1990. 260p.

CADILLAC. **Escalade wallpapers**. Disponível em: <<http://www.cadillac.com/cadillacjsp/model/gallery.jsp?primary=4&model=escalade&year=2009&nid=1&sid=0&id=4>>. Acesso em: 12 abr. 2009.

CÂMARA MUNICIPAL DO OURO PRETO. **Próprios nacionais**. Ouro Preto: Paço da Câmara Municipal do Ouro Preto, 1830. s/p.

CARDEMAN, David. **O Rio de Janeiro nas alturas**. Rio de Janeiro: Mauad Editora Ltda., 2004. 263 p.

CALABI, Donatella. **A cidade do primeiro Renascimento**. São Paulo: Perspectiva, 2008. 205 p.

CALDEIRA, Teresa Pires do Rio. **Cidade de muros: crime, segregação e cidadania em São Paulo**. São Paulo: Editora 34: Edusp, 2000. 399 p.

CALVINO, Ítalo. **As cidades invisíveis**. São Paulo: Companhia das Letras, 1990. 150p.

CASCIATO, Maristella. **The Amsterdam school**. Rotterdam: 010 Publishers, 1996. 251 p.

CASTELLS, Manuel. **A sociedade em rede**. 5ª. ed. São Paulo: Paz e Terra, 1999. 617 p.

CASTRIOTA, Leonardo Barci. (org.) **Urbanização brasileira: redescobertas**. Belo Horizonte: Editora C/Arte, 2003. 304p.

CASTRO, Carlos Maria de. **El ensanche de Madrid**. Disponível em: <<http://geograficosdelvalle.wordpress.com/2009/03/11/los-ensanches-burgueses/>>. Acesso em: 19 jun. 2009.

CASTRO, Maria Angela Reis de. **Guia de bens tombados de Belo Horizonte**. Belo Horizonte: Prefeitura de Belo Horizonte, 2006. 316p.

CAVALCANTI, Lauro Pereira. **Moderno e brasileiro: a história de uma nova linguagem na arquitetura, 1930-60**. Rio de Janeiro: Jorge Zahar, 2006. 246p.

CELEBRATION TOWN HALL. **Celebration**. Disponível em: <<http://www.celebration.fl.us/>>. Acesso em: 04 maio 2008.

CENTURY ARCHITECTURAL COMPANY. **Late Victorian Houses and Cottages: Floor Plans and Illustrations for 40 House Designs**. Mineola, Ny: Dover Publications, 1998. 96 p.

CHABAT, Pierre. **Victorian brick and terra-cotta architecture in full color: 160 plates**. Mineola, Ny: Dover Publications, 1989. 168 p.

CHALINE, Claude. **Les villes nouvelles dans le monde**. Vendôme: Presses Universitaires de France, 1996. 125 p.

CHALHOUB, Sérgio. **Cidade fabril: cortiços e epidemias na corte imperial**. São Paulo: Companhia das Letras, 1996. 250p.

CHAUSÉE D'ANTIN Disponível em Fonte: <http://www.chass.utoronto.ca/~trott/societe/ch_dantin1.JPG> Acesso em 02.nov.2007

CLAPHAM Disponível em <<http://www.ideal-homes.org.uk/images/lambeth/clapham/clapham-old-town-00352-640.jpg>> Acesso em 03.mai.2008

CLARK, Brett. Ebenezer Howard and the marriage of town and country: an introduction to Howard's Garden Cities of To-morrow (Selections). **Organization & Environment**: International Journal of Ecosocial Research, Tampa, Fl, v. 16, n. 1, p.87-97, 2003.

COLEMAN, Peter. **Shopping environments**: evolution, planning and design. St. Louis: Architectural Press, 2006. 474 p.

CONDOMÍNIO RETIRO DAS PEDRAS. **História do Retiro**. Disponível em: <<http://www.retirodaspedras.com.br/>>. Acesso em: 18 maio 2009.

COSTA, Heloísa Soares de Moura et al. **Novas periferias metropolitanas**: a expansão metropolitana em Belo Horizonte : dinâmica e especificidades no Eixo Sul. Belo Horizonte: C/Arte, 2006. 467 p.

COSTA, Lucio. **Lucio Costa**: registro de uma vivência. São Paulo: Empresa das Artes, 1995. 608p.

COWIE, A. P. (Ed.). **Oxford advanced learner's dictionary of current english**. Fourth edition Oxford: Oxford University Press, 1992. 1581p.

CHICAGO DAILY NEWS. **Flatiron Building in New York City**. Disponível em: <[http://lcweb2.loc.gov/cgi-bin/query/r?ammem/AMALL:@field\(DOCID+@lit\(75534\)\)](http://lcweb2.loc.gov/cgi-bin/query/r?ammem/AMALL:@field(DOCID+@lit(75534)))>. Acesso em: 25 jun. 2009.

CHOAY, Françoise. **O urbanismo**. 2ª reimpressão. São Paulo: Editora Perspectiva, 2003. 350p.

CHRISTCHURCH CITY LIBRARIES (1). **Hackthorne Road, Cashmere Hills, Christchurch**. Disponível em: <<http://christchurchcitylibraries.com/heritage/photos/disc17/IMG0063.asp>>. Acesso em: 24 jun. 2009.

CHRISTCHURCH CITY LIBRARIES (2). **Clifton, Christchurch**. Disponível em: <<http://christchurchcitylibraries.com/heritage/photos/disc17/IMG0063.asp>>. Acesso em: 24 jun. 2009.

CRAWFORD, Margaret. The world in a Shopping Mall. In SORKIN, Michael (Ed.). **Variations on a theme park**: the new American city and the end of public space. New York: Hill and Wang, 1992. p. 3-30.

CROWLEY, David. **National style and nation-state**: design in Poland from the vernacular revival to the international style. Manchester: Manchester University Press, 1992. 160 p.

CURRIER, Nathaniel. **Os frutos da sensatez**. Disponível em <<http://hdl.loc.gov/loc.pnp/cph.3b50254>> Acesso em 06.mai.2008.

CURL, James Stevens. **Dictionary of Architecture**. Oxford: Oxford University Press, 2000. 833p.

DAVIS, Mike. **Planeta favela**. São Paulo: Boitempo Editorial, 1ª edição, 2006. 271p.

DAVISON, Graeme. Australia: the first suburban nation?. **Journal of Urban History**, London, v. 22, n. 1, p.40-74, nov. 1995.

DEMOGRAPHIA (1). **London urbanized area**: historical estimated population & density. Disponível em: <<http://www.demographia.com/db-lonuzal680.htm>>. Acesso em: 08 nov. 2008.

DEMOGRAPHIA (2). **Ville de Paris**: population & density from 1365. Disponível em: <<http://www.demographia.com/dm-par90.htm>>. Acesso em: 08 nov. 2008.

DESRUES, Josette. **En coche, en tram, en bus**: le Paris-Saint-Germain. Paris: Les Presses Franciliennes, 2005. 144 p.

DETROIT PHOTOGRAPHIC CO. **Mulberry Street, New York City**. Disponível em: <[http://lcweb2.loc.gov/cgi-bin/query/h?pp/PPALL:@field\(NUMBER+@band\(det+4a31829\)\)](http://lcweb2.loc.gov/cgi-bin/query/h?pp/PPALL:@field(NUMBER+@band(det+4a31829))>)>. Acesso em: 25 jun. 2009.

DINIZ, Clélio Campolina; LEMOS, Mauro Borges (Org.). **Economia e Território**. Belo Horizonte: Editora da UFMG, 2005. 578 p.

DOBBIN, John. **Opening the Stockton & Darlington Railway, 27 September**. Disponível em: <http://www.makingthemodernworld.org.uk/stories/the_age_of_the_engineer/01.ST.04/?scene=3>. Acesso em: 28 jun. 2009.

DOWNING, Andrew Jackson. **Cottage residences**: or, a series of designs for rural cottages and cottage villas, and their gardens and grounds, adapted to North America. 4. ed. New York: Wiley & Halsted, 1856. 256 p. Disponível em: <<http://books.google.com/books?id=4dgDAAAAYAAJ>>. Acesso em: 20 jul. 2008.

DOWNING, Andrew Jackson. The architecture of country houses. In: NICOLAIDES, Becky M.; WIESE, Andrew. **The suburb reader**. New York: Routledge, 2006. p. 18-21.

DUANY, Andres; PLATER-ZYBERK, Elizabeth; SPECK, Jeff. **Suburban nation**: the rise of sprawl and the decline of the American dream. New York: North Point Press, 2000. 294 p.

DUARTE, Cristovão Fernandes. **Forma e movimento**. Rio de Janeiro: Viana & Mosley Editora, Prourb, 2006. 140 p.

DULAURE, Jacques-Antoine. **Histoire physique civile et morale de Paris**: depuis les premiers temps historiques. Paris: P. H. Krabbe Libraire-éditeur, 1854. Disponível em: <http://books.google.fr/books?id=EKQMAAAAYAAJ&printsec=titlepage&source=gbs_summary_r&cad=0>. Acesso em: 11 jun. 2009.

EASTERLING, Keller; PRELINGER, Richard (1). **Call it home**: the house that private enterprise built. Columbia University, New York. Disponível em: <<http://www.columbia.edu/cu/gsap/projs/call-it-home/html/>>. Acesso em: 20 set. 2008.

EATON, Ruth. **Ideal cities**: utopianism and the (un)built environment. London: Thames & Hudson, 2002. 255 p.

EL-KHOURY, Rodolphe; ROBBINS, Edward. **Shaping the city**: studies in history, theory and urban design. London: Routledge, 2004. 270 p.

ENCYCLOPÆDIA BRITANNICA. **Black and white map of Paris from 1911**. Disponível em: <http://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/b/b1/Britannica_Paris.jpg>. Acesso em: 12 fev. 2009.

ENGEL, Carl Ludvig. **Helsingin raatihuoneentori vuonna 1820**. Disponível em: <<http://s1.doria.fi/helmi/vm/fem970020.jpg>>. Acesso em: 19 jun. 2009.

ESTADO DE MINAS GERAES. **Planta Geral da Cidade de Minas organizada sobre a planta geodésica, topographica e cadastral do Bello Horizonte pela Comissão Constructora da Nova Capital sob direcção do /engenheiro Civil Aarão Reis e aprovada pelo Decreto no. 817 de 15 de abril de 1895.** Belo Horizonte, 1895. Mapa Físico. Acervo Prof. Ivo Porto de Menezes.

EVERS, Bernd. e THOENES, Christof. (org.). **Teoria da arquitetura:** do renascimento até nossos dias. Köln: Taschen GmbH, 2003. 845p.

FARIA, Ernesto (Org.). **Dicionário escolar latino-português.** 3ª Brasília: Ministério da Educação e Cultura, Departamento Nacional de Educação, Campanha Nacional de Material de Ensino, 1962. 1081p.

FERREZ, Marc. **O Palácio do Catete em 1897.** Disponível em: <<http://www.bairrodocatete.com.br/palacio.html>>. Acesso em: 24 jul. 2009.

FETZER, Dale; MOWDAY, Bruce Edward; JENNINGS, Leland C. **Unlikely allies:** Fort Delaware's prison community in the civil war. Mechanicsburg, Pa: Stackpole Books, 2005. 176 p.

FISHMAN, Robert. **Bourgeois utopias:** the rise and fall of suburbia. Cambridge, Mass.: Basic Books, 1987. 241p.

_____. **Revolt of the urbs** IN BALLON, Hilary; JACKSON, Kenneth T. (Ed.). **Robert Moses and the modern city:** the transformation of New York. New York: W. W. Norton & Company, 2007. p 122-129.

_____. **Urban utopias in the twentieth century:** Ebenezer Howard, Frank Lloyd Wright, and Le Corbusier. Cambridge, Mass.: MIT Press, 1982. 332p.

FIX, Mariana. **São Paulo cidade global:** fundamentos financeiros de uma miragem. São Paulo: Boitempo, 2007. 191p.

FLETCHER, Banister; CRUICKSHANK, Dan. **A history of architecture:** on the comparative method. 20 edition Oxford: Architectural Press, Butterworth-Heinemann, 1996. 1696 p.

FLINK, James J. **The automobile age.** Cambridge, Mass: MIT Press, 1990. 472p.

FRAMPTON, Kenneth. **História crítica da arquitetura moderna.** São Paulo: Martins Fontes Editora, 2000. 470p.

_____. **Le Cobusier.** London: Thames & Hudson, 2001. 240 p.

FRARY, Ihna Thayer. **They built the capitol.** Freeport, N.Y: Books For Libraries Press, 1969. 324 p.

FREY, William H. et al. Tracking Metropolitan America into the 21st century: a field guide to the new metropolitan and micropolitan definitions. **The Brookings Institution:** Metropolitan Policy Program, Washington, Dc, p.01-31, nov. 2004. Disponível em: <http://www.brookings.edu/~/media/Files/rc/reports/2004/11demographics_frey/20041115_metrodefinitions.pdf>. Acesso em: 15 jun. 2009.

FREYRE, Gilberto. **Sobrados e mucambos:** decadência do patriarcado rural e desenvolvimento do urbano. in Santiago, Silvano (Coord.) **Intérpretes do Brasil** Rio de Janeiro: Nova Aguilar, 2ª edição, Volume III, 2002. p. 931-1102.

FRIEDMAN, Alice T. **Women and the Making of the Modern House.** New Haven, Ct: Yale University Press, 2007. 242 p.

FRIEDMAN, Avi. **Sustainable residential development**: plan and design for green neighborhoods. New York: Mcgraw-hill Professional, 2007. 288 p.

FREUD, Sigmund. **The Interpretation of Dreams**. 3 rd edition. New York: Plain Label Books, 1955. 406 p. Disponível em: <<http://books.google.com/books?id=M1afft7NY3AC>>. Acesso em: 05 ago. 2008.

FREUND, Peter E. S.; MARTIN, George T. **The ecology of the automobile**. Montreal: Black Rose Books, 1993. 213 p.

FRÚGOLI JUNIOR, Heitor. **Centralidade em São Paulo**: trajetórias, conflitos e negociações na metrópole. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2006. 264 p.

_____. **Sociabilidade Urbana**. Rio de Janeiro: Jorge Zahar Editores, 2007. 70 p.

FUNDAÇÃO JOÃO PINHEIRO. CENTRO DE ESTUDOS HISTORICOS E CULTURAIIS. **Panorama de Belo Horizonte**: atlas histórico. Belo Horizonte: FJP/CEHC, 1997. 104p.

GAENSLY, Guilherme. **Avenida Paulista no sentido Consolação, São Paulo - SP: 1902**. Disponível em: <http://spantiga.folha.com.br/foto_2.html>. Acesso em: 30 jun. 2009.

GARREAU, Joel. **Edge city**: life on the new frontier. New York: Anchor Books, 1992. 549 p.

GEORGIAN INDEX. **Georgian London Addresses and Locations**: squares. Disponível em: <http://www.georgianindex.net/London/squares/L_square.html>. Acesso em: 18 fev. 2009.

GEOGRAPHIC.ORG. **Tapiola**. Disponível em: <http://www.photius.com/countries/finland/society/finland_society_living_conditions.html>. Acesso em: 11 jun. 2009.

GERODETTI, João Emilio; CORNEJO, Carlos. **Lembranças do Brasil**: as capitais brasileiras nos cartões-postais e álbuns de lembranças. São Paulo: Solaris Edições Culturais, 2004. 248 p.

GIEDION, Sigfrid. **Espaço, tempo e arquitetura**: o desenvolvimento de uma nova tradição. São Paulo: Editora Martins Fontes, 2004. 949p.

GILLHAM, Oliver. **The limitless city**: a primer on the urban sprawl debate. Washington: Island Press, 2002. 309 p.

GIRLING, Cynthia L.; HELPHAND, Kenneth I. **Yard, street, park**: the design of suburban open space. Hoboken, Nj: John Wiley And Sons, 1996. 256 p.

GOMBRICH, Ernst Hans Josef. **The use of images**: studies in the social function of art and visual communication. London: Phaidon Press Limited, 2000. 304p.

GOMES, Marco Aurélio A. de Filgueiras; LIMA, Fábio José Martins de. Pensamento e prática urbanística em Belo Horizonte, 1895-1961. In: LEME, Maria Cristina da Silva. **Urbanismo no Brasil 1895-1965**. Salvador: EDUFBA, Studio Nobel, 2005. p. 120-140.

GOOGLE EARTH. Software Livre. Versão 4.0. Disponível em <<http://earth.google.com.br/>>. Acesso em: 20 jul. 2008. Imagens obtidas através de sistema de captura de tela.

GOODMAN, David C.; CHANT, Colin. **European cities & technology**: industrial to post-industrial city. London: Routledge, 1999. 363 p.

GORSE, George L. The villa of Andrea Doria in Genoa: architecture, gardens and suburban setting. **The Journal Of The Society Of Architectural Historians**, Chicago, v. 44, n. 1, p.18-36, mar. 1985.

GOITIA, Fernando Chueca. **Breve história do urbanismo**. Lisboa: Editorial Presença, 5ª edição, 2003. 209p.

GONÇALVES, Alexandre Ribeiro. **Goiânia: uma modernidade possível**. Brasília: Ministério da Integração Nacional, Universidade Federal de Goiás, 2002. 177p.

GOODY, Jack. From misery to luxury. **Social Science Information**, Paris, v. 45, n. 3, p.341-348, 2006.

GORDON, David L. A. (Ed.). **Planning twentieth century capital cities**. London: Routledge, 2006. 302 p.

GOTTDIENER, M.; BUDD, Leslie. **Key concepts in Urban studies**. London: Sage Publications, 2006. 188 p.

GRAFMEYER, Yves. **Sociologia Urbana**. Sintra: Publicações Europa América, 1996. 156 p.

GROSS, Daniel. **Forbes: as maiores histórias do mundo dos negócios**. 3ª reimpressão São Paulo: Companhia das Letras, 1999. 387p.

GUTHEIM, Frederick Albert; LEE, Antoinette J. **Worthy of the nation: Washington, DC, from L'Enfant to the national capital planning commission**. 2nd edition Baltimore: The Johns Hopkins University Press, 2006. 440 p.

HAKE, Sabine. **Topographies of class: modern architecture and mass society in Weimar Berlin**. Ann Arbor, Mi: University of Michigan Press, 2008. 323 p.

HALL, Peter. **Cidades do amanhã**. São Paulo: Editora Perspectiva, 1ª edição ampliada, 2ª reimpressão, 2005. 578p.

_____. **Cities in civilization: culture, innovation, and urban order**. London: Phoenix Giant, 1998. 1169 p.

HALL, Thomas. **Planning and urban growth in the Nordic countries**. London: Taylor & Francis, 1991. 271 p.

_____. **Planning Europe's capital cities: aspects of nineteenth-century urban development**. London: Taylor & Francis, 1997. 398 p.

HALLIWELL, Leslie. **Halliwel's film guide**. 6th ed. London: Paladin Books, 1987. 1186p.

HARDWICK, M. Jeffrey. **Mall maker: Victor Gruen, architect of an American dream**. Philadelphia: University Of Pennsylvania Press, 2004. 288 p.

HARRIS, Richard. **Creeping conformity: how Canada became suburban, 1900-1960**. Toronto: University of Toronto Press, 2004. 204 p.

_____. **Unplanned Suburbs: Toronto's American Tragedy, 1900 to 1950**. New York: Johns Hopkins University Press, 1999. 376 p.

HARTMAN, George E.; CIGLIANO, Jan. **Pencil points reader: selected readings from a Journal for the Drafting Room, 1920-1943**. New York: Princeton Architectural Press, 2004. 624 p.

HAVELBERG Disponível em <<http://pegel.havelberg.de/havelberg/havelberg.zebisch.jpg>> Acesso em 24.nov.2008

HAYDEN, Dolores. **Building suburbia: green fields and urban growth, 1820-2000**. New York: Pantheon Books, Random House, 2003. 318 p.

HEIN, Carola; PELLETIER, Philippe (Ed.). **Cities, Autonomy and Decentralization in Japan**. London: Routledge, 2006. 199 p.

HENRY, Jay C. **Architecture in Texas: 1895-1945**. Austin: University of Texas Press, 1983. 382 p.

HOBSBAWM, Eric J. **A era das revoluções: Europa 1789-1848**. 18ª ed. São Paulo: Paz e Terra, 2004.

HODGE, James. **Richard Trevithick**. London: Shire, 2008. 48 p.

HOLSTON, James. **Cidade modernista: uma crítica de Brasília e sua utopia**. São Paulo: Companhia das Letras; 1993. 362p.

HOUAISS, Antônio; VILLAR, Mauro de Salles. **Dicionário Houaiss da língua portuguesa**. Rio de Janeiro: Editora Objetiva, 2001. 2921p.

HOWARD, Ebenezer. **Cidades-jardins do amanhã**. São Paulo: Editora Hucitec, Annablume Editora, 1996. 211p.

_____. Garden Cities: a solution of the housing problem. **The Journal Of The Royal Society For The Promotion Of Health**, London, v. 23, n. , p.670-674, jan. 1902.

HUDSON, Kenneth. **Industrial history from the air**. Cambridge: Cambridge University Press, 1984. 139 p.

HUGO, Victor. **Napoléon le petit**. London: Librairie Etrangère de la Famille Royale, 1862. 272 p.

IBGE (1). **Cidades**. Disponível em: <<http://www.ibge.gov.br/cidadesat/topwindow.htm?1>>. Acesso em: 06 jun. 2008.

IBGE (2). **Pesquisa Mensal de Emprego**. Disponível em: <<http://www.ibge.gov.br/home/estatistica/indicadores/trabalhoerendimento/pme/pmemet2.shtm>>. Acesso em: 12 abr. 2008.

IDEAL HOMES: SUBURBIA IN FOCUS. **"Springwell" and "Northside", Clapham Common, Clapham, c.1800**. Disponível em: <<http://www.ideal-homes.org.uk/images/lambeth/clapham/springwell-and-northside-01725-750.jpg>>. Acesso em: 03 maio 2008.

IGLÉSIAS, Francisco. Uma perspectiva histórica. In SANTOS, Ângelo Oswaldo de Araújo; IGLÉSIAS, Francisco; MENEZES, Ivo Porto de. **Fazendas Mineiras**. Belo Horizonte: Cemig, 2007. p. 33-38.

ILLUSTRATED LONDON NEWS (1). **Tower Subway carriage**. Disponível em: <http://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/4/4d/Tower_subway_carriage.jpg>. Acesso em: 19 maio 2009.

ILLUSTRATED LONDON NEWS (2). **Construction of the Metropolitan Railway**. Disponível em: <http://en.wikipedia.org/wiki/File:Constructing_the_Metropolitan_Railway.png>. Acesso em: 28 jun. 2009.

INPAR EMPREENDIMENTOS. **CONVITE**. 2008, Convite impresso.

INPAR EMPREENDIMENTOS. **Felice**. Disponível em: <http://www.inpar.com.br/site/porta_inpar/pt/empreendimentos/felice/Felice.aspx>. Acesso em: 12 jun. 2009.

INPAR EMPREENDIMENTOS. **Quintas da lagoa**. 2007, Folder de propaganda impresso, 8p.

INSTYTUCIE OCHRONY ŚRODOWISKA. **Plan okolic Kaskady z 1932 roku**. Disponível em: <<http://emissions.ios.edu.pl/kcie/Kaskada/PlanZoliborz1932.jpg>>. Acesso em: 15 jun. 2009.

ISAACSON, Darlene; WALLACE, Elizabeth. **Kansas City in vintage postcards**. San Francisco: Arcadia Publishing, 2003. p.

JACKSON, Kenneth T. **Crabgrass frontier: the suburbanization of the United States**. New York: Oxford University Press, 1985. 396p.

_____. Robert Moses and the rise of New York: the power broker in perspective IN BALLON, Hilary; JACKSON, Kenneth T. (Ed.). **Robert Moses and the modern city: the transformation of New York**. New York: W. W. Norton & Company, 2007. p. 67-71.

JACOBS, Jane. **Morte e vida de grandes cidades**. São Paulo: Martins Fontes, 2003. 510p.

JODIDIO, Philip. **Architecture now!** Köln: Taschen, 2001. 576 p.

JOBST, Christoph. Andrea Palladio (1508-1580) — I Quattro libri dell'architettura IN EVERS, Bernd. e THOENES, Christof. (org.). **Teoria da arquitetura: do renascimento até nossos dias**. Köln: Taschen GmbH, 2003. p. 110-125.

JOKILEHTO, Jukka. **A history of architectural conservation**. Oxford: Butterworth-Heinemann, 2002. 368 p.

JONES, Nigel R. **Architecture of England, Scotland, and Wales**. Westport: Greenwood Publishing Group, 2005. 352 p.

KATZ, Peter; SCULLY, Vincent Joseph. **The new urbanism: toward an architecture of community**. New York: McGraw-hill Professional, 1994. 245 p.

KELBAUG, Douglas; MCCULLOUGH, Kit Krankel. **Writing urbanism: a design reader**. New York: Routledge, 2008. 424 p.

KENT, Neil. **Soul of the north: a social, architectural and cultural history of the nordic countries 1700-1940**. London: Reaktion Books, 2004. 416 p.

KIRBY, David. **A concise history of Finland**. Cambridge: Cambridge University Press, 2006. 362p.

KIRK, Terry. **The architecture of modern Italy: volume I**. New York: Princeton Architectural Press, 2005. 256 p.

KLAUPRECH & MENZEL. **Cincinnati in 1841**. Disponível em: <<http://digitalgallery.nypl.org/nypl/digital/dgkeysearchdetail.cfm?trg=1&strucID=118654&imageID=54780&total=1&num=0&word=19787&s=1¬word=&d=&c=&f=13&k=0&IWord=&IField=&sScope=Name&sLevel=&sLabel=Klauprech%20%26%20Menzel&imgs=20&pos=1&e=w>>. Acesso em: 02 jun. 2009.

KLIMASMITH, Elizabeth. **At home in the city: urban domesticity in American literature and culture, 1850-1930**. Lebanon, Nh: University Of New England Press, University Of New Hampshire Press, 2005. 312 p.

KNEPPER, Cathy D. **Greenbelt, Maryland: a living legacy of the New Deal**. Baltimore: John Hopkins University Press, 2001. 275 p.

KNIGHTON & CUTTS. **Letchworth Garden City in fifty five pictures**. London: Letchworth First Garden City Ltd., 1911. 85 p.

KOSTOF, Spiro. **The city assembled**: the elements of urban form through history. New York: Thames & Hudson, 1992. 320 p.

_____. **The city shaped**: urban patterns and meanings through history. New York: Bulfinch, 1991. 352 p.

KOTKIN, Joel. **The city**: a global history. New York: Modern Library, 2006. 219 p.

KUNSTLER, James Howard. **The city in mind**: meditations on the urban conditions. New York: The Free Press, Simon & Schuster, 2003. 272 p.

L'ASSOCIAZIONE CITTÀ E SITI ITALIANI PATRIMONIO MONDIALE UNESCO (Ferrara, Itália). **Vicenza e le Ville del Palladio nel Veneto**: Villa Almerico Capra. Disponível em: <<http://www.sitiunesco.it/index.phtml?id=610>>. Acesso em: 22 nov. 2008.

LAGOA DOS INGLESES EMPREENDIMENTOS IMOBILIÁRIOS S.A. **Península dos Pássaros, Lagoa dos Ingleses**. 2007, Folder de propaganda impresso.

LA ROCHEFOUCAULD, François. **Maxims**. New York: Penguin Classics, 1982. 126 p.

LAMAS, Jose Manuel Ressano Garcia. **Morfologia urbana e desenho da cidade**. 4ª edição. Lisboa: Fundação Calouste Gulbenkian, Fundação para Ciência e Tecnologia, Ministério da Ciência, Tecnologia e Ensino Superior, 2007. 590p.

LAMBETH LANDMARK. Battersea Rise house. Disponível em: <http://landmark.lambeth.gov.uk/display_page.asp?section=landmark_fullsize&id=5071>. Acesso em: 10 jan. 2009.

LANDMANN, Marcelo Camilli. Estimativa das emissões de poluentes dos automóveis na RMSP considerando as rotas de tráfego. In: ENCONTRO DA ANPPAS, 2., 2004, Indaiatuba, São Paulo. **Anais do II Encontro da ANPPAS**. Campinas: Anppas, 2004. p. 01 - 11. Disponível em: <http://www.anppas.org.br/encontro_anual/encontro2/GT/GT11/marcelo_camilli.pdf>. Acesso em: 14 maio 2008.

LANG, Jon. **Urban Design**: a typology of procedures and products. Oxford: Architectural Press, 2007. 421 p.

LANG, Robert E.; LEFURGY, Jennifer B.. **Boomburbs**: the rise of American accidental cities. Washington, D.C: Brookings Institution Press, 2007. 212 p.

LAR DOCE LAR Disponível em <<http://hdl.loc.gov/loc.pnp/cph.3a47957>> Acesso em 06.mai.2008.

LASSELL, Michael. **Celebration**: the story of a town. New York: Disney Editions, 2004. 160 p.

LE CORBUSIER. A contemporary city in LEGATES, Richard T. and STOUT, Frederic (editors). **The city reader**. London: Routledge, 1996. p. 367-375.

LE NOTRE, Andre **Planta de Versalhes** (1660). Disponível em <http://www.upf.edu/materials/fhuma/portal_geos/tag/t4/t4.htm> Acesso em 10.jan.2009.

LEAVY, Hannelore R.; BERGEL, Reinhard R.; **The spa encyclopedia**: a guide to treatments & their benefits for health & healing. New York: Milady, 2002. 184 p.

LECLERCQ, Pierre-Robert. **Versailles**. Seyssel: Éditions Champ Vallon, 1993. 117p.

LEDVINA, Paul D. et al. (Org.). **Frederick Law Olmsted Papers**. Manuscript Division, Library of Congress, 2000. Disponível em: <[http://lcweb2.loc.gov/cgi-bin/query/h?faid/faid:@field\(DOCID+ms001018\)](http://lcweb2.loc.gov/cgi-bin/query/h?faid/faid:@field(DOCID+ms001018))>. Acesso em: 28 fev. 2009.

LEES, Loretta; SLATTER, Tom; WYLY, Elvin. **Gentrification**. New York: Routledge, 2008. 310 p.

LEFEBVRE, Henri. **A revolução urbana**. Belo Horizonte: Editora UFMG, 2ª reimpressão, 2004. 178p.

LEGATES, Richard T.; STOUT, Frederic (editors). **The city reader**. London: Routledge, 1996. 532p.

LEJEUNE, Jean-françois (Ed.). **Modern cities**. New York: Princeton Architectural Press, 1996. 194p.

LEME, Maria Cristina da Silva (org.) **Urbanismo no Brasil 1895-1965**. Salvador: EDUFBA, Studio Nobel, 2005. 600p.

LESSA, Carlos. **O Rio de todos os Brasis: uma reflexão em busca de auto-estima**. 2ª Rio de Janeiro: Editora Record, 2001. 478 p.

LEVITTOWNERS (1). **Building a Levittown**. Disponível em: <<http://www.levittowners.com/building.htm>>. Acesso em: 09 maio 2008.

LEVITTOWNERS (2). **Sales Brochure**. Disponível em: <http://www.levittowners.com/BROCHURE_SALES/brochure_sales.htm>. Acesso em: 09 maio 2008.

LIBRARY OF CONGRESS (1). **Exterior of Paris Opera House**. Disponível em: <[http://lcweb2.loc.gov/cgi-bin/query/h?pp/PPALL:@field\(NUMBER+@1\(cph+3c06358\)\)](http://lcweb2.loc.gov/cgi-bin/query/h?pp/PPALL:@field(NUMBER+@1(cph+3c06358)))>. Acesso em: 26 fev. 2009.

LIBRARY of Congress Prints and Photographs - <<http://hdl.loc.gov/loc.pnp/cph.3b50254>> Acesso em 06.mai.2008

LIBRARY of Congress Prints and Photographs - <<http://hdl.loc.gov/loc.pnp/cph.3b50257>> Acesso em 06.mai.2008.

LIN, Jan; MELE, Christopher (Ed.). **The urban sociology reader**. London: Routledge, 2005. 363 p.

LINTEAU, Paul-Andre. Canadian Suburbanization in a North American Context: Does the Border Make a Difference? **Journal of Urban History**, Charlotte, v. 13, n. 3, p.252-274, may 1987.

LONDON TRANSPORT MUSEUM. **Baker Street station, 1860's**. Disponível em: <<http://www.ltmcollection.org/museum/object/link.html?&IXgallery=CGP.030&IXinv=2003/12115>>. Acesso em: 20 maio 2009.

LOS ANGELES TIMES. **Arroyo Seco Parkway (Pasadena Freeway)**. Disponível em: <http://La-timesblogs.latimes.com/.shared/image.html?/photos/uncategorized/2008/07/18/1941_0204_crop.jpg>. Acesso em: 27 jun. 2009.

LÜBECK Disponível em <<http://upload.wikimedia.org/wikipedia/de/7/7d/Lübeck.jpg>> Acesso em 02.fev.2009

LUCIGNANO Disponível em <http://www.tripadvisor.com/LocationPhotos-g887269-Lucignano_Tuscany.html> Acesso em 24.nov.2008

LYNCH, Kevin. **A Imagem da cidade**. 1ª edição, 2ª tiragem São Paulo: Editora Martins Fontes, 1999. 227p.

_____. **Good city form**. Cambridge, Massachusetts: Mit Press, 1984. 514 p.

LYON, Dominique; DENIS, Anriet; BOISSIÈRE, Olivier. **Le Corbusier vivant**. Paris: Telleri, 1999. 192 p.

MACLEAN, Alex S. **Landslides: aerial photography**. Disponível em: <<http://www.landslides.com/main.php>>. Acesso em: 25 jan. 2009.

MADSEN, Peter; PLUNZ, Richard (Ed.). **Urban lifeworld: formation perception representation**. London: Routledge, 2001. 460 p.

MAGALHÃES, Beatriz Ricardina de. **La société Ouropeitaine selon les inventaires "post-mortem" (1740-1770)**. 1985. 381 f. Thèse (Doctorat) - École des Hautes Études en Sciences Sociales Université Paris VI, Paris, 1985.

MAGALHÃES GOMES, Leonardo José. **Memória de ruas: dicionário toponímico de Belo Horizonte**. 2ª Ed. Belo Horizonte: Crisálida, 2008. 312p.

MANITOBA HISTORICAL SOCIETY. **Tenement house in the "Foreign Quarter," Jarvis Street, Winnipeg, 1909**. Disponível em: <<http://www.mhs.mb.ca/docs/features/timelinks/imageref/ref1810.htm>>. Acesso em: 02 maio 2009.

MANSO, Celina Fernandes Almeida. **Goiânia: uma concepção urbana, moderna e contemporânea: um certo olhar**. Goiânia: Celina Fernandes Almeida Manso, 2001. 265p.

MARVILLE, Charles. Disponível em <<http://www.brigdemartondemand.com>> Acesso em 18/02/2008

MASTERING THE CITY. **Letchworth First Garden City 1903**. Disponível em: <http://static.nai.nl/regie_e/old/letch1_e.html>. Acesso em: 26 mar. 2008.

MATSUMOTO, David. Individual and cultural differences on status differentiation: the status differentiation scale. **Journal of Cross-cultural Psychology**, Melbourne, Fl., USA, v. 38, n. 4, p.413-431, 2007.

MÁXIMO, João; DIDIER, Carlos. **Noel Rosa: uma biografia**. Brasília: LGE - Linha Gráfica Editora, 1990. 533 p.

MAZONNI, Marcos. **Fachada de Residência na Rua Itapecerica**. Código 0384.04571. Disponível em: <<http://www.forumpatrimonio.com.br/laboratorio/site.html>>. Acesso em: 20 jul. 2009 (1).

_____. **Fachada de Residência na Rua Varginha**. Código 0276.03280. Disponível em: <<http://www.forumpatrimonio.com.br/laboratorio/site.html>>. Acesso em: 20 jul. 2009 (2).

_____. **Fachada de Residência Av. Alvares Cabral, 475**. Código 0056.00660. Disponível em: <<http://www.forumpatrimonio.com.br/laboratorio/site.html>>. Acesso em: 20 jul. 2009 (3).

_____. **Fachada de Residência na Rua Lavras**. Código 0349.04159. Disponível em: <<http://www.forumpatrimonio.com.br/laboratorio/site.html>>. Acesso em: 20 jul. 2009 (3).

MCINTYRE-BROWN, Arabella; WOODLAND, Guy. **Liverpool: the first 1,000 years**. Liverpool: Garlic Press Publishing Ltd, 2001. 240 p.

MCLUHAN, Marshall. **Understanding media: the extensions of man**. Berkeley, Ca: Gingko Press; Critical Edition, 2003. 611 p.

MENEZES, Ivo Porto. **Belo Horizonte, residências, arquitetura**: ensaio histórico documental da fase inicial da arquitetura residencial em Belo Horizonte. Belo Horizonte: Grupo Geraldo Lemos Filho, 1997. 153p.

_____. **Fazendas mineiras**. Documentário Arquitetônico nº 6. Belo Horizonte Escola de Arquitetura da UFMG, 1969. 92p.

_____. Horto Botânico de Ouro Preto. **Estado de Minas**, Belo Horizonte. 27 maio 1984.

_____. Documentação referente a Minas Gerais existente nos arquivos portugueses. **Revista do Arquivo Público Mineiro**, Belo Horizonte, Ano XXVI, p.121-303, maio 1975. Imprensa Oficial de Minas Gerais.

METHODIST INTERNATIONAL HOUSE. **History of the house**. Disponível em: <http://landmark.lambeth.gov.uk/display_page.asp?section=landmark_fullsize&id=5071>. Acesso em: 01 maio 2008.

MEYER, Regina Maria Proserpi; GROSTEIN, Marta Dora; BIDERMAN, Ciro. **São Paulo metrópole**. São Paulo: EDUSP: Imprensa Oficial do Estado de São Paulo, 2004. 290 p.

MILES, Malcom; HALL, Tim (Ed.). **The city cultures reader**. Second edition London: Routledge, 2004. 508 p.

MILLER, Mervyn. Garden cities and suburbs: at home and abroad. **Journal Of Planning History**, Champaign, Il, v. 1, n. 1, p.6-28, fev. 2002.

MOE, Richard; WILKIE, Carter. **Changing places: rebuilding community in the age of sprawl**. New York: Holt & Company, 1999. 288 p.

MONCAN, Patrice de; HEURTEUX, Claude. **Le Paris d'Haussmann**. Paris: Les Editions Du Mécène, 2002. 384 p.

MONCAN, Patrice de. **Les passages couverts de Paris**: plans, promenades, histoire, littérature. Paris: Les Editions Du Mécène, 2003. 236 p.

_____. **Villes Utopiques, villes rêvées**. Paris: Les Editions Du Mécène, 2003. 354 p.

MONDRIAN, Piet. **Neoplasticismo na pintura e na arquitetura**. São Paulo: CosacNaif, 2008. 232 p.

MONTE-MÓR, Roberto Luís. **Gênese e estrutura da cidade mineradora**. Texto para discussão nº 164, 2001. Disponível em: <<http://www.cedeplar.ufmg.br/pesquisas/td/TD%20164.pdf>>. Acesso em: 05 mar. 2009.

_____. A questão urbana e o planejamento urbano-regional no Brasil contemporâneo. In DINIZ, Clélio Campolina; LEMOS, Mauro Borges (Org.). **Economia e Território**. Belo Horizonte: UFMG, 2005. p. 429-446.

_____. Urbanização extensiva e lógicas de povoamento: um olhar ambiental. In SANTOS, Milton; SOUZA, Maria Adélia de; SILVEIRA, Maria Laura. **Território: globalização e fragmentação**. 5. ed. São Paulo: HUCITEC, 2006. p. 169-181.

_____. **As teorias urbanas e o planejamento urbano no Brasil**. Disponível em: <<http://www.ufpa.br/epdir/images/docs/paper35.pdf>>. Acesso em: 05 mar. 2009.

MORAES, Fernanda Borges de. **A rede urbana das Minas coloniais**: na urdidura do tempo e do espaço. Tese. 3v. il. Doutorado em Arquitetura e Urbanismo – Universidade de São Paulo, São Paulo, 2006.

_____. Aarão Reis: Idealismo e Progresso. **Revista AU**: Arquitetura e Urbanismo, São Paulo, v. 1, n. 81, p. 51-55, 1998.

MORRIS, Anthony Edwin James. **History of urban form**: before the industrial revolutions. Second Edition, sixth impression Essex: Longman Scientific & Technical, 1989. 317p.

MORRIS, Matt. A celestial place: hill gardening in a colonial garden city. **Thesis Eleven**, London, v. 92, n. 1, p.69-86, 2008.

MORUS, Tomás. **A utopia**. Porto Alegre: L&PM Editores, 2006. 160p.

MOTTA, Diana Meireles; AJARA, César. **Rede urbana brasileira**: hierarquia das cidades. Belo Horizonte: Impresso a partir de palestra, 2000.

MOURA, Cristina Patriota. Vivendo entre muros: o sonho da aldeia. In VELHO, Gilberto; KUSCHNIR, Karina. (orgs.) **Pesquisas urbanas**: desafios do trabalho antropológico. Rio de Janeiro: Jorge Zahar 2003. p. 43-54.

MUMFORD, Lewis. **A cidade na história**: suas origens, transformações e perspectivas. São Paulo: Editora Martins Fontes, 4.a edição, 2ª tiragem, 2004. 741p.

_____. **História das utopias**. Lisboa: Antígona, 2007. 268 p.

MUMFORD, Lewis; WOJTOWICZ Robert, (Ed.). **Sidewalk critic**: Lewis Mumford's writings on New York. New York: Princeton Architectural Press, 1998. 279 p.

NADAR, Felix. **Paris**: 1868. Disponível em: <<http://gallica.bnf.fr/Search?ArianeWireIndex=índex=pt&q=nadar&n=10&p=4&pageNumber=67>>. Acesso em: 26 ago. 2007.

NASCIMENTO, Alexandra. Do Vila D'El Rey ao Alphaville: novos cenários, velhas distinções nos condomínios fechados do Eixo Sul da Região Metropolitana de Belo Horizonte. In COSTA, Heloísa Soares de Moura et al. **Novas periferias metropolitanas**: a expansão metropolitana em Belo Horizonte : dinâmica e especificidades no Eixo Sul. Belo Horizonte: C/Arte, 2006. p. 339-363.

NAYLOR, John. **Chestnut Hill map**. Disponível em: <http://www.brynmawr.edu/iconog/uphp/naylor/pages_updated/links/map.htm>. Acesso em: 22 jan. 2008.

NEW URBANISM ORGANIZATION. **New Urbanism**. Disponível em: <<http://www.newurbanism.org>>. Acesso em: 14 maio 2008.

NICOLAIDES, Becky M.; WIESE, Andrew. **The suburb reader**. New York: Routledge, 2006. 529 p.

NONATO, José Antonio; SANTOS, Nubia Melhem. **Era uma vez o Morro do Castelo**. Rio de Janeiro: Casa da Palavra, 2000. 368 p.

NORTHWESTERN UNIVERSITY LIBRARY. **The Siege and Commune of Paris**: Rue de la Chaussée-D'Antin, with church of the Trinity at end, showing barricade & groups of soldiers.. Disponível em: <<http://www.library.northwestern.edu/spec/siege/images/par00857.jpg>>. Acesso em: 25 nov. 2008.

ODYSSEUS UNBOUND. **Burlington House building**. Disponível em: <http://www.odysseus-unbound.org/images/Burlington_House_building.jpg>. Acesso em: 03 out. 2007.

OLIVEIRA, Francisco Baptista de. Bairro-Jardim Dr. José Procópio Teixeira. **Revista Arquitetura e Urbanismo**, Rio de Janeiro, Ano III, p.45-46, jan.-fev. 1938.

OLMSTED, Frederick Law; VAUX, Calvert. **Preliminary report upon the proposed suburban village at Riverside, near Chicago**. New York: Sutton, Bowne & Co., 1868. 29p. Disponível em <http://books.google.com/books/download/Preliminary_Report_Upon_the_Proposed_Sub.pdf?id=8-ACAAAAYAAJ&output=pdf&sig=ACfU3U2YvHQ9KQwAcKYzQ7v1fMGKIUtWxA&source=gbs_v2_summary_r&cad=0>. Acesso em 01 dez. 2007.

OLSEN, Donald J. **The City as a work of art**: London, Paris, Vienna. new Haven: Yale University Press, 1986. 341p.

OLSON, James Stuart. **Historical dictionary of the 1950s**. Westport: Greenwood Publishing Group, 2000. 360 p.

OSHIMA, Ken Tadashi. Denenchofu: building the garden city in Japan. **The Journal of the Society of Architectural Historians**, Chicago, v. 55, n. 2, p.140-151, jun. 1996.

OSTERLEY PARK Disponível em <http://pt.wikipedia.org/wiki/Imagem:Osterley_Park_800.jpg> Acesso em 22 nov.2008

OTTONI, Dácio Araújo Benedicto. Cidade-jardim: formação e percurso de uma idéia. IN HOWARD, Ebenezer. **Cidades-jardins do amanhã**. São Paulo: Editora Hucitec, Annablume Editora, 1996. p. 10-101.

OTTONI, Dácio Araújo Benedicto; SZMRECSÁNYI, Maria Irene. **Cidades Jardins**: a busca do equilíbrio social e ambiental 1898-1998. São Paulo: Fundação Bienal de São Paulo, FAUUSP, 1997. 64 p. Catálogo da Exposição: 3ª Bienal Internacional de Arquitetura, 09-30 nov. 1997, Pavilhão da Bienal.

PADILHA, Valquíria. **Shopping Center**: a catedral das mercadorias. São Paulo: Boitempo, 2006. 223 p.

PALLADIO, Andrea **Quattro libri del'Architettura**, Veneza: Appello Dominico de Franceschi, 1570.

PALMA, Vittoria Di; PERITON, Diana; LATHOURI, Marina. **Intimate metropolis**: constructing public and private in the modern city. London: Taylor & Francis, 2008. 278 p.

PANERAI, Philippe et al. **Urban forms**: the death and life of the urban block. New York: Architectural Press, 2004. 222 p.

PARIS.EVOUS. **Histoire des quartiers**: La Chaussée d'Antin. Disponível em: <<http://paris.9.evous.fr/La-Chaussee-d-Antin,979.html>>. Acesso em: 11 jun. 2009.

PARSONS, Deborah L. **A cultural history of Madrid**: modernism and the urban spectacle. Oxford: Berg Publishers, 2003. 192 p.

PEHLKE, Linda Olson. **Chestnut Hill**. Disponível em: <<http://www.brooklinehistoricalsociety.org/history/ChestnutHill.asp>>. Acesso em: 22 jan. 2008.

PENIDO, Flávio Ottoni. **História do Morro do Chapéu Golfe Clube**: a Fazenda Bom Sucesso. Disponível em: <<http://www.morrodochapeu.com.br/>>. Acesso em: 17 maio 2009.

PÉREZ-GÓMEZ, Alberto. **L'architecture et la crise de la science moderne**. Wavre: Editions Mardaga, 1987. 352 p.

PESSOA, Denise Falcão. **Utopias e cidades: proposições**. São Paulo: Annablume Editora, Fapesp, 2006. 198p.

PEVSNER, Nikolaus. **A history of building types**. Princeton: Princeton University Press, Fifty Printing, 1997. 352p.

PFINZING, Paul. **Grundriss der Stadt Nürnberg**. Disponível em: <http://commons.wikimedia.org/wiki/File:Pfinzing_Nürnberg_Grundriss.jpg>. Acesso em: 15 out. 2008.

PICCINATO, Giorgio. Rome: where great events not regular planning bring development. In: GORDON, David L. A. (Ed.). **Planning twentieth century capital cities**. London: Routledge, 2006. p. 213-225.

PILS, Michael. **February 12, 1934 - 70 year anniversary of the Austrian uprising**. Disponível em: <http://www.marxist.com/Europe-old/austrian_uprising.html>. Acesso em: 12 mar. 2008.

PINDER, David. **Visions of the city: utopianism, power and politics in twentieth-century urbanism**. New York: Rutledge, 2005. 354p.

PIRES, Fernando Tasso Fragoso. **Antigas Fazendas de Café da Província Fluminense**. Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 1980. 121 p.

PIRES, Fernando Tasso Fragoso; MIRANDA, Alcides da Rocha; CZAJKOWSKI, Jorge. **Fazendas: solares da região cafeeira do Brasil Imperial**. Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 1990. 195 p.

PLANET WARE. **Colonial style architecture**. Disponível em: <<http://www.planetware.com>>. Acesso em: 04 maio 2009.

PLATÃO. **A República**. São Paulo: Editora Escala, s/d. 2 v.

POËTE, Marcel. **Introduction à l'urbanisme**. Paris: Sens & Tonka Éditeurs, 2000. 573p.

_____. **Formation et evolution de Paris**. Paris, 1910. 183 p.

PONTES, Tito Livio; PINTO, Raymundo Alves. **Album de Bello Horizonte 1911**. São Paulo: Weiszflog Irmãos, 1911. 111 p.

POWELTON VILLAGE. **Powelton Village map**. Disponível em: <<http://www.poweltonvillage.org/map.html>>. Acesso em: 20 jan. 2009.

PREFEITURA MUNICIPAL DE BELO HORIZONTE. **Coletânea da Legislação sobre obras e sobre construções em vigor no município de Belo Horizonte**. Belo Horizonte: Prefeitura Municipal de Belo Horizonte, SMA, D.A.A – D.D.E, Seção de Certidões, 1969. 260 p.

PREFEITURA MUNICIPAL DE BELO HORIZONTE. **Prefeitos da Capital por período: 1897 – 2000**. Disponível em <http://portalpbh.pbh.gov.br/pbh/ecp/comunidade.do?evento=portlet&pldPlc=ecpTaxonomiaMenuPortal&app=salaestudante&tax=5921&lang=pt_BR&pg=5341&taxp=0&> Acesso em: 20 jul. 2009.

PROJETOS HISTÓRICO-ARQUITETÔNICOS DE BELO HORIZONTE. Belo Horizonte: Escola de Arquitetura da UFMG, Secretaria Municipal de Cultura, Turismo e Esportes, 1977. 9p. Catálogo de Exposição.

QUICKENDEN, Kenneth; COVER, Arthur J. Did Boulton sell silver plate to the middle class? a quantitative study of luxury marketing in late eighteenth-century Britain. **Journal of Macromarketing**, Mesa, Az, v. 27, n. 1, p.51-64, 2007.

RAAFAT, Samir. **Garden City**: a retrospective. Disponível em: <<http://www.egy.com/garden-city/98-08-20.shtml>>. Acesso em: 20 mar. 2009.

RAMOS, Donald. **A social history of Ouro Preto**: stress of dynamic urbanization in colonial Brazil, 1695-1726. 1973. 446 f. Dissertação (Mestrado), University of Florida, Gainesville, 1972.

REGIONAL PLAN ASSOCIATION. **Radburn Plan**. Disponível em: <http://www.rpa.org/images/FRP_Radburn.jpg>. Acesso em: 03 maio 2008.

REIS, Nestor Goulart; BUENO, Beatriz Piccolotto Siqueira; BRUNA, Paulo Júlio Valentim. **Imagens de vilas e cidades do Brasil Colonial**. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, Imprensa Oficial do Estado, FAPESP, 2000, 413 p.

REPS, John William. **The making of urban America**: a history of city planning in the United States. Princeton, Nj: Princeton University Press, 1992. 592 p.

RIBEIRO, Sandra Bernardes. **Brasília**: memória, cidadania e gestão do patrimônio cultural. São Paulo: Annablume, 2005. 205 p.

RIOT-SARCEY, Michèle; BOUCHET, Thomas; PICON, Antoine. **Dictionnaire des Utopies**. Paris: Larousse, 2006. 296 p.

ROCKWELL, Norman. **New Kids in the Neighborhood**. Disponível em: <http://www.nytimes.com/slideshow/2009/02/08/arts/20090208-ROCK_6.html>. Acesso em: 05 jun. 2009.

RODRIGUES, Andrea Leite; GUIMARÃES, Rosane Torres. Afinal, quantas empresas tem nessa cidade? In: XXXI ENCONTRO DA ANPAD, 2007, Rio de Janeiro. **XXXI EnANPAD**. Rio de Janeiro: Anpad, 2007. p. 1 - 13. CD-ROM.

ROGOVSZKY, Alajos. **Wekerle-térkép 1926 - bói**. Disponível em: <<http://www.kispest.hu/uploads/images/articles/terkep/wekerle/wekerle-terkep1926.jpg>>. Acesso em: 23 jul. 2009.

RONCAYOLO, Marcel. **La ville et ses territoires**. Paris: Éditions Gallimard, 2005. 285p.

ROSENAU, Helen. **A cidade ideal**: evolução arquitectónica na Europa. Lisboa: Editorial Presença, 1988. 201 p.

ROSIN, R. Thomas. From Garden Suburb to Olde City Ward: a Longitudinal Study of Social Process and Incremental Architecture in Jaipur, India. **Journal of Material Culture**, London, v. 6, n. 2, p.165-192, jul. 2001.

ROSS, Andrew. **The Celebration chronicles**: life, liberty and the pursuit of property value in Disney's new town. New York: Ballantine Books, 1999. 340 p.

ROSSI, Aldo. **A Arquitetura da cidade**. 2.a edição São Paulo: Editora Martins Fontes, 2001. 309p.

ROUSSEAU, Jean-Jacques. **Discours sur l'origine et les fondements de l'inégalité parmi les hommes**.. Paris: Marc Michel Rey, 1755. 299 p. Disponível em: <<http://books.google.fr/books?id=DH0HAAAQAAJ&printsec=frontcover&dq=Discours+sur+l'origine+de+l'inégalité#PPR1,M1>>. Acesso em: 03 fev. 2009.

RUDOLPH, Robert; BRADE, Isolde. Moscow: Processes of restructuring in the post-Soviet metropolitan periphery. **Cities: The International Journal of Urban Policy and Planning**, London, v. 22, n. 2, p.135-150, abr. 2005.

RYBCZUNSKI, Witold. **Vida nas cidades**: expectativas urbanas no novo mundo. Rio de Janeiro: Record, 1996. 235p

RYKWERT, Joseph. **The villa**: from ancient to modern. New York: Harry N. Abrams, Inc. Publishers, 2000. 223 p.

SALGUEIRO, Heliana Angotti (Org.). **Cidades capitais do século XIX**. São Paulo: Edusp, 2001. 181 p.

SALGUEIRO, Heliana Angotti. **Engenheiro Aarão Reis**: o progresso como missão. Belo Horizonte: Fundação João Pinheiro, 1997. 288 p.

SANTOS, Ângelo Oswaldo de Araújo; IGLÉSIAS, Francisco; MENEZES, Ivo Porto de. **Fazendas Mineiras**. Belo Horizonte: Cemig, 2007. 332 p.

SANTOS, Milton; SOUZA, Maria Adélia de; SILVEIRA, Maria Laura. **Território**: globalização e fragmentação. 5. ed. São Paulo: HUCITEC, 2006. 332 p.

SASSEN, Saskia. **The global city**: New York, London, Tokyo. Princenton: Princenton University, 1991. 397p

SASSEN, Saskia. The urban impact of economic globalization. In LIN, Jan; MELE, Christopher (Ed.). **The urban sociology reader**. London: Routledge, 2005. p. 230-240.

SEARING, Helen. Betondorp: Amsterdam's Concrete Garden Suburb. **Assemblage**, Cambridge, Mas, n. 3, p.108-143, jul. 1987.

SCHEDDEL, Hartmann. **Liber Chronicarum**. Nuremberg: Anton Koberger, 1493. Versão eletrônica disponível em <<http://www.beloit.edu/nuremberg/index.htm>> Acesso em 28 mai.2009.

SCHLEGEL, George. **Bird's eye panorama of Manhattan & New York City in 1873**. Disponível em: <<http://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/9/9c/Manhattan00.jpg>>. Acesso em: 02 fev. 2009.

SCHMIDT-LAWRENZ, Stefan. **Roman Open-Air Museum Hechingen-Stein**. Disponível em: <<http://villa-rustica.de/indexe.html>>. Acesso em: 04 maio 2008.

SCHUMANN, Ulrich Maximilian. The Hidden Roots of the Garden City Idea: From John Sinclair to John Claudius Loudon. **Journal of Planning History**, Champaign, Il, v. 02, n. 04, p.291-310, nov. 2003.

SEGAWA, Hugo. **Prelúdio da metrópole**. Cotia: Ateliê Editorial, 2000. 184p.

SENNETT, Richard. **Carne e pedra**: o corpo e a cidade na civilização ocidental. 4. ed. Rio de Janeiro ; São Paulo: Record, 2006. 362p.

SHELLER, Mimi; URRY, John. The car and the city In MILES, Malcom; HALL, Tim (Ed.). **The city cultures reader**. Second edition London: Routledge, 2004. p. 202-219.

SHELTON, Barrie. **Learning from the japanese city**: west meets east in urban design. London: Taylor & Francis, 1999. 210 p.

SHNAY, Jerry. **Park Forest**: dreams and challenges. San Francisco: Arcadia, 2002. 128 p.

SIMPSON, Frederick Arthur. **The Rise of Louis Napoleon**. London: Routledge, 1968. 400 p.

SINDUSCON-MG. **Custos Unitários Básicos de Construção**: maio 2008. Disponível em: <http://www.sinduscon-mg.org.br/site/arquivos/cub/tabelas/2008_maiio.html>. Acesso em: 10 jun. 2008.

SORKIN, Michael (Ed.). **Variations on a theme park**: the new American city and the end of public space. New York: Hill and Wang, 1992. 252p.

SKABURSKIS, Andrejs. New Urbanism and Sprawl: A Toronto Case Study. **Journal Of Planning Education And Research**, Richmond, v. 23, n. 3, p.233-248, 2006.

SKALER, Robert Morris. **West Philadelphia**: University City to 52nd Street. Charleston, Sc: Arcadia Publishing, 2002. 128 p.

SKYSCRAPER CITY (1). **Athens, designed by Kleanthis and Schaubert in 1833**. Disponível em: <<http://www.skyscrapercity.com/showthread.php?t=656&page=2>>. Acesso em: 17 jun. 2009.

SKYSCRAPER CITY (2). **Congestion exists in the suburbs**. Disponível em: <<http://www.skyscrapercity.com/showthread.php?p=21665232>>. Acesso em: 26 jan. 2009.

SKYSCRAPER CITY (3). **Fotografia aérea - 1936**. Disponível em: <<http://www.skyscrapercity.com/showthread.php?t=676844&highlight=goi%E2nia+at%EDlio>>. Acesso em: 24 jul. 2009.

SMETS, Marcel. **L'avènement de la cité-jardin en Belgique**: histoire de l'habitat social en Belgique de 1830 à 1930. Wavre: Éditions Mardaga, 1995. 223 p.

SOARES, Pedro. PIB de São Paulo ganha peso no Brasil. **Folha de S. Paulo**, São Paulo, 20 dez. 2007. Disponível em: <<http://www1.folha.uol.com.br/fsp/dinheiro/fi2012200734.htm>>. Acesso em: 06 jan. 2008.

SOISSONS, Maurice De. **Welwyn Garden City**: a town designed for healthy living. Cambridge: Publications for Companies, 1988. 258 p.

SOJA, Edward W. **Geografias pós-modernas**: a reafirmação do espaço na teoria social crítica. Rio de Janeiro: Jorge Zahar, 1993. 324p.

_____. Inside Exopolis: scenes from Orange County in SORKIN, Michael. **Variations on a theme park**: the new American city and the end of public space. New York: Hill and Wang, 1992. p. 94-122.

_____. Los Angeles, 1965-1992: from crisis-generated restructuring to restructuring-generated crisis in SCOTT, Allen John; SOJA, Edward W. **The city**: Los Angeles and urban theory at the end of the twentieth century. Berkeley: University of California Press, 1996. p. 426-460.

_____. **Postmetropolis**: critical studies of cities and regions. Malden, Ma: Blackwell Publishers, 2006. 440 p.

_____. **Thirdspace**: journeys to Los Angeles and other real-and-imagined places. Cambridge, Mass.: Blackwell, 1996 [2]. 334 p.

SORKIN, Michael. **Variations on a theme park**: the new American city and the end of public space. New York: Hill and Wang, 1992. 252p.

SOUTHWORTH, Michael; BEN-JOSEPH, Eran. **Streets and the shaping of towns and cities**. Washington, Dc: Island Press, 2003. 185 p.

SPIERS, Maurice. **Victoria Park, Manchester**: a nineteenth-century suburb in its social and administrative context. Manchester: Manchester University Press, 1976. 104 p.

STEIN, Clarence. Toward news towns for America. IN NICOLAIDES, Becky M.; WIESE, Andrew. **The suburb reader**. New York: Routledge, 2006. p. 176-180.

STOTT, Greg. Enhancing Status Through Incorporation: Suburban Municipalities in Nineteenth-Century Ontario. **Journal of Urban History**, Charlotte, v. 33, n. 6, p.885-910, sep. 2007.

STRATTON, Michael (Ed.). **Structure and style: conserving twentieth century buildings**. London: E & Fn Spon, Clapman & Hall, 1997. 230 p.

SUMMERSON, John. **A linguagem clássica da arquitetura**. São Paulo: Martins Fontes, 1982. 149p.

TABORELLI, Giorgio. **Ícones do século XX**. São Paulo: Senac, Mondadori, 1999. 288 p.

TAFURI, Manfredo (Org.). **Vienne la rouge: la politique immobilière de la Vienne socialiste, 1919-1933**. Wavre: Editions Mardaga, 1995. 297 p.

TALEN, Emily. **New urbanism and American planning: the conflict of cultures (planning, history and the environment)**. New York: Routledge, 2005. 318 p.

TELLES, Augusto Carlos da Silva. **O Vale do Paraíba e a arquitetura do café**. Rio de Janeiro: Capivara, 2006. 208 p.

THE FREDERICK LAW OLMSTED SOCIETY. **Riverside train station**. Disponível em: <<http://www.olmstedociety.org/photos/then-and-now/>>. Acesso em: 02 maio 2008.

THE LIBRARY OF CONGRESS (Washington) (1). **Home sweet home**. Disponível em: <<http://hdl.loc.gov/loc.pnp/cph.3a47957>>. Acesso em: 06 maio 2008.

THE LIBRARY OF CONGRESS (Washington) (2). **The fruits of temperance**. Disponível em: <<http://hdl.loc.gov/loc.pnp/cph.3b50254>>. Acesso em: 06 maio 2008.

THE LIBRARY OF CONGRESS (Washington) (3). **Peter Cooper's Tom Thumb**. Disponível em: <http://lcweb2.loc.gov/cgi-bin/query/D?ils:9:./temp/~pp_r8GZ::@@@mdb=fsaall,brum,detr,swann,look,gottscho,pan,horyd,genthe,var,cai,cd,hh,yan,lomax,ils,prok,brhc,nclc,matpc,iucpub,tgmi,lamb,hec,krb>. Acesso em: 28 jun. 2009.

THE STATE MUSEUM OF PENNSYLVANIA. **Levittown, Pa.: building the suburban dream**. Disponível em: <http://server1.fandm.edu/levittown/images/lg_jpegs/B3G3.jpg>. Acesso em: 09 maio 2008.

THE SWA GROUP; COUTINHO, DIEGUES, CORDEIRO, ARQUITETOS. **Nova comunidade Lagoa dos Ingleses: diretrizes de projeto: urbanismo, paisagismo e arquitetura**. Nova Lima, 1996. 108p.

_____. **Nova comunidade Lagoa dos Ingleses: Plano Diretor**. Nova Lima, 1995. 142 p.

THOMPSON, John. **Garden Seat Omnibus**. Disponível em: <<http://www.wildhorsebooks.com/Plans/Thompson/Omnibus%20photo.jpg>>. Acesso em: 28 nov. 2008.

THOREAU, Henry David. **Walden**. Não informada: Plain Label Books, 1906. 410 p.

THURY, César-François Cassini de. **Mapa dos subúrbios de Paris**. Disponível em <http://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/c/ca/Carre_de_Cassini_Paris_BNF07711505.jpg> Acesso em 24.fev.2009

TIEDENS, Larissa Z. Sentimental stereotypes: emotional expectations for high-and low-status group members. **Personality And Social Psychology Bulletin**, Ithaca, Ny, v. 26, n. 5, p.560-575, may 2000.

TISHLER, William H. (Ed.) **Midwestern landscape architecture**. Chicago: University Of Illinois Press, 2004. 272 p.

TOCQUEVILLE, Alexis de. **De la démocratie en Amérique**. Quinzème edition Paris: Michel Lévy Frères, Libraires Éditeurs, 1868. Disponível em: <http://books.google.fr/books?id=LYgBAAAQAAAJ&printsec=frontcover&dq=tocqueville&lr=&as_brr=3&as_pt=ALLTYPES#PPP15,M1>. Acesso em: 08 mar. 2009.

TOLEDO, Benedito Lima de. **São Paulo: três cidades em um século**. 4ª edição. São Paulo: Cosac Naif, Livraria Duas Cidades, Prefeitura da cidade de São Paulo, 2007. 192 p.

TOMBAMENTO (1)- Vila Rica - Dos Terrenos e Propriedades do Senado da Câmara. **Centro de Estudos do Ciclo do Ouro**, Ouro Preto, v. 241, Microfilme, Rolo nº 0026, 1830.

TOMBAMENTO (2)- Vila Rica - Dos Terrenos e Propriedades do Senado da Câmara. **Centro de Estudos do Ciclo do Ouro**, Ouro Preto, v. 241, Microfilme, Rolo nº 0027, 1830.

TÖNNIES, Ferdinand. Community and society. In LIN, Jan; MELE, Christopher (Ed.). **The urban sociology reader**. London: Routledge, 2005. p. 16-22.

TORRES, João Camilo de Oliveira. **História de Minas Gerais**. Belo Horizonte: Difusão Pan-Americana do Livro, [196-]. 5v.

TRANSPORT OF LONDON. **Key facts**. London, 2009. Disponível em < <http://www.tfl.gov.uk/corporate/modesoftransport/londonunderground/1608.aspx>> acesso em 21 mai.2009.

TROUT, John L. **Panoramic view, city of Cincinnati, U.S.A. 1900**. Disponível em: <[http://memory.loc.gov/cgi-bin/query/h?ammem/gmd:@field\(NUMBER+@band\(g4084c+pm006850\)\)](http://memory.loc.gov/cgi-bin/query/h?ammem/gmd:@field(NUMBER+@band(g4084c+pm006850)))>. Acesso em: 02 jun. 2009.

UCLA LIBRARY (Comp.). **Oil wells amongst houses in Inglewood, Calif. neighborhood, circa 1925**. Disponível em: <http://unitproj.library.ucla.edu/dlib/lat/display.cfm?ms=uclalat_1429_b3696_G710&searchType=subject&subjectID=213378>. Acesso em: 28 jun. 2009.

UNIVERSITAT POMPEU FABRA (Barcelona). **Plan de Versailles**. Disponível em: <http://www.upf.edu/materials/fhuma/portal_geos/tag/t4/t4.htm>. Acesso em: 10 jan. 2009.

UNIVERSITY OF GREENWICH. **Clapham Old Town**. Disponível em: <<http://www.ideal-homes.org.uk/images/lambeth/clapham/clapham-old-town-00352-640.jpg>>. Acesso em: 03 maio 2008.

URBANISTA TE HOL LAKSZ. **Wekerle-telep**: Faépítészet. Disponível em: <http://urbanista.blog.hu/tags/wekerle_telep>. Acesso em: 23 jul. 2009.

U.S. CENSUS BUREAU. **County and City Data Book**: 2000. Disponível em: <<http://www.census.gov/prod/www/ccdb.html>>. Acesso em: 10 jan. 2009.

VAI, Gian Battista; CALDWELL, W. Glen E. (Ed.). **The origins of geology in Italy**. Boulder, Co: Geological Society of America, 2006. 235 p.

VASCONCELLOS, Salomão de. Os primeiros aforamentos e os primeiros ranchos de Ouro Preto. **Revista do Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional**, Rio de Janeiro, n. 5, p.241-257, jan. 1941.

_____. Como nasceu Ouro Preto. **Revista do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional**, Rio de Janeiro, n. 12, p.171-232, dez. 1955.

VEBLER, Thorstein. **The theory of the leisure class**. Chelmsford, Ma: Courier Dover Publications, 1994. 244 p.

VEIGA, José Pedro Xavier da. **Ephemerides Mineiras (1664-1897)**. Ouro Preto: Imprensa Oficial do Estado de Minas, 1897. 465 p.

VILLASCHI, Juca. Novas modalidades de urbanização e sua inserção regional: o condomínio Alphaville Lagoa dos Ingleses, Nova Lima-MG. IN CASTRIOTA, Leonardo Barci. (org.) **Urbanização brasileira: redescobertas**. Belo Horizonte: Editora C/Arte, 2003. 304p.

VINTAGE ADVERTISING (1). **1929 advertising for Cadillac**. Disponível em: <<http://pzrservices.typepad.com/.a/6a00d83451ccbc69e2011570a6ca0e970b-pi>>. Acesso em: 15 jun. 2009.

VINTAGE ADVERTISING (2). **1966 Chevy advertising promises women**. Disponível em: <http://pzrservices.typepad.com/.shared/image.html?/photos/uncategorized/2008/02/06/man_will_you_like_it_copy.jpg>. Acesso em: 15 jun. 2009.

VINTAGE ADVERTISING (3). **Vintage advertising for the "massively male" Dodge Toronado**. Disponível em: <<http://pzrservices.typepad.com/.a/6a00d83451ccbc69e2011571f28b64970b-pi>>. Acesso em: 15 jun. 2009.

VINTAGE ADVERTISING (4). **Vintage DeSoto advertising with Tyrone Power**. Disponível em: <http://pzrservices.typepad.com/.shared/image.html?/photos/uncategorized/desoto_2.jpg>. Acesso em: 15 jun. 2009.

VIRTUAL EARTH. Software Livre. Versão Beta 4.0. Disponível em <<http://www.microsoft.com/virtualearth/>>. Acesso em: 10 mai. 2009. Imagens obtidas através de sistema de captura de tela.

VITRÚVIO; MACIEL, M. Justino **Tratado de Arquitetura**. Lisboa: IST Press, Fundação para a Ciência e Tecnologia, BPI, 2006. 456p.

VIVEIROS, Ricardo. **Alphaville: o sonho, o tempo, o sucesso**. Santana do Parnaíba: Vero Editora, 2003. 144 p.

WALKS, R. Alan. Place of Residence, Party Preferences, and Political Attitudes in Canadian Cities and Suburbs. **Journal of Urban Affairs**, Newark, v. 26, n. 3, p.269-295, ago. 2004.

WALTON, John K. **Lancashire: a social history, 1558-1939**. Manchester: Manchester University Press, 1987. 406 p.

WARD, Stephen Victor (Ed.). **The Garden City: past, present and future**. London: Routledge, 1992. 215 p.

WASSERSTÄNDE RUND UM HAVELBERG. **Havelberg zebisch**. Disponível em: <<http://pegel.havelberg.de/havelberg/havelberg.zebisch.jpg>>. Acesso em: 24 nov. 2008.

WEGNER, Phillip E. **Imaginary Communities: utopia, the nation, and the spatial histories of modernity**. Berkeley: University Of California Press, 2002. 190 p.

WEISS, Marc A. **The rise of the community builders: the american real estate industry and urban land planning**. New York: Beard Books, 1987. 244 p.

WHITFIELD, Peter. **Cities of the world: a history in maps**. Bekeley: University Of California Press, 2005. 208 p.

WIEBENSON, Dora; SISA, József; LÖVEI, Pál. **The architecture of historic Hungary**. Cambridge, Mas: MIT Press, 1998. 328p.

WIKIMEDIA (1). **Lübeck**. Disponível em: <<http://upload.wikimedia.org/wikipedia/de/7/7d/Lübeck.jpg>>. Acesso em: 02 fev. 2009.

WIKIMEDIA (2). **Vicenza**. Disponível em: <<http://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/6/65/IB-Vicenza-01.jpg>>. Acesso em: 22 nov. 2008.

WIKIMEDIA (3). **Villa Capra**, 2007. Disponível em: <http://commons.wikimedia.org/wiki/Image:VillaCapra_2007_07_18_3.jpg>. Acesso em: 22 nov. 2008.

WIKIMEDIA (4). **Osterley Park**. Disponível em: <http://pt.wikipedia.org/wiki/Imagem:Osterley_Park_800.jpg>. Acesso em: 17 jul. 2008.

WIKIMEDIA (5). **Chiswick House**. Disponível em: <http://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/d/d7/Chiswick_House.jpg>. Acesso em: 22 nov. 2008.

WIKIMEDIA (6). **Plan de Versailles**. Disponível em: <http://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/4/4a/Plan_de_Versailles_-_Gesamtplan_von_Delagrife_1746.jpg>. Acesso em: 10 jul. 2008.

WIKIMEDIA (7). **Helsingin ja Vironniemen kartta**: Helsingin asemakaava vuodelta 1815. Disponível em: <http://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/4/44/Helsinki_1815.jpg>. Acesso em: 19 jun. 2009.

WIKIMEDIA (8). **Thomas H. Gale House**. Disponível em: <http://en.wikipedia.org/wiki/File:Oak_Park_II_Thomas_Gale_House2.jpg>. Acesso em: 28 jun. 2009.

WIKIMEDIA (9). **Markham, Ontario**. Disponível em: <http://en.wikipedia.org/wiki/File:Markham-suburbs_aerial-edit2.jpg>. Acesso em: 14 abr. 2009.

WIKIMEDIA (10). **Der Schottenring in Wien um 1875**. Disponível em: <http://commons.wikimedia.org/wiki/File:Schottenring_Wien_1875.jpg>. Acesso em: 20 jun. 2009.

WILDE, Oscar. A alma do homem sob o socialismo. In: _____. **Obra completa**. Rio de Janeiro: Nova Aguilar, 1986. p. 1164-1192.

WISNIK, Guilherme. **Lúcio Costa**. São Paulo: Cosac Naif, 2001. 128 p.

WOLFF, Sílvia Ferreira Santos. **Jardim América**: o primeiro bairro-jardim de São Paulo e sua arquitetura. São Paulo: Edusp, Fapesp, Imprensa Oficial, 2001. 300 p.

WUNDRAM, Manfred; PAPE, Thomas. **Andrea Palladio 1508-1580**: architect between the renaissance and baroque. Hamburg: Taschen, 1993. 248 p.

YE, Lin; MANDPE, Sumedha; MEYER, Peter B. What Is "Smart Growth?: Really?. **Journal of Planning Literature**, Columbus, v. 19, n. 3, p.301-315, 2005.

YUEN, Belinda. Creating the Garden City: the Singapore experience. **Urban Studies**, Glasgow, v. 33, n. 6, p.955-970, jun. 1996.

ŻOLIBORZ OFICERSKI Disponível em: <<http://eela1.blox.pl/2008/11/Zoliborz-Oficerski.html>>. Acesso em: 20 maio 2009.

GLOSSÁRIO

Acessibilidade	Conjunto de características temporais, espaciais e funcionais de acesso e uso para o fim a qual se propõe uma porção de uma parte de um território, de um equipamento ou localidade no meio urbano, ou de uma edificação.
Afastamento	Menor distância, em projeção horizontal, entre uma edificação e as divisas do terreno ou entre duas edificações.
Alinhamento	Linha que estabelece o limite entre área ou terreno e o logradouro público.
Alphaville	Filme franco-italiano de ficção científica, dirigido pelo cineasta franco-suíço Jean Luc Godard em 1965, estrelado por Akim Tamiroff e Anna Karina. Narra a história de um agente que viaja pelo espaço em busca de explicação para o misterioso desaparecimento de seu predecessor (HALLIWELL, 1987: p.29).
Arcada (comercial)	Tipo de galeria comercial, surgida no século XVIII, a designação provem de sua característica construtiva utilizando arcos.
Arquitetura Vernacular	Arquitetura que utiliza materiais e técnicas construtivas de um determinado lugar ou região e de sua cultura. Pode ou não envolver arquitetos em sua concepção de projeto e tende a se envolver aspectos históricos e ecológicos.
Átrio	Do latim <i>atrium</i> . Originalmente, era um pátio interno que fazia a transição entre a via pública e o interior da edificação.
Bairro-jardim	Bairros com destinação residencial, em geral para casas unifamiliares, com mais intensa arborização. Sua origem está na implantação do bairro Jardim América, em São Paulo, no início do século XX.
Balanço	Avanço ou prolongamento de um piso de pavimento superior, que, em uma de suas extremidades, não tem apoio.
Bangalô	Do inglês <i>Bungalow</i> . Inicialmente era casa rural, posteriormente passou a designar casa lazer ou férias. Sua atribuição varia de acordo com a região. Em Belo Horizonte, na época de sua construção, referia-se, em geral, a residências em estilo art-nouveau, em geral com uma varanda fronteira e uma espécie de pequeno torreão (MENEZES, 1997, p.25).
Broadacre City	Proposta de cidade utópica formulada por Frank Lloyd Wright que propunha uma urbanização da paisagem de forma altamente desconcentrada, espraiada. Baseado nas inovações tecnológicas do século XX propunha uma cidade/campo em que as pessoas poderiam trabalhar em suas residências semi-rurais e comunicar-se com os colegas de empresa, utilizando os novos meios de comunicação.

Bulevar	Avenida larga, com grande arborização. A primeira avenida deste tipo foi aberta em Paris em 1670, ligando a Port Saint-Denis à Bastilha. Foi muito utilizada durante a reforma de Paris promovida por Haussmann. Também utiliza-se a grafia <i>Boulevard</i> .
Calçada	Parte do logradouro público, destinado ao trânsito de pedestres.
Cidade colonial	Núcleos urbanos existentes no período de dominação portuguesa no Brasil. Em geral, o termo é utilizado para a designação abrangente dos núcleos, aplicando-se a vilas, arraiais e cidades.
Cidade dormitório	Cidade próxima a grande centro urbano, para a qual significativa parcela de sua população desloca-se diariamente para trabalhar, estudar ou para utilizar-se de serviços.
Cidade em rede	Conceito amplamente utilizado. Formulado a partir de um conceito de Castells (1999) para as sociedades em rede, referia-se, inicialmente, a uma cidade com uma rede de cidades satélite (novas), interagindo entre si e com outras cidades,
Cidade Global	Termo cunhado por Sassen (1991) para designar o que qualifica como uma poderosa rede em todo o globo, no qual os fluxos de capitais se acumulam nos "nós" — cidades globais — desta rede. Neste aspecto, as cidades se tornariam mais importantes e independentes dos estados.
Cidade-Jardim	Cidade, construída segundo os princípios propostos por Ebenezer Howard, seria organizada na forma de uma sociedade comunitária e auto-suficiente. Morfologicamente, a cidade seria organizada a partir de uma planta circular, com bulevares e áreas setorizadas, segundo sua destinação.
Cidade superexposta	Conceito proposto por Virilio para referir-se à uma nova cidade transformada pelo mundo tecnológico e informacional, na qual sua representação "não é mais determinada pelo cerimonial da abertura das portas, o ritual das procissões, dos desfiles, a sucessão de ruas e das avenidas; a arquitetura urbana deve, a partir de agora, relacionar-se com a abertura de um <i>espaço-tempo tecnológico</i> " (VIRILIO, 1993, p. 10).
Circulação	Referente a questões espaciais urbanas: área da terra urbana destinada à movimentação de pessoas e/ou veículos.
Cité contemporaine	A cidade contemporânea. Modelo de cidade proposto por Le Corbusier para uma população de 3 milhões habitantes, sistema viário racional reduzido em 2/3 através da implantação de superquadras e distâncias maiores entre vias: 400m. Propunha três tipos de zonas residenciais, com moradias distribuídas, tanto no interior da cidade como no subúrbio, além de edifícios de 60 pavimentos.

City Beautiful	Movimento norte-americano que procurava melhorar as condições das cidades, embelezando-as e melhorando os serviços públicos. Inicia-se após a guerra civil, mas adquiriu maior importância no início do século XX. Um dos exemplos citados deste movimento é o plano de Chicago, elaborado por Daniel Burnham (1909).
City life	Termo formulado pelo Prof. Thomas Bender para analisar a cidade com ênfase sobre o que está sendo perdido com a reestruturação da forma urbana. Tem nostalgia em relação à cidade do passado, à vivência e à socialização dentro do ambiente urbano. Vê a cidade como um aglomerado, como um parque temático para compras e entretenimento, as relações entre as pessoas são virtuais e não mais reais. A cidade, em sua visão está sem cultura, sem vivência entre cidadãos, sem passado e presente. Segundo Soja (2006, p. 247), é uma visão ao mesmo tempo pessimista e romantizada.
Cinturão Verde	Uma área em torno de uma cidade, composta principalmente de parques e terras agrícolas, em que o crescimento urbano é estritamente controlado. É utilizado com diversas finalidades, como impedir o crescimento da cidade, preservar a área rural para a agricultura, fauna e da recreação, evitar a conurbação e áreas verdes entre duas ou mais cidades.
Colarinho azul	Em inglês <i>blue-collar</i> . Em geral são associados operários fabris, mas podem também designar empregos que exigem menor qualificação educacional.
Colarinho branco	Em inglês <i>white-collar</i> . Empregos ligados a atividades burocráticas, em escritórios que exigiam maior qualificação do empregado.
Colunata	Grupo de colunas enfileiradas, em geral em linha reta, criando passagens protegidas de sombras e intempéries.
Congress of New Urbanism	Congresso do Novo Urbanismo.
Conurbação	Termo formulado por Patrick Geddes, em 1915, para designar o processo, no qual o crescimento de uma ou mais cidades faz com que manchas urbanas, antes isoladas, fundam-se.
Cottage	Chalés. Na tradição inglesa <i>Cottage</i> era casa localizada no campo, com uso mais ligado à idéia de lazer que de habitação permanente. Quando este tipo de residência se torna a referência de habitação suburbana, trazia subliminarmente um ideal de recreação, contemplação e associação ao pitoresco (HALSETH, 1998, p.14).
Countryside	Pode ser adotado também com a grafia <i>Country-side</i> . Campo ou regiões fora das cidades e vilas (Oxford p.272). Sua designação mais usual é para se referir a uma paisagem campestre, em geral vizinha à regiões urbanas.

Cul-de-sac	Final de rua sem saída, em geral em forma circular para permitir manobra e retorno de veículos.
Disneylandização	Termo — <i>Disneyization</i> — cunhado por Bryman (2004) para designar a simplificação da cultura, a partir de estereótipos de fácil assimilação e, principalmente, consumo.
Desurbanismo	Surgiu na União Soviética nas décadas de 1920-30, propunha, segundo Artigas (2004, p. 149) que, para se fazer frente ao caos urbano e se evitar o crescimento da cidade, a contradição entre campo e cidade deveria ser resolvida, morando-se no campo.
Divisa	Linha que separa propriedades.
Ecologia urbana	Abordagem que procura entender como as cidades se desenvolvem. Tem sua origem em um estudo desenvolvido por um grupo de Sociólogos da Universidade de Chicago que se tornou conhecido como <i>Escola de Chicago</i> . O princípio básico da abordagem é o de se analisar a cidade, utilizando os mesmos princípios que os naturalistas examinam a vida de espécies e sua relação com o meio-ambiente.
Edge City	Conceito formulado por Joel Garreau para se referir a subúrbios americanos que, ao agregarem em suas bordas comércios e serviços, adquiriram características que as colocam como cidades.
Escola de Chicago	Estudo desenvolvido por um grupo de Sociólogos da Universidade de Chicago
Espaço comunitário	Ver espaço semi-público.
Espaço privado	Áreas ou regiões urbanas com acesso restrito a seus proprietários, como áreas comuns de condomínios verticais, praças e vias internas em vilas urbanas.
Espaço público	Áreas ou regiões urbanas com acesso permitido a toda a população, como praças e parques.
Espaço semi-privado	Áreas ou regiões urbanas com acesso restrito a uma reduzida parcela da população, como clubes recreativos.
Espaço semi-público	Áreas ou regiões urbanas com acesso restrito a uma comunidade, como condomínios residenciais horizontais fechados. Em geral, a esta comunidade é atribuída a responsabilidade por sua manutenção.
Espírito de época	A expressão tem origem na palavra alemã <i>Zeitgeist</i> . É o conjunto de pensamentos, intelectuais e culturais, de uma determinada época.
Estilo arquitetônico	Termo utilizado para definir as características predominantes na aparência de um edifício, normalmente analisando-se seu exterior.

Exopolis	Conceito formulado pelo geógrafo norte-americano Edward Soja para designar os subúrbios próximos a grandes cidades norte-americanas que se tornaram cidades e apresentam crescimento superior ao "centro" adquirindo crescente importância de forças exógenas (globalização e reestruturação produtiva), além de recombinar: descentralização e recentralização, desterritorialização e reterritorialização, espraiamento contínuo e diversidade de núcleos, homogeneidade (global) e heterogeneidade (local. Exopolis, literalmente a "cidade sem" no duplo sentido da expansão para fora (versus o <i>Inner</i>). Cidade entendida como cidade que não o é mais, a ex-cidade (SOJA, 1996, p. 435).
Exurban	Expressão utilizada para designar a porção do território que não é urbana, nem rural ou suburbana. Normalmente refere-se a áreas de transição nas franjas da cidade.
Faubourg	O mesmo que subúrbio. Adotado principalmente na França, para a designação de seus subúrbios. Palavra de origem latina: <i>foris</i> , fora, <i>burgos</i> , cidade.
Franja urbana	Limite entre área urbana e rural.
Galeria (comercial)	Conjunto de lojas voltadas para corredor interno, em um quarteirão com acesso direto à rua. Podem ser cobertas ou a céu aberto.
Genius loci	De origem romana, seu uso em arquitetura e urbanismo foi proposto por Christian Norberg-Schulz para definir o caráter, identidade e características de um determinado local.
Gentrificação	De origem inglesa, a expressão <i>gentry</i> refere-se a pessoas de boa posição social, logo abaixo da nobreza. No urbanismo, foi o termo adotado pela socióloga britânica Ruth Glass para designar intervenções urbanas que propõem reformar determinada região deteriorada de uma cidade e, como parte do processo, prevê a remoção de moradores de menor poder aquisitivo.
Grelha	Projeto urbano, caracterizado pela forma regular de seu sistema viário, com vias se cruzando em ângulos retos. A origem é atribuída à cidade de Mileto, embora alguns historiadores imputam como Egípcia sua origem. Foi difundida, de forma mais sistemática pelo império romano que organizava as cidades de suas colônias a partir deste princípio, com o estabelecimento de dois eixos em cruz, o cardo e o decumanos, a partir dos quais se desenvolvia a grelha urbana. Também designado tabuleiro xadrez.
Habitação multifamiliar	Ver Residência multifamiliar.
Habitação unifamiliar	Ver Residência unifamiliar.

Infra-estrutura	Instalações básicas necessárias para o desenvolvimento urbano, como sistema viário, redes distribuidora de água, coletora de esgoto, de drenagem pluvial, distribuição elétrica e telefonia.
Logradouro	Designação genérica para vias urbanas, sejam ruas, avenidas, becos, praças, estradas, etc.
Loja de Departamentos	Tipo de estabelecimento comercial, em geral ocupando vários pavimentos, oferecendo diferentes tipos de mercadoria. É uma evolução do <i>Magasin de nouveautés</i> e surgiu no início do século XIX.
Lote	Parcela de uma gleba. É a menor parte de uma gleba subdividida e urbanizada.
Magasin de nouveautés	Loja de novidades. Tipo de comércio, surgido no final do século XVIII que oferecia grande opção de mercadorias, em diversas especialidades. É considerada a precursora da Loja de Departamentos.
Main Street	A principal via de uma pequena cidade norte-americana, onde, em geral, localiza-se o comércio e os principais edifícios públicos.
Mall	1 - Designação norte-americana para shopping Center. 2 – Grande avenida em Washington, que se inicia junto ao Rio Potomac e termina em frente ao Edifício do Congresso (Capitólio).
Mancha urbana	Porção do território que pode estar ocupada por uma cidade ou por um grupo de cidades conurbadas (V. conurbação).
Mega-Cidade	Megacidades combinam elementos de cidades globais e áreas urbanas, normalmente têm um distrito comercial central, que é um nó no espaço de fluxos globais, em geral, também apresentam áreas que estão desligadas dos fluxos entre as cidades globais ou os fluxos dentro da área urbana. São cidades com grande concentração de população, utilizando-se, como critério para enquadrá-la nesta categoria, a existência de população superior a 10 milhões de habitantes. Apresentam várias características, comuns como o crescimento rápido da população, em geral muito acima dos índices de crescimento da população do país; a mancha urbana apresenta uma estruturação espacial fragmentada; os limites são de difícil delineamento; enquadram-se ou procuram enquadrar-se na chamada globalização econômica, porém, apresentam um processo de fragmentação local.
Metrópole	Cidade com mais de um milhão de habitantes, Esta definição também pode ser utilizada para designar a maior cidade de uma região, cujo conjunto de cidades atingiu tal população.
Metropolização	Cidade ou conjunto de cidades de uma determinada região que passa por processo de se tornar uma metrópole.

Moradia primária	Moradia fixa de família, local de residência de uma família. Contrapõe-se à moradia secundária.
Moradia secundária	Segunda residência de uma família, utilizada em finais de semana ou temporada; como casa de campo, sítio, casa/apartamento no litoral, etc.
Morfologia urbana	O estudo da forma urbana, a partir de uma análise das características físicas e espaciais da cidade, contextualizados sob um enfoque histórico e social.
Não-lugar	Non-lieux. Termo formulado por Augé (2005) para referir-se a lugares de transporte e trânsito que não têm uma identidade — própria ou de inserção em determinado local ou comunidade — ou qualquer significado histórico. Expressão comumente associada a espaços como aeroportos.
New Urbanism	Movimento que propõe um novo "modelo" para os subúrbios, baseado no conceito de Main Street. Propõe a reintrodução da rua central, uma mistura de diferentes tipos de habitação, o fim do subúrbio setorizado e monofuncional, o aumento da densidade urbana e a possibilidade de acesso à pé a áreas de comércio e de trabalho. Reune-se, A exemplo do movimento modernista, em um Congresso, o congresso do novo urbanismo. Seus principais ideólogos são Andres Duany, Elizabeth Plater-Zyberk e Peter Calthorpe.
Nômades Urbanos	Termo usado para descrever um grupo de profissionais internacionalizados e altamente móveis e gestores de empresas globais que residem temporariamente em cidades, em função de necessidades funcionais da empresa, para a qual trabalham. Também é utilizado para se referir aos habitantes de áreas urbanas que não parecem ter qualquer ligação de longo prazo com determinados locais.
Outer cities	Designação dada por Peter O. Muller para o fenômeno do crescimento das cidades suburbanas em índices superiores aos de seu centro regional. Procura analisar a "urbanização dos subúrbios" como produto de uma opção feita pelas elites e classe-média.
Parcelamento	Divisão de gleba em lotes — porções autônomas — em função da área do terreno podendo ou não ter logradouros.
Parkways	Vias destinadas exclusivamente à circulação de automóveis e ônibus, proibidas ao tráfego de caminhões. Localizavam-se em áreas urbanas ou suburbanas, eram tratadas paisagisticamente, com intensa arborização.
Passagem	Tipo de galeria comercial, que liga duas ou mais ruas, em geral, cobertas. Surgiram em Paris no início do século XIX.

Passeio	Vide calçada.
Peristilo	Galeria de colunas que circundam um prédio ou pátio.
Ponto de fuga	Em desenho de perspectiva, é um ponto imaginário para o qual convergem duas ou mais linhas paralelas (entre si) e que fazem algum ângulo com o plano do desenho. É a direção em que o objeto se "aprofunda".
Projeto cartesiano	Designação dada a projeto urbano caracterizado pelo racionalismo, pelo planejamento detalhado e pela regularidade de seu sistema viário. Geralmente é associado ao projeto grelha ou tabuleiro xadrez.
Residência multifamiliar	Conjunto de residências ou edifício de apartamentos que ocupam o mesmo lote, conjunto de lotes ou gleba, em geral organizada sob forma de Condomínio. Exemplo: prédio de apartamentos, conjunto de casas geminadas, etc.
Residência unifamiliar	Residência destinada à moradia de apenas uma família.
Ringstrasse	Grande bulevar construído em Viena, em 1860, após a demolição das muralhas medievais. Em tradução literal: rua em anel.
Ringstrasse style	Designação dada ao conjunto de obras ecléticas, construídas ao longo da Ringstrasse de Viena, durante o último quarto do século XIX.
Segregação (urbana)	Conjunto de procedimentos adotados em assentamentos urbanos, visando a destinação de determinada área a uso ou grupo social específico, criando-se mecanismos que evitem a utilização destes espaços por pessoas ou grupos diversos ao do interesse específico do planejador — ou da comunidade de usuários.
Shopping Center	Tipo de comércio, de grandes proporções, com lojas que comercializam diferentes tipos de mercadoria, supermercado, loja de departamentos, restaurantes e lanchonetes, cinemas e estacionamento de veículos.
Shopping Mall	Designação norte-americana para Shopping Center.
Sistema viário	Conjunto de ruas, avenidas, estradas, becos e ruas de pedestres que permitem o deslocamento de veículos e pessoas na cidade.
Smart Growth	Proposta de crescimento suburbano que foca em seis pontos principais: planejamento compreensivo do crescimento, zoneamento com uso misto, planejamento e projeto para incrementar o aumento da densidade residencial, projetos com conectividade de ruas, inovação na infra-estrutura de abastecimento de água.
Sprawl	Ou espalhamento, espraiamento. Crescimento de cidades para além de seu limite territorial, pode ser através de um aumento de densidades em subúrbio, com posterior expansão ou através de construção de novas áreas urbanas nas franjas da cidade, ocupando áreas rurais.

Subúrbio	Áreas urbanas distantes da região central da cidade. Localizam-se nos limites da mancha urbana.
Subúrbio Jardim	Um subúrbio, geralmente planejado, localizado na franja urbano-rural, que procura utilizar alguns dos princípios propostos por Ebenezer Howard para as Cidades-Jardim, especialmente aqueles relacionados a inserção de áreas verdes.
Suburbanitas	Termo comumente utilizado nos Estados Unidos para designar os moradores de subúrbios.
Suburbanização	Processo pelo qual pessoas, fábricas, escritórios e lojas saem das zonas centrais das cidades, mudando-se para os subúrbios.
SUV	Iniciais de Sport Utility Vehicle, veículo de grandes dimensões, movido a gasolina e grande luxo. Foram lançados no final da década de 1970 e alcançaram grande sucesso duas décadas depois. Inicialmente previstos como carros de família, tornaram-se ao longo da década de 1990 extremamente luxuosos e símbolos de poder e status, principalmente após o lançamento de veículos desta faixa por tradicionais marcas ligadas ao luxo: Mercedes-Benz, BMW e Porsche. Devido ao alto índice de acidentes e à ineficiência energética, tem sido muito criticado.
Tabuleiro Xadrez	Ver Grelha.
Tecnópolis	Termo cunhado por Castells e Hall para se referir a centros de inovação e tecnologia localizados nas periferias das grandes cidades.
Thomas More	Conhecido também como Thomas Morus (1478-1535), foi escritor e político britânico, tornado santo pela Igreja Católica em 1935. Autor da obra "A Utopia".
Torreão	Partes da casa construídas em alturas maiores que o geral dos telhados (MENEZES, 1997, p.150).
Traveaux de Paris	Designação dada à reforma urbana da região central de Paris, chefiada pelo Prefeito Haussmann, ocorrida entre 1853 e 1870.
Unidade de vizinhança	Conformação urbana na qual se propõe que habitações estejam próximas a equipamentos urbanos, como escolas, comércio e serviços, permitindo que o deslocamento seja feito, preferencialmente, por pedestres.
Urbanização	Modificação de uma determinada porção de um território para sua utilização como cidade ou porção/acréscimo a núcleo urbano existente.

Utopia (1)	Obra escrita pelo britânico Thomas More, em 1516, com o título: <i>De optimo reipublicae statu sive deque nova insula Utopia</i> — Na condição ótima do estado ou da nova ilha utopia. Nesta obra descrevia uma sociedade ideal que habitava a ilha de Utopia. O neologismo proposto por More origina-se do grego. Pode-se associar à palavra duas expressões: <i>Eutopia</i> e <i>Utopia</i> , onde Eu significa melhor, U significa nenhum e Topos, lugar. Utopia pode, portanto, ser “nenhum lugar” como “melhor lugar”.
Utopia (2)	Proposta de uma comunidade ou sociedade idealizada. Em geral as sociedades utópicas organizam-se em núcleos urbanos que podem também ser cidades ideais. Em geral, as utopias são formuladas como crítica à sociedade contemporânea a seu autor.
Vernacular	Ver Arquitetura Vernacular
Via arterial	Via principal, destinada a trânsito de veículos automotores, interligando áreas, bairros ou regiões de uma cidade.
Via de trânsito local	Via destinada a trânsito de veículos e pessoas interligando, regiões dentro de uma área restrita, em geral dentro de um bairro. Conecta-se com as vias arteriais.
Villa	Residência construída em área rural destinada, em geral, a segunda moradia ou local de lazer, que, em sua construção, procura incorporar todos os confortos e características — arquitetônicas e morfológicas — de uma residência urbana.
Vitrúvio	Marcus Vitruvius Pollio, arquiteto romano, autor da obra <i>De Architectura</i> , considerado o primeiro tratado sobre arquitetura.
Zeitgeist	Ver Espírito de época.

APÊNDICE

TABELA II		
Cálculo estimado de despesas simples para deslocamento Alphaville Belo Horizonte		
CUSTO DE DESLOCAMENTO - ALPHAVILLE / BELO HORIZONTE		
Considerando-se	Metodologia do Cálculo	
Considerando-se	Distância (1) → 35 km 5 dias semana 2 veículos 2 viagens / veículo / dia (ida/volta)	
Percurso / semana	5 dias x 2 veículos X 2 viagens = 20 viagens / semana 20 viagens x 35 km = 700 km/semana	
Percurso / ano	1 ano → 52 semanas 52 x 700 km = 36.400	
Adicional / final-semana	Família e feriados ao longo do ano → 01 veículo 30 viagens → 2.100 km	
Total de viagens/ano	36.400 + 2.100 = 38.500 km	
Cálculo		Custo (R\$)
Combustível	Consumo médio → 10 km/l (2) Consumo combustível: 3.850 litros Custo da gasolina: R\$ 2,50 x 3.850 l	9.625,00
Demais despesas	Óleo 200,00 cada 10.000 km 4 trocas/ano x R\$ 200,00	800,00
	Pneu 40.000 km → 1 jogo cada 2 anos 2 veículos → custo de 1 jogo p/ano custo unitário pneu: R\$ 250,00	1.000,00
CUSTO TOTAL (R\$)		11.425,00
(1) Distância aproximada do Condomínio Alphaville (setor comercial) a Belo Horizonte (Praça Diogo de Vasconcelos – Savassi)		
(2) Condução do veículo de forma a economizar combustível → estrada + urbano c/ ar-condicionado.		
Fonte: Cálculos efetuados pelo autor, 2008.		

ANEXO 01

TABELA I


Cidade de Paris: população e densidade a partir de 1365

Ano	População	Área (km ²)	População /Km ²	Fonte
1365	275.000	4,3	63.953	Atlas de Paris
1637	415.000	4,3	96.512	Atlas de Paris
1700	600.000	13,4	44.877	Atlas de Paris
1784	660.000	34,5	19.130	Wilmms
1790	524.186	34,5	15.205	Census
1796	556.304	34,5	16.137	Census
1801	546.856	34,5	15.851	Census
1807	580.609	34,5	16.829	Census
1817	713.966	34,5	20.695	Census
1831	785.862	34,5	22.779	Census
1836	909.126	34,5	26.351	Census
1841	935.261	34,5	27.109	Census
1846	1.053.297	34,5	30.530	Census
1851	1.053.262	34,5	30.529	Census
1856	1.174.346	34,5	34.039	Census
1861	1.696.141	105,0	16.154	Census
1866	1.825.274	105,0	17.384	Census
1872	1.851.752	105,0	17.636	Census
1876	1.988.813	105,0	18.941	Census
1881	2.239.928	105,0	21.333	Census
1886	2.260.945	105,0	21.533	Census
1891	2.447.957	105,0	23.314	Census
1896	2.536.834	105,0	24.160	Census
1901	2.714.068	105,0	25.848	Census
1906	2.763.393	105,0	26.318	Census
1911	2.888.110	105,0	27.506	Census
1921	2.906.472	105,0	27.681	Census
1926	2.871.429	105,0	27.347	Census
1931	2.891.020	105,0	27.534	Census
1936	2.829.746	105,0	26.950	Census
1946	2.725.374	105,0	25.956	Census
1954	2.850.189	105,0	27.145	Census
1962	2.753.014	105,0	26.219	Census
1968	2.590.771	105,0	24.674	Census
1975	2.317.227	105,0	22.069	Census
1982	2.188.918	105,0	20.847	Census
1990	2.152.423	105,0	20.499	Census
1999	2.125.246	105,0	20.240	Census

Fonte: Demographia (2) (2008)

ANEXO 2

FALE CONOSCO | DÚVIDAS E SUGESTÕES



[ALPHAVILLE](#) | [NOTÍCIAS & EVENTOS](#) | [INFORMAÇÕES ÚTEIS](#) | [TELEFONES ÚTEIS](#) | [EDITAIS](#) | [LINKS](#) | [ALPHAVILLE MALL](#) | [GALERIA DE FOTOS](#)

AlphaVille

Bem-vindo ao Alphaville Lagoa dos Ingleses

Seja bem-vindo ao maior empreendimento imobiliário da América do Sul. Economicamente viável, ecologicamente correto e urbanisticamente perfeito.

Ambiente urbano do século 21

Alphaville chegou a BH em 1998. E trouxe uma nova concepção de moradia: com qualidade de vida acima de tudo. Amparada pela experiência prática de Alphaville Urbanismo e de Lagoa dos Ingleses Urbanismo essa nova concepção transformou o empreendimento no grande responsável pelo novo cenário da rodovia que liga Nova Lima a Ouro Preto, a 20 minutos da capital mineira.

O que se vê na região de Alphaville Lagoa dos Ingleses é o nascimento de uma nova cidade, totalmente planejada e ordenada. Uma forma melhor de viver a vida, sem as atribulações do dia-a-dia e com uma agradável sensação de bem-estar e conforto, em um lugar de prazer e harmonia com a família, com os amigos e com a natureza.

A concepção de Alphaville é coerente com a ocupação do espaço de Nova Lima, a potencialidade da vegetação, clima da região e vocação cultural da comunidade mineira. Áreas residenciais bem planejadas convivem lado a lado com escolas, clubes e toda infra-estrutura que assegure aos moradores condição de auto-suficiência.

Em boa companhia

A segurança também é item primordial em Alphaville Lagoa dos Ingleses: todas as portarias de acesso às áreas residenciais são controladas por tecnologia importada de última geração. Aqui é possível morar perto da natureza e de Belo Horizonte, com os benefícios das grandes cidades, porém sem seus problemas.


Infra-estrutura invejável

O SWA Group, um dos mais conceituados centros de concepção urbanística planejada do mundo, foi contratado para planejar e projetar a urbanização de Alphaville Lagoa dos Ingleses. O projeto foi inspirado em modelos similares implantados nos Estados Unidos, como o Les Jardins e o Boca West; e nos 16 modelos brasileiros de Alphaville.

Para dar vida ao projeto, foram investidos R\$ 60 milhões em infra-estrutura e aquisição do terreno. Em uma área de 4,3 milhões de metros quadrados, estão 5 residenciais, 1 área multifamiliar, 1 área residencial multifamiliar e 1 complexo comercial e empresarial, composto pela Fundação Dom Cabral, Hotel Caesar Business, Colégio Marista Alphaville e Clube Minas Náutico.

Alphaville Lagoa dos Ingleses: sua melhor proposta de vida em sociedade está aqui.

[→ voltar](#)

COPYRIGHT ASSOCIAÇÃO GERAL ALPHAVILLE LAGOA DOS INGLESSES 2003 - TODOS OS DIREITOS RESERVADOS


Fonte: Associação Alphaville Lagoa Dos Ingleses (2008)

ANEXO 3

FOLHA DE S.PAULO | ÍNDICE GERAL

São Paulo, domingo, 13 de janeiro de 2002

FOLHA DE S.PAULO **imóveis**

EM CASA

Violência estimula criação de condomínio fechado até em Portugal

Alphaville vai ao interior e ao exterior

DA REPORTAGEM LOCAL

De olho na demanda por moradia com conforto, lazer, segurança e privacidade, a Alphaville Urbanismo, empresa responsável pela implementação, há 27 anos, do Alphaville Barueri, traçou planos ambiciosos para 2002 e pretende expandir o conceito de "edge city" (condomínios nos entornos de grandes cidades) pelo país.

Os números não são nada desprezíveis: até 2003, a expansão dos Alphavilles pelo Brasil demandará investimentos de cerca de R\$ 500 milhões para urbanizar 23 milhões de metros quadrados -equivalente à área de pelo menos 14 parques Ibirapuera.

São Paulo e Paraná são os Estados que mais devem receber as minicidades. Neste ano, a empresa planeja lançar Alphavilles em Ribeirão Preto, Curitiba, Londrina e Maringá. No ano que vem, é a vez de Santana do Parnaíba, na Grande São Paulo, e Campinas.

Goiânia (GO), Porto Alegre e Gramado (RS), Salvador (BA) e Fortaleza (CE) já estão na fila para, até 2003, entrar na fase de construção e vendas dos lotes, cujos preços médios devem ficar entre R\$ 80 mil e R\$ 120 mil.

No exterior

"Na verdade, a expansão começou em 1997, ao lançarmos o Alphaville Campinas, seguido do de Belo Horizonte", revela o diretor-superintendente da Alphaville Urbanismo, Nuno Lopes Alves.

Segundo ele, os problemas com violência, trânsito e pouca qualidade de vida em cidades de grande e médio portes motivaram a criação de novos Alphavilles.

"Para os próximos anos, temos em estudo outros 12 projetos no Brasil e no exterior, como no Rio de Janeiro e em Luanda, em Angola", antecipa o diretor, que diz ter sido procurado por países como Chile e Peru, interessados no conceito Alphaville.

Apesar de a prioridade ainda ser para cidades brasileiras, já há Alphavilles em Portugal (em Lisboa e em Sintra), o principal foco de investimentos da empresa fora do Brasil.

"Estamos estudando um lançamento na cidade do Porto", adianta Alves. (CÁSSIO AOQUI)

Próximo Texto: [Empresa evita os erros dos primeiros condomínios](#)
[Índice](#)

ANEXO 4

FOLHA DE S.PAULO | ÍNDICE GERAL

São Paulo, domingo, 13 de janeiro de 2002

FOLHA DE S.PAULO **imóveis**

[Texto Anterior](#) | [Próximo Texto](#) | [Índice](#)

ALPHAVILLE

Novas unidades têm plano ambiental e fogem do gigantismo de Barueri

Empresa evita os erros dos primeiros condomínios

Fernando Moraes/Folha Imagem



Vista aérea do Alphaville Campinas, que impulsionou o lançamento de outras unidades pelo país

DA REPORTAGEM LOCAL

Quando um Alphaville é implementado em um município, mais do que sobre os compradores dos lotes, o impacto maior recai sobre o entorno do empreendimento. Obras viárias, surgimento de novos bairros, abertura de linhas de transporte coletivo e criação de pólos de emprego são algumas das alterações resultantes da criação dessas minicidades.

O exemplo maior é o próprio condomínio em Barueri, que se tornou uma espécie de cidade à parte e responde por 65% da arrecadação total do município. Hoje, estende-se por 16 km² e abriga cerca de 1.400 empresas, 32 mil habitantes e uma população flutuante de 130 mil pessoas por dia.

Os novos Alphavilles também têm causado mudanças radicais. Em Campinas, por exemplo, já se pode observar o crescimento de construções no entorno do empreendimento: "O bairro contíguo, chamado Jardim Miriam, mudou de perfil para típico de classe média. O mesmo aconteceu em Portugal", afirma Nuno Lopes Alves, da Alphaville Urbanismo.

Em Curitiba, no recém-concluído Alphaville Graciosa, já há movimentação do mercado imobiliário próximo aos condomínios.

"Gerou-se um cinturão de imóveis de alto padrão com vista para o campo de golfe, vendidos por mais de US\$ 1 milhão, influenciados ainda pela revitalização da estrada que dá acesso à região", exemplifica o diretor de projetos da empresa, Marcelo Willer, 38.

Willer destaca ainda a criação de empregos na fase de construção do Alphaville, utilizando a mão-de-obra de bairros pobres do entorno: "Cerca de 6.000 pessoas trabalharam nessa fase, e muitas outras virão quando tudo estiver consolidado", acredita.

Evolução

De acordo com Nuno Lopes Alves, no entanto, não se devem esperar projetos do mesmo volume que o de Barueri. "O Alphaville Barueri cresceu de forma avassaladora e acrítica urbanisticamente, pois foi um condomínio empresarial que exigiu o residencial. Nosso modelo mudou, e agora o foco é em condomínios menores, com melhor qualidade de vida." Alves dá como exemplo o futuro Alphaville Rio de Janeiro, que não deve ter área superior a 35 hectares (350 mil metros quadrados), mesmo sendo em uma cidade de grande porte. Outro diferencial em relação ao de Barueri é o aumento de preocupação com a parte ecológica, incluindo amplos espaços verdes com área de proteção permanente e proibição de entrada de empresas poluentes.

"Acaba sendo uma exigência do nosso público-alvo, preocupado com qualidade de vida, mesmo que precise pagar mais por isso", diz Marcelo Willer. Em todos os projetos, também é feito, segundo a empresa, um estudo independente de impacto ambiental.

"Mas o tripé lazer, com um clube exclusivo dos moradores, educação, pela instalação de uma filial do melhor colégio da região, e abastecimento, com a implantação de padarias, locadoras de vídeo e outros serviços, continua sendo a tônica de todos os projetos", completa Alves. (CA)

Texto Anterior: [Em casa: Alphaville vai ao interior e ao exterior](#)

Próximo Texto: [Lançamentos - Parque da Mooca: Residencial tem crédito direto e bancário](#)

[Índice](#)

Fonte: Aoqui (1) (2008)

ANEXO 5

FOLHA DE S.PAULO | ÍNDICE GERAL

São Paulo, quinta-feira, 20 de dezembro de 2007

FOLHA DE S.PAULO dinheiro

[Texto Anterior](#) | [Próximo Texto](#) | [Índice](#)

PIB de São Paulo ganha peso no Brasil

De 2004 para 2005, cidade subiu de 11,7% para 12,3% do PIB do país; só 5 cidades correspondem a 25% da economia

Mudança de metodologia do IBGE, dando mais peso aos serviços, favoreceu capital paulista no cálculo; Rio de Janeiro perde peso

PEDRO SOARES
DA SUCURSAL DO RIO

A principal economia do país ficou ainda maior: a cidade de São Paulo ganhou peso no PIB dos municípios brasileiros e passou de uma participação de 11,7% em 2004 para 12,3% em 2005 -mas, em 2002, o percentual era de 12,8%. O resultado expõe a forte concentração econômica do país, em que apenas cinco municípios produziram um quarto de todos os bens e serviços nacionais.

Na lista, estavam Rio de Janeiro, Brasília, Curitiba e Belo Horizonte, além da capital paulista. Os dados fazem parte da pesquisa PIB dos Municípios, divulgada ontem pelo IBGE. São Paulo teve o maior ganho entre todos os municípios, com mais de 0,5% do PIB -0,6 ponto percentual. Seu PIB correspondia a R\$ 263,2 bilhões.

E não é apenas a capital paulista que mostra sua força: os cinco maiores PIBs de cidades que não são capitais estão no Estado de São Paulo -Barueri, Guarulhos, Campinas, São Bernardo do Campo e Osasco. Todas têm em torno de 1% do PIB do país.

A má distribuição do PIB, segundo a pesquisa, não fica restrita a essas cidades: apenas 51 municípios respondem por 50% do PIB brasileiro -e só 30,5% da população. Em contrapartida, 1.371 cidades (24,6% do total de 5.554) representavam 1% da economia do país em 2005.

"O Brasil é um país muito desigual. É muito rico. Está entre as dez maiores economias do mundo, mas poucas cidades dominam a maior parte do PIB", disse Eduardo Nunes, presidente do IBGE.

Índice de Gini

Outro indicador, que mede a desigualdade, revela o desequilíbrio brasileiro: o índice de Gini do PIB brasileiro era de 0,86 em 2005, superior ao 0,53 do rendimento total dos domicílios brasileiros apontado pela Pnad (Pesquisa Nacional por Amostra de Domicílios).

"O índice de Gini do PIB tende a ser mais concentrado, pois mede onde a renda é produzida, e não necessariamente onde ela é apropriada", disse Sheila Zani, coordenador do PIB dos Municípios.

Exemplo: quem vive em Francisco Morato ou Itaquaquetuba ("cidades-dormitório" da

Grande São Paulo) e trabalha na capital contribui para o PIB paulistano, mas absorve o rendimento e consome no município onde mora.

Zani ressaltou que o Gini sintetiza o quão desigual é a distribuição da economia brasileira. E citou outro indicador que revela tal realidade: o PIB dos 10% dos municípios que mais contribuíram para a produção no país era 24,5 vezes maior do que o dos 50% que menos engordaram o PIB.

Sobre o avanço da economia de São Paulo de 2004 para 2005, o IBGE afirma que isso ocorreu por causa do ganho de peso do setor de serviços no PIB -de 64% para 66,5% em relação ao total do Estado. A capital agrupa a maior parte dos serviços, com força em administração pública e especialmente o setor financeiro.

Rio de Janeiro

Na outra ponta, ficou o Rio de Janeiro, que teve a maior perda de participação -de 5,8% em 2004 para 5,5% em 2005. A capital fluminense vem historicamente cedendo peso - em 2002, figurava com 6,2%. Era a mesma tendência apontada por São Paulo em anos anteriores, mas que foi interrompida em 2005.

O Rio, diz Zani, perde relativamente participação com a diversificação industrial do interior do Estado, especialmente da produção de petróleo no norte fluminense.

Curitiba e Brasília, por sua vez, ganharam um pouco -0,1 ponto percentual. Belo Horizonte perdeu peso -0,1 ponto. No caso da capital federal, a evolução da administração pública e do setor financeiro (ambos abrigados no setor de serviços) explicam a expansão, segundo o IBGE.

Depois de São Paulo, os maiores ganhos de participação ficaram com Campos dos Goytacazes (RJ) e Barueri (SP) -ambas com 0,2 ponto. Foram beneficiadas pelo aumento do preço e da produção de petróleo (15%) e pelo crescimento dos setores de serviços financeiros e de informação, respectivamente.

Nanicos

Dos cinco menores PIBs municipais do país, quatro estavam no Piauí: Olho D'Água do Piauí, São Luís do Piauí, São Miguel da Baixa Grande e Santo Antônio dos Milagres. O outro era Quixabá, na Paraíba.

Texto Anterior: [Governo adia pagamento de dívida agrícola](#)

Próximo Texto: [Saiba mais: Concentração sobe com nova metodologia](#)

[Índice](#)

ANEXO 06

LEI Nº 39, DE 30 DE JULHO DE 1948

“Estabelece normas para construções em bairros residenciais”.

O Povo do Município de Belo Horizonte, por seus representantes, decreta e eu sanciono a seguinte lei:

Art. 1º — As construções em bairros residenciais, do tipo da Cidade Jardim e Bairro Sion (1) só poderão ser feitas de acordo com as disposições da presente Lei.

Art. 2º — Às construções de que trata a presente Lei, aplicam-se as disposições do Regulamento de Construções.

Art. 39 — Não será permitido fracionamento de lote, no qual só poderá ser construído um prédio.

Art. 49 — As construções não poderão ser feitas no alinhamento das vias públicas.

Art. 5º — Nenhum prédio poderá contar mais de três pavimentos.

Art. 6º — (Redigido conforme Art. 2º da Lei 220/24-7-51). V. à pág.

Art. 79 O afastamento lateral mínimo será de (2,50m) dois metros e cinquenta centímetros.

Art. 8º — As dependências, bem como garage e abrigos para automóveis deverão fazer corpo com o prédio principal pelos fundos e pelos lados mantendo unidade arquitetônica.

Parágrafo único — Excepcionalmente será admitida dependência isolada, disposta de modo que da via pública não seja visível com tal aspecto.

Art. 9º — O fêcho à frente dos prédios e entre êstes e as divisas laterais dos lotes, constará de sebes vivas, devidamente tratadas, com altura máxima de 1 metro, sendo que nos logradouros em declive poderá esta altura atingir até 1,30m (um metro e trinta centímetros).

Parágrafo único — No fêcho da frente será permitido gradil, cuja altura se determinará pela forma precedente.

Art. 10º — A faixa à frente dos prédios, até a via pública, será obrigatoriamente ajardinada.

Art. 11º — Cada prédio, inclusive dependências, abrigos para automóveis e garages, ocupará, no máximo, 40% (quarenta por cento) da área do lote.

Art. 12º — Revogam-se as disposições em contrário, entrando a presente Lei em vigor na data de sua publicação.

Mando, portanto, a todas as autoridades a quem couber a execução desta Lei, que a cumpram e façam cumprir, tão inteiramente, como nela se contém.

Belo Horizonte, 30 de julho de 1948.

O Prefeito, (a.) Octacílio Negrão de Lima

ANEXO 07

LEI Nº 220, DE 24 DE JULHO DE 1951

“Exclui o Bairro Sion das exigências da Lei nº 39, de 39 de julho de 1948 e modifica o Art. 6º da mesma Lei”.

O Povo do Município de Belo Horizonte, por seus representantes, decreta e eu sanciono a seguinte Lei:

Art. 1º — Fica derogado o Artigo Primeiro (1º) da Lei nº 39, de 30 (trinta) de julho de 1948 (mil novecentos e quarenta e oito), na parte que se refere ao Bairro Sion, a cujas construções se aplicará o Regulamento de Construções.

Art. 2º — O Artigo 6º (sexto) da referida Lei passa a ter a seguinte redação: «Art. 6º — O recuo mínimo da construção, a partir do alinhamento, será de cinco (5) metros para os lotes de esquina e de dez (10) metros para os demais.

Art. 3º — Esta Lei entrará em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

Mando, portanto, a quem o conhecimento e execução da presente Lei pertencerem, que a cumpra e faça cumprir, tão inteiramente, como nela se contém.

Belo Horizonte, 24 de julho de 1951.

O Prefeito, (a.) Américo Renê Giannetti

ANEXO 08

Vasconcelos (1955, p. 211), relacionando o tombamento de 1812, das casas de Ouro Preto, escreve: “Rua do Alto do Passa-dez até a ponte do Rosário [...] 14 - Capitão Jerônimo Fernandes de Macedo, lado de cima do córrego do Passa-dez e estrada da Cachoeira²¹⁰ (320 braças)”.

Verificando o lançamento em seu original, no Tombamento de Vila Rica encontra-se: “Rua do Alto do Passa-dez té a Ponte do Rosário: ... N. 14 - Capitão Jerônimo Fernandes da Silva Macedo e sua chacara da parte de cima do córrego do passa dez que parte do nascente as cabeceiras do córrego e do poente com a estrada que segue desta vila para a Cachoeira e do córrego denominado Jacuba,...”. [TOMBAMENTO (2)]

Verificando o lançamento em seu original, no Tombamento de Vila Rica encontra-se: “97 - Os herdeiros do Capitão Jerônimo Fernandes da sua chácara de toda a sua extensão trezentas e vinte braças de um lado com o caminho que segue para Cachoeira e de outro com o Morro e tombadas no livro doze, folhas doze”. [TOMBAMENTO (1)]

“Uma chácara no Alto do Passadez subúrbios desta cidade, que se compõem de casas de vivenda de sobrado cobertas de telha, janelas envidraçadas, com sua Capela com todos os seus pertences e moveis abaixo descritos, muros de pedra e valos, contendo 320 braças, e parte de um lado com terras da testamentaria do Coronel José Veloso do Carmo e pelo outro com a estrada que segue desta Cidade para o Arraial da Cachoeira do Campo, cuja chácara foi comprada pela Fazenda Nacional à viúva e herdeiros do Capitão Jerônimo Fernandes da Silva Macedo para nela se estabelecer o Jardim de Plantas pela quantia de 4:136\$765” (Anexo nº 95). (CÂMARA MUNICIPAL DO OURO PRETO, 1830)

Sobre a região de Chácaras posteriormente transformada em Jardim botânico, cita Menezes (1984) que, por decisão n.º151 de 14 de julho de 1825, levando em consideração o que lhe fora pedido pelo presidente da Província de Minas Gerais, o Dr. José Teixeira da Fonseca Vasconcellos, resolve o Governo Imperial criar um “Jardim de Plantas” (Coleção de Decretos do Império do Brasil – 1825). O local escolhido para sua implantação são as chácaras do Capitão Jerônimo Fernandes da Silva Macedo, do lado de cima do córrego do Passa-dez, nas cercanias de Ouro Preto.

²¹⁰ Local onde se localizava o antigo Jardim Botânico.

"N. 6. Francisco de Paula Soares Ferreira, sua chácara tem de frente vinte e quatro braças e não era foreira, parte de um lado com a praia do Maneijo e do outro com a do Funil, e paga cem reis por cada uma braça, e por anno dous mil e quatrocentos reis ... E para constar lavro o presente. Eu Antonio Tassara de Pádua, Secretário, o escrevi." (CÂMARA MUNICIPAL DO OURO PRETO, 1830)

"Capitão Vicente Machado de Castro sua chacara tem de frente vinte e oito braças, conforme arrematação a folhas quarenta e nove verso: parte de um lado com a praia e do outro com o Morro e paga cem reis por cada uma braça e por anno dous mil e oitocentos reis. E para constar lavro o presente. Eu Antonio Tassara de Pádua, Secretário, o escrevi." (CÂMARA MUNICIPAL DO OURO PRETO, 1830)

"N 7 - Joaquim Patrício Teixeira: sua chácara tem de frente cincoenta braças, e não era foreiro: parte de um e outro lado com terras devolutas, e paga oitenta reis por cada uma braça, e por anno quatro mil reis. E para constar lavro o presente. Eu Antonio Tassara de Pádua, Secretário, o escrevi." (CÂMARA MUNICIPAL DO OURO PRETO, 1830)

"1724 - O Síndico dos Santos Lugares, José Ribeyro Guimarães, comprou de Domingos de Abreu Lisboa "humas chacaras sita por detrás de Nossa Senhora do Caquende desta Villa" por 160\$000 a vista." (MENEZES, 1975, p. 213)

"Joseph Henrique Miliciano - 21/11/1714 - no passadez, da banda da Villa, águas vertentes ao mesmo passa-dez, a testar com o rio e com a estrada da parte norte, para fazer um engenho." (VASCONCELLOS, 1941, p. 248)

ANEXO 09

Carta Régia, enviada Governador Gomes Freire de Andrada em 2 de maio de 1746, pelo Rei D. João V (ARQUIVO HISTÓRICO ULTRAMARINO, 1748):

"[...] Me pareceu dizer-vos que a mercê que eu fiz a essa Câmara, de lhe tornar a largar as terras que vossos antecessores tinha oferecido para pasto dos cavalos das tropas, foi completa, sem limitar as que estivessem aforadas e assim competem a essa Câmara, na mesma forma que as tinha antes de as oferecer, mas deveis ficar entendendo que neste sítio se devem edificar as casas, que da nova povoação, elegendo sítio para a praça espaçosa e demarcando as ruas, que fiquem direitas e com bastante larguesa, sem atenções de inconveniências particulares ou edificios que, por contra esta ordem, se achem feitos no referido sítio dos pastos, por que se deve antepor a formozura das ruas e cordeadas estas, se demarcarem sítios em que se edifiquem os edificios públicos e depois se aforem as braças de terra que os moradores pedirem, preferindo sempre os que tiverem aforado, no caso em que seja necessário demolir-se-lhe parte de algum edificio, para se observar a boa ordem, que fica estabelecida na situação da cidade ...e para que se entre na demarcação da praça, ruas e edificios públicos, se fará planta, presente ao Governador ... e ficareis entendendo e os vossos sucessores, que em nenhum tempo podereis dar licença para se tomar parte da praça ou das ruas demarcadas e que todos os edificios se hão de fazer, à face das ruas, cordeadas, as paredes em linha reta em havendo comodidade para quintais das casas, devem estes ficar pela parte de traz delas e não para a parte das ruas em que as casas tiverem as suas entradas,..."

ANEXO 10

Propagandas de Alphaville Lagoa dos Ingleses

A O QUE TOWN HOUSES LAGOA DOS INGLESSES OFERECE PARA VOCÊ MORAR COM ESTILO:



- Town Houses de 3 ou 4 quartos, com vista para a Lagoa dos Ingleses.
- Ao lado da sede náutica do Minas Tênis Clube e do Pitagoras.
- Projeto paisagístico com três praças e muita área verde.
- Segurança 24 horas, com guarita e porteiro.
- Área de lazer completa, com piscina, sauna, churrasqueira, quadra e salão de festas para 200 pessoas.
- Infra-estrutura de alimentação, lazer e compras em Alphaville Center.
- Financiamento em 120 meses.
- Serviços de apartment.

FIGURA 313 – Propaganda de lançamento das Town Houses. Você pode morar com estilo.
 Fonte: ASAMAR S/A, 1998. (modificado pelo autor)

Imagine um lugar que é pura poesia.

Lagoa dos Ingleses.
 Mais que um bairro, uma nova maneira de viver.

Viver na Lagoa dos Ingleses é poder aproveitar todos os afazeres com uma natureza exuberante, verde e vida sustentada por um cenário climatológico. Aproveite de 20 minutos de RFF Shopping.

A Lagoa dos Ingleses possui uma estrutura completa de recreação e lazer, com centros gastronômicos, esportes, shopping, clubes e tudo que você precisa. Além disso, é o bairro ideal para o seu bem-estar, segurança e tranquilidade.

FIGURA 314 - Propaganda de lançamento do Condomínio Quintas da Lagoa.
 Fonte: INPAR EMPREENDIMENTOS, 2007



SEU PROJETO DE VIDA ESTÁ PRONTO PARA SAIR DO PAPEL E SE TORNAR QUALIDADE DE VIDA.

FIGURA 315 – Convite para a entrega oficial do Residencial Península dos Pássaros.
 Fonte: INPAR EMPREENDIMENTOS, 2008

A INPAR ESTÁ CONSTRUINDO O BAIRRO DO FUTURO NUM LUGAR QUE É PURA POESIA.



da Lagoa dos Ingleses. Venha conhecer esse lugar único, onde a qualidade de vida e a satisfação estão ao seu alcance.

GRIBEL
 CONSTRUTORA
 Avenida das Nações
 1000 - Vila das Nações
 São Paulo - SP
 (11) 3283-0000

INPAR
 empreendimentos

FIGURA 316 – Propaganda institucional da empresa Inpar.
 Fonte: ALPHAVIDA, 2007

Livros Grátis

(<http://www.livrosgratis.com.br>)

Milhares de Livros para Download:

[Baixar livros de Administração](#)

[Baixar livros de Agronomia](#)

[Baixar livros de Arquitetura](#)

[Baixar livros de Artes](#)

[Baixar livros de Astronomia](#)

[Baixar livros de Biologia Geral](#)

[Baixar livros de Ciência da Computação](#)

[Baixar livros de Ciência da Informação](#)

[Baixar livros de Ciência Política](#)

[Baixar livros de Ciências da Saúde](#)

[Baixar livros de Comunicação](#)

[Baixar livros do Conselho Nacional de Educação - CNE](#)

[Baixar livros de Defesa civil](#)

[Baixar livros de Direito](#)

[Baixar livros de Direitos humanos](#)

[Baixar livros de Economia](#)

[Baixar livros de Economia Doméstica](#)

[Baixar livros de Educação](#)

[Baixar livros de Educação - Trânsito](#)

[Baixar livros de Educação Física](#)

[Baixar livros de Engenharia Aeroespacial](#)

[Baixar livros de Farmácia](#)

[Baixar livros de Filosofia](#)

[Baixar livros de Física](#)

[Baixar livros de Geociências](#)

[Baixar livros de Geografia](#)

[Baixar livros de História](#)

[Baixar livros de Línguas](#)

[Baixar livros de Literatura](#)
[Baixar livros de Literatura de Cordel](#)
[Baixar livros de Literatura Infantil](#)
[Baixar livros de Matemática](#)
[Baixar livros de Medicina](#)
[Baixar livros de Medicina Veterinária](#)
[Baixar livros de Meio Ambiente](#)
[Baixar livros de Meteorologia](#)
[Baixar Monografias e TCC](#)
[Baixar livros Multidisciplinar](#)
[Baixar livros de Música](#)
[Baixar livros de Psicologia](#)
[Baixar livros de Química](#)
[Baixar livros de Saúde Coletiva](#)
[Baixar livros de Serviço Social](#)
[Baixar livros de Sociologia](#)
[Baixar livros de Teologia](#)
[Baixar livros de Trabalho](#)
[Baixar livros de Turismo](#)