

Universidade Federal De Santa Catarina  
Centro de Filosofia e Ciências Humanas  
Programa de Pós-Graduação em Geografia

**DO DISCURSO DA DIVERSIDADE URBANA À CIDADE-MERCADORIA: UM  
ESTUDO SOBRE AS IDÉIAS DO *NEW URBANISM* E SUA TRANSFERÊNCIA  
PARA O EMPREENDIMENTO PEDRA BRANCA EM PALHOÇA/SC.**

Florianópolis  
2009

Universidade Federal De Santa Catarina  
Centro de Filosofia e Ciências Humanas  
Programa de Pós-Graduação em Geografia

**DO DISCURSO DA DIVERSIDADE URBANA À CIDADE-MERCADORIA: UM ESTUDO SOBRE AS IDÉIAS DO *NEW URBANISM* E SUA TRANSFERÊNCIA PARA O EMPREENDIMENTO PEDRA BRANCA EM PALHOÇA/SC.**

Dissertação de Mestrado apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Geografia como pré-requisito para a obtenção do título de Mestre em Geografia.

Orientador: Elson Manoel Pereira

FERNANDO PINTO RIBEIRO

Florianópolis

2009

FERNANDO PINTO RIBEIRO

**DO DISCURSO DA DIVERSIDADE URBANA À CIDADE-MERCADORIA: UM ESTUDO SOBRE AS IDÉIAS DO *NEW URBANISM* E SUA TRANSFERÊNCIA PARA O EMPREENDIMENTO PEDRA BRANCA EM PALHOÇA/SC.**

Dissertação de Mestrado apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Geografia como pré-requisito para a obtenção do título de Mestre em Geografia.

Orientador: \_\_\_\_\_  
Prof: Dr. Élon Manoel Pereira (UFSC)

Banca Examinadora:

\_\_\_\_\_  
Prof: Dr. Nelson Popini Vaz

\_\_\_\_\_  
Prof: Dr. Adilson Costa Macedo

\_\_\_\_\_  
Prof: Msc. Ivo Sostisso

*Se você é urbanista, urbanólogo, urbanóide e urbano de natureza, ou faz do ritmo da cidade o seu ritmo de vida, é a você que dedico esta dissertação.*

## **AGRADECIMENTOS**

Agradeço.....

.....a meus pais.....por existirem.....

.....a meus familiares.....por me apoiarem.....

.....a meu mestre.....por me direcionar.....

.....a meus amigos.....pela descontração.....

.....ao Élson.....pelas oportunidades.....

.....a professora Leila.....por seus ensinamentos e contribuições.....

.....a todos do PPGeo.....pela convivência enriquecedora.....

.....a UFSC.....pela excelência.....

.....e a CAPES.....por seu auxílio e crédito.....

.....agradeço também a todos que me possibilitaram esta oportunidade de realizar este trabalho.

*[...],por favor, observe atentamente as cidade reais. Ao fazer  
isso escute, concentre-se e reflita no que está vendo.*

Jane Jacobs

## **LISTA DE SIGLAS E ABREVIATURAS**

**CBD** – Central Business District

**CIAM** – Congrès Internationaux d'Architecture Moderne ou Congresso Internacional de Arquitetura Moderna

**CNU** – Congress of New Urbanism

**DPZ** – Duany Plater Zyberk & Company

**FHA** – Federal Housing Authority

**HUD** – US Department of Housing and Urban Development

**LEED** – Leadership in Energy and Environmental Design

**RPAA** – Regional Planning Association of America

**TND** – Traditional Neighborhood Development

**TOD** – Transit-Oriented Development

**UFSC** – Universidade Federal de Santa Catarina

**ULI** – Urban Land Institute

**UNISUL** – Universidade do Sul de Santa Catarina

**USGBC** – United States Green Building Council

## LISTA DE FIGURAS

Figura 1 - Localização da Área de Estudo .....	17
Figura 2: Plano para o centro cívico da cidade de Minneapolis. ....	37
Figura 3: A cidade monumental proposta no <i>Columbian Exposition</i> de Chicago ..	38
Figura 4: Projeto da Cidade-Jardim.....	41
Figura 5: As Cidades-Jardins .....	42
Figura 6: Plano Voisin para Paris.....	52
Figura 7: Plano de Brasília .....	52
Figura 8: Zona Rural .....	57
Figura 9: Mesma área tomada por residências. ....	58
Figura 10: Highways: modelo rodoviário influência do modernismo.....	58
Figura 11: Família típica do subúrbio na década de 50 e 60.....	60
Figura 12: Tráfego diário em Auto-Pista de Nova Iorque, E.U.A.....	65
Figura 13: Vista aérea de um centro comercial suburbano .....	66
Figura 14: Cidade e Bairros.....	77
Figura 15: O Centro e o Limite do bairro .....	77
Figura 16: Padrão Grid.....	78
Figura 17: Padrão Cul-de-Sac.....	79
Figura 18: A Comunidade Tradicional em Grid e o Subúrbio em Cul-de-Sac .....	79
Figura 19: Edifícios voltados para a Rua e calçadas mais alongadas.....	83
Figura 20: Exemplos de Setores: Educacional, comercial, industrial, públicos e aeroportos. ....	85
Figura 21: Corredor ferroviário adjacente as calçadas e corredor ferroviário interligado com Rede de Ônibus. ....	86
Figura 22: Tipos de Corredores.....	86
Figura 23: Comunidade Tradicional .....	87
Figura 24: Área Central de Seaside, Florida. E.UA.....	93
Figura 25: TND de Kentland, Maryland, E.U.A.....	94
Figura 26: Centro de Celebration .....	94
Figura 27: Parque Lakeside, Celebration .....	95
Figura 28: Falta de Infra-estrutura no bairro de Laranjeiras.....	112

Figura 29: Ocupação em Mangue no Bairro Pontal .....	112
Figura 30: Area residencial do empreendimento.....	113
Figura 31: Centro Comercial e Unisul .....	116
Figura 32: Área Industrial ou Techno Park.....	117
Figura 33 - Zoneamento Atual.....	118
Figura 34: Formação do empreendimento - 1999 .....	119
Figura 35: Formação do empreendimento - 2001 .....	119
Figura 36: Formação do empreendimento - 2003 .....	119
Figura 37: Formação do empreendimento - 2005 .....	120
Figura 38: Logomarca principal do Pedra Branca - Novo Urbanismo .....	123
Figura 39: Tipologias adotadas em algumas quadras do setor .....	125
Figura 40: Estrutura da calçada .....	129
Figura 41: Número de Pavimentos em cada quadra.....	130
Figura 42: Obras iniciais do setor central .....	137
Figura 43: Primeiras vias de ligação .....	137
Figura 44: Perspectiva do futuro setor central.....	138
Figura 45: O Setor Central em relação a outras áreas.....	138
Figura 46: Projetos das quadras 3, 13, 4, 18 e 19, respectivamente .....	139

## **RESUMO**

Este trabalho analisa o modelo urbanístico surgido nos Estados Unidos denominado New Urbanism. Esta corrente do urbanismo e do planejamento urbano aparece na década de 80, resgatando conceitos de cidades ditas tradicionais e de correntes urbanísticas importantes até a década de 40, como o movimento *City Beautiful* e as chamadas *Garden Cities*. Como um desdobramento do *Smart Growth*, o New Urbanism reage ao modelo de crescimento dos subúrbios americanos, reforçando a importância de cidades menores e densas, onde a mobilidade urbana seja realizada a pé e a bicicleta, induzindo ao mínimo o uso do automóvel. Após 25 anos de existência naquele país, este modelo passa a ser utilizado no empreendimento Pedra Branca em Palhoça, Santa Catarina. O objetivo principal do trabalho centra-se no entendimento do New Urbanism e do projeto ao qual o mesmo será utilizado para a edificação do setor central do Pedra Branca, onde a administração visa construir um bairro multifuncional, compacto e sustentável. Disto se desdobram questões acerca do modo que os empreendedores se utilizam dos princípios do modelo e, da mesma forma, como estes mesmos princípios se adequam ao modelo de urbanização encontrado no Brasil. Esta intervenção realizada em Palhoça tem adquirido alguns sinais de destaque, uma vez que a grandeza do investimento e do projeto atrai o interesse do poder público local e de empresas importantes que buscam investir no empreendimento. Em adição, o mesmo projeto foi premiado em importante evento de arquitetura internacional, o que intensifica as esperanças da classe empresarial local. O setor central será erigido com base em dez princípios do New Urbanism, abrangendo, por exemplo, variedade de moradias, áreas verdes, quadras pequenas, prédios verdes, uso misto, etc. Embora se utilize destes instrumentos, o projeto elucida uma relação conflitante encontrada nos objetivos dos empreendedores e do movimento, bem como nas determinantes impostas pelo espaço de entorno. Isto significa que o New Urbanism passa a agregar, antes do que projeto urbanístico, um projeto empresarial, funcionando como instrumento que trará uma distinção em relação à outros empreendimentos deste porte. Desta finalidade provém a inadvertida promoção do título de cidade sustentável, elucidando um entendimento conflituoso e reducionista do New Urbanism por parte dos empreendedores. Portanto, entendemos que, embora exista para promover um planejamento para o pedestre e para a diversidade, o New Urbanism abre espaço para a exploração da cidade tida como mercadoria, tanto na questão da sustentabilidade, quanto no aspecto da identidade.

## **ABSTRACT**

This Thesis investigates an urbanistic model emerged in the United States called New Urbanism. It is an urbanism culture that appears in the 80's, in order to recover traditional towns concepts as well as ideas from important urbanistic cultures till 40's like City Beautiful and the Garden Cities. As a result from the Smarth Growth, New Urbanism reacts against the American suburban pattern growth to reinforce the importance of dense and small towns, where the mobility could be provided by bicycle or walking and the use of the car could be reduced at minimum. After 25 years in the US, it starts to be used in real estate enterprise called Pedra Branca, in Palhoça, Santa Catarina. Thus, the thesis' main objective turns its attention at new urbanism understanding as well as the project which it will be used to build the Pedra Branca's central sector, where the managers expect to construct a mixture, compact and sustainable neighborhood. From it comes arise questions related to the way which the managers make use of the new urbanism principles, and at the same way, how these principles could be fit in the Brazilian urbanization pattern. This intervention in Palhoça has acquired important highlights, so that the investment and project evidence has attracted the local government and enterpreuners who intend to invest in the enterprise. In addition, the same project was awarded in important international architectural event, feeding the local enterpreurial class hope. The Central Sector will be built based on ten new urbanism principles, covering, for example, house mixing, green areas, small blocks, green buildings, mixed uses, etc. Thought using these instruments, the project clear a conflitant relationship between the enterpreuners and New Urbanism goals, and even barriers imposed by arounded spaces. It means that New Urbanism compounds and entrepreneurial project, instead an urbanistic project, which will be used as an instrument of distinction in relation to others real estate enterprises. From that comes the consecutive sustentable city title promotion, what clarify a conflituos and reducionista New Urbanism understanding by enterpreuners. Therefore, despite New Urbanism can promote the pedestrian and diversity city, it open space to exploit the city as a product through sustentably speech, as well as questions related to identity.

## SUMÁRIO

<b>INTRODUÇÃO</b>	<b>A CIDADE DE PALHOÇA E O NEW URBANISM AMERICANO: A CONSTRUÇÃO DE UMA PESQUISA. ....</b>	<b>14</b>
	O NEW URBANISM EM PALHOÇA.....	17
	PRIMEIRAS QUESTÕES DE PESQUISA .....	18
	OBJETIVOS E METODOLOGIA .....	20
<b>CAPÍTULO 1</b>	<b>DO URBANISMO MODERNO AO <i>NEW AMERICAN URBANISM</i> .....</b>	<b>24</b>
1.1	A EMERGÊNCIA DO URBANO E DO URBANISMO: A CIDADE COMO EIXO DE REFLEXÃO .....	26
1.2	O ESPAÇO URBANO COMO CAMPO DISCIPLINAR.....	29
1.3	O URBANISMO NO COMEÇO DO SÉCULO XX E AS INFLUÊNCIAS NOS ESTADOS UNIDOS .....	33
	1.3.1 O City Beautiful .....	36
	1.3.2 As Cidades-Jardins .....	39
	1.3.3 O Planejamento Regional ou Town Planning .....	44
	1.3.4 O Urbanismo Modernista .....	48
1.4	O PLANEJAMENTO (ANTI) URBANO NOS ESTADOS UNIDOS: A SUBURBANIZAÇÃO E O AMERICAN WAY OF LIFE .....	54
<b>CAPÍTULO 2</b>	<b>O <i>NEW AMERICAN URBANISM</i> E AS RECENTES PRÁTICAS EM PLANEJAMENTO URBANO NOS</b>	

	<b>E.U.A: SUBÚRBIOS VS COMUNIDADES TRADICIONAIS.....</b>	<b>68</b>
2.1	(NEW) URBANISM: UMA BREVE INTRODUÇÃO.....	69
2.2	A GÊNESE DO MOVIMENTO E A DIFUSÃO DO TRADITIONAL NEIGHBORHOOD DEVELOPMENT (TND) E DO TRANSIT-ORIENTED DEVELOPMENT (TOD).....	73
2.3	O CNU E A NEW URBANISM CHART .....	96
	2.3.1 Princípios da Carta do New Urbanism, a Região e a cidade.....	98
	2.3.2 Princípios da Carta do New Urbanism, o Bairro, o Setor e o Corredor. ....	99
	2.3.3 Princípios da Carta do New Urbanism, a quadra, a rua e o prédio. ....	101
2.4	AS CRÍTICAS SOBRE O MOVIMENTO: UM DESTAQUE PARA AS QUESTÕES SOCIAIS.....	103
<b>CAPÍTULO 3</b>	<b>A CIDADE UNIVERSITÁRIA PEDRA BRANCA E O SETOR CENTRAL: O NEW URBANISM CHEGA AO BRASIL! OU NÃO? .....</b>	<b>108</b>
3.1	CONHECENDO O MUNICÍPIO DE PALHOÇA, SC.....	110
3.2	A CIDADE UNIVERSITÁRIA PEDRA BRANCA.....	113
3.3	O NEW URBANISM NO EMPREENDIMENTO: PROCEDIMENTOS E PRINCÍPIOS. ....	120
	3.3.1 <i>As Charretes</i> .....	121
3.4	OS DEZ PRINCÍPIOS E O PROJETO PARA O SETOR CENTRAL .....	123

3.4.1 O uso misto e o senso de comunidade .....	124
3.4.2 A busca pelo senso de comunidade: a prioridade ao pedestre, a densidade urbana, a diversidade de moradores e a segurança.....	128
3.4.3 O destaque para a sustentabilidade e alta performance do ambiente construído.....	133
3.4.4 Natureza e Conectividade.....	135
3.5 IMAGENS DO PROJETO.....	136
3.6 ARGUMENTOS CRÍTICOS SOBRE O PROJETO .....	140
<b>CONSIDERAÇÕES FINAIS .....</b>	<b>146</b>
<b>REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS .....</b>	<b>153</b>
<b>APÊNDICES .....</b>	<b>162</b>
<b>ANEXOS .....</b>	<b>169</b>

## **INTRODUÇÃO**

**A CIDADE DE PALHOÇA E O NEW URBANISM  
AMERICANO: A CONSTRUÇÃO DE UMA  
PESQUISA.**

A elaboração desta pesquisa surgiu a partir de experiências acadêmicas e profissionais no campo da Geografia e do Planejamento Urbano, tendo como área de estudo o município de Palhoça, nos arredores de Florianópolis. Esta dissertação é mais um passo na trajetória de estudos e trabalhos que temos realizado neste município, em que as implicações de ordem espaço territorial tem gerado muitas questões relacionadas à urbanização e aos processos de uso e ocupação do solo. Assim, a vivência sobre a realidade de Palhoça permitiu uma compreensão maior acerca de suas características históricas, sociais, ambientais e urbanas.

Desde a elaboração da Política Habitacional Municipal por parte do Laboratório Cidade e Sociedade da UFSC, processo que envolveu diversos atores sociais na tentativa de traçar diretrizes para o problema da habitação, tornava-se mais claro as especificidades e os problemas principais que envolviam as diferentes comunidades de Palhoça. Um destes problemas se expressava a partir das características da urbanização, pautada pelo rápido crescimento demográfico e pela falta de políticas de ordenamento territorial, criando assim amplas áreas de ocupação ilegal, sem infra-estruturas urbanas e assentadas sobre locais de risco. Isto pôde ser verificado em outro trabalho ligado ao laboratório, cujo foco incidia sobre os assentamentos de baixa renda do município. Nesta oportunidade foram levantadas 13 áreas definidas como eminentemente precárias, conforme a análise sobre o acesso às infra-estruturas, os riscos sobre a população, o nível médio de renda das famílias, o acesso a escola, posto de saúde, transporte público, iluminação, dentre outras variáveis. Além destas, a pesquisa revelou que o número de assentamentos irregulares e com urbanização inadequada somavam outras 16 áreas, o que torna a questão do acesso a terra um forte entrave a qualidade de vida dos habitantes (Laboratório Cidade e Sociedade, 2008).

Embora estes trabalhos tenham permitido uma aproximação maior dos problemas enfrentados pelo poder público e pela população, é necessário salientar que antes do que norteadores desta pesquisa, acabaram por auxiliar no aparecimento de suas primeiras questões. De forma que a questão central resulta de outra importante experiência referente à produção do urbano, porém ligada aos processos de apropriação do espaço pelo mercado imobiliário. Referimo-nos a um

estudo sobre o empreendimento Cidade Universitária Pedra Branca, situado na porção noroeste do município, próximo de bairros tradicionais da cidade como Brejarú e Caminho Novo. Este se constituiu como um trabalho de conclusão de curso do departamento de Geografia da UFSC, e abriu novas perspectivas para se compreender a lógica das transformações espaciais na cidade. Em resumo, deste trabalho de pesquisa foi possível extrair algumas considerações interessantes a respeito de uma configuração territorial marcada pela Auto-Segregação Sócio-Espacial. Mesmo tendo adquirido um maior entendimento acerca de um problema social e urbano, em que pesavam as profundas diferenças de gestão do espaço entre o loteamento e a cidade ao redor, esta experiência permitiu visualizar um problema maior, relativo à lógica de produção do espaço urbano brasileiro. Dentre as variáveis que revelam a magnitude dos problemas urbanos no Brasil, uma condição percebida no decorrer da análise foi entender as implicações atreladas à apropriação do espaço. Esta condição revelou o quanto o espaço pôde ser definido como território da reprodução e da acumulação de capital, observada através das diferenças de acesso à terra.

Como forma de situarmos melhor a referida área de estudo, inserimos abaixo uma figura que ilustra a localização do município de Palhoça em relação aos outros que compõem a região de influência de Florianópolis. Na mesma figura também ganha destaque em amarelo a localização do empreendimento Cidade Universitária Pedra Branca em Palhoça.

**Figura 1 - Localização da Área de Estudo**



Fonte: Cidade Pedra Branca. Disponível em: <http://www.cidadepedrabranca.com.br/Apresentar.pdf>.

Acesso: 08/06/2009

## O NEW URBANISM EM PALHOÇA

A Cidade Universitária Pedra Branca vem crescendo no decorrer de 10 anos, voltando seus negócios para o setor imobiliário de média e alta renda. Com zoneamento próprio, pode ser considerado um loteamento com administração autônoma no que diz respeito a alguns serviços urbanos, em especial àqueles de infra-estrutura. Durante as etapas da pesquisa surgiu um indicativo de como a administração e o conjunto de promotores imobiliários tem procurado alcançar seus objetivos de acumulação. Um elemento fundamental descoberto foi o lançamento do futuro projeto do setor central do loteamento, planejado e edificado conforme os princípios do *New Urbanism* Americano. Trata-se de um modelo urbanístico

difundido desde a década de 80 nos Estados Unidos, utilizado em projetos de requalificação de bairros, ruas, quarteirões, cidades e até regiões, tendo nas figuras de Andres Duany, Elizabeth Plater Zyberk e Peter Calthorpe seus maiores difusores (TAHCHIEVA, 2005). Para os empreendedores do Pedra Branca, o New Urbanism não só embasaria a construção do setor central, como também responderia as perspectivas de auto-suficiência do loteamento. Ao constituí-lo, a administração visualiza erigir a área que trará centralidade e urbanidade a um conjunto vasto de áreas residenciais, a fim de se polarizar os encontros, fomentar a integração dos moradores e, principalmente, fazer com que se estruture uma célula independente dentro de Palhoça com relação à moradia, trabalho e lazer. A justaposição entre o que já está construído, como as áreas residenciais, industriais, de lazer e institucionais, associadas aos projetos em construção, como o setor central e outras áreas comerciais, tende a consolidar um amplo projeto urbanístico e empresarial para os próximos anos. Desde 2004, o projeto do setor central e a área como um todo tem fomentado uma intensa discussão sobre as perspectivas futuras do município de Palhoça, visto que, tanto os empresários, quanto políticos da região prevêm um verdadeiro incremento na receita municipal, a valorização da terra e a atração de novos moradores e investimentos para a cidade. O empreendimento Pedra Branca já abriga algumas indústrias de tecnologia de grande porte e algumas áreas comerciais e educacionais importantes, como a UNISUL (Universidade do Sul de Santa Catarina), e já foi palco de eventos de caráter nacional, como o troféu de natação José Finkel. Tal efervescência se intensificou a partir da premiação dada ao projeto newurbanista do Pedra Branca na XI Bienal de Arquitetura Moderna de Buenos Aires e em sua indicação como um dos finalistas do prêmio de sustentabilidade urbana da *Urban Land Institute* (ULI) de Londres. Diante disso, existe uma grande expectativa por parte dos investidores em relação ao New Urbanism e ao setor central.

## PRIMEIRAS QUESTÕES DE PESQUISA

Portanto, é neste caminho de experiências profissionais e acadêmicas que este trabalho vem sendo sistematizado. Como consequência das pesquisas anteriores realizadas no Pedra Branca, outras questões começaram a germinar,

oriundas principalmente do destaque que tem acompanhado o empreendimento e seu modelo urbanístico nos últimos anos. As principais indagações buscavam entender o que era o Novo Urbanismo<sup>1</sup> propalado nos folders, no site e nos outros instrumentos de marketing, e saber quais os objetivos dos empreendedores. Outras questões vieram se consolidando a medida que se desdobravam as discussões e as orientações com professores e colegas. Uma questão primordial que surgiu para a elaboração desta dissertação, relativa às tradicionais práticas de importação de conceitos e influências internacionais no Planejamento Urbano brasileiro, foi entender se realmente havia uma adequação do New Urbanism, pensado para a realidade norte-americana, em estabelecer seus princípios em solo brasileiro.

Tendo em vista esta conjectura, a hipótese principal nos conduziu a pensar o New Urbanism como um instrumento que não se adequa aos ditames urbanos brasileiros, em especial quando analisamos os princípios que o regem. Adilson Costa Macedo expõe que tais princípios estão expostos na Carta do Novo Urbanismo, e são voltados desde regiões até edifícios. Alguns deles expressam a preocupação pela preservação de espaços públicos e pela promoção de encontros nos bairros entre indivíduos de classes e etnias diferentes (MACEDO, 2007). Além disso, um ponto importante a se ressaltar, como veremos nos capítulos seguintes, é que as causas fundamentais que estão ligadas ao seu surgimento expressam um modo de cidade que gera a desintegração e não o encontro de pessoas. Isto significa que o modelo surge para trazer a democracia urbana e os focos de urbanidade e de aproximação coletiva das cidades pré-revolução industrial. Tanto o New Urbanism, quanto outras correntes teóricas, constituíram-se como movimentos que promulgaram a superação do modelo modernista e suas demais influências nas cidades norte-americanas. A preocupação central residia em minimizar e até superar o estilo de cidade formada desde o final da Segunda Guerra Mundial, onde as largas avenidas, o excessivo crescimento dos subúrbios, a não diversidade dos usos, os excessivos congestionamentos, dentre outros problemas, não favoreciam o senso de comunidade e a integração das famílias de diferentes bairros, ruas e vizinhanças. Ganha espaço através deste modelo a escala da rua, da praça, do quarteirão e do jardim, e passam a adquirir mais força comunidades menores, com limites definidos

---

<sup>1</sup> Optamos neste trabalho por priorizar o termo em Inglês, especialmente pela origem norte-americana do modelo. Entretanto, a nomenclatura utilizada no loteamento Pedra Branca prioriza o termo em Português.

e mescla de funções, favoráveis a mobilidade a pé e a bicicleta, o que, de certo modo, induz ao mínimo o uso do carro e os deslocamentos de grandes distâncias (IRAZÁBAL, 2007; FIGUEIRA, 2007). Em contraposição, a lógica de estruturação intra-urbana no Brasil segue um padrão de significativa desintegração social, em que pesam a dispersão de grandes condomínios fortificados, loteamentos periurbanos afastados do centro, áreas marginais de população de baixa renda, e outros usos legitimados por mecanismos urbanísticos (o zoneamento urbano em especial) que induzem a uma ocupação efetivamente fragmentada.

Posteriormente, esta indagação sobre sua utilização no Brasil acabou direcionando nossas atenções para a compreensão mais profunda sobre o New Urbanism, tendo em mente a gênese de seus princípios e os processos sociais e históricos responsáveis por sua formação e consolidação. A apreensão de suas técnicas e premissas seria necessária para entender como o mesmo vêm se processando na realidade de Palhoça, não como forma de refutar sua viabilidade em solo brasileiro, que, em última instância, tornar-se-ia um desafio muito amplo e passível de generalizações, mas sim de expor, de maneira menos complicada, como seus princípios se defrontam com os objetivos da administração do empreendimento e se, esta mesma, entende o postulado trazido pelo movimento.

## OBJETIVOS E METODOLOGIA

Dessa Maneira esta dissertação resulta de um processo de reflexão acerca das modificações no espaço urbano de Palhoça, enfocando a intervenção do New Urbanism. A construção deste problema de pesquisa resultou, portanto, de uma série de questões: Como o New Urbanism pode ser definido e quais suas principais características? Em que contexto suas premissas foram pensadas? Em que medida a intervenção no Pedra Branca reflete seus princípios? Quais são os limites impostos pela realidade de Palhoça na aplicação dos princípios do modelo no Pedra Branca? Quais são os objetivos do movimento que difunde o New Urbanism e quais são os objetivos dos empreendedores do Pedra Branca? Estas questões sustentam a pergunta central que norteará a pesquisa: Como se caracteriza o processo de importação das idéias do movimento denominado New Urbanism no

empreendimento Pedra Branca, tendo em vista a relação entre os objetivos apresentados por seus empreendedores e as bases deste pensamento urbanístico?

Portanto, o objetivo geral deste trabalho busca fundamentalmente:

**Aprofundar o entendimento sobre o New Urbanism e sua utilização no Pedra Branca, com vistas a elucidar algumas limitações que se revelam na relação entre os seus princípios e o que está se processando na realidade de Palhoça.**

Isto significa conhecer o modo que os empreendedores imobiliários tem se apropriado destes princípios e à quais objetivos buscam alcançar com sua implementação.

Para isto, três objetivos específicos serão necessários:

- ✓ Contextualizar o processo histórico e as principais correntes do urbanismo associadas à urbanização nos Estados Unidos, como forma de entendermos o surgimento do New Urbanism.
- ✓ Analisar os principais fundamentos do New Urbanism, abarcando suas principais obras, idéias, autores e a Carta que leva seus princípios.
- ✓ Analisar os objetivos, projetos, ações e processos de edificação do New Urbanism no empreendimento Pedra Branca

A metodologia empregada para a coleta de dados e informações, com vistas a atender estes objetivos, compôs: uma primeira etapa de pesquisa bibliográfica, uma segunda de trabalho de campo e uma terceira de processamentos dos dados e conclusões.

Na primeira etapa o trabalho se definiu em investigar, através de documentos eletrônicos, livros, artigos, periódicos, entrevistas e matérias jornalísticas, todo um aporte bibliográfico para a construção de uma contextualização do New Urbanism. Autores centrais no campo do Urbanismo como: Ebenezer Howard, Lewis Mumford e

Jane Jacobs, passaram a ser analisados como parte desta pesquisa histórico-bibliográfica, os quais também se incluem Françoise Choay e Peter Hall. Estes e alguns outros auxiliaram na análise do campo teórico do urbanismo moderno, assim como no entendimento da urbanização norte-americana, dois temas que possuem tênue relação com o modelo, como se poderá verificar no trabalho. Em seguida, esta pesquisa bibliográfica incidiu sobre autores específicos do New Urbanism como: Todd Bressi, Emily Talen, Andrés Duany, Peter Calthorpe, e outros. Como no Brasil a existência de documentos é extremamente escassa, a pesquisa nesta etapa priorizou documentos eletrônicos, extraídos de portais específicos do movimento, bem como de escritórios de urbanismo e arquitetura, e de pesquisadores.

Na segunda etapa efetivou-se uma pesquisa de levantamento de dados na prefeitura do município de Palhoça, no empreendimento Cidade Universitária Pedra Branca e nos escritórios de Arquitetura responsáveis pela elaboração do projeto. Nestes locais foram extraídos uma série de documentos como: leis, projetos, textos, brochuras, materiais de divulgação e reportagens. Algumas destas informações estiveram mais acessíveis em função de experiências e trabalhos anteriores realizados neste mesmo local. Em conjunto com estes documentos, realizaram-se 5 entrevistas com empresários e arquitetos que elaboraram os projetos do New Urbanism, a saber: duas entrevistas com os empreendedores do Pedra Branca, mais especificamente com dois diretores da Pedra Branca Ltda; duas entrevistas com arquitetos de diferentes escritórios, *Mantovani e Rita arquitetos associados* e *Studio Domo Arquitetura*; e, por fim, uma entrevista com outra arquiteta do Instituto de Planejamento Urbano de Florianópolis, membro convidada a participar da elaboração do projeto.

Estas duas primeiras etapas representaram a maior parte do trabalho, gerando os dois primeiros capítulos e parte do terceiro. Na terceira etapa, após a plena apreensão do objeto e do estudo de caso, o que envolveu uma análise articulada entre ambos, se desenvolveu e concluiu o capítulo 3.

Assim, no *primeiro capítulo*, o leitor encontrará uma exposição que irá traçar um panorama geral sobre o urbanismo moderno e as principais influências no território norte-americano. Neste sentido, sublinhamos algumas correntes que, direta ou indiretamente, inspiraram as idéias do New Urbanism. É o caso do movimento *City Beautiful* e a das Cidades-Jardins. Em seguida, neste capítulo analisamos

outras correntes, dentre elas a modernista, que, juntamente com às supracitadas tem papel importante na formação dos grandes subúrbios norte-americanos. Estes ocuparam a parte final deste capítulo, momento em que delineamos as características principais e as consequências trazidas com o padrão de crescimento suburbano nas cidades dos Estados Unidos. Assim foi feito em função de que este padrão torna-se o foco para o surgimento do New Urbanism.

No *segundo capítulo* entramos na discussão sobre este movimento. Priorizamos por caracterizar as obras que propagaram o seu ideário: os *Traditional Neighborhood Developments* e os *Transit Oriented Developments*. Nesta abordagem estão contidos os princípios centrais do movimento que, como demonstrado em seguida no trabalho, se transferem para a chamada New Urbanism Chart, a partir de sua institucionalização com a fundação do *Congress for the New Urbanism*, em 1993. Ainda neste capítulo não deixamos de elucidar algumas críticas que o envolvem ao longo de sua história, oriundas, sobretudo, do meio acadêmico.

No *capítulo 3* partimos para o Brasil e para o estudo de caso. Dessa forma, sublinhamos em linhas gerais o contexto em que o Pedra Branca está inserido, explicando sucintamente o modo de ocupação do município de Palhoça e os problemas sociais e ambientais por ele gerados. Em seguida apresentamos o empreendimento e sua representatividade em Palhoça, mostrando sua gênese, evolução e, principalmente, seu novo plano para o setor central. Nesta etapa estão expostos os projetos e intenções dos empreendedores, onde podemos verificar quais foram seus objetivos e como tem se utilizado das idéias do New Urbanism. Neste capítulo também estarão expostas as considerações que esperamos serem as que mais se aproximam de uma resposta ou de um entendimento às questões colocadas nesta introdução.

## **CAPÍTULO 1**

### **DO URBANISMO MODERNO AO *NEW AMERICAN URBANISM***

Como o nome sugere, o New Urbanism procura trazer algo de novo para os modelos de intervenção urbana nos Estados Unidos. Ao longo deste capítulo veremos que, apesar de se intitular como modelo do “novo”, o New Urbanism resgata o essencial da cidade passada, de velhos princípios pensados e repensados, utilizados e refutados por muitas escolas do urbanismo antes e durante o século XX.

Compreender o New Urbanism enquanto modelo de intervenção urbana é retornar ao século XIX, momento em que o urbanismo surge como campo do conhecimento científico. Nesta época também nasceriam matrizes teóricas que influenciariam o destino das cidades. Em aproximadamente dois séculos, a civilização humana sofreria um grande impacto nos modos de agir e pensar. Com base no fenômeno moderno e na racionalidade científica, as sociedades inseridas no contexto das duas revoluções industriais viram suas cidades crescerem e se modernizarem, geridas por novas contribuições no campo do urbanismo. Estas influências deram suporte para edificação de inúmeros centros urbanos na Europa e nos Estados Unidos, e, posteriormente, em outras nações periféricas. No que diz respeito aos Estados Unidos os projetos de renovação urbana seguiram os pressupostos do movimento modernista, assim como das chamadas *Garden Cities* (Cidades-Jardins). O desenvolvimento desses projetos acompanhou críticas relativas ao estilo de vida dos cidadãos norte-americanos, e o New Urbanism aparece neste contexto de discussão acerca das perspectivas futuras das cidades naquele país.

A seguir, este capítulo propõe delinear a emergência do urbano e do urbanismo, tendo como eixo norteador os fatores que levaram o New Urbanism a surgir e a se constituir.

## 1.1 A EMERGÊNCIA DO URBANO E DO URBANISMO: A CIDADE COMO EIXO DE REFLEXÃO

O início do século XIX já anunciava novos tempos numa sociedade plenamente marcada pelo domínio da máquina. A consolidação do meio técnico e a dispersão da produção em larga escala apontaram traços essenciais no desenvolvimento das cidades em que a primeira Revolução Industrial havia eclodido. Tais traços demarcaram o domínio da privatização da terra, da moradia, dos meios de produção e do espaço como um todo. Como resultado das profundas mudanças na economia mundial, o avanço das forças produtivas e a modernização durante o século XIX, não somente trouxeram o incremento da urbanização e a emergência de um novo arquétipo de cidade, mas constituíram o fenômeno urbano.

Na cidade industrial, se por um lado criavam-se as bases para a artificialidade das fábricas, da máquina, do trabalho e da disciplina, por outro havia o enfrentamento das multidões, da pobreza, da insalubridade e das doenças. Nesta relação entre cidade artificial e cidade orgânica, o fenômeno urbano se construiu como marco de descontinuidade na história das cidades, quando a humanidade tinha mergulhado no turbilhão da vida moderna.

O conhecimento científico e a industrialização da produção criaram e recriaram novos ambientes e destruíram antigas formas, assim como a descomunal explosão demográfica intensificou o crescimento das cidades e as lutas em seu interior. A evolução das tecnologias de comunicação, o fortalecimento dos Estados Nacionais, a estruturação de movimentos sociais e de classe, e a consolidação do capitalismo industrial representaram, dentre outros processos, uma fase de modernização cujo palco principal foi a cidade (BERMAN, 1986).

Dessa maneira, como a emergência do urbano e a consolidação da ordem moderna induziram as sociedades capitalistas do final do século XIX a repensar o destino das cidades e como o urbanismo se insere neste contexto?

A dita modernidade caracterizada pela efemeridade e transitoriedade, de renovação constante das formas urbanas, é inerente à práticas sócio-espaciais articuladas ao avanço das forças produtivas em prol do capital. Inicialmente com

pequenas máquinas de tecelagem, depois com o surgimento da máquina a vapor e com a evolução nos meios de transporte, neste processo histórico a primeira coisa que observamos é a paisagem que expressa a experiência moderna. Referimo-nos a proliferação das fábricas e de áreas industriais, onde a cidade passa a ser o *locus* de dominação, de fluxos de mercadorias, pessoas e idéias, adquirindo um caráter eminentemente produtivo. No final do século XIX e início do XX a população vivendo em cidades na Europa ultrapassou àqueles que viviam no campo, e a vida urbana efetivamente começava a condicionar estilos de vida e uma nova cultura. Aqui devemos mencionar o próprio modo de vida instituído no bojo da sociedade capitalista, cujas contradições trouxeram consequências aterradoras. Apesar das forças modernizantes e científicas da época, com a capacidade de amenizar e aperfeiçoar o trabalho humano, o que se viu foi a intensificação e a sobrecarga de trabalho. De um lado o homem conseguia dominar a natureza, extraíndo-a suas fontes de riqueza e prazer, de outro dominava a si próprio, escravizando e explorando um ao outro. Neste período, a sede pelo progresso material e intelectual se sobrepôs ao elemento humano, constituindo um verdadeiro retrocesso espiritual. Esta contradição entre o espectro moderno de racionalidade e técnica de um lado, e o ideário que expressa a centralidade do homem de outro, tornou-se uma importante questão para o planejamento das futuras cidades, fator que veremos mais adiante (BERMAN, 1986; HARVEY, 1992).

No que se refere ao plano infra-estrutural da cidade, outros problemas surgiram em resposta ao crescimento acelerado dos espaços urbanos. De acordo com Blainey (2004), entre 1750 e 1850, a população da Europa deu um salto em mais de 80%<sup>2</sup> e as cidades cresceram e tornaram-se tão grandes quanto às maiores da China. Embora podemos considerar este crescimento como resultado de um avanço das técnicas na área da saúde, o ambiente fabril dos espaços urbanos gerou áreas predominantemente insalubres, sujas, onde a grande massa de trabalhadores se amontoava em pequenas casas. Não havia infra-estrutura urbana básica para os novos e antigos moradores e as cidades geralmente ficavam ao longo de um rio, cuja água poluída era utilizada para cozinhar e se lavar. A massa trabalhadora se concentrava em vielas e pardieiros úmidos sem as mínimas condições de habitabilidade, com sistemas de infra-estrutura defeituosos ou nulos. Nas ruas o

---

<sup>2</sup> Londres, por exemplo, passa de 864.845 habitantes em 1801 a 1.873.676 em 1841 e 4.232.118 em 1891. Ou seja, em menos de um século a população praticamente quintuplicou.

esgoto escoava até os rios próximos e as infecções eram espalhadas pelo saneamento precário, trazendo doenças e mortes (BLAINEY, 2004).

Em pouco tempo a cidade industrial, berço da modernidade, passou a ser alvo primordial de reflexão e de problematização. A consciência acerca da realidade urbana da época e o enfrentamento dos graves problemas sociais instigaram a intelectualidade a debater sobre as características da rápida urbanização. A cidade passou a ser objeto de disciplina, e o método racional e científico adquiriu papel primordial na definição de caminhos para a pacificação das camadas sociais mais pobres. Os conjuntos de saberes e práticas desenvolvidas no final do século XVIII e início do XIX, em que a cidade era o objeto de atenção e de intervenção, estabeleceram as bases para a fundação do **urbanismo** enquanto disciplina de estudo da cidade. O intuito era de requalificar os espaços e racionalizar as relações entre os proprietários e o proletariado, consolidando a noção de uma ordem social vinculada à reforma do meio urbano.

Robert Moses Pechman (1996) chama a atenção que nas grandes capitais européias da época, as camadas populares lutaram tenazmente pelo direito ao espaço público e pelo acesso a um lugar na cidade. Em oposição, a classe dominante fundava seu poder a partir da intervenção no espaço, buscando desmontar grupos sociais e adequar a cidade para os objetivos de produção, circulação e consumo de mercadorias. Sobre um espaço que se urbaniza freneticamente, as áreas públicas alteram sua função de promoção da cultura para outro de mera circulação, onde predominam a esfera do consumo e do trabalho. Nestes conflitos de classe pelo acesso a cidade, o urbanismo surge como princípio burguês de intervenção humana, tendo por base que o ordenamento urbano e social eram articulados. Para os ideários burgueses, os bairros insalubres e miseráveis, onde vicejavam os encontros da classe trabalhadora, funcionavam como locais de imobilidade, confusão, protestos e badernas (PECHMAN, 1996). Nesse sentido, a presença de multidões nas ruas e o risco latente de revoltas corresponderam a verdadeiros desafios para a redefinição dos espaços públicos. Por isso a forte preocupação da burguesia em centrar seu poder na dominação do espaço, como forma de viabilizar os meios de reprodução do capital e de manutenção de sua própria existência. Ao limpar a rua da presença popular e fortalecer a vida privada a uma conquista da humanidade, a burguesia se apóia no urbanismo para organizar

cientificamente a cidade, colocando cada coisa no seu devido lugar, evitando aglomerados de um lado e vazios perigosos de outro (SARTOR, 1999).

Portanto, o urbanismo moderno se autonomizou enquanto campo do conhecimento científico e compôs um amplo projeto intelectual, político e ideológico para a edificação de uma nova ordem nas cidades. Reuniu saberes e práticas racionais de intervenção e outras propostas pontuais no século XIX que delinearemos a seguir. As escolas do Urbanismo analisadas neste ponto compõem um ideário de forte significação nas cidades Européias e Norte-Americanas, vindo a influenciar a vida de milhões de pessoas durante o século XX e que suscitaram o aparecimento de outras correntes na procura da resignificação urbana, no qual o New Urbanism se inclui.

## 1.2 O ESPAÇO URBANO COMO CAMPO DISCIPLINAR.

Muitas correntes do urbanismo surgiram no decorrer daquele período. Embora com formações e enfoques diferentes, a maioria partiu do princípio que a industrialização havia gerado uma desordem social que deveria ser reparada (MONTE-MÓR, 2007).

Na verdade, no decorrer do século XIX ainda se desenvolviam os pensamentos que iriam embasar a prática urbanística, em que Choay (1994) denomina de fase pré-urbanista. Nesta fase o urbanismo foi se consolidando nas mãos de economistas, políticos e outros profissionais, ainda de maneira reflexiva, sem a existência de confirmações de hipóteses, sistemas descritivos e investigações incidentes sobre a cidade.

Nesta época pré-urbanista começaram a se desenhar duas vertentes de pensamento bem definidas. Por um lado, a disciplina emerge com o viés científico de investigação e problematização do urbano, através da transformação do cenário de insalubridade e pobreza para outro de reconstrução dos bairros, ruas e quarteirões, visando sua higienização. Por outro lado, também foi alvo de outras influências calcadas em princípios e dimensões artísticas, em que o vislumbamento de costumes urbanos passados adquiriu relevância para os projetos. Ao contrário do enfoque puramente higienista de reconstrução de uma nova cidade, arejada,

ventilada e limpa, tais projetos consistiam em amplos modelos pautados em princípios artísticos dos séculos anteriores.

Esta dualidade entre a ciência e arte marcou a passagem do pensamento para a prática em urbanismo numa relação de forças. Kohlsdorf<sup>3</sup> esclarece como se estruturaram estas duas correntes urbanísticas significativamente opostas:

As duas atitudes originaram-se da observação da Revolução Industrial a partir de duas posições extremas: de forma a aceitá-la como a chave dos tempos modernos onde todas as contradições estariam resolvidas, ou de forma a negá-la, por ser responsável pelo desaparecimento de um mundo melhor”.

Ambos princípios dominaram o discurso urbanístico no período pós – Revolução industrial e opuseram-se em olhares, atitudes e procedimentos. Como exposto por Kohlsdorf, ao *progressismo* ou *racionalismo* implicava a adequação da cidade à nova fase de progresso e modernização, abrindo caminho para uma onda de otimismo com os avanços tecnológicos e econômicos. Tais avanços pautados no aval científico e acadêmico seriam responsáveis por uma futura superação das contradições urbanas, onde logo a humanidade encontraria seu caminho de harmonia e qualidade de vida. Por outro lado, aos *culturalistas* tal período expressou a perda dos valores tradicionais das cidades antigas, e, em contraposição, achavam que a nova fase representava a degeneração da qualidade urbana. A definição primaz da corrente culturalista é a nostalgia ao passado, de maneira a resgatar os padrões sócio-culturais das cidades pré-revolução industrial.

Kohlsdorf (1985) e Choay (1994) categorizam o pensamento progressista e culturalista, mediante seus objetivos mais elementares.

Para os urbanistas progressistas<sup>4</sup>, a cidade deveria estabelecer uma classificação rígida na definição de funções para os bairros, visando fazer desses espaços locais úteis para circulação do capital industrial e comercial. A organização

---

<sup>3</sup> KOHLSDORF, Maria Elaine. **Breve histórico do espaço urbano como campo disciplinar**. In: FARRET, Ricardo; GONZALEZ, Suely; HOLANDA, Frederico; KOHLSDORF, Maria Elaine. **O espaço da cidade – contribuição à análise urbana**. São Paulo: Projeto, 1985, p.23.

<sup>4</sup> Alguns exemplos são Robert Owen (1771-1858), Charles Fourier (1772-1837), Pierre Joseph Proudhon (1809-1863) e Victor Considerant (1808-1893). Sobre suas idéias e obras principais ver: CHOAY, Françoise. **O urbanismo: Utopias e realidades, uma antologia**. São Paulo: Perspectiva, 1965.

urbana levava em consideração a utilidade que determinada área tinha para os objetivos de rentabilidade econômica e, neste aspecto a circulação intra-urbana adquire papel fundamental, visto que as ruas e avenidas permitiriam melhores condições de locomoção e mobilidade. Em consequência, as intervenções tinham uma forte preocupação em realizar obras viárias e de saneamento, criando espaços descontínuos e abertos, altamente artificializados, estandardizados e geometrizados (Choay, 1994). Esta geometrização estava em função de um modelo estético tão importante quanto a utilidade, em que os progressistas idealizavam trazer para a cidade um espetáculo cotidiano. Kohlsdorf explica que o espaço era organizado pela predominância do fundo sobre a figura, com a conseqüente separação entre volumes, grandes distâncias e longas perspectivas. Segundo Choay<sup>5</sup>:

Essa importância atribuída à impressão visual indica bem o papel da estética na concepção da ordem progressista. [...]. A cidade progressista recusa qualquer herança artística do passado, para submeter-se exclusivamente às leis de uma geometria 'natural'.

Em suma, os principais ícones progressistas exprimiam a universalidade da razão e a fé no progresso da civilização, em que o passado é praticamente esquecido e o presente torna-se irredutível para a estruturação do mundo moderno. Estas perspectivas visavam à ampla reforma do habitat urbano a partir da reconstrução de bairros e quarteirões, assim como pela construção de áreas verdes abertas e todo um sistema de infra-estrutura. As mudanças nos padrões de uso e ocupação do solo focavam primordialmente se distanciar dos modelos de cidade até então vivenciados, antes e durante o processo de Revolução industrial.

No que toca ao culturalismo, ao contrário do enfrentamento otimista e voltado ao presente, predominaram o sentimento de pessimismo e os devaneios da cidade passada. Esta preocupação é traduzida através da perda gradativa dos encontros e das relações humanas nas ruas e bairros. Neste sentido, o homem adquiriu um papel mais importante no culturalismo do que no progressismo, devido ao caráter intermutável e insubstituível do ser humano na formação de grupos e comunidades.

---

<sup>5</sup> CHOAY, Françoise. A história e o método em Urbanismo. In: **Imagens da Cidade: Séculos XIX e XX**. São Paulo: Marco Zero, ANPUH, 1994, p.09.

Como expressa Kohlsdorf<sup>6</sup>, “o culturalismo caracteriza a cidade a partir da noção de cultura, onde a arte é o principal elemento de integração social”.

Assim, a cidade deveria oferecer os espaços para integração e aproximação das pessoas no seu cotidiano, principalmente na viabilização de locais para lazer e cultura. A rua e a praça eram elementos fundamentais na formação de um ambiente urbano que estimulasse o encontro e as relações interpessoais, além do que, o traçado das ruas deveria respeitar as formas de relevo e a orientação dos ventos. Em consequência predominavam as formas curvilíneas e tortuosas, de geometria orgânica e natural. Citando o pensamento de Morris e Ruskin, Choay<sup>7</sup> esclarece melhor esta característica do ideário culturalista:

Morris e ele [Ruskin] preconizam a irregularidade e a assimetria, que são a marca de uma ordem orgânica, quer dizer, inspirada pela potência criadora da vida, cuja expressão mais elevada é dada pela inteligência humana. Só uma ordem orgânica é suscetível de integrar as heranças sucessivas da história e de levar em consideração as particularidades da paisagem.

Esta concepção organicista de cidade significou uma formação pautada de acordo com as necessidades funcionais dos seres humanos, em que o espaço é produzido de maneira artesanal, sem protótipos e padronizações. A ênfase dada as cidade antigas, fez do culturalismo um movimento descolado do presente e fechado nos ditames históricos, em função da fuga de uma cidade não aceita. Também por esta razão, o movimento culturalista é colocado como não-científico. (KOHLSDORF, 1985).

Portanto, estas duas correntes foram predominantes no campo teórico do urbanismo, em sua fase de germinação e consolidação. A transição de um pré-urbanismo para o urbanismo se processa especialmente no momento em que a disciplina se estrutura como um campo de especialização sobre a cidade, restrita apenas a profissionais (na época, apenas arquitetos e engenheiros). No interior dos próprios centros acadêmicos, o desenvolvimento de métodos descritivos, classificatórios e quantitativos, voltados pra um viés puramente prático, trouxe

---

<sup>6</sup> KOHLSDORF, op. Cit, p.30.

<sup>7</sup> CHOAY, op. Cit , p.13.

identidade e consolidou efetivamente a disciplina. Carlos Sartor<sup>8</sup> explicita que a principal pretensão do urbanismo era de reunir os saberes elaborados e as práticas pontuais do século XIX.

O processo de autonomização do campo implicou na organização de um método próprio de trabalho, cujo enfoque foi a totalidade da cidade e que, também, repercutiu na tensão entre princípios de natureza científica, técnica e artística.

Esta repercussão da tensão entre os princípios técnicos e artísticos significou o predomínio das ideologias que constituíram a fase pré-urbanística, o progressismo e o culturalismo. Apesar da definição dos métodos, a ausência da pesquisa em urbanismo cedeu lugar a resignificação das duas matrizes, cujo embate continuou a dominar o debate acadêmico. Assim, os principais pensadores citados anteriormente, como Owen (1771-1858), Fourier (1772-1837), Morris (1834-1896) e Ruskin (1818-1900), estão longe de serem os grandes ícones que levaram a obra progressista e culturalista a se concretizar. Nos diferentes países da Europa as duas vertentes passaram a se desenvolver, influenciando decisivamente em muitos projetos de reconstrução de cidades e bairros, tendo em urbanistas como Camillo Sitte (1843-1903), Ebenezer Howard (1850-1928), Charles-Édouard Jeanneret, mais conhecido como Le Corbusier (1887-1965), algumas das principais influências.

### 1.3 O URBANISMO NO COMEÇO DO SÉCULO XX E AS INFLUÊNCIAS NOS ESTADOS UNIDOS

Voltando para o começo do século, no tocante a disseminação das duas principais matrizes do urbanismo, Choay esclarece que na Europa a base progressista adquiriu muita força no território Francês, tendo na figura de Tony Garnier (1869-1948) um dos principais nomes. Embora não tenha exercido tanta influência na Alemanha e na Inglaterra, onde os dois principais pensadores provém

---

<sup>8</sup> SARTOR, Carlos Eduardo. **Imagem da Cidade - Cidade da Imagem: uma Análise sobre o modelo de intervenção urbana do Rio Cidade**.1999. 196 f. Dissertação (Mestrado em Planejamento Urbano e Regional) - Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano e Regional da Universidade Federal do Rio de Janeiro - IPPUR/UFRJ, Rio de Janeiro, 1999, p.40.

da matriz cultural, Camillo Sitte e Ebenezer Howard, o progressismo efetivamente produziu uma obra muito mais vasta e ampla pela Europa. O domínio do ideário técnico e racional fundou outras gerações de urbanistas, voltados para a construção e reconstrução de cidades inteiras, bem como para projetos de novos bairros e conjuntos habitacionais. Tony Garnier, que junto com George Benoit Lévy, compõem os principais nomes da primeira geração de urbanistas progressistas, idealizou uma cidade industrial planejada a partir da separação de funções urbanas, com a exaltação dos espaços verdes e a utilização sistemática de materiais novos, em particular o concreto armado (CHOAY, 1994).

Apenas a partir da segunda geração, dentre os quais citamos Walter Gropius (1883-1969) e Le Corbusier, que o modelo de cidade racionalista passa a ser desenvolvido na prática. Durante a década de 20, ambos exerceram uma forte influência ideológica com base no racionalismo. Enquanto Le Corbusier apresentava suas teorias sob forma de manifesto, em livros, revistas e jornais, Gropius era professor e ficou marcado pela criação da célebre escola de arquitetura Bauhaus na Alemanha (HALL, 1988). Este período ficou marcado pela materialização do ideal progressista, e se consolidou a partir dos Congressos Internacionais de Arquitetura Moderna (CIAM's), evento que definiu os princípios geradores de sucessivos planos para os espaços urbanos dos países capitalistas centrais (KOHLSDORF, 1985).

No que diz respeito ao culturalismo, vale ressaltar que mesmo tendo adquirido um papel mais restrito, tal matriz alcançou relativa importância a partir do pensamento de Camillo Sitte e Ebenezer Howard. Na Europa, sobretudo na Inglaterra, as cidades passaram a ser concebidas enquanto espaços possíveis de realização plena da cultura urbana, o que significou a recuperação das qualidades espaciais e a retomada das relações sócio-culturais. Entretanto, a apreensão da matriz ocorreu apenas de maneira parcial ou aplicada em pequenas escalas. Somente com a idealização das Cidades-Jardins de Howard para os planos de urbanização nos Estados Unidos, é que irá aparecer uma intervenção que se aproxima dos moldes deste modelo. Vale dizer que os pressupostos das Cidades-Jardins constituem uma teoria própria de Howard, inspiradas em função de suas experiências e estudos sobre o progresso e a pobreza. Este progresso suscita o caráter indefinido e único de suas idéias, mas sua inclinação pelas cidades pequenas e comunitárias atende às premissas do ideário cultural.

Neste momento cabe analisarmos mais detidamente sobre as correntes influentes nos Estados Unidos, uma vez que muitas delas têm contribuído para a formulação do New Urbanism. Há de se evidenciar que no decorrer das primeiras décadas, o viés de pensamento urbanístico não se restringia a uma simples relação dicotômica entre o que era racional e cultural. Segundo Emily Talen (2003), o urbanismo nos Estados Unidos se define mediante algumas culturas predominantes, cujos ideários poderiam ser apresentar como racionais, culturais, ou até constituir ambas. De acordo com a autora, algumas correntes passavam a priorizar os aspectos estéticos e preservacionistas das formas urbanas, conferidas mediante planos específicos e em escalas menores. Por outro lado, umas se detinham sobre grandes obras voltadas para a promoção da identidade local e para a busca da reforma social, enquanto outras se assentavam na crença de planos para novas cidades. Neste sentido, até a década de 40, as cidades norte-americanas sofreram três principais influências: o movimento *City Beautiful* de Daniel Burnham, as Cidades-Jardins de Ebenezer Howard e o Planejamento Regional ou *Town Planning* de Patrick Geddes. Após este momento surge como extrema força o ideário propalado pelo CIAM's, incorporado nas políticas governamentais de remodelação urbana do pós 2ª Guerra. Mesmo com a emergência do modernismo, direta ou indiretamente cada um destes modelos teve influência na configuração urbana e territorial nos Estados Unidos. Na verdade, não existe um processo compartimentado por diferentes idéias, senão um contexto em que cada corrente permeou, direta ou indiretamente, a base ideológica da outra.

Alguns autores oferecem análises detalhadas acerca do pensamento destas escolas do urbanismo, como Peter Hall (1988), Emily Talen (2003), e Lewis Mumford (1965). Com base nestes e alguns outros, cabe analisar mais detidamente o contexto de algumas delas, para, não só a entender o modelo de urbanização norte-americano, mas também os fundamentos trazidos pelo New Urbanism. É necessário ressaltar que este é visto por muitos autores como um movimento que promulga a unificação de diferentes idéias urbanísticas para desenhar suas conhecidas comunidades tradicionais. Como será visto no capítulo 2, é o dito caráter Neotradicional que tem identificado este movimento no decorrer de sua história, uma vez que procura adequar premissas até então díspares sob um mesmo projeto, premissas estas que estão longe de serem novas.

### 1.3.1 O *City Beautiful*

O Movimento denominado de *City Beautiful* adquiriu grande destaque no início do século XX. De inclinação progressista, esta escola teve como principal planejador o arquiteto Daniel Hudson Burnham(1846-1912), cuja meta era promover o embelezamento e construir uma cidade monumental como forma de criar um ambiente moral e cívico para os habitantes. De acordo com Hall (1988), o marco inicial deste movimento se deu no *Columbian Exposition* de Chicago, em 1893, quando o objetivo primordial do planejador norte-americano era superar os focos geradores de “doenças, depravação moral e descontentamento da população”<sup>9</sup>. Para isso, o *City Beautiful* conduziu obras de embelezamento e de infra-estruturas em grandes escalas, colocando a questão do incrementalismo estético e do preservacionismo arquitetônico como aspectos fundamentais. Segundo Sartor (1999), uma contribuição importante para o surgimento deste movimento nos Estados Unidos oriunda de planos para a construção de parques públicos e outras áreas verdes no interior dos centros urbanos, tendo na figura de Frederick Law Olmsted (1822-1903) seu maior incentivador. Considerado o pai da arquitetura paisagística norte-americana, Olmsted creditou à melhoria sistemática do ambiente urbano o caminho para assegurar uma ordem moral harmoniosa, apostando que os parques e áreas de lazer exerceriam influência favorável ao auto-controle e equilíbrio (HALL, 1988). Sartor<sup>10</sup> complementa:

A concepção de Olmsted era de resgatar, [...], o repouso e a placidez proporcionada pela paisagem campestre. A vegetação característica e os estilos pitorescos da paisagem rural precisavam ser recuperados na perspectiva de recriar a “espontaneidade” no cenário urbano, tão marcado pela agitação cotidiana. Logo se constituíram “sistemas de parques” articulados por vias sinuosas de circulação, denominadas *parkway*.

Posteriormente, o *City Beautiful* irá incorporar estes princípios, sobretudo estas *parkways*, aplicando-os em grandes escalas. Logo, sob cidades já

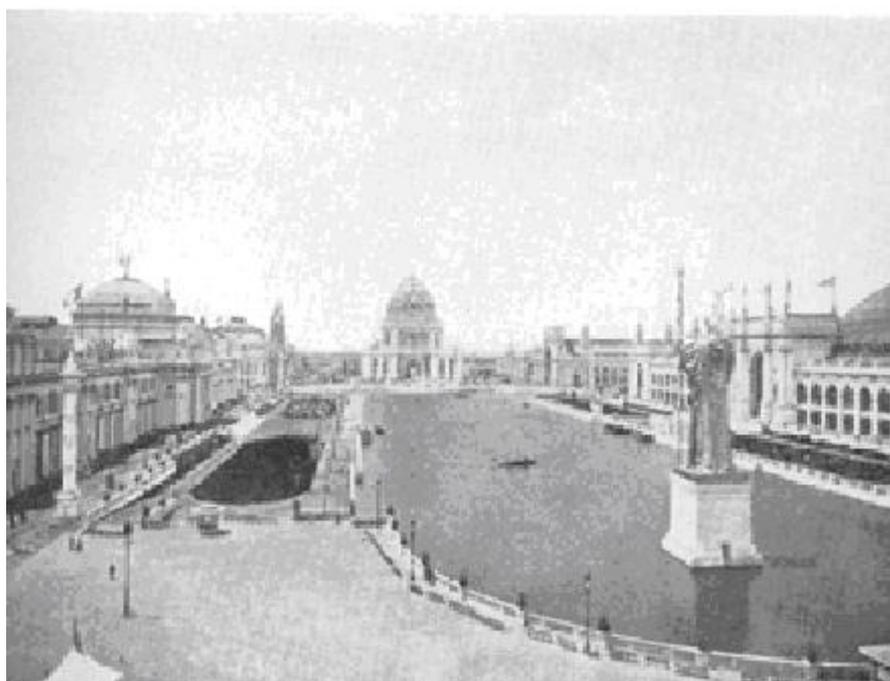
---

<sup>9</sup> HALL, Peter. **Cidades do Amanhã**. São Paulo: Perspectiva, 1988, p. 208.

<sup>10</sup> SARTOR, Op. Cit, p. 31.

consolidadas se promoviam projetos audaciosos de reconstrução, onde se articulavam as preocupações de ordem estética, paisagística e de infra-estrutura (Figuras 2 e 3). Destas concepções derivadas de Olmsted provém o fundamentalismo urbanístico do *City Beautiful: a aparência física da cidade expressaria sua ordem moral*. Sob a era das reformas<sup>11</sup>, Daniel Burnham e seus discípulos difundiam as reformas urbanas, com seus edifícios monumentais e grandiosos. Burnham foi o responsável pelo Plano de urbanização de Chicago, entre 1907 e 1909, e, deste, seguiram-se inúmeros outros. Apesar de planos para a urbanização, o papel dos edifícios se tornou predominante para a promoção do apelo estético buscado pelo *City Beautiful* e, não importando onde estivessem, os edifícios deveriam adquirir um aspecto monumental para construir um orgulho cívico.

**Figura 2: Plano para o centro cívico da cidade de Minneapolis.**

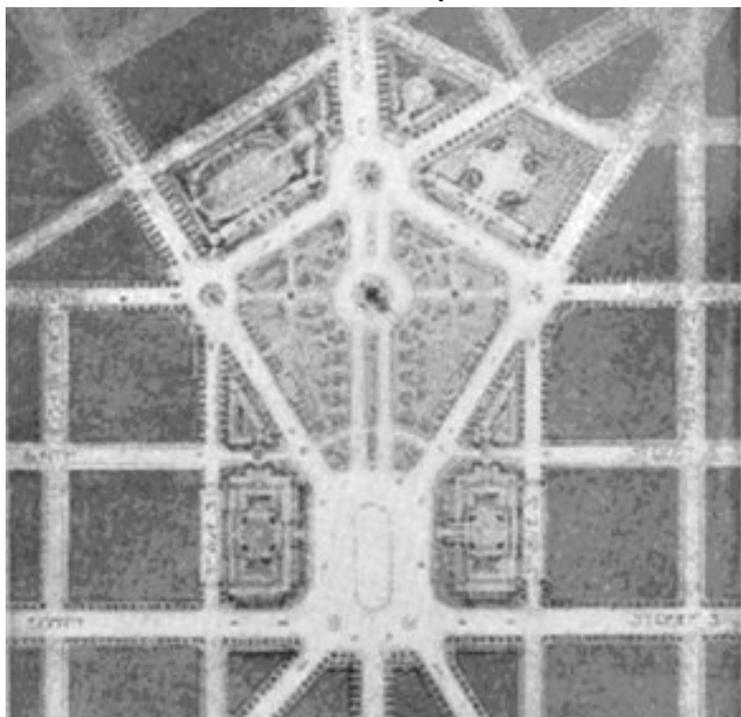


Fonte: Talen, 2003, p.156

---

<sup>11</sup> Emily Talen (2003) descreve o período de atuação do *City Beautiful* como contemporâneo a emergência do populismo, do imperialismo, do darwinismo, do feminismo, e de outras reformas do campo social. A resposta na cidade deveria ser uma intervenção reformadora, com a cidade monumental.

**Figura 3: A cidade monumental proposta no *Columbian Exposition* de Chicago**



Fonte: Talen, 2003, 158

Segundo Jacobs<sup>12</sup>, a arquitetura monumental deste movimento acabou por sair de moda nas décadas posteriores:

A população orgulhava-se deles [dos monumentos], mas esses conjuntos não tiveram sucesso. Em primeiro lugar, invariavelmente a cidade normal à volta deles decaía em vez de prosperar, e eles sempre atraíam uma vizinhança incongruente de salões de tatuagem sujos e lojas de roupas usadas, quando não apenas uma decadência indescritível e deprimente. Em segundo lugar, as pessoas ficavam longe deles.

Mesmo com este declínio, o movimento não deixou de instigar outros planejadores. O plano de Chicago deixou muitos admiradores pelos Estados Unidos e pela Europa, inspirando o discurso progressista do esteticismo como condição para uma ordem social harmoniosa. Atualmente, o *City Beautiful* retorna com força a partir dos projetos do New Urbanism e sua abordagem acerca dos edifícios. Isto poderá ser entendido melhor no capítulo 2, quando iremos tratar sobre o papel dos

---

<sup>12</sup> JACOBS, Jane. **Morte e vida de grandes cidades**. São Paulo: Martins Fontes, 2000, p.25.

edifícios na promoção do senso de comunidade e da identidade local, dois aspectos buscados pelo New Urbanism em seus projetos.

### 1.3.2 *As Cidades-Jardins*

O declínio do *City Beautiful* cedeu espaço para a emergência e o fortalecimento das Cidades-Jardins de Ebenezer Howard, certamente, a principal corrente até os anos 40. Assim como a maioria das correntes insurgentes no campo do urbanismo, a Cidade-Jardim aparece para confrontar os problemas oriundos da grande industrialização. Sem formação em urbanismo e autodidata, Howard elaborou um grande projeto que apontava para o melhoramento das condições de pobreza da classe trabalhadora, defendendo o ideal comunitário (JACOBS, 1961; TALEN 2003). Influenciado pelo geógrafo russo Kropotkin (1842-1921), cujo ideário promulgava o fim das grandes cidades e das fortes concentrações demográficas, Howard viu nas Cidades-Jardins uma nova civilização baseada no serviço à comunidade (MUMFORD, 1965). O que são as Cidades-Jardins?

Diferente de intervenções sobre cidades já existentes, o ideal de Howard dependia de novas áreas onde se pudessem delinear com liberdade uma cidade completamente nova. Com base no próprio autor, em sua obra "*Garden Cities of Tomorrow*" de 1899, um primeiro aspecto importante a se ressaltar desta obra é de que os locais de vivência do ser humano não se restringiam apenas ao ambiente urbano ou rural, e sim que existiria uma terceira via, uma cidade-campo, em que ambos ambientes poderiam ser combinados de modo integrado. Howard acreditava que nem campo e nem cidade poderiam, isoladamente, realizar completamente o ideal de uma vida perfeita com a natureza. Por exemplo, da mesma maneira que a cidade oferece suas vantagens de progresso, emprego, tecnologia e locais de diversão, retorna com seus preços altos, horas excessivas de trabalho e poluição. Já o campo inspira belas paisagens, ar fresco, horas a menos de trabalho e preços baixos, mas, em compensação, devolve baixos salários e poucas fontes de diversão

e trabalho. Segundo Howard<sup>13</sup>, “cidade e campo devem estar casados, e dessa feliz união brotaria uma nova esperança, uma nova vida, uma nova civilização”.

Dessa junção surge uma comunidade auto-suficiente, erigida numa gleba de, aproximadamente, 2400 hectares, outorgada para alguns poucos proprietários mediante empréstimo. Construída neste terreno, a Cidade-Jardim é parcelada e os aluguéis das terras são pagos aos administradores para que os mesmos pudessem reverter este excedente na construção e manutenção de obras públicas necessárias. Daquela área inicial de 2400 hectares, a Cidade-Jardim ocuparia apenas 400 hectares no centro da gleba, sendo de preferência no formato circular e com um raio de 1100 metros. Inserido neste projeto estariam alocados seis bulevares que ligariam o centro da Cidade-Jardim até sua circunferência, dividindo-a em bairros e, no centro, estariam os maiores edifícios públicos. Ligados com a zona central através de grandes avenidas (sempre arborizadas), se encontrariam cinturões voltados para moradias, dispersos como anéis concêntricos. Howard previu para estes anéis residenciais e para a zona central o assentamento aproximado de 30 mil pessoas organizadas em 5 mil terrenos com superfícies médias de 6,5 m x 44 m, ladeados por avenidas significativamente largas. Nos anéis mais exteriores se dispunham os entrepostos comerciais e industriais, localizados ao longo de estradas de ferro circulares que se comunicariam por toda a cidade, com ramificações que permitiam o transporte de mercadorias diretamente entre as zonas agrícolas, comerciais e industriais (HOWARD, 2002).

Dos 2400 hectares, os outros 2 mil restantes faziam parte do último anel, lócus da produção agrícola. Projetado para uma população de 2 mil pessoas, no anel agrícola se organizavam propriedades individuais como fazendas grandes e pequenas, pastagens e outras terras para arrendamento (HOWARD, 2002). Sobre este cinturão verde ao redor da cidade, Lewis Mumford<sup>14</sup> atesta que “serviria não só para conservar próximo o ambiente rural, como também para impedir que outros núcleos urbanos se fundissem com ela [com a Cidade-Jardim]”. De acordo com Andrade (2003), Howard se preocupou em fazer da zona agrícola um amortecedor contra o crescimento incontrolável do centro populacional. Quando a dimensão entre a cidade e o campo atingisse sua capacidade máxima de suporte, novas cidades

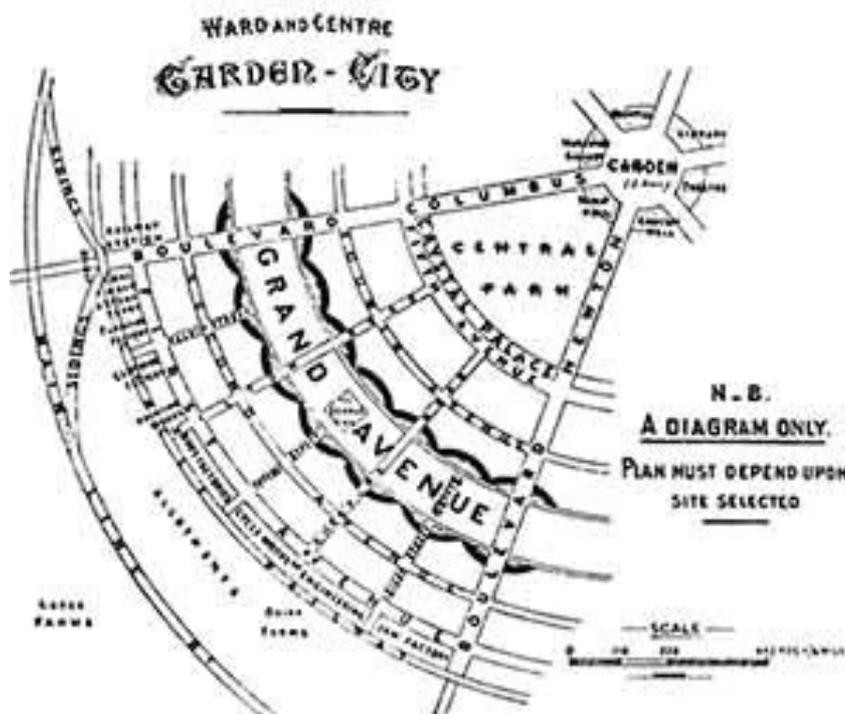
---

<sup>13</sup> HOWARD, Ebenezer. **Cidades-jardins de amanhã**. São Paulo: Hucitec, 2ª Ed, 2002, p.110

<sup>14</sup> MUMFORD, Lewis. **A Cidade na História**. Belo Horizonte: Itatiaia, 1965, p.655.

deveriam ser formadas ao redor de um núcleo central de 58 mil habitantes, formando uma rede urbana interligada por ferrovias e rodovias (Figura 5). Com o tempo, na medida em que a população aumentasse e novas cidades fossem construídas, desenvolvia-se uma rede urbana em que cada Cidade-Jardim ofereceria um campo aberto de empregos, e estariam ligadas às demais por serviços de transporte. Hall<sup>15</sup> menciona que “Howard deu o nome a essa visão policêntrica de cidade social, [...] e que esse conglomerado de Cidades-Jardim, e não Cidade-Jardim individualizada, é que constituía a realidade física da cidade-campo: o terceiro imã<sup>16</sup>”. Isto significa que a haveria a necessidade de um conglomerado urbano para se atingir a cidade-campo, ao contrário de sistemas individuais, denotando, no que tange ao projeto, a preocupação com o processo de crescimento da população.

**Figura 4: Projeto da Cidade-Jardim.**

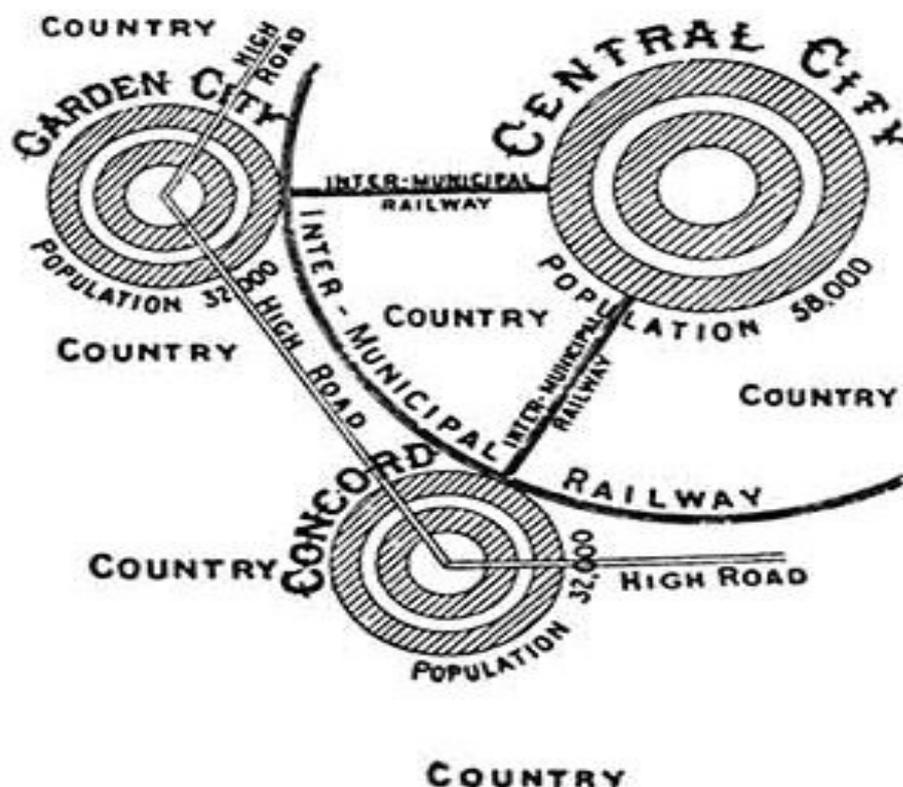


Fonte: Portal Vitruvius. Disponível em: [www.vitruvius.com.br/arquitextos/arq042/arq042\\_02.asp](http://www.vitruvius.com.br/arquitextos/arq042/arq042_02.asp). Acesso em: 13/10/2008

<sup>15</sup> HALL, 1988, p. 109.

<sup>16</sup> Howard denomina a cidade-campo, de terceiro imã. Além da existência de um imã-campo e de um imã-cidade, existiria um terceiro, o imã cidade-campo, onde as características atrativas dos dois primeiros estariam aglutinadas num único sistema.

Figura 5: As Cidades-Jardins



Fonte: Portal Vitruvius. Disponível em: [www.vitruvius.com.br/arquitextos/arq042/arq042\\_02.asp](http://www.vitruvius.com.br/arquitextos/arq042/arq042_02.asp). Acesso em: 13/10/2008

Portanto, Ebenezer Howard viu nas Cidades-Jardins um novo modo de organização pautado na relação interdependente entre o campo e a cidade. As duas principais Cidades-Jardins foram Letchworth (1903) e Welwyn (1920), na Inglaterra e na Suécia, respectivamente, erigidas sob a batuta de Raymond Unwin (1863-1940) e Barry Parker (1867-1947). Nas palavras de Hall<sup>17</sup>, “a arquitetura Unwin-Parker vestiu o esqueleto Howard de maneira tão memorável que, para todo o sempre, foi difícil distinguir-se este daquela”. Nos Estados Unidos, apesar de nunca terem sido erigidas obras à luz do pensamento de Howard, inspiraram inúmeros projetos. Antes do que Cidades-Jardins concebidas para uma reforma social ou para o incremento das condições de vida da classe trabalhadora, nos Estados Unidos isto se reverteu para preocupações de ordem arquitetônica e paisagística de comunidades locais. Na década de 1910 e 1920 muitos projetos habitacionais começaram a se utilizar dos princípios das Cidades-Jardins e isto se sucedeu pelas décadas seguintes. Dois planos a serem mencionados são Radburn, em 1928, e Forest Hills Garden, em

<sup>17</sup> Ibid, 1988, p. 114.

1911, de Clarence Stein (1882-1975) e Clarence Perry (1872-1944), respectivamente. Com relação a Radburn, Andrade<sup>18</sup> descreve que o plano priorizou:

moradias e jardins individuais, ruas em cul-de-sac com separação de pedestres e veículos através dos superblocks.[...] Embora tenham sido projetados, não tem indústrias e nem cinturão agrícola. Por isso, a partir dessa época, os subúrbios-jardins expandem-se nos EUA de maneira unilateral, sem conteúdo social.

Dessa forma, a descrição realizada por Andrade, mencionando a respeito de Radburn, indica que as Cidades-Jardins nos Estados Unidos se aproximaram mais de *subúrbios-jardins*, com moradias individuais e ruas em cul-de-sac. Longe de serem àquelas propostas por Howard na Inglaterra, estas tampouco apresentavam o cinturão agrícola e as indústrias, até porque os desígnios dos planos norte-americanos eram a restauração de bairros e o incrementalismo estético. Houve sim uma adaptação incompleta da parte central da Cidade-Jardim, sobretudo no que toca ao estabelecimento de grandes jardins centrais ladeados por edifícios e envoltos por cinturões residenciais. No mais, preservaram os modelos viários arborizados e extremamente largos e o caráter funcionalista do projeto original.

Convém destacar que a aceitação deste projeto original tornou-se pequena perto da influência dos conceitos de Howard, fortemente utilizados para o planejamento e controle da expansão dos grandes aglomerados urbanos. Em adição, esta dispersão dos subúrbios-jardins só foi possível graças ao papel do *Regional Planning Association of America* (RPAA), com Patrick Geddes e seu discípulo Lewis Mumford, os ícones do Planejamento Regional (*Town Planning*). Hall<sup>19</sup> faz uma bela descrição sobre o papel exercido por ambas:

Essa filosofia [*o Town Planning*] passou para um pequeno mas brilhante e devotado grupo de planejadores sediados na cidade de Nova Iorque, de onde – por intermédio dos portentosos escritos de

---

<sup>18</sup> ANDRADE, Liza Maria Souza de. **O conceito de Cidades-Jardins: uma adaptação para as cidades sustentáveis.** Portal Vitruvius, Arquitextos, n°42, nov/2003. Disponível em: [www.vitruvius.com.br/arquitextos/arq042/arq042\\_02.asp](http://www.vitruvius.com.br/arquitextos/arq042/arq042_02.asp). Acesso em: 13/10/2008

<sup>19</sup> HALL, op. Cit, p.161.

Mumford – acabou fundida às idéias intimamente correlatas de Howard e espalhou-se por toda a América e pelo mundo afora, exercendo influencia, em particular sobre o New Deal de Franklin Delano Roosevelt, na década de 30, e sobre o planejamento das capitais da Europa nos anos 40 e 50.

Neste sentido, o *Town Planning* assimilou o conceito das Cidades-Jardins para um modelo mais abrangente, em termos de um planejamento para regiões inteiras. Mas então, o que é o *Town Planning*?

### 1.3.3 O Planejamento Regional ou Town Planning

Esta corrente abriu um novo horizonte no que até então significava urbanismo. É neste momento, com Patrick Geddes, que se inicia a ideologia do *planning*, ou do planejamento urbano, numa crítica aos postulados urbanísticos progressistas. É a partir do planejamento regional e sua preocupação com os aspectos mais abrangentes do ambiente e da realidade social, que se postula uma nova descontinuidade no urbanismo, a emergência do planejamento urbano.

Escocês e Biólogo, Geddes aplicou os princípios de evolução orgânica para analisar as sociedades humanas, acreditando que a vitalidade de uma cidade depende de uma caracterização global prévia da região que está inserida. Em outras palavras, Geddes propôs um método de levantamento dos atributos geográficos, a serem aplicados previamente às intervenções e reformas estruturantes nas cidades. Suas principais inspirações derivam da escola francesa de Geografia, com Paul Vidal de La Blache (1845-1918) e Elisée Reclus (1830-1905), vindo a ter contato com o conceito de Região Natural. Hall<sup>20</sup> esclarece que Geddes “estudou a região em sua forma mais pura, longe da sombra da metrópole-gigante” e, em seguida, ilustra uma passagem do livro de Geddes, “*City Development*”, de 1904, em que o mesmo expressa o seguinte:

No caso de um levantamento urbano concreto, por onde começar?[...]para um levantamento mais geral e comparativo como o nosso, são preferíveis os começos mais simples [...] a perspectiva

---

<sup>20</sup> Ibid, 1988, p. 162

clara, a visão mais panorâmica de uma determinada região geográfica, como por exemplo a que temos sob os olhos num passeio de feriado na montanha [...] Assim também uma bacia hidrográfica é, conforme salientou certo geógrafo, um item essencial para o estudioso de cidades e civilizações<sup>21</sup>.

Assim sendo, o conhecimento dos atributos regionais tornava-se a primeira etapa para a compreensão da realidade social. Mais do que isso, a região fornecia a base para a reconstrução da vida social e política, e revelava as direções sobre o futuro das cidades. Esta passagem também ressalta o imbricamento entre o ideário de Geddes e a Geografia Naturalista de La Blache, numa perspectiva em que a natureza passa a ser vista como condicionante para as ações humanas. Segundo Moraes<sup>22</sup>, “Vidal concebia o homem como um ser adaptado ao meio que o envolvia, criando, no relacionamento constante e cumulativo com a natureza, um acervo de técnicas, hábitos, usos e costumes”. É na obra “Cidade em Evolução<sup>23</sup>” de 1915 que Geddes apresenta o seu método de apreensão regional, promulgando seu ideário através dos Estados Unidos.

Consagrando-se no meio urbanístico, o discurso do “levantamento precede o plano” se difundiu e virou um lema de muitas intervenções. A seguir demonstramos o esquema geral elaborado por Geddes, onde constam os atributos regionais relevantes para o diagnóstico prévio para o planejamento. Ao apresentá-la, Geddes teve a preocupação em esclarecer a impossibilidade de elaborar um esquema detalhado aplicável a todas as cidades.

1. Situação, topografia e vantagens naturais:
  - a) Geologia, clima, fornecimento de água, etc.
  - b) Solos, vegetação, vida animal, etc.
  - c) Pesca fluvial e marítima.
  - d) Acesso à natureza (costa marítima, etc.).
2. Meios de comunicação, terra e água:
  - a) Natural e histórico.
  - b) Estado atual.
  - c) Desenvolvimentos previstos.
3. Indústrias, manufaturas e comércio:

<sup>21</sup> GEDDES apud Hall, 1988, p.162.

<sup>22</sup> MORAES, Antonio Carlos Robert de. **Geografia: pequena história crítica**. São Paulo: Annablume, 2007, 152 p.

<sup>23</sup> GEDDES, Patrick. **Cidades em evolução**. Campinas: Papyrus, 1994. 274 p.

- a) Indústrias nacionais.
  - b) Manufaturas.
  - c) Comércio, etc.
  - d) Desenvolvimentos previstos.
4. População:
- a) Movimento.
  - b) Profissões.
  - c) Saúde.
  - d) Densidade.
  - e) Distribuição do bem-estar (condições familiares, etc.).
  - f) Educação e atividades culturais.
  - g) Requisitos previstos.
5. Condições urbanas:
- a) Históricas: fase por fase, desde as origens, remanescentes importantes e associações, etc.
  - b) Recentes: em especial, desde o levantamento de 1832 [referência a um grande levantamento realizado pelo governo inglês naquele ano], indicando áreas, linhas de crescimento e expansão, e mudanças locais, sob condições modernas, por exemplo, de ruas, espaços abertos, amenidades, etc.
  - c) Áreas do governo local (municipal, paróquias, etc.).
  - d) Atuais: planos urbanos existentes, em geral e em detalhe. Ruas e avenidas. Espaços abertos, parques, etc. Comunicações internas, etc. Água, drenagem, iluminação, eletricidade, etc. Habitação e saneamento (de localidades, em detalhe). Atividades existentes visando a melhoria urbana, municipal e particular.
6. Planejamento urbano - sugestões e planos:
- A) Exemplos de outras cidades e capitais, britânicas e estrangeiras.
  - B) Contribuições e sugestões para o esquema de planejamento urbano, em relação a:
    - a) Áreas.
    - b) Possibilidades de expansão urbana (subúrbios, etc.).
    - c) Possibilidades de melhoria urbana e desenvolvimento.
    - d) Sugestões detalhadas de atendimento das cidades (alternativas possíveis).<sup>24</sup>

Este modelo esquemático fez parte da proposta metodológica para o planejamento de Geddes, na superação do que o mesmo chamava de patologia social. A classificação e identificação precisa das determinantes regionais baseavam a ordenação de uma ou mais cidades, focando as características naturais, sociais, econômicas e históricas. Com relação a esta última, Geddes propôs, no âmbito do projeto, a integração do presente e do passado, não como um resgate completo

---

<sup>24</sup> GEDDES, 1994, p. 166-167.

idealizado pelos urbanistas culturalistas, mas, pelo contrário, como uma valorização da temporalidade como criadora do real (CHOAY, 1965).

O pensamento de Geddes forneceu o arcabouço teórico do RPAA, em especial a Lewis Mumford, mas também a Raymond Unwin, Barry Parker, Clarence Stein e Benton McKaye, cujos projetos unificaram o contexto regional para aplicar os princípios urbanísticos das Cidades-Jardins. De fato as premissas de Howard se adequaram marcadamente aos planos regionais do RPAA, em virtude da importância dada por Howard às cidades menores e aos aspectos naturais, sem deixar de relevar a importância do fenômeno técnico para o desenvolvimento das funções humanas. Geddes acreditou fielmente que uma região deveria comportar núcleos urbanos menores em contato perene com a natureza ao redor. No que diz respeito a técnica, seus avanços só tornar-se-iam úteis se trouxessem qualidade de vida e felicidade para a comunidade. Do contrário, o avanço da técnica pouco se justificaria. Da qualquer maneira, o pensamento de Howard e Geddes provém também de influências similares, sobretudo de Kropotkin e seu ideal anarquista, em que a sociedade pudesse ser construída com base na cooperação de indivíduos livres, sem governos (HALL, 1988).

Foi por meio de Lewis Mumford que os propósitos do *Town Planning* e das Cidades-Jardins se difundiram no RPAA. Nas palavras do próprio Mumford<sup>25</sup>, “o primeiro fornecia o arcabouço teórico-metodológico para o plano regional e a segunda provia o objetivo cívico, em que a cidade é a sede da vida e da cultura, urbana em suas vantagens e permanentemente rural em localização”.

Não há como negar a importância das Cidades-Jardins na configuração do padrão suburbano norte-americano, cuja associação com o ideário dos *Town Planning* resultou na constituição de amplas áreas residenciais ao redor das grandes cidades. No que toca ao planejamento urbano, aos projetos arquitetônicos e habitacionais nos Estados Unidos, as Cidades-Jardins e o *Town Planning* irão acender a luz do modo descentralizador de organização do espaço, uma visão que seria amplamente apropriada nas políticas de urbanização (JACOBS, 2000). Até a década de 40, os Subúrbios-Jardins se ampliaram para um vasto grupo de urbanistas e planejadores responsáveis pela formação de muitas cidades-satélites ao redor das principais metrópoles da época, como Nova Iorque, Chicago e

---

<sup>25</sup> MUMFORD apud HALL, 1988, p.177.

Filadélfia. Pode-se considerar que o começo do processo de suburbanização provém de projetos habitacionais baseados nas propostas de Howard e Geddes, associados a planos independentes e ao RPAA. Na concepção de Jacobs<sup>26</sup>,

nas escolas de arquitetura e urbanismo, e também no Congresso, nas assembleias legislativas e nas prefeituras, as idéias dos descentralizadores foram sendo gradativamente assimiladas como as linhas-mestras de uma abordagem construtiva das próprias metrópoles.

É o pleno processo de suburbanização em marcha. Porém ainda faltava o papel exercido pelos CIAM's em face ao novo período político e econômico do mundo da década de 40. Na esteira de uma conjuntura política em modificação e numa economia em franco crescimento, o urbanismo modernista irá responder, no plano do projeto, aos ditames da modernidade. Não obstante, o modernismo só veio a reforçar um modelo de urbanização iniciado pelas Cidades-Jardins e pelo *Town Planning*, passando a exercer influencia direta no crescimento urbano. Cabe neste momento tecer alguns parágrafos sobre este movimento.

#### 1.3.4 O Urbanismo Modernista

A definição de urbanismo trazida pelo CIAM foi, essencialmente, uma continuação das idéias que já predominavam na Europa e nos Estados Unidos até a década de 20, decretando a predominância do ideário progressista. Isto significa dizer que seus planos, embora contrastassem pontualmente em princípios e regras com as correntes anteriores, seguiram a crença nas grandes construções e nos aparatos tecnológicos como os caminhos para a realização de um mundo melhor. Seguiu principalmente a tendência das Cidades-Jardins, numa perspectiva de priorização de um espaço funcionalista, altamente classificado e geometrizado, e fundamentalmente assentado sob uma mente criadora de uma nova cidade, para um novo tempo que estava se descortinando.

---

<sup>26</sup>JACOBS, 2000, p.21.

O CIAM fundou-se nos princípios de Charles-Édouard Jeanneret, mais conhecido como Le Corbusier, um dos urbanistas mais influentes do século XX. Le Corbusier sustentou, desde suas primeiras experiências na cidade de Paris, que a cidade contemporânea deveria adequar-se aos avanços da modernidade. Adepto dos traços geometricamente calculados, acreditou fielmente que os projetos urbanísticos seriam os responsáveis por uma nova civilização, aquela da máquina e do ser contemporâneo. As novas técnicas e o avanço da ciência já haviam produzido um novo homem, e para este o planejamento e o design urbanos deveriam ser dirigidos. Disse Le Corbusier<sup>27</sup>:

O novo homem precisa de um novo tipo de rua, [...]uma máquina para o tráfego.[...] Na rua, como na fábrica moderna, o modelo mais bem equipado é o altamente automatizado: nada de pessoas; nada de pedestres desmotorizados para retardar o fluxo. Na cidade do futuro, o macadame pertencerá somente ao tráfego.”

A rua não era apropriada para o pedestre. A chave do planejamento modernista era eliminar o excesso populacional dos centros das cidades. Le Corbusier vislumbrou a demolição total dos centros, e, em seu lugar, idealizou terrenos abertos, atravessados por grandes avenidas. (HALL, 1988). Estas eram desenhadas em traçado reto e padronizado, e Le Corbusier oferecia especial atenção a elas: “A rua moderna deve ser uma obra prima de engenharia civil e não mais um trabalho de cavouqueiros<sup>28</sup>”. A rua fazia parte de uma estrutura funcionalista necessária para a satisfação de quatro demandas principais do ser humano: o morar, o trabalhar, o circular e o cultivar o corpo e o espírito. A cidade deveria oferecer os locais apropriados para atender estas necessidades, mediante a dispersão de zonas residenciais, comerciais, industriais, dentre outras. Um dos seus principais projetos, a Cidade Radiosa ou *Ville Radieuse*, ilustra rigorosamente como funciona esta estrutura.

No centro, com 95 % reservado para áreas livres, “estariam distribuídos uniformemente 24 arranha-céus podendo conter de 10.000 a 50.000 empregados

---

<sup>27</sup>LE CORBUSIER apud BERMAN, Marshall. **Tudo que é sólido desmancha no ar: a aventura da modernidade**. São Paulo: Companhia das Letras, 1986, p.190.

<sup>28</sup> LE CORBUSIER. **Urbanismo**. São Paulo: Martins Fontes, 1992, p.158.

cada um<sup>29</sup>”, uma verdadeira cidade vertical destinada aos negócios somente. As residências, as quais Le Corbusier chamou de “máquina de morar”, seriam produzidas em massa, espalhadas por prédios de apartamentos luxuosos e modestos, para os proprietários e trabalhadores, respectivamente. Le Corbusier se inspirou nas Cidades-Jardins de Howard para designar as zonas mais afastadas do Centro, onde se processariam as atividades fabris e outros tipos de residências. Segundo Jacobs, Le Corbusier assimilou as Cidades-Jardins e tentou colocá-las em prática sob seu modo. Não somente incorporou a criação de Howard na *Ville Radieuse*, mas também se esforçou para concretizá-la para locais densamente povoados, argumentando que: “A natureza desintegra-se com a invasão de ruas e casas, e o prometido isolamento transforma-se numa comunidade superlotada(...). A solução está na ‘Cidade-Jardim Vertical’”<sup>30</sup>.

Na perspectiva modernista a cidade deveria ser plenamente classificada em suas zonas, ruas, trânsito e até na própria população<sup>31</sup>. Na era da máquina, a cidade deveria funcionar do mesmo modo, com suas estruturas compartimentadas e definidas para exercer uma determinada função, num sistema harmônico e organizado. Assim como na máquina, a falta de uma peça comprometeria seu funcionamento e sua eficácia, na cidade modernista, cada área e forma urbana possuiriam uma função no estabelecimento de uma realidade ordenada.

Assim se reverbera no espaço um modelo plenamente físico-territorial. Os objetivos e horizontes de Le Corbusier se mostravam muito mais amplos, especialmente no que se refere à relação do homem com a cidade. Para ele, o século XX necessitaria de uma cidade oposta àquela do século anterior, suja, desordenada, barulhenta e recipiente de uma enorme variedade de usos, vivências e relações. Pelo contrário, em sua perspectiva a mesma deveria ser moldada sobre, homens, formas e ações espelhadas na modernidade. Marshall Berman e Marcelo Lopes de Souza retratam o pensamento desse ícone da história moderna, assim

---

<sup>29</sup> Ibid, p.161.

<sup>30</sup> LE CORBUSIER apud JACOBS, 2000, p. 22.

<sup>31</sup> É curioso notar que no plano para a *Ville Radieuse*, Le Corbusier classifica a população entre os urbanos, os suburbanos e os mistos. Os urbanos vivem e residem no centro, onde tem seus negócios. Os suburbanos não vão ao centro e restringem sua mobilidade na área periférica, onde trabalham nas fábricas e residem na Cidade-Jardim. Por fim, os mistos vivem em ambos, no centro e na periferia, onde, no primeiro vendem sua força de trabalho e, no segundo, criam suas famílias.

como as críticas a ele direcionadas. Em uma das passagens, Berman<sup>32</sup> apresenta uma das frases de Le Corbusier, em que o mesmo expõe suas visões para a cidade:

[...]um mundo inteiramente integrado de torres altíssimas, circundadas de vastas extensões de grama e espaço aberto - a torre no parque -, ligado por super-rodovias aéreas, servido por garagens e shopping centers subterrâneos.

Em outra passagem, Souza<sup>33</sup> demonstra outra interessante descrição do pensamento Le Corbusier:

Trata-se de arrancar uma sociedade de pardieiros, de procurar o bem dos homens [...]. Instrumental a ser forjado pela forma, pelo volume e disposição de unidades perfeitamente eficientes, cada uma colocada a serviço das funções que ocupam ou deveriam ocupar o tempo cotidiano; unidades de habitação compreendendo a morada e seus prolongamentos; unidades de trabalho: oficinas, manufaturas, escritórios; unidades de cultura do espírito e do corpo; [...] enfim, ligando todos os elementos e lhes emprestando vida, as unidades de circulação, horizontais, destinadas a pedestres e automóveis, e verticais.

A configuração espacial seria então baseada na simetria das formas e nas funções muito bem definidas. A rua neste momento passa a ter a função apenas de circulação e mobilidade, enquanto que as pessoas ocupariam outros locais definidos como próprios para o usufruto das relações sociais. A seguir estão ilustradas duas figuras que tentam demonstrar a cidade à luz do pensamento modernista. Uma para Paris, lugar que possuía direta relação com a vida e a construção da própria visão de mundo de Le Corbusier, e outra para Brasília, a cidade modernista em sua plenitude (HOLSTON, 1993).

---

<sup>32</sup>LE CORBUSIER apud BERMAN, 1982, p. 190.

<sup>33</sup>LE CORBUSIER apud SOUZA, Marcelo Lopes de. **Mudar a Cidade: Uma introdução crítica ao Planejamento e à Gestão Urbanos**. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2002, p. 127.

**Figura 6: Plano Voisin para Paris**



Fonte: Portal Vitruvius. Disponível em [www.vitruvius.com.br/minhacidade/mc182/mc182.asp](http://www.vitruvius.com.br/minhacidade/mc182/mc182.asp)

**Figura 7: Plano de Brasília**



Fonte: Universidade de Brasília. Disponível em: [www.unb.br/brasilia/index.php](http://www.unb.br/brasilia/index.php). Acesso em: 24/10/2008

A difusão modernista, em especial após a elaboração da Carta de Atenas no IV CIAM<sup>34</sup>, tem influenciado muitos urbanistas até os dias de hoje, tornando-se a

<sup>34</sup> A Carta de Atenas é, a priori, o testamento intelectual de Le Corbusier, reunindo os princípios gerais de seu pensamento.

verdadeira matriz de pensamento em planejamento urbano no século XX. Segundo Eric Hobsbawm (1995), apenas depois da Segunda Guerra Mundial o estilo modernista começou a transformar o cenário urbano, apesar de seus principais propagandistas e praticantes (Gropius, Le Corbusier, Frank Lloyd Wright etc.) estarem em atividade a muito tempo. Embora o modelo proposto por Le Corbusier pouco tenha se concretizado, é fato que sua apropriação parcial por diferentes arquitetos impactou cidades por todo o mundo. James Holston<sup>35</sup> esclarece que, para o CIAM, “as cidades da Revolução Industrial não foram planejadas nem como unidade de produção nem como centros administrativos que o desenvolvimento industrial estava a exigir. Não eram organizadas nem pelas necessidades do processo de produção, distribuição e consumo.” Ainda em Holston, a proclamação da era da máquina para o CIAM se fundava na crença que este período traria benefícios para todas as classes e a cidade deveria responder a este contexto. (HOLSTON, 1993) A indústria era eficaz, ordenada e produtiva, e assim deveria ser a cidade, o locus da reprodução da força de trabalho e do próprio capital. Os espaços urbanos tortuosos e não ordenados para tais objetivos deveriam ser eliminados para o melhor aproveitamento da cidade e de suas funções.

No planejamento urbano sua assimilação decorreu quase que de maneira automática, uma vez que o avanço das forças produtivas, em especial com a dispersão do automóvel, fomentou um novo arquétipo de cidade, cujas exigências atreladas ao ciclo do capital se adequavam ao postulado modernista, tanto a partir dos grandes eixos de circulação, quanto pela segmentação espacial das atividades e o padrão locacional das distintas classes.

Assim, o modernismo deu continuidade a um modelo de crescimento urbano descentralizado iniciado pelos subúrbios-jardins. Nas décadas seguintes, a urbanização norte-americana iria se caracterizar pela dispersão de núcleos urbanos já historicamente consolidados, representados pelas principais metrópoles e outros centros menores, e, por subúrbios substancialmente menos densos, espalhados nas franjas periurbanas. As consequências trazidas com este crescimento são efetivamente importantes, uma vez que determinaram a emergência de outros movimentos na esfera do urbanismo e do planejamento urbano nos fins do século

---

<sup>35</sup>HOLSTON, James. **A cidade Modernista: uma crítica de Brasília e sua utopia**. São Paulo: Cia das Letras, 1993, p. 50.

XX, como o *New Urbanism* e o *ecourbanism*. A seguir será brevemente discutido o contexto histórico de estruturação da malha suburbana nos Estados Unidos, com vistas a entender o surgimento e a proposta do *New Urbanism* para a cidade.

#### 1.4 O PLANEJAMENTO (ANTI) URBANO NOS ESTADOS UNIDOS: A SUBURBANIZAÇÃO E O AMERICAN WAY OF LIFE

A clássica vizinhança de cidades, de relações densas e localizadas, há muito deixou o meio urbano para ser substituída por redes personalizadas de pessoas que viajam através de espaços regionais para exercerem sua comunhão social<sup>36</sup>.

O entendimento da urbanização norte-americana, no tocante ao modo de crescimento suburbano, perpassa por duas principais esferas. Uma esfera político-econômica, em que pesem os avanços tecnológicos e os modelos de intervenção estatal no território. E outra, mais detidamente analisada neste trabalho, que é a esfera urbanística. As correntes urbanísticas até aqui analisadas apenas adquirem importância se articuladas com o contexto político e econômico do período em que exerceram influência, especialmente quando tratamos sobre o urbanismo modernista. Não é o caso aqui aprofundá-los, senão traçar algumas linhas gerais.

Primeiramente, é preciso dizer que o processo de formação dos subúrbios se caracteriza por duas etapas bem definidas, isto é, até a década de 30 e depois dela. Na transição do século até a crise de 29, a expansão das estradas de ferro já havia introduzido inúmeras vilas nos arredores dos centros urbanos. O desenvolvimento destas pequenas cidades ocorreu no entorno de estações ferroviárias, onde passaram a se configurar incipientes entrepostos comerciais e áreas residenciais (MUMFORD, 1965). A disseminação destes e de outros projetos ao redor dos grandes centros atendeu à projetos habitacionais baseados nas Cidades-Jardins e no *Town Planning*, como pudemos verificar anteriormente. Estes eram modelos de subúrbios, que, de acordo com Mumford<sup>37</sup>, “eram descontínuos e distanciados, [...] limitados tanto em população quanto em superfície”. A preocupação principal dos projetos nesta época, seguindo o postulado de Howard, era de manter comunidades

---

<sup>36</sup>GOTTDIENER, Mark. **A produção social do espaço urbano**. São Paulo: Edusp, 1993, p.264.

<sup>37</sup>MUMFORD, 1965, p.641

rurais efetivamente pequenas, embora decorresse a existência de setores comercialmente ativos e dinâmicos no entorno das estações. Dessa forma se desenharam muitas comunidades similares, típicas unidades de vizinhança isoladas, como cidades-satélite (ou subúrbios-jardins) das metrópoles. Como exemplo destes primeiros subúrbios, citamos Llewellyn Park, em Nova Jersey, Lake Forest e Riverside nos arrabaldes de Chicago e Forest Hill Gardens em Nova York (HALL, 1988).

A partir da década de 30, este processo tomaria outros rumos com a política do *Welfare State* de Franklin Delano Roosevelt. O retrocesso na capacidade produtiva e no potencial do consumo da população a partir da crise de 29, forçou o governo norte-americano a investir maciçamente em políticas sociais e em infraestrutura. Esta política do *Welfare State* fomentou um intenso crescimento econômico nos países capitalistas centrais, acompanhado de um significativo incremento nos parâmetros sociais e nos níveis de renda. Segundo Ermínia Maricato<sup>38</sup>, “o planejamento, de influência keynesiana e fordista, incorporou o Estado como figura central para assegurar o equilíbrio econômico e social”. A referência teórica do planejamento nos Estados Unidos, e que influenciou também nos países da América Latina, atribuía ao Estado o papel de regulador das forças de mercado, evitando suas disfunções e assegurando o desenvolvimento econômico e social. Por todo país ocorreram grandes obras de remodelação urbana, tanto com recursos federais como municipais, em que o Estado estendeu as redes de infra-estruturas urbanas para atender a produção e ao consumo de massas, em especial a moradias, garantindo também a regulação entre os salários e os preços da habitação. Dentro das prefeituras, a cidade dos sonhos de Le Corbusier acabou sendo assimilada em muitos projetos de conjuntos habitacionais e sistemas viários, alimentando a regulação urbanística nesta expansão dos espaços urbanos norte-americanos. (MARICATO, 2000).

Dessa maneira, a partir da década de 30 e mais claramente depois da 2ª Guerra Mundial, as reformas estruturantes na política econômica induziram a crescimentos sem precedentes, refletidos no aumento da produção, do consumo e da renda. Neste contexto, os dois principais produtos de atração deste consumo de

---

<sup>38</sup> MARICATO, Ermínia. As idéias fora do lugar e o lugar fora das idéias – Planejamento urbano no Brasil, in: **A cidade do pensamento único: desmanchando consensos**. Petrópolis, Ed. Vozes, 192p, 2000, p.126.

massa foram o automóvel e a habitação. De acordo com Manuel Castells, baseado em dados do *U.S Bureau of Census*, em 1900 o número de carros que circulavam no território era de, aproximadamente, 8.000, enquanto que, em 1950, este número disparou para 48.566.984 de carros (CASTELLS, 1983). Este é um exemplo da formação de uma classe média sedenta pelos novos equipamentos da vida moderna. A expansão dos subúrbios ocorre paralelamente ao crescimento desta classe e seus desejos de ascendência social. As boas condições oferecidas pelo Estado para o financiamento habitacional, mediante hipotecas garantidas pelo governo, a longo prazo e a juros baixos, impulsionaram o *boom* imobiliário que viria então a formar as grandes áreas residenciais nos arredores das cidades-base, isto é, metrópoles e outros centros menores já consolidados. Num primeiro momento, a primeira grande expansão suburbana veio com a proliferação destes projetos habitacionais, cada vez mais dispersos e difundidos. Há de se ressaltar os maciços empréstimos do *Federal Housing Authority* (FHA) em projetos para a área habitacional nos arredores das cidades-base. Hall atesta que, de acordo com o *U.S Bureau of Census*, em 1950 os subúrbios cresciam numa proporção dez vezes maior do que as cidades-base e, que em 1954, cerca de 9 milhões de pessoas haviam se mudado para os subúrbios. Neste momento, casas eram construídas da mesma maneira que se fabricavam geladeiras, dada tal rapidez e eficiência. Hall menciona que este *boom* no mercado imobiliário não somente é fruto das políticas de incentivos à habitação, mas também provém de uma explosão nas taxas de natalidade, o que ocasionou um súbito aumento na demanda de casas unifamiliares onde as crianças pudessem ser criadas. (Figura 8 e 9). O *boom* imobiliário também é fruto do *baby boom*. (HALL, 1988).

Contudo, a composição suburbana só estaria claramente definida com a expansão das auto-estradas. Os investimentos federais nestas grandes obras permitiram uma acessibilidade cada vez maior entre as cidades-base e os subúrbios, fortalecendo ainda mais um contexto que já vinha se consolidando no interior das principais metrópoles, de construção de estradas intermunicipais, substitutas àquelas de ferro no começo do século. As auto-pistas arteriais e a mobilidade trazida com o automóvel possibilitaram uma expansão sem precedentes na urbanização, cujo avanço horizontal tomou grandes áreas antes rurais. Como já foi dito, este é um processo que já iniciara com os subúrbios jardins, mas que foi potencializado pelo

espectro moderno, tanto na esfera do planejamento, quanto na ideologia coletiva da população. Disto não há como excluir o automóvel enquanto instrumento de status social. O automóvel viabilizou um senso de liberdade e mobilidade sem precedentes, permitindo que o cidadão pudesse por ele próprio determinar suas viagens cotidianas. Ao mesmo tempo em que impeliu a construção de novas auto-estradas, possibilitou que o cidadão norte-americano<sup>39</sup> pudesse residir cada vez mais longe dos problemas da grande cidade, estabelecidos em seus subúrbios. Nas residências, a arquitetura passou a destacar a figura da garagem, posicionada na parte frontal como elemento visual dominante das fachadas, e com espaço para receber de 2 a 3 carros (BRESSI, 1994).

Assim, até aqui dois pontos devem ser ressaltados sobre a suburbanização: primeiro é a disseminação de projetos habitacionais, tanto aqueles anteriores a década de 30, quanto estes recentes provenientes de financiamento governamental. O segundo corresponde à dispersão do carro e da auto-estrada, incorporada por muitos planejadores (Figura 10).

**Figura 8: Zona Rural**



Fonte: University of Illinois. [www.uic.edu/~pbhales/Levittown/](http://www.uic.edu/~pbhales/Levittown/). Acesso em: 03/11/2008

---

<sup>39</sup>Obviamente aquele que podia custear os gastos diários com as longas viagens. Este grande grupo de moradores do subúrbio era predominantemente de classe média, branca e com potencial alto de consumo.

**Figura 9: Mesma área tomada por residências.**



Fonte: University of Illinois. [www.uic.edu/~pbhales/Levittown/](http://www.uic.edu/~pbhales/Levittown/). Acesso em: 03/11/2008

**Figura 10: Highways: modelo rodoviário influência do modernismo**



Fonte: Talen, 2003, p. 82

Porém, somente isto não explica tamanha expansão. Por detrás de reformas governamentais e de novas tecnologias se assentaram importantes vieses ideológicos. O carro e a moradia unifamiliar se constituíam em verdadeiros ícones da nova família de classe média norte-americana. Com relação à residência Bressi<sup>40</sup> elucida:

A casa era vista como um berço, nutrindo um emergente núcleo familiar, e, como um baluarte, isolando mulheres e crianças dos malefícios da cidade industrial. A casa acalentava a família ao possibilitar locais de socialização, vida privada, trabalho doméstico e a oportunidade, através da decoração dos interiores e dos jardins, de expressão de gostos individuais<sup>41</sup>.

Antes do que residir, as famílias buscavam proteção e privacidade. Os subúrbios não só ofereciam isto, como permitiam um contato maior com a natureza e com a tranquilidade similar a vida campestre. Era a expressão de um novo modo de vida distinto dos grandes centros, onde as famílias podiam se afastar da cidade pelo espaço e pela estratificação de classes, como “uma espécie de gueto verde dedicado à elite<sup>42</sup>”. Estes elementos ideológicos impulsionaram um contexto de amplas possibilidades no consumo da classe média, tanto pelos acessos oferecidos pelo governo, quanto pelo incremento da renda. Dessa forma, as famílias poderiam desfrutar o verdadeiro “*American Dream*” do período, em que o carro oferecia total liberdade de mobilidade e a casa própria o refúgio distante dos problemas urbanos. O tipo predominante familiar que se transferiu, além de ter um padrão de renda média, era branca, com indivíduos recém casados, em sua maioria com filhos pequenos. Esta figura ilustra o estereótipo familiar que passou a constituir o subúrbio. Os felizes recém-casados com sua nova vida, sua nova casa e seu novo carro, a liberdade enquanto símbolo nacional sendo gozada em sua plenitude<sup>43</sup>.

---

<sup>40</sup>BRESSI, Todd W. Planning the American Dream. In: **The New Urbanism – Toward an Architecture of Community**. New York, McGraw Hill Inc, 1994, p. xxvi, tradução nossa.

<sup>41</sup>The house was seen as a cradle, nurturing (...) the emerging independent nuclear family, and as a bulwark, insulating women and children from the industrial city's evils. The house nurtured the family by providing specialized places for socializing, private life and household work, and by offering an opportunity, through landscaping and interior decoration, for the expression of individual taste.

<sup>42</sup>MUMFORD, 1965, p. 628.

<sup>43</sup> Sobre o modo de vida suburbano e os padrões familiares ver: MUMFORD, 1965, Cap. XVI.

**Figura 11: Família típica do subúrbio na década de 50 e 60.**



Fonte: [www.retrorenovation.com](http://www.retrorenovation.com). Acesso em: 04/11/2008

Mais especificamente sobre o campo do planejamento, desde a proliferação dos primeiros subúrbios jardins os planos reforçaram o aspecto do isolamento da comunidade, com parâmetros bem definidos de contenção populacional e de crescimento. Nesta formação predominou a escala do pedestre e as vias locais eram desenhadas para facilitar a circulação no interior da comunidade. Com o avanço das auto-estradas e com o *boom* imobiliário, o subúrbio deixou de ser uma unidade de vizinhança, tornando-se uma massa difusa de baixa densidade, envolvida pela conurbação<sup>44</sup> (MUMFORD, 1965). Neste momento, a configuração suburbana passou a ser definida pela localização de vias arteriais nas adjacências dos bairros, por onde se desenvolviam zonas comerciais estabelecidas nas junções do tráfego. Os projetos para a edificação de novos bairros definiam o zoneamento, os padrões construtivos dos lotes, dimensões de ruas, calçadas, testadas, e uma série de outros parâmetros urbanísticos. Este aparato regulatório na constituição dos projetos é

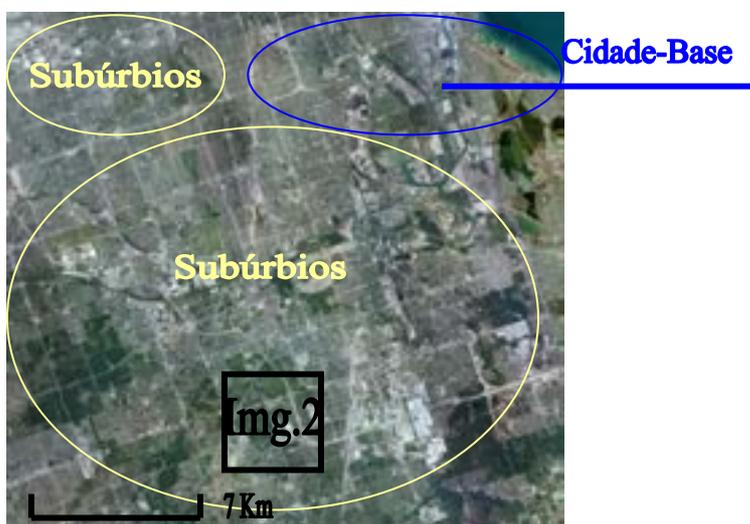
<sup>44</sup>De acordo com Flávio Villaça (1998), o processo de **conurbação** se caracteriza pela fusão de áreas urbanas. Embora em sua obra "Espaço intra-urbano no Brasil" o mesmo se refira a formação de regiões metropolitanas brasileiras, nos valemos deste termo para elucidar o processo de crescimento do subúrbio norte-americano em que o urbano torna-se contínuo, onde um núcleo antes isolado passa a se interligar com outros formando, gradativamente, uma grande tecido urbano edificado.

outro importante indicativo da influencia modernista no planejamento, sobretudo com relação ao aspecto funcionalista. No que tange ao zoneamento, eram designadas áreas residenciais unifamiliares predominantes nos bairros, visando estimular o ambiente familiar, manter os valores do solo, e conseqüentemente, sustentar uma auto-segregação relativa às famílias negras e de baixa renda assentadas nas cidades-base. É imperativo afirmar que, os parâmetros urbanísticos e o zoneamento foram, de acordo com Bressi, efetivamente replicados para um número incontável de outras comunidades, quase sempre com poucas modificações. Dessa forma, o espalhamento contínuo destes projetos padrão impôs uma uniformidade em que os subúrbios deixaram de ser os antigos refúgios para se tornarem parte da metrópole (BRESSI, 1994).

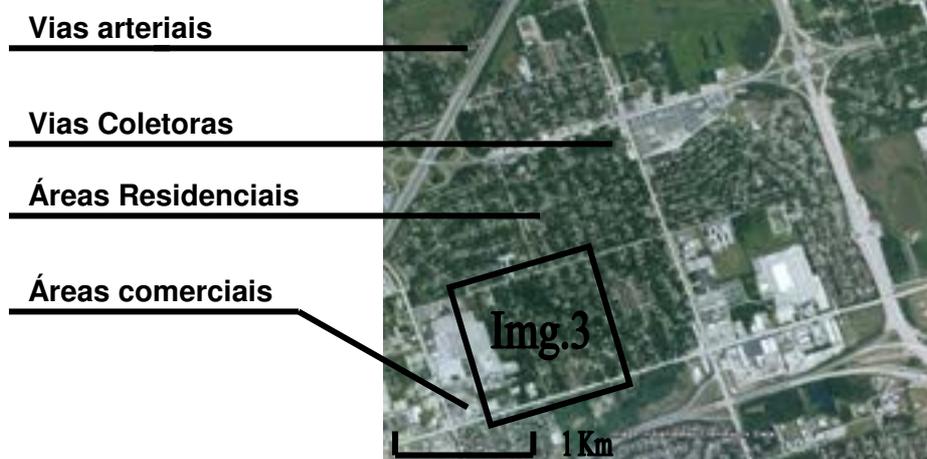
A medida que se dispersavam moradias, o setor comercial o seguia em função da disponibilidade de novos consumidores e trabalhadores qualificados, passando a se organizar nos arredores de grandes avenidas, e em outras vias coletoras dos bairros. Com a permanente atratividade do setor comercial para estes locais, boa parte da população residente já não tinha a necessidade de realizar viagens até a cidade-base. Surge o que Lewis Mumford chama de protótipo de um Shopping Center suburbano, cuja acessibilidade de serviços e empregos trazia-lhe vantagens em relação aos estabelecimentos mais centrais. Com estas zonas comerciais descentralizadas, novas áreas começaram a se configurar em seu entorno, como uma espécie de novo subúrbio. É um tipo de espalhamento que seguiu um contexto similar aos anteriores, com a abertura de novas fronteiras para o mercado imobiliário e com o investimento governamental em auto-estradas. Conforme a economia crescia e, consigo a população, o subúrbio avançava em proporção. O aumento dos empregos e da renda gerava um mercado cada vez mais consumidor de carros e casas e, a expansão continuou perseguindo novas áreas rurais e florestais. Assim a cidade foi se configurando para acomodar o tráfego de automóveis, criando-se largas avenidas e outros sistemas viários para fazer conexão com as auto-pistas de tráfego rápido. Ao longo das décadas esta expansão continuou, e, em 1990, podia alcançar distancias de 30, 40 ou mais quilômetros de extensão entre as metrópoles e as localidades mais interiores (NEWMAN; KENWORTHY, 1996).

Estes são alguns dos aspectos mais destacados do modelo de urbanização nos Estados Unidos até os dias de hoje. Abaixo demonstramos mediante algumas imagens de satélite de 2008, a conformação suburbana de uma região metropolitana. O intuito é ilustrar esta configuração que temos descrito, onde uma cidade-base possui um subúrbio ao redor. Será utilizado o exemplos de Chicago, sem deixar de mencionar que tal disposição pode ser encontrada em inúmeros outros aglomerados como: Detroit, Los Angeles, Nova Iorque, Seattle, Miami, Atlanta, Memphis, Boston, Etc.

**Imagem 1: Região Metropolitana de Chicago, Illinois, E.U.A**



**Imagem 2: Padrão de uso do solo**



**Imagem 3: Bosques residenciais ao lado de grandes estacionamentos.**



Fonte das Imagens: Google Earth, 2008, extraído em 30/10/2008

A partir das imagens nota-se a projeção espacial que os subúrbios alcançaram até os dias de hoje. Numa vasta teia formada pela vias arteriais se dispersam significativas atividades comerciais e suas respectivas áreas de estacionamento. Em imagens mais aproximadas é possível definir com algum grau de clareza estas áreas em detrimento das zonas residenciais, tipicamente unifamiliares. Com relação ao sistema viário observa-se a estrutura de distribuição do tráfego, em que as vias arteriais se conectam com os bairros mediante vias coletoras, e estas com outras locais.

Quais foram as consequências deste modelo de crescimento? Neste ponto nos baseamos sobre dois importantes relatos, expostos por Philip Langdon (1994) e Todd Bressi (1994), onde descrevem como os subúrbios afetaram o estilo de vida do cidadão norte-americano. Estes, embora conseguissem se liberar dos tumultos e das condições de vida dos grandes centros, sentiram, ao longo das décadas, que os padrões de uso da terra e o modelo de transporte baseado no carro criaram seus próprios problemas, talvez piores do que o das cidades industriais.

Philip Langdon<sup>45</sup> enfatiza o seguinte:

<sup>45</sup>LANGDON, Philip. **A better place to live: Reshaping the American Suburb**. The University of Massachusetts Press, 1994, p.01, tradução nossa.

Não é coincidência que no momento em que os Estados Unidos se tornaram uma nação predominantemente suburbana, passou a sofrer com uma onda de traumas individuais, desequilíbrios familiares e decadências cívicas. Existe uma forte ligação entre os problemas que nós manifestamos como pessoas e estas “comunidades” suburbanas<sup>46</sup>.

Uma primeira causa destes problemas diz respeito ao modo de crescimento pautado na utilização do automóvel. Não são poucos os problemas engendrados em função do alto grau de dependência deste meio de transporte e seu relativo aumento nas ruas.

De início vale ressaltar que boa parte do tempo diário do cidadão passou a ser despendido dentro de um carro, em sua mobilidade. De acordo com Langdon (1994) e Bressi (1994), o tempo aproximado gasto no transporte entre a residência e o trabalho chegava a atingir dez horas por semana, sem contabilizar os dias de congestionamento. Tomando como exemplo o subúrbio de Moreno Valley, na Califórnia, Langdon descreve que os longos trajetos (70 Km aproximadamente) entre esta localidade residencial e os centros urbanos de Los Angeles e Orange podiam durar 2 horas apenas na viagem de ida. O mesmo complementa que as velocidades médias detectadas em 1970 eram sensivelmente maiores do que em 1990, uma queda que se acentua no decorrer dos anos a medida que novos carros ganham as ruas. Em casos extremos, pode-se encontrar pessoas que não retornam as suas casas durante a semana de trabalho, e preferem se hospedar em locais próximos ou até mesmo passar a noite dentro do próprio carro. Num destes casos expostos por Langdon, certo morador da Cidade de Yorba Linda, na Califórnia, escolhe comer nos arredores do seu escritório de advocacia em El Segundo, distante a 88 km, e ficar no carro lendo e dormindo até o dia seguinte. Apenas no final de semana o mesmo retorna a sua residência para rever sua família (LANGDON, 1994). Obviamente que este é um caso isolado, mas ilustra como a população suburbana tendeu a ser pressionada pelo tempo, considerando as responsabilidades no trabalho, com os filhos e com a própria casa. Em muitos casos, as noites e os finais de semana passaram a ser despendidos para os tratos domésticos, como limpeza e jardinagem,

---

<sup>46</sup>It is no coincidence that at the moment when the United States has become a predominantly suburban nation, the country has suffered a bitter harvest of individual trauma, family distress, and civic decay. There is a strong connection between the ills we exhibit as a people and the suburban “communities”.

enquanto outros tipos de lazer tornaram-se mais raros. Dessa forma, o tempo gasto na mobilidade urbana representa um importante problema gerado pela expansão horizontal suburbana.

**Figura 12: Tráfego diário em Auto-Pista de Nova Iorque, E.U.A**



Fonte: The New York Times. Disponível em: <http://graphics8.nytimes.com/images/2007/10/05/>. Acesso em: 07/11/2008

A própria manutenção do modo de vida (pra não dizer a manutenção do carro) passou a exigir significativas parcelas do orçamento mensal familiar. Embora, no geral, os imóveis sejam mais baratos do que nos locais mais centrais, induzem a gastos mensais mais expressivos no que tange a mobilidade. Ao adquirir um automóvel, o consumidor estaria arcando com seguros, gasolina, óleo, inspeções, reparos, licenciamento, estacionamento, e outros. De acordo com o *American Automobile Association*, para uma família manter um carro a disposição precisa arcar com \$4,300 por ano, aproximadamente. Como uma família de classe média possui, no geral, mais de um carro, é factível perceber as barreiras financeiras trazidas com a dependência deste meio de transporte. Além disso, tal dependência impactou àquelas pessoas impossibilitadas de dirigir ou de adquirir um automóvel: crianças tornaram-se dependentes dos pais para ir a escolas, idosos não conseguem realizar suas atividades, e os adolescentes, na busca da liberdade individual, substituem o tempo que poderia ser dedicado aos estudos para poderem trabalhar com o intuito de adquirir um carro. É curioso atestar que o subúrbio surge como caminho de fuga das cidades industriais, mas acabou engendrando a sua

própria poluição proveniente dos carros. Ainda mais quando se considera que o protótipo preferido da população são os grandes carros utilitários, cujo alto consumo de diesel e gasolina se esvai em fumaça pelos carburadores (LANGDON, 1994; BRESSI, 1994; DUBNER, 2008).

Para os moradores não existe uma opção mais fácil e acessível do que o uso do carro. Para a maior parte das atividades diárias, como ir ao mercado ou à escola, este se tornou estritamente necessário. Isto é consequência de uma subdivisão espacial precisa das atividades e do sistema viário, onde ao lado de ruas locais se encontram apenas residências e ao lado de ruas coletoras e auto-pistas somente comércio e serviços. Este modelo funcionalista acabou por desestimular as interações sociais cotidianas, e a manter uma segregação sócio-espacial entre classes e raças, visto que o zoneamento proposto induziu na proliferação de edificações unifamiliares com valores efetivamente altos.

**Figura 13: Vista aérea de um centro comercial suburbano**



Fonte: Congress of New Urbanism. Disponível em: [www.cnu.org](http://www.cnu.org). Acesso em: 10/11/2008

Portanto, inicialmente os habitantes dos subúrbios foram atraídos pela busca da privacidade, da casa própria, da segurança, do ar puro e da liberdade. Contudo, ao longo dos anos a privacidade cedeu lugar ao isolamento, o ar puro à poluição e a liberdade ao aprisionamento. A expansão horizontal implicou também na deterioração de setores econômicos metropolitanos mais centrais, em função de que

boa parte das atividades se espalha para áreas remotas e distantes umas das outras no interior dos subúrbios. À medida que a expansão continuava e setores comerciais suburbanos se consolidavam, ocorria a transferência dos fluxos econômicos e populacionais da cidade-base/subúrbio para o subúrbio/subúrbio. Isto significou um modelo plenamente difuso e fragmentado, de perda de uma escala humana na cidade. Ao que já foi sublinhado, podemos citar outros exemplos de problemas oriundos desta expansão. Onde se predominam carros e poucas áreas públicas se nota o aumento do sedentarismo e com ele uma série de enfermidades. Com a falta de tempo se desdobram doenças psicossomáticas, bem como incita relações sociais mais frias e distantes (LACAYO; KLARREICH; KORRIS, 2004).

O enfrentamento à este consumo de espaço e suas resultantes chega até o século XXI, porém já com novas perspectivas no campo do planejamento, voltadas para a requalificação de setores metropolitanos consolidados. Tanto no subúrbio, quanto na cidade-base, o New Urbanism irá aparecer na tentativa de resgatar alguns aspectos importantes perdidos nas décadas anteriores. Assim, ganha destaque o papel do transporte coletivo e a promoção do chamado senso de comunidade, em que os planos irão incidir sobre múltiplas dimensões espaciais. No próximo capítulo enfocaremos este movimento e suas principais idéias, como forma de expor seus princípios em contraposição àqueles do subúrbio.

## **CAPÍTULO 2**

### **O *NEW AMERICAN URBANISM* E AS RECENTES PRÁTICAS EM PLANEJAMENTO URBANO NOS E.U.A: SUBÚRBIOS VS COMUNIDADES TRADICIONAIS.**

## 2.1 (NEW) URBANISM: UMA BREVE INTRODUÇÃO.

Assim como constatado no capítulo anterior, o padrão suburbano vem guiando o jeito de ser Norte-Americano e é neste contexto que se criam as bases para a germinação do New Urbanism.

Este modelo tem sido descrito como o mais influente movimento em arquitetura e planejamento urbano nos Estados Unidos desde o movimento modernista. Muschamp apud Bohl (2000) o descreve como um dos mais importantes fenômenos urbanísticos que emergiram desde a década de 80, e que, atualmente, embasa inúmeras intervenções naquele país e em outros pelo mundo. Embora possamos considerar o grau de exagero atrelado nestas assertivas, provenientes especialmente de quem o promove, é fato que o *New Urbanism* vem ganhando espaço na academia e no campo profissional. Inclusive no caso tratado neste trabalho, sua aplicação no empreendimento Pedra Branca não deixa de ser um forte indicativo de como este movimento vem adquirindo amplitude.

Quais são as características principais do *New Urbanism*?

Nestes últimos 30 anos, período em que surge e evolui como um movimento consolidado de planejadores e arquitetos, pode-se verificar dentro da literatura recorrente duas posições bem definidas, caracterizadas pelo apoio aos seus princípios, de um lado, e por contundentes críticas, de outro.

Em outro espectro, com base em seus princípios acreditamos na existência de dois elementos que caracterizam este movimento: a) Promulga mudanças de modo a confrontar os problemas tratados no capítulo anterior; b) seu viés neotradicionalista.

Com relação ao primeiro elemento, a reação que o movimento traz expressa outra estruturação de cidade, pautada essencialmente na priorização do homem em oposição ao carro, na utilização de usos mistos em detrimento da separação de funções, na densificação das atividades e das formas urbanas e no predomínio do público sobre o privado. Mediante uma cidade mais compacta e mista, os projetos almejam diminuir os gastos de energia despendidos na mobilidade urbana,

favorecendo os encontros de pessoas e o senso de comunidade. Estes aspectos reaparecem no New Urbanism como forma de contrapor, na esfera dos planos e projetos, ao modelo de desenvolvimento horizontal dos subúrbios.

Este “reaparecimento” implica no segundo elemento, que diz respeito ao seu caráter neotradicionalista. Quando nos voltamos para a análise das duas matrizes principais do pensamento urbanístico<sup>47</sup>, em especial ao culturalismo, veremos que o modelo newurbanista reúne pressupostos baseados em conceitos históricos e tradicionais, principalmente no que diz respeito à edificação de espaços fechados, com vias estreitas e movimentadas, típicas do urbano pré-industrial. Contudo, tampouco ignora a matriz racionalista, pelo contrário, é sobre bases técnico-científicas que embasa suas intervenções, como poderá ser verificado na forte preocupação com o desenho urbano, nas suas mais detalhadas nuances.

Em adição, se aproxima dos princípios das Cidades-Jardins, projetando bairros com centros e limites bem definidos, similares às células urbanas e rurais de Howard. O conceito de Cidades-Jardins representa uma referencia histórica importante no que tange o New Urbanism, ao levar para os projetos a preocupação em manter ao redor da cidade um amplo cinturão verde e os desígnios da vida campestre. Os modelos urbanos orientados pelo movimento *City Beautiful*, de relação tênue entre planejamento e arquitetura, sobretudo a clássica, e sua concepção de projetos monumentais, retornam parcialmente com o New Urbanism, ao se considerar a importância atribuída aos edifícios na construção de uma identidade local e de um contexto urbano de diversidade e acessibilidade. É por intermédio do New Urbanism que o postulado de Daniel Burnham retorna com intensidade.

É curioso constatar que, assim como se tornam referências projetuais do New Urbanism, o *City Beautiful* e a Cidades-Jardins foram avidamente confrontadas por Jane Jacobs (1961) em sua crítica realizada às principais matrizes urbanísticas norte-americanas. Nela Jacobs confronta as diferentes correntes, argumentando que as mesmas inviabilizariam no plano do projeto a promoção da diversidade urbana, enquanto objetivo primaz do planejamento. Contraditoriamente, o New Urbanism visa justamente alcançar esta diversidade por meio de premissas deixadas por aquelas correntes tão criticadas por Jacobs, o que aponta para a idéia de Talen

---

<sup>47</sup> Ver capítulo 1: Do Urbanismo Moderno ao New American Urbanism.

(2003) sobre seu aspecto aglutinador de diferentes idéias. Isto significa que na visão de Talen, o New Urbanism é o elo de conexão na relação conflituosa entre as distintas correntes urbanísticas nos Estados Unidos<sup>48</sup>:

Alguns prezam por novas cidades e comunidades planejadas na periferia. Uns focam em mudanças pequenas, outros em grandes, e outros prezam por planos de longo prazo e de curto prazo. Alguns se atentam por tudo isso. Ao observar no último século e meio as diferentes idéias, ações e planos sobre como construir um melhor local de vivencia para os seres humanos, considero se é possível agregá-las em algo que podemos denominar de *American Urbanism*, neste momento organizado como *New Urbanism*<sup>49</sup>.

Para Galina Tahchieva, diretora de Planejamento Urbano do Escritório Duany Plater Zyberk & Company<sup>50</sup>, o New Urbanism não inventou idéias, e sim observou exemplos anteriores, fundando-se no empírico. Para ela, o resgate de distintos preceitos na aplicação do modelo busca gerar uma cidade compacta, mista, multicentralizada, densa e diversa, que vise a integração entre os inúmeros tipos de usos que se estabelecem na cidade, dinamizando o espaço e dotando o mesmo de uma lugaridade: “o New Urbanism tenta criar ambientes integrados, equilibrados em termos de populações mistas, usos mistos e tipologias construtivas mistas”<sup>51</sup>.

Uma questão articulada a este resgate de princípios tradicionais se encontra na definição do novo, enquanto adjetivo que intitula a matriz. Porque “New” Urbanism?

Segundo Macedo (2007), a novidade reside no estabelecimento de princípios que relacionam o espaço regional ao local pelo sistema de transportes. Vale ressaltar que as aplicações abrangem diferentes escalas de intervenção, desde regiões até edifícios, e é na primeira que se identifica uma atitude efetivamente

<sup>48</sup> TALEN, Emily. **Urbanism in America: Ideals, Connections and Conflicts**. Chicago, University of Illinois, Urbana-Champaign, 2003, p.11, tradução nossa.

<sup>49</sup> Some calls for news towns and planned communities at the periphery. Some push for small changes, some for big changes, some for long-term comprehensive plans and some for short-terms master plans. Some want all of these things. Looking back over the past century and a half of ideas, plans and actions about how to build a better human settlement, I attempt to gauge whether it is possible that these could be fit togheter into something we might call American Urbanism, now organized as New Urbanism.

<sup>50</sup> O DPZ (Duany Plater Zyberk & Company) pertence aos dois principais fundadores do New Urbanism, Andrés Duany e Elizabeth Plater Zyberk. Situado em Miami, na Flórida, este escritório é responsável por inúmeras intervenções pelos Estados Unidos e outros países, tendo também participação na projeção do bairro central do Empreendimento Pedra Branca.

<sup>51</sup> TAHCHIEVA, Galina. **Entrevista com Galina Tahchieva**. Revista de Pesquisa em Arquitetura e Urbanismo, São Carlos, EESC-USP, n°2, p. 108-110, 2005.

nova. Isto pode ser verificado em projetos que procuram centralizar as atividades diárias na escala do bairro, inviabilizando os fluxos de grandes distâncias. O desenvolvimento regional é definido por uma dinâmica urbana restrita a estas centralidades de bairro e seus limites, induzindo ao mínimo os fluxos cotidianos longos. Peter Calthorpe<sup>52</sup> complementa o seguinte:

As demandas locais devem ser pensadas de acordo com as necessidades regionais – uma distribuição homogênea entre moradias e empregos, preservação de espaços abertos e agrícolas e uma sistema de transporte viável. Isto depende de políticas que guiem a complexa interação de aspectos econômicos, ecológicos, tecnológicos, jurídicos e sociais.<sup>53</sup>

Em adição, esta estrutura passa a priorizar a diminuição da densificação a partir do afastamento dos centros de bairros. Tahchieva atesta que esta estrutura vai ao encontro de uma teoria de transição, que é a continuidade entre a cidade e a natureza. A região tende a ser planejada mediante o predomínio de áreas verdes circunscritas aos adensamentos de bairro e, tanto este, quanto aquela pressupõe a delimitação de limites bem definidos. Vale dizer que tal estrutura, denominada de “*transect*” pelos urbanistas, aponta para uma nova significação na relação entre o espaço urbano e aquele de entorno, justificando também o “New” da nomenclatura do modelo.

Do ponto de vista de quem o promove, o New Urbanism não representa um movimento de vislumbramento de uma cidade passada, e sim procura responder a uma profunda agenda articulada às esferas ambientais, sociais e econômicas, de emergência da escala humana em contraposição a um modelo de crescimento predatório. O discurso que tem acompanhado a difusão de suas obras é de que o mesmo se apresenta como um novo capítulo na história do planejamento urbano Norte-Americano, e que seus princípios não se baseiam em discursos retóricos e meramente teóricos, ao contrário, se assentam na confrontação de problemas consolidados a partir de uma mudança de estratégia em planejamento. Por outro

---

<sup>52</sup> CALTHORPE, Peter. Planning the American Dream. In: **The New Urbanism – Toward an Architecture of Community**. New York, McGraw Hill Inc, 1994, p.xiv, tradução nossa.

<sup>53</sup> Local concerns must be tempered with regional needs - an equitable distribution of affordable housing and jobs, preservation of open space and agriculture lands and viable transit system. This calls for policies and governance which can both educate and guide the complex interaction of economics, ecology, technology, jurisdiction and social equity.

lado, assim como está associado a inúmeros projetos de requalificação urbana nos Estados Unidos, ganhando destaque no interior da esfera profissional e acadêmica, tornou-se alvo de críticas contundentes direcionadas ao discurso da cidade sustentável e diversa (MORAES, 1998).

Daqui em diante o New Urbanism será analisado mais em detalhes, como forma de nos apropriarmos de seus princípios. Procuramos também falar um pouco sobre as críticas que o cercam.

## 2.2 A GÊNESE DO MOVIMENTO E A DIFUSÃO DO *TRADITIONAL NEIGHBORHOOD DEVELOPMENT* (TND) E DO *TRANSIT-ORIENTED DEVELOPMENT* (TOD)

A proposta deste modelo celebra quase 30 anos, desde a inauguração do balneário de Seaside, na Flórida. Esta cidade e outros empreendimentos erigidos durante a década de 80 surgem da convergência de idéias que permeavam o campo de pensamento urbanístico naquela década, caracterizadas pelo reflorescimento de princípios virtualmente ignorados durante meio século: a rua, a quadra, os parques e os espaços públicos devem conduzir a vida cotidiana; os bairros precisam acomodar diversos tipos de pessoas e atividades; assim como se deve induzir ao máximo a realização das atividades diárias em distancias relativamente curtas (BRESSI, 1994). Antes de se estruturar como um movimento unificado de arquitetos e planejadores, o ideário incorporado atualmente pelo New Urbanism apontou para aplicações independentes, atreladas a projetos específicos de renovação urbana, inspirados em perspectivas relacionadas ao chamado planejamento inteligente ou *smart growth*. É sob a crítica anti-modernista do arquiteto luxemburguês Leon Krier, que o *Smart Growth* se difunde pelos Estados Unidos, aparecendo, essencialmente, como uma nova tendência em planejamento urbano, visto que as críticas originadas pelo padrão suburbano eram cada vez mais intensas. A partir daí, muitos projetos passavam a levar em consideração a importância das comunidades tradicionais, o que expressa o retorno das cidades pequenas, densas e compactas.

Para Bressi<sup>54</sup>, a proposta central na edificação de comunidades tradicionais esteve num planejamento pautado em quatro aspectos, relacionados abaixo;

- 1) *O centro de cada bairro deve ser definido como um espaço público.* É preciso que o bairro seja estruturado por equipamentos cívicos e institucionais, enquanto elementos essenciais na construção de uma identidade comunitária.
- 2) *Cada bairro deve acomodar diversos tipos de moradias e ter zoneamento misto.* Isto induz na formação de lugares de vivência, trabalho, compras e encontros em geral.
- 3) *Os carros devem ser mantidos em perspectiva.* Estes devem ser utilizados como transporte para grandes distâncias. Na cidade e no bairro, o padrão de uso da terra, o arruamento e a densidade devem permitir que a mobilidade urbana seja realizada por meio da bicicleta, do transporte público ou a pé.
- 4) *A arquitetura deve responder ao espaço de entorno dos edifícios e a tradições locais.* Os prédios não devem ser concebidos como objetos isolados de suas áreas de entorno e precisam contribuir para a definição espacial das ruas, parques, e outros locais<sup>55</sup>.

As primeiras intervenções efetivamente pautadas no New Urbanism fundamentaram-se a partir destes quatro eixos. O objetivo era formar comunidades

---

<sup>54</sup>BRESSI, Todd W. Planning the American Dream. In: **The New Urbanism – Toward an Architecture of Community**. New York, McGraw Hill Inc, 1994, p.xxx, tradução nossa.

55

- 1)The center of each neighborhood should be defined by a public space and activated by locally oriented civic and commercial facilities.
- 2)Each Neighborhood should accommodate a range of household types and land uses.
- 3)Cars should be kept in perspective
- 4)Architecture should respond to the surrounding fabric of buildings and spaces and to local traditions.

com identidades bem definidas e com forte relação com o lugar de vivência. Os arquitetos tidos como fundadores e idealizadores dos primeiros projetos foram Andrés Duany e Elizabeth Plater Zyberk, responsáveis pela edificação de Seaside em 1981. Durante os anos seguintes, Duany e Zyberk difundiram os projetos de desenvolvimento de comunidade tradicionais, os chamados TND's (*Traditional Neighborhood Development*), enquanto empreendimentos típicos do New Urbanism. Atualmente, grande parte das obras nos Estados Unidos se constituem em TND's, embora o movimento tenha se difundido para uma gama muito maior de profissionais, orientados pela New Urbanism Chart<sup>56</sup>.

Um TND é a essência do New Urbanism. O surgimento deste não passa de um desdobramento de projetos voltados para a construção de comunidades tradicionais. Como Duany e Zyberk projetaram estas comunidades?

O padrão geral de um TND é estruturado de acordo com os 4 eixos especificados anteriormente e opera na escalas da cidade, do bairro, da rua, da quadra e até de prédios. Estas são unidades básicas de planejamento de um TND, e foram por elas que se deram as primeiras aplicações do New Urbanism. Antes do que intervenções separadas ou pontuais em determinada escala, os planos almejam articular os princípios destinados às quadras, por exemplo, aos objetivos de planejamento de uma cidade inteira. Em outras palavras, no TND os princípios da rua comporiam os projetos do bairro, cujas premissas se articulariam com os planos da cidade.

Um componente fundamental aplicado ao TND supõe que bairros e cidades possuam uma centralidade e um limite bem definido. O centro de bairro deve abrigar locais de encontro, áreas públicas, edifícios institucionais, locais de trabalho, lojas, parques, e outros equipamentos que favoreçam o senso de urbanidade<sup>57</sup>. De acordo com Duany e Zyberk<sup>58</sup>, “o centro pode ser um parque, uma praça ou uma importante

---

<sup>56</sup> Documento elaborado anos depois, em 1996, conforme será visto no próximo subcapítulo. Esta carta passou a orientar os projetos do New Urbanism na última década.

<sup>57</sup> Segundo Pereira (2003, p. 8) o conceito de urbanidade se refere a um alto índice de interações sociais num determinado espaço urbano exercida de maneira contínua no tempo. Lévy apud Pereira (2003, p.), menciona que a urbanidade resulta de seis indicadores fundamentais: Diversidade de usos e solo urbano, existência de esquinas, flexibilidade no uso das edificações, densidade mínima necessária de pessoas, continuidade dos caminhos de pedestres e proximidade das construções e, por fim, existência de diferentes classes sociais utilizando um mesmo espaço.

<sup>58</sup> DUANY, Andrés; ZYBERK, Elizabeth Plater. *The Neighborhood, the District and the Corridor. In: The New Urbanism – Toward an Architecture of Community*. New York, McGraw Hill Inc, 1994, p.xvii, tradução nossa

intersecção viária”<sup>59</sup>. Já os limites definem a identidade do lugar<sup>60</sup>, favorecendo o senso de pertencimento dos moradores de uma determinada comunidade. Os mesmos podem ser definidos pelos aspectos naturais, como áreas florestais e rios, ou artificiais, como determinados tipos de infra-estrutura, dependendo das particularidades que envolvem a localidade. Em cidades menores ou pouco densas, as áreas limítrofes de cada bairro são usualmente designadas para o desenvolvimento de atividades agrícolas ou de conservação, com lotes residenciais de baixa densidade de, no mínimo, 10 acres<sup>61</sup>. No caso de cidades maiores, os limites entre os bairros são desenhados mediante a instalação de parques, ruas e redes de transporte<sup>62</sup>.

Esta relação centro-limite pode ser observada na figura 14, onde ilustra-se uma determinada cidade com bairros bem definidos, cada um possuindo seus limites e áreas centrais. Na figura 15, aproximado, verifica-se que o tempo levado para cruzar o centro de cada bairro até o seu limite leva 5 minutos a pé (Isto corresponde aproximadamente uma distância de 500 m). Neste raio estariam inseridos todos os serviços e equipamentos básicos para população, tais como: saúde, escola, mercado, comércio, habitação, dentre outras. Este bairro estaria ligado a um centro maior com atividades mais especializadas, ambos conectados através de transporte coletivo. Este adquire relevância na relação existente entre os diferentes bairros, e é planejado conforme a definição de estações de parada de ônibus ou trem próximos de áreas centrais.

---

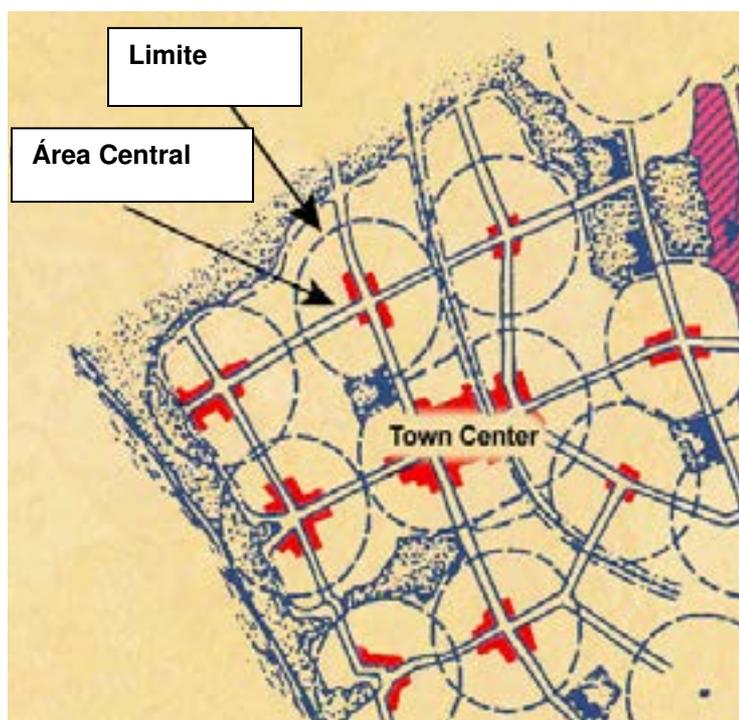
<sup>59</sup> The Center [...] may be a square, a green or an important street intersection.

<sup>60</sup> Do ponto de vista da Geografia, o lugar diz respeito a dimensão da existência, pois refere-se a um tratamento geográfico do mundo vivido (Milton Santos, 1997). De acordo com Suertegaray (2001), o lugar se assume, de uma lado, a partir de visões subjetivas vinculadas a percepções emotivas, em sentimento topofílicos ou topofóbicos. De outro lado, o lugar se expressa por intermédio de necessidades existenciais quais sejam, localização, posição, mobilidade, interação com os objetos e/ou com as pessoas.

<sup>61</sup> De acordo com o Inmetro, 1 acre equivale a 4.046 m<sup>2</sup>.

<sup>62</sup> Ibid, 1994, p.xviii.

**Figura 14: Cidade e Bairros**



Fonte: Congress of New Urbanism. Disponível em: [www.cnu.org](http://www.cnu.org). Acesso em: 30/10/2007

**Figura 15: O Centro e o Limite do bairro**



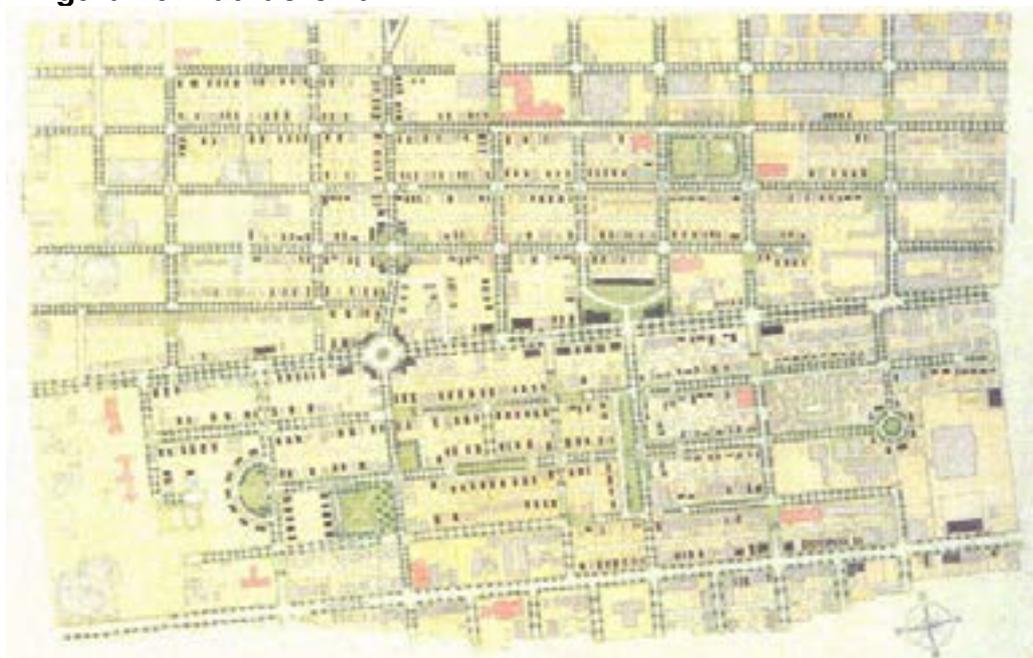
Fonte: Congress of New Urbanism. Disponível em: [www.cnu.org](http://www.cnu.org). Acesso em: 30/10/2007

As diversas moradias estariam organizadas a uma distância de 3 minutos a pé das áreas centrais e dos equipamentos públicos e de lazer. Duany e Zyberk<sup>63</sup> acreditam que uma diversidade:

“inclue uma gama de tipos de moradia, voltadas para uma variedade de níveis de renda, desde o rico empresário até a professora e o jardineiro. As áreas de subúrbio, onde são comuns os processos de segregação pelos níveis de renda, não proporcionam uma maior gama social. O verdadeiro bairro, entretanto, oferece uma variedade de escolhas no acesso a moradia: apartamentos com garagens ao lado de residências unifamiliares, apartamentos acima e nas adjacências de lojas e locais de trabalho”<sup>64</sup>.

No TND, estes locais se conectam por um sistema viário padronizado em grid, um modelo bem recorrente nos planos urbanísticos das cidades anteriores aos subúrbios, vindo a substituir o padrão cul-de-sac. Está ilustrado abaixo como se espacializam os distintos modelos:

**Figura 16: Padrão Grid**



Fonte: DPZ. Disponível em: <http://www.dpz.com>. Acesso em: 25/09/2008

<sup>63</sup> Ibid, 1994, p.xviii, tradução nossa.

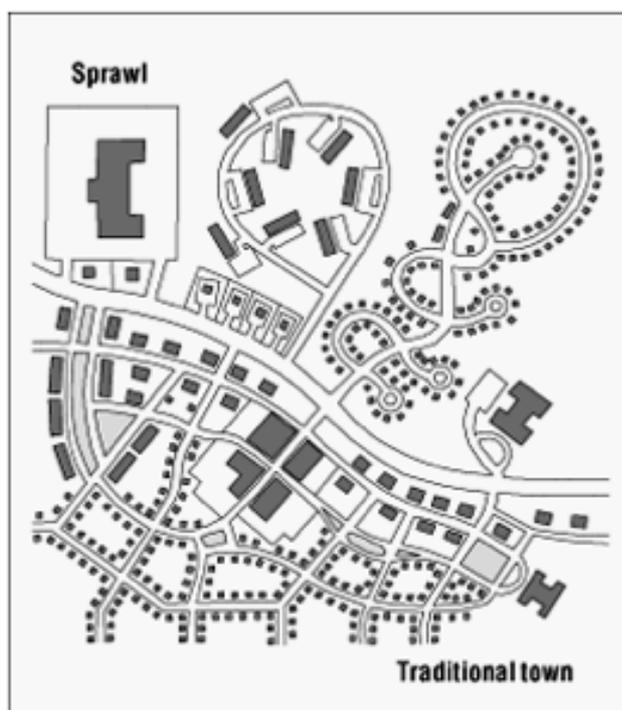
<sup>64</sup> [...] includes a range of housing types for a variety of incomes, from the wealthy business owner to the school teacher and the gardener. Suburban areas, which are most commonly segregated by income, do not provide for the full range of society. The true neighborhood, however, offers a variety of affordable housing choices, garage apartments buildings adjacent to shopping and workplaces.

**Figura 17: Padrão Cul-de-Sac.**



Fonte: DPZ. Disponível em: <http://www.dpz.com>. Acesso em: 25/09/2008

**Figura 18: A Comunidade Tradicional em Grid e o Subúrbio em Cul-de-Sac**



Fonte: New Urban News. Disponível em: <http://www.newurbannews.com>. Acesso em: 26/09/2008

Para Duany e Zyberk, este ordenamento viário em grid pressupõe a existência contínua de cruzamentos e esquinas, o que desfavorece os fluxos rápidos de automóveis e amplia a variedade de caminhos e trajetórias a serem realizadas a pé ou de bicicleta. Este sistema é configurado para viabilizar rotas menores aos pedestres e para manter o tráfego local afastado das rodovias de interligação regional. Ambos argumentam que o uso combinado do sistema viário com o zoneamento misto permite produzir comunidades voltadas para o pedestre, viabilizando a realização de suas atividades cotidianas em espaços relativamente curtos e em menos tempo. (BRESSI, 1994; EPPLI e TU, 1999). Em particular ao zoneamento misto, sua utilização busca justamente viabilizar a coexistência e a interrelação entre os membros da comunidade, onde é essencialmente importante uma diversidade de tipos de edificação e atividades: compras, escritórios, escola, recreação, residências, etc. Ao contrário do pensamento modernista, em que estas funções são pensadas de maneira compartimentada, no TND estes usos se articulam mutuamente em distâncias curtas. A proximidade com as destinações diárias, das quais desfavorecem o uso do carro, reduz o número e o tempo das viagens que se estabelecem dentro do bairro ou da cidade, evita uma carga de energia e stress despendido em tráfegos e minimiza os gastos com grandes obras viárias (DUANY e ZYBERK, 1994).

Para garantir um bairro compacto e denso, e, da mesma maneira a cidade, os projetos do TND prezam pela redução do tamanho dos lotes e pelo incentivo a prédios de dois andares como unidades multifamiliares. Estes e outros edifícios teriam suas portas e janelas voltadas para as calçadas, cuja largura abarcaria canteiros e corredores amplos de acesso ao pedestre, e, em contraposição, a rua tornar-se-ia mais estreita (Figura 19) (EPPLI e TU, 1999).

A rua, a quadra e os próprios prédios são outras escalas que recebem bastante atenção, conforme pode ser verificado na preocupação do New Urbanism em manter uma dinâmica urbana concentrada em espaços menores e centrada no pedestre. De acordo com Moule e Polyzoides (1994), a importância do bairro, em que pesem a vitalidade de suas funções econômicas e sociais, depende muito dos princípios que se instauram na rua, na quadra e nos prédios. Nestas escalas, o New Urbanism reforça o domínio do espaço público para garantir o processo de socialização, pois acreditam que a integração ou a separação dos indivíduos se processam nestes

locais. A cidade com urbanidade, no sentido exposto por Pereira (2003), implica em categorias que expressam forte relação com a escala da rua, seja pela importância das esquinas, seja pelo zoneamento misto. Dessa maneira, a rua, com suas quadras e prédios, adquire extrema importância para os projetos dos TNDs, definindo a configuração dos bairros e, por consequência, de cidades.

Como visto no capítulo 1<sup>65</sup>, no modernismo a rua é o elemento da circulação do que se produz na cidade, recebendo essencialmente fluxos de caráter contínuo em vez de se constituir como local de pontos de parada. Sua função era predominantemente de separação das diferentes zonas e, na visão de Le Corbusier, eram prejudiciais para o ser humano. Em Jane Jacobs (1961), a rua retorna como o palco principal das realizações humanas, enquanto locais que abrigam o conteúdo diverso e os encontros. O TND busca resgatar esta diversidade à luz de modificações na estrutura física dos edifícios e das quadras. Credita-se muito nos projetos a inserção de prédios comerciais e residenciais rente as calçadas, com as áreas de estacionamento situadas na parte de trás dos edifícios. Esta particularidade corresponde à outra relevante modificação trazida com o New Urbanism em relação ao padrão suburbano, onde é comum a existência de grandes estacionamentos adjacentes às avenidas. Esta mudança induz os pedestres a circularem entre os edifícios em vez de carros, uma vez que as distâncias entre os estabelecimentos comerciais e as ruas desaparecem. A rua perde espaço para as calçadas a fim de se reduzir os tráfegos rápidos de automóveis e permitir um fluxo seguro de pedestres. É importante ressaltar que a configuração das ruas pretende, primariamente, criar um ambiente urbano em que o automóvel não se torne um instrumento absolutamente necessário. Antes do que a eliminação de carros, os TNDs priorizam acessibilizar viagens de bicicleta, ônibus e a pé, projetando corredores de transporte, ciclovias e boulevares.

Na quadra e no prédio, o New Urbanism reforça que o plano arquitetônico e paisagístico favorecerá um ambiente mais agradável e determinará a “vida na rua”. Com relação a quadra são levados em consideração o tamanho, a configuração, o parcelamento, os limites, o zoneamento e outros parâmetros urbanísticos. O tamanho e a forma das quadras respondem as peculiaridades de cada lugar ou área que se pretende intervir, mas, de acordo com Moule e Polyzoides, tendem a ser

---

<sup>65</sup> Ver: 1.3.4 O urbanismo modernista, p. 48

retangulares ou irregulares, variando entre 75 a 180 m <sup>66</sup>. Como visto, a distância mais apropriada entre o centro de bairro até o limite possui, aproximadamente, 500 m, o que nos permite deduzir a existência de 3 a 6 quadras neste raio. Acredita-se que esta é uma distancia limite para a mobilidade a pé e favorável para o uso da bicicleta, quando se considera, obviamente, a perspectiva de fluxos cotidianos. Este tecido urbano é esboçado mediante a conformação de quadras com lotes individuais distintos em comprimento e largura, pois isto possibilita o desenho de edificações mais variadas para atender as demandas residenciais, comerciais e institucionais. A acessibilidade entre ruas paralelas é viabilizada a partir de corredores que atravessam as quadras e, como já mencionado, estas são compostas por calçadas mais largas, onde estão inseridos canteiros e outros equipamentos públicos como bancos, cabines telefônicas e outros, com o intuito de afastar o pedestre do tráfego de automóveis. A relação da quadra com os prédios é cuidadosamente verificada nos projetos dos TNDs, uma vez que definem um bairro mais compacto.

O New Urbanism nos prédios se identifica pelos usos, formas e densidades, destacando alguns atributos necessários para a promoção da identidade e de sentimentos topofílicos<sup>67</sup>. Em resumo, no plano da arquitetura busca-se dotar os prédios de aspectos que o singularizam, especialmente aqueles de caráter institucional. Para isso é importante destacar a inspiração trazida pelo movimento City Beautiful, que, embora se defina a partir de obras muito mais grandiosas, trouxe um conteúdo estético para as obras do New Urbanism, o que inclui a utilização de monumentos. Mesmo outros prédios, quando não adquirem esta função, também possuem um papel relevante na promoção da identidade.

Cada edifício é por si só uma célula do bairro, abrigando, dessa maneira, um conteúdo misto, onde podem decorrer uma série de atividades comerciais: escritórios, lojas, mercados, etc.. Em sua parte frontal, voltada para as ruas, o edifício é planejado para abrigar áreas comerciais nos térreos e residencias nos pavimentos mais superiores (POLYZOIDES e MOULE, 1994). Dependendo de cada

---

<sup>66</sup>Nos Estados Unidos, estas medidas são calculadas em pés ou feets. De acordo com Polyzoides e Moule, a quadra pode variar entre 250 e 600 feet. 1 pé equivale aproximadamente a 30 cm, o que resulta, portanto, numa variação de 75 a 180 m.

<sup>67</sup>De acordo com Yu-fu Tuan (1980), a Topofilia compreende as maneiras como os seres humanos respondem ao meio ambiente. O sentimento topofílico é entendido pelo apego a um determinado lugar, dado sua familiaridade, representando o passado e evocando o orgulho e o patriotismo. Em outras palavras, o termo associa sentimento com lugar. E certos ambientes naturais tem figurado de maneira proeminente no imaginário da humanidade, como por exemplo, uma praia ou ilha.

caso estas tipologias modificam, como é o que veremos no capítulo 3. O fato é que, da maneira como é planejado, o edifício pode influenciar na atração ou dispersão das pessoas ao redor. Existe uma preocupação entre a relação dos edifícios com os espaços públicos, o que significa que o primeiro deve ser projetado em consonância com as necessidades da comunidade. Como exemplo podemos citar a utilização de pilotis de garagens ou muros frontais às calçadas, dois elementos que favorecem para a dispersão de pessoas em sua área de entorno. No New Urbanism, a relação pedestre-edifício se estreita de maneira que o edifício torne-se a continuidade da rua, tanto pelo desenho de galerias comerciais, portas frontais e de fundos (o que daria para o miolo de quadra uma vez que não se incentiva fundos de prédios adjacentes à outros), ausência de guaritas, etc.

**Figura 19: Edifícios voltados para a Rua e calçadas mais alongadas.**



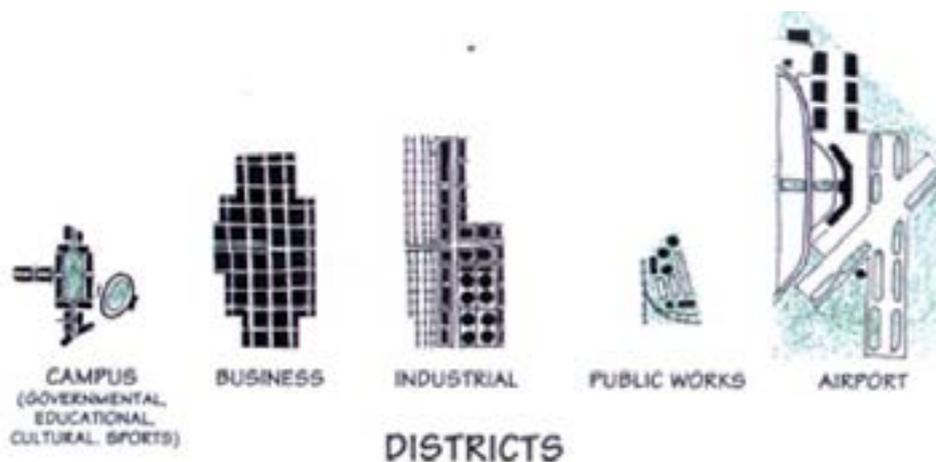
Fonte: Greenberg, Ellen. What Transit Can from New Urbanism. Disponível em: [http://www.railvolution.com/rv2005\\_pdfs/rv2005\\_234b.pdf](http://www.railvolution.com/rv2005_pdfs/rv2005_234b.pdf). Acesso em: 24/09/2008.

Este modelo composto por bairros diversificados, compactos, acessíveis e interligados com outros bairros e cidades, caracteriza um aspecto geral de um TND. Além das quadras, ruas e prédios, ganha espaço na escala no bairro os denominados “districts” ou setores, locais associados ao desenvolvimento de atividades especializadas. Isto se refere a áreas que não abrigam um grau diversificado de serviços, podendo, inclusive, abrigar zonas com funções únicas. Os setores se constituem como campos que polarizam atividades predominantes, como àquelas destinadas ao exercício do lazer (setores que abrangem teatros, cinemas,

bares e restaurantes, por exemplo), da educação (campus universitários), e do turismo (setor de hotéis, pousadas, agências, etc). A função do setor para a comunidade é receber alguns tipos de usos específicos, que não necessitariam estar organizados nos locais de moradia, trabalho ou lazer cotidianos. Estes setores podem se localizar entre os bairros, como limites, além do que podem se organizar em seu interior, de acordo com as especificidades e os objetivos que se buscam na definição de cada bairro (DUANY e ZYBERK, 1994).

Os setores podem implicar em menor diversidade de usos, pois são os locais destinados às atividades especializadas ou incompatíveis com uma proximidade de áreas residenciais, principalmente zonas industriais e aeroportos. Quando representam tais usos, sua localização tende a se realizar nas periferias da cidade, enquanto zonas monofuncionais. Neste caso não se processam tipologias construtivas mistas tão características do TND, conforme atribuído aos bairros e ao conjunto da cidade, o que é justificado pela pura necessidade de afastar alguns tipos de uso devido aos desconfortos gerados como poluição e barulho. Enquanto locais de trabalho que deveriam situar-se próximos às residências, estes setores são focos importantes de atenção, e, segundo Duany e Zyberk, devem se incorporar ao contexto urbano e até regional pelo sistema de transporte. O planejamento precisa considerar as interconexões que se estabelecem entre os distintos setores e os centros de bairro, assim como deve encorajar na formação de áreas verdes, quadras e praças contíguas àquelas produtivas. De outro modo, como dito, quando utilizados para a promoção da cultura, da educação, do lazer e outros, podem se encontrar no interior dos bairros ou entre eles (DUANY e ZYBERK, 1994).

**Figura 20: Exemplos de Setores: Educacional, comercial, industrial, públicos e aeroportos.**



Fonte: Duany & Plater Zyberk Company. Disponível em: [www.dpz.com](http://www.dpz.com). Acesso em: 25/09/2008

Como outra componente básica de intervenção do New Urbanism, o corredor é a unidade de conexão entre os bairros, setores e cidades. Além de ser um elemento de conexão, o corredor separa estas diferentes áreas, localizando-se em suas adjacências e também no seu interior. Logo, é preciso diferenciar que os corredores não representam as ruas locais, conforme verificado na análise sobre os bairros. Ao contrário, seu papel é primordialmente de conexão entre as diferentes escalas, funcionando em redes de transportes e mobilidade para distâncias maiores. O planejamento destes corredores é assim definido por Duany e Zyberk<sup>68</sup>:

A localização e os tipos de corredores são determinados pelas densidades e por sua intensidade tecnológica. Corredores ferroviários pesados se localizam tangencialmente em cidade menores e transversalmente aos distritos industriais de cidades maiores. Ferrovias de menor porte podem se inserir em boulevares nas franjas dos bairros. Como tal, as mesmas se acomodam nas partes frontais dos edifícios e destinam-se para o uso de pedestres. Corredores de ônibus podem atravessar pelo centro dos bairros em ruas principais<sup>69</sup>.

<sup>68</sup>Ibid, p.xx, tradução nossa

<sup>69</sup>The corridors location and type is determined by its technological intensity and nearby densities. Heavy rail corridors are tangent to towns and transverse the industrial districts of cities. Light rail and trolleys may occur within a boulevard at the neighborhood edge. As such, they are detailed for pedestrian use and to accommodate the frontages of buildings. Bus corridors can pass through neighborhoods centers on conventional streets.

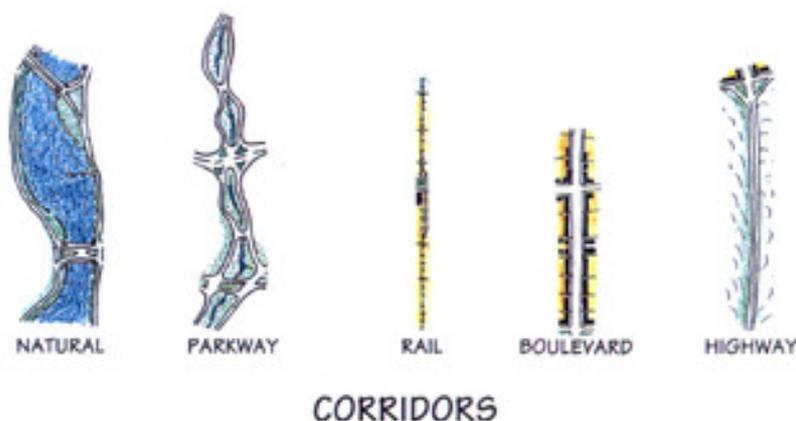
Os corredores podem ser estradas, ferrovias, boulevares e, dependendo da cidade, até hidrovias. Na verdade, estes podem agir em conjunto, quando ferrovias são alocadas em vias de acesso aos bairros, como nas figuras abaixo.

**Figura 21: Corredor ferroviário adjacente as calçadas e corredor ferroviário interligado com Rede de Ônibus.**



Fonte: Congress of New Urbanism. Disponível em: [www.cnu.org](http://www.cnu.org). Acesso em: 23/09/2008

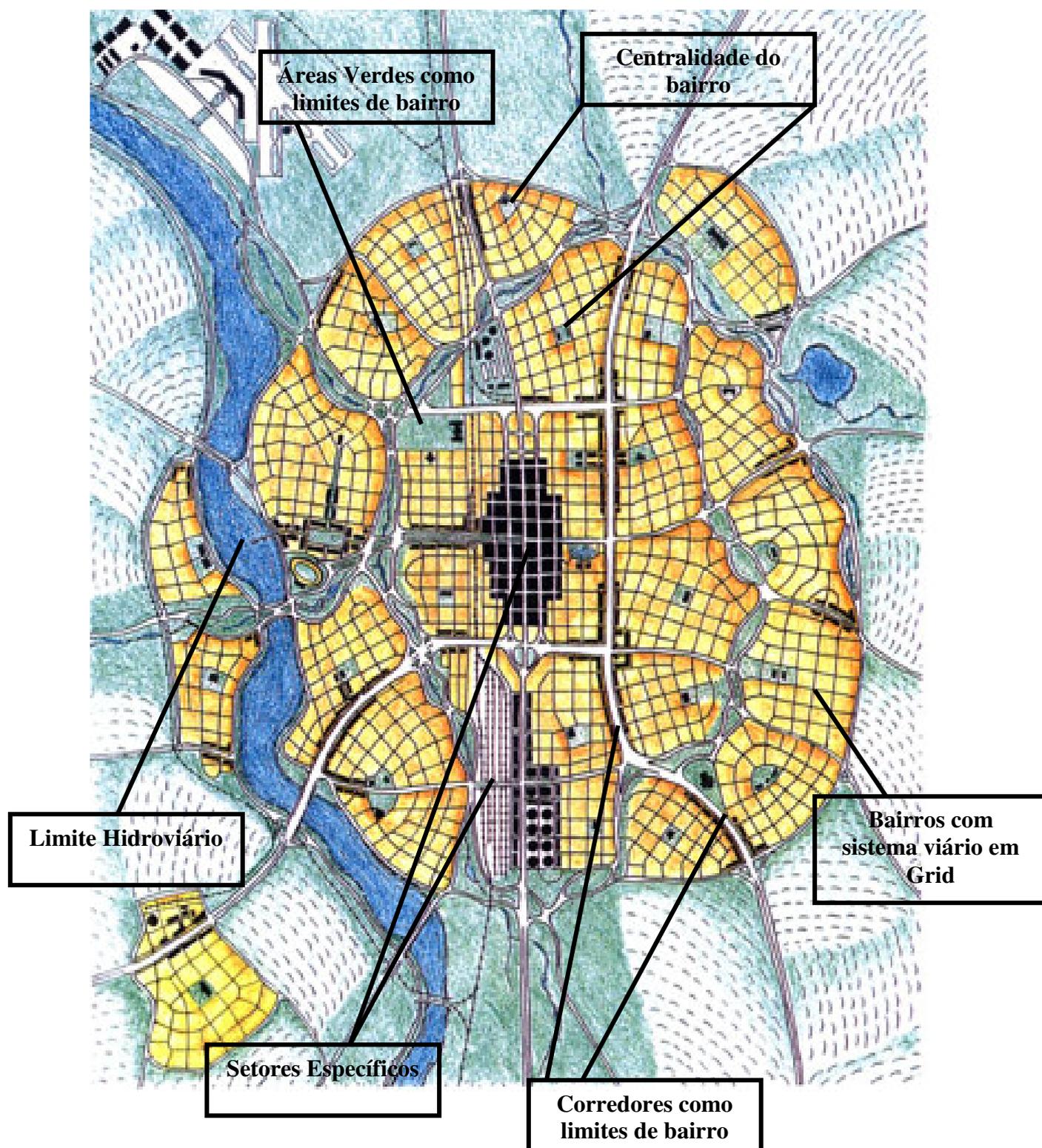
**Figura 22: Tipos de Corredores.**



Fonte: Duany & Plater Zyberk Company. Disponível em: [www.dpz.com](http://www.dpz.com). Acesso em: 25/09/2008

Esta organização do TND na rua, na quadra, no corredor, no setor e no bairro, refletiria os objetivos do New Urbanism para a cidade. Nesta escala, a existência de uma centralidade maior abrangeria atividades econômicas mais especializadas, onde não implicaria uma forte polarização dos fluxos intra-urbanos, que estariam restritos aos bairros. Abaixo demonstramos um exemplo hipotético de uma comunidade tradicional.

Figura 23: Comunidade Tradicional



Fonte da figura: DPZ. Disponível em: <http://www.dpz.com>. Acesso em: 27/09/2008. Adaptado

Portanto, esta é a estrutura básica de um TND. Assim como Duany e Zyberk, Peter Calthorpe (1994) pode ser considerado como um precursor do movimento Newurbanista. O destaque adquirido por Calthorpe fundou-se na crença que a estrutura de um TND nas escalas da rua, da quadra, do bairro, do corredor e do setor, oferece um perceptível senso de ordenamento e identidade que pode ser transferido para a escala regional. Como especificado no começo deste capítulo, se se atribui o “New” ao Urbanism é devido ao contexto regional, escala em que Peter Calthorpe aproximou as idéias dos TNDs, projetando os *Transit Oriented Development* (TOD's) (BRESSI, 1994).

Primeiramente, para se entender melhor o New Urbanism no contexto regional é importante retornar ao capítulo 1 e entender a evolução da Metrópole Norte-Americana e a difusão dos Subúrbios<sup>70</sup>. Assim como do TND, o planejamento do TOD surge para modificar a profunda relação de interdependência entre os CBDs (*Central Business District* / cidades-base) e os subúrbios residenciais. Os problemas provenientes disto já foram discutidos, isto é, gastos expressivos de energia, dinheiro e tempo realizados na mobilidade, avanço da urbanização sobre áreas naturais, aumento dos índices de poluição, etc. A resolução dos problemas intrínsecos a expansão horizontal urbana são repensados com os TODs, na medida em que existe uma preocupação focada no modo que se deseja crescer e se expandir. Para Calthorpe (1994), cada região com altas demandas de crescimento precisam encontrar um caminho apropriado que busque compatibilizar quatro opções. A região pode: a) limitar o crescimento horizontal. b) permitir que núcleos urbanos cresçam até se conurbar. c) priorizar planos sobre áreas já consolidadas. d) planejar novas cidades e novas áreas de crescimento.

Confrontado a expansão exacerbada da área edificada, o New Urbanism propõe um ordenamento regional que limite o crescimento horizontal e priorize políticas de desenvolvimento sobre áreas já consolidadas. Calthorpe diz que mediante estes dois aspectos podem-se evitar os gastos com novas infra-estruturas e preservar áreas de entorno as metrópoles como zonas rurais e florestas. Tomando como exemplo a Região Metropolitana de Portland, no Oregon, localizado no Noroeste dos Estados Unidos, ilustra que desde a década de 70, o planejamento da

---

<sup>70</sup> Ver: 1.4 O Planejamento Anti-Urbano nos Estados Unidos: A Suburbanização e o *American Way of Life*, pag: 54.

cidade e seu contexto regional estiveram prioritariamente regulados pela limitação rígida do crescimento horizontal e pela reabilitação de zonas antes tomadas por problemas de gentrificação, estagnação econômica, deterioração de infra-estruturas, etc. O impedimento a criação de novas áreas, conforme a imposição de limites de crescimento aos distintos núcleos urbanos da Região de Portland, acompanhado de modificações no zoneamento e, principalmente, no sistema de transporte, induziu no melhoramento daqueles problemas. O crescimento pôde ser redistribuído mediante a requalificação de antigas áreas vazias e subutilizadas, integrando as mesmas no sistema geral de transportes. Devido ao seu sistema ferroviário intermunicipal inserido nos centros dos bairros, Portland oferece maior fluidez e acessibilidade entre seus distintos núcleos (CALTHORPE, 1994; LION, 2003).

A imposição destes limites é relativizada quando a taxa de crescimento tende a ser mais intensa, fator que induz na expansão de novas áreas. Embora indiquem uma ampliação da mancha urbana, estas áreas recém criadas podem facilmente serem integradas no sistema de transporte. De fato, as estratégias de requalificação regional estão de acordo com as demandas de crescimento que incidem sobre ela. Neste sentido, regiões com crescimento lento não necessitam prioritariamente de projetos de expansão urbana, ao contrário daquelas que apresentam taxa de crescimento rápido. Independentemente da taxa, o que é focado à luz do planejamento de um TOD é a qualidade do crescimento, em que região e núcleos urbanos são pensados integradamente para, se necessário, traçar políticas de expansão, reabilitação ou reconstrução urbana (CALTHORPE, 1994).

Em resumo, O crescimento urbano, entendido como o aumento da área edificada, é um dos atributos relevantes para o planejamento regional do New Urbanism, cujas intervenções incidem, a priori, sobre setores consolidados, porém debilitados sob o ponto de vista ambiental, social, infra-estrutural e econômico. Quando aplicados em tais locais, os planos procuram reverter a tendência de criação de novas áreas, pois acredita-se que, quanto mais áreas são abertas, maiores são as dificuldades de acesso aos equipamentos urbanos, maiores são os gastos com infra-estrutura, e mais áreas naturais são perdidas.

Em outro aspecto, a estrutura de um TOD preserva àquelas observadas no TND, conforme verificado nas escalas da cidade e dos bairros. Calthorpe vislumbrou um espaço regional delimitado e com inúmeras centralidades subordinadas a outra

de maior importância. Isto significou nos parâmetros regionais a definição clara de uma cidade-centro polarizadora das atividades mais especializadas, onde estariam dispostas outras cidades menores e vilas ao redor. O TOD busca dinamizar as atividades cotidianas nestas cidades, impossibilitando, ao mesmo tempo, a criação de cidades-dormitório e a necessidade de se realizar grandes trajetos diários entre uma cidade e outra, o que induz na redução dos índices de tráfego. Na questão da mobilidade ganha espaço os corredores de transporte coletivo, funcionando nos TODs como os principais eixos de circulação ante os automóveis (HIKICHI, 2003). Se nos bairros o predomínio passa a ser do pedestre e do ciclista, na região é dada mais atenção aos modais coletivos de transporte, sobretudo trens e ônibus. Essencialmente, o TOD explora a relação entre o sistema de transporte e o uso do solo, enquanto componentes essenciais. Calthorpe acredita que quanto maior o número de estações de parada nas franjas e nos centros dos bairros, maior será a utilização do transporte coletivo, portanto, o planejamento local deve estar devidamente integrado para permitir que estas estações estejam acessíveis para o pedestre. O mesmo complementa<sup>71</sup>:

Os padrões de uso do solo ditam as viagens, ao mesmo tempo em que a localização, a amplitude e as características dos equipamentos de transporte pressupõem o desenvolvimento de determinados usos em dados locais. Grandes avenidas geram a expansão dos subúrbios, e a expansão dos subúrbios exigem grandes avenidas<sup>72</sup>.

Este é um dos aspectos que definem o contexto regional do New Urbanism. Essencialmente, os mesmos princípios que norteiam o planejamento de comunidades tradicionais são utilizados para o plano regional, embora outras preocupações tenham adquirido maior destaque. Neste ponto se inserem as taxas e os respectivos modelos de crescimento e os planos para estruturação do transporte coletivo.

Assim, de acordo com Calthorpe, a região é composta:

---

<sup>71</sup> Calthorpe apud Steuteville, p.2, 1994, tradução nossa.

<sup>72</sup> Land-use patterns dictate the need for travel, while at the same time the location, size, and character of our transportation facilities determines which land uses are likely to develop in given locations. Highways make suburban sprawl possible, and sprawl constantly requires more highways.

- ✓ Com um limite bem definido;
- ✓ Com um sistema de transporte que permita funcionalidade para o pedestre;
- ✓ A partir do predomínio de áreas públicas;
- ✓ Mediante uma diversidade de usos e de pessoas.

São estas as características principais que definem um TOD. Não existe desenvolvimento regional sem se reconhecer a tênue relação entre os usos do solo e o transporte coletivo, onde cidades, bairros e setores compõem um complexo regional definido por corredores e espaços abertos claramente delimitados e separados das zonas urbanas. Em outras palavras, o planejamento regional implica reconhecer que os bairros e as cidades se inserem como unidades integrantes fundamentais na região, uma vez que definem a estruturação do transporte, a densidade e a polarização dos fluxos.

Através do reconhecimento destes pressupostos, o New Urbanism vêm se consolidando no decorrer destes últimos 30 anos. Os *Traditional Neighborhood Development* e os *Transit Oriented Development* já possuem uma repercussão considerável nos Estados Unidos, acompanhando o destaque adquirido pelo movimento no período. Desde Seaside em 1981, uma amplitude de TNDs e TODs se dispersaram pelo território norte-americano, sobretudo o primeiro. De acordo com Keith e Del Rio (2003), baseados em artigo da Revista Time, estima-se que até 1998, já haviam sido construídos mais de 100 projetos, e outros 200 já constavam nas pranchetas dos escritórios de arquitetura, números que representam investimentos superiores a 2 bilhões de dólares. Apenas no Estado da Califórnia, o New Urbanism já contava com 56 obras. Estão anexadas no final deste trabalho algumas intervenções realizadas nos Estados Unidos e em outros países, sob a batuta dos principais escritórios de arquitetura do New Urbanism. No Anexo A constam alguns projetos voltados para o desenvolvimento regional, ao passo que no anexo B estão expostos projetos direcionados para comunidades tradicionais<sup>73</sup>.

---

<sup>73</sup>O portal [www.dpz.com](http://www.dpz.com) e [www.calthorpe.com](http://www.calthorpe.com) acessibilizam uma série de outras obras do New Urbanism.

Vale comentar resumidamente acerca das primeiras obras de Duany e Zyberk, principalmente, que influenciaram outros tantos profissionais. Dentre as principais estão Seaside na Florida, e Kentlands, em Maryland (Figuras 24 e 25). Com relação a Seaside, quando Duany a projetou almejava estabelecer um novo parâmetro em planejamento, priorizando o essencial do que atualmente identifica o New Urbanism, porém alguns estudiosos a classificam como um obra pontual e que não levou em consideração os aspectos de ordem regional. Construída efetivamente “do zero”, a cidade constituiu um rentável projeto para seus empreendedores, tendo seus lotes sido valorizados em quase 12 vezes entre os anos de 1981 e 2004. Nela foi rodado o filme “*O Show de Truman*”, do diretor Peter Weir, que utilizou a cidade como símbolo de artificialidade e distanciamento dos problemas urbanos norte-americanos<sup>74</sup>. Em particular, embora se justifiquem alguns argumentos sobre a promoção de áreas públicas e de lazer, e o discurso pró-ambiental atrelado ao não uso do carro, o próprio símbolo do movimento deixa a desejar com relação a alguns princípios, sobretudo o que prezam a diversidade. Na verdade, Seaside inclina-se muito mais para um produto imobiliário para classes médias do que para uma cidade efetivamente diversa.

Kentlands, edificada em 1989, corresponde a um TND típico, onde a preocupação voltou-se para a restauração do senso de comunidade, redução dos índices de tráfego e poluição. Em trabalho sobre a comunidade de Kentlands, Mark J. Eppli e Charles C. Tu (1999) atestam que os moradores necessitam pagar verdadeiros “prêmios” mensais para poderem residir nesta localidade, ao medir e analisar os impactos trazidos pelos projetos do New Urbanism nos preços das moradias (EPPLI e TU, 1999).

Outra intervenção que merece destaque é a cidade de Celebration (Figuras 26 e 27), na Flórida. Fundado em 1996, este empreendimento foi idealizado, desenvolvido e gerenciado pela The Celebration Company, subsidiária da *The Walt Disney Company*, sob a responsabilidade dos escritórios Cooper, Robertson & Partners e Robert A. M. Stern Architects. Celebration tornou-se um dos pontos altos na divulgação do New Urbanism, e destinou-se a famílias de renda média e alta. Mesmo considerando alguns princípios, o planejamento de Celebration se voltou

---

<sup>74</sup>Quando Peter Weir a visitou, desistiu de fazer uma cidade cenográfica para o filme de Jim Carrey. Transferiu equipe e elenco para lá e Seaside virou o cenário vivo do mundo de plástico de seu personagem (DÁVILA, 2007).

amplamente para as questões estéticas relativas ao paisagismo e a arquitetura das edificações, e, o fortalecimento de uma comunidade tradicional densa e diversa cedeu espaço para que 500 famílias pudessem concretizar seu sonho dourado de morar na Disneylândia. Fernando Lara<sup>75</sup> acrescenta:

Os problemas realmente começam quando a Disney Corporation resolve planejar, além do cenário, o *script* de todos os atores, ou no caso, moradores. Celebration não tem prefeitura nem qualquer outra forma de organização político-democrática. Um acordo especial com o governo da Flórida transfere para a Disney Corporation todos os direitos administrativos de suas propriedades, que no caso de Celebration não são repassados aos proprietários de cada residência. Um administrador, funcionário da Disney nomeado para tanto, exerce as funções de autoridade administrativa, legislativa e, se deixarem, judiciária também. Ao morador, resta agir em concordância com o *script* determinado, já que não lhe cabe escolher a cor das próprias janelas nem plantar uma árvore no seu próprio jardim sem autorização da administração da cidade, leia-se Disney Corporation.

Dessa maneira, Celebration aponta para a contradição de ser um símbolo do New Urbanism sem efetivamente se identificar plenamente com os princípios das comunidades tradicionais. Como posto por Lara, Celebration é um verdadeiro cenário montado, isolado e que tampouco representa um bairro de Orlando, na Florida, onde vicejam a dinamização econômica e social.

**Figura 24: Área Central de Seaside, Florida. E.UA**



Fonte: Photos Florida. Disponível em: [www.photosflorida.com](http://www.photosflorida.com). Acesso em: 25/09/2008

<sup>75</sup> LARA, Fernando. **Vizinhos do Pateta**. Portal Vitruvius, Arqtextos, n°11, abr/2001. Disponível em: [www.vitruvius.com.br/arquitextos/arq011/arq011\\_02.asp](http://www.vitruvius.com.br/arquitextos/arq011/arq011_02.asp). Acesso em: 08/10/2008

**Figura 25: TND de Kentland, Maryland, E.U.A**



Fonte: Duany & Plater Zyberk Company. Disponível em: [www.dpz.com](http://www.dpz.com). Acesso em: 25/09/2008

**Figura 26: Centro de Celebration**



Fonte: Portal Vitruvius. Disponível em: [www.vitruvius.com.br/arquitextos/arq011/arq011\\_02.asp](http://www.vitruvius.com.br/arquitextos/arq011/arq011_02.asp). Acesso em: 08/10/2008.

**Figura 27: Parque Lakeside, Celebration**



Fonte: Portal Vitruvius. Disponível em: [www.vitruvius.com.br/arquitextos/arq011/arq011\\_02.asp](http://www.vitruvius.com.br/arquitextos/arq011/arq011_02.asp). Acesso em: 08/10/2008.

Portanto, estes são três casos considerados marcos na história do New Urbanism, principalmente por serem obras pioneiras e responsáveis por difundir os pressupostos dos TNDs. Desde a implementação de Seaside, Kentland e Celebration, duas limitações principais se destacam: a falta de diversidade de usos e de urbanidade. Nos três casos os níveis de diversidade e integração social se restringiram a uma pequena parcela de população branca e de renda média (MARCUSE, 2000). É curioso que, apesar de certas deficiências, tais projetos impulsionaram o New Urbanism através dos Estados Unidos e influenciaram outros com resultados efetivos, porém com pouca repercussão, como é o caso apresentado por Bohl (2000) sobre a cidade de Louisville<sup>76</sup>.

Até a década de 90, o movimento já havia se consolidado nas mãos de muitos arquitetos e planejadores. No começo dessa mesma década, o *US Department of Housing and Urban Development* (HUD), adotou os princípios do New Urbanism em programas habitacionais e de reconstrução de espaços públicos em

---

<sup>76</sup> BOHL, Charles C. **New Urbanism and the City: Potencial Aplications and implications for Distressed Inner-City Neighborhoods**. Housing Police Debates, Fannie Mae Foundation, volume 4, p.761-801, 2000.

algumas cidades daquele país. A institucionalização do movimento veio pra reforçar e reunir em eventos anuais, os conceitos dos TNDs e dos TODs, e, em consequência, estabelecer uma nova matriz em planejamento urbano nos Estados Unidos (STEUTEVILLE, 2004).

### 2.3 O CNU E A NEW URBANISM CHART

Andrés Duany e Elizabeth Plater Zyberk são co-fundadores do *Congress for the New Urbanism (CNU)* em 1993, evento que passou a reunir diferentes propostas relativas a importância da caminhabilidade, da centralidade, do espaço público, do uso misto e de outros princípios que hoje regem os projetos de intervenção. É a partir do primeiro CNU que o New Urbanism se institucionaliza como uma nova abordagem em planejamento urbano, com o objetivo de redefinir o desenvolvimento dos subúrbios convencionais. A realização do primeiro Congresso ocorreu na cidade de Alexandria, na Virgínia, contando com aproximadamente 200 profissionais, e, a partir deste, outros vem se sucedendo anualmente em diferentes cidades dos Estados Unidos. De acordo com Macedo, os organizadores do congresso foram Peter Calthorpe, Andrés Duany, Elizabeth Moule, Elizabeth Plater-Zyberk, Stefanos Polyzoides e Daniel Solomon.

Desde o primeiro Congresso são focados temas diversos acerca dos TNDs, dos TODs e das diferentes escalas. No primeiro CNU as atenções se voltaram para as escalas do Bairro, do Setor e do Corredor, enquanto que no ano seguinte a reunião se deu em torno das escalas da rua, da quadra e de prédios. Congregando apenas membros efetivamente credenciados, o CNU reúne as diferentes práticas, experiências e discussões relativas ao New Urbanism e a temas articulados ao planejamento urbano. As discussões realizadas nos CNUs ampliaram-se para vertentes articuladas ao planejamento sustentável e de transportes, assim como para temáticas relativas à habitação, acessibilidade, mobilidade, desenho urbano, áreas históricas, dentre outras. Tomando por base os pressupostos mais elementares do New Urbanism, os debates voltaram-se para questões sociais, ambientais, econômicas, jurídicas e até climáticas, orientadas pela busca, por

exemplo, de se preservar áreas de entorno das cidades, dinamizar economias locais, possibilitar a integração de espectros sociais distintos, etc<sup>77</sup>.

Em 1996, no IV CNU, ocorrido em Charlestown, foram delineados os 27 princípios fundamentais do New Urbanism, reunidos na chamada New Urbanism Chart (Carta do Novo Urbanismo). Assim como a Carta de Atenas para o modernismo, a New Urbanism Chart estabelece os fundamentos essenciais de um projeto do New Urbanism. Clara Irazábal (2001) cita que a carta ratificada em Charlestown não obteve um sentido mais universal como a Carta de Atenas porque sua elaboração ocorreu em torno de grupos e problemas localizados nos Estado Unidos. Por outro lado, reconhece que, em relação à Carta de Atenas, os princípios da Carta do Novo Urbanismo não expressam que fatores mais estritamente físico-territoriais podem resolver problemas de ordem econômica e social. Existe, portanto, além de orientações de cunho urbanístico, direcionamentos para questões sociais, ambientais e econômicas. Por outro lado, veremos que a Carta possui um aspecto muito mais indutor ou orientador das intervenções, em vez de se constituir num “manual de instruções” para a elaboração dos projetos.

A estrutura da carta é subdividida em três grandes grupos de princípios, que remetem a questão escalar de análise das intervenções. Nesse sentido, as primeiras considerações dizem respeito ao planejamento em nível regional, no que na carta entende-se, estritamente, àquela região metropolitana, formada por cidades distintas em tamanho, dinamismo e centralidades. Em outras palavras, no planejamento em âmbito regional é levada em consideração a metrópole, a cidade grande, média e pequena. Posteriormente, os princípios se associam a escala do bairro, do setor e do corredor, intervenções onde se materializam com clareza as intenções do New Urbanism, especialmente no que toca ao zoneamento misto, a mobilidade urbana baseada em menores distâncias e a acessibilidades aos serviços. Por fim, vemos a escala da quadra, da rua e do prédio, a preocupação com a interação social e o padrão urbanístico das edificações.

São no total 27 princípios que regulam os projetos e planos Newurbanistas, cada qual tentamos demonstrar a seguir, a partir da tradução realizada por Macedo

---

<sup>77</sup>Em [www.cnu.org/presentations?page=1](http://www.cnu.org/presentations?page=1) estão disponíveis um grande número de trabalhos apresentados no Congress for the New Urbanism.

em seu estudo específico sobre a “Carta do Novo Urbanismo”. No Anexo C deste trabalho, a mesma pode ser lida em sua íntegra, em inglês.

### *2.3.1 Princípios da Carta do New Urbanism, a Região e a cidade.*

*Princípio 1:* Regiões metropolitanas são lugares finitos. Logo, esta região, assim como os múltiplos centros que a formam, devem possuir limites e centralidades bem definidas.

*Princípio 2:* A região metropolitana é uma oportunidade econômica fundamental.

*Princípio 3:* A Metrópole possui uma necessária relação com a área rural e a paisagem natural. Terras agrícolas e a natureza estão para a metrópole assim como o jardim está para a casa.

*Princípio 4:* O desenvolvimento localizado de áreas previamente limitadas conserva os recursos ambientais, investimentos econômicos e a trama social, na medida em que façam uso de áreas marginais ou abandonadas.

*Princípio 5:* A ocupação contígua aos limites urbanos pode ser organizada como vizinhanças e distritos, ficando assim integrada ao tecido urbano existente. Aquelas ocupações não contíguas seriam organizadas com base em pequenas cidades com seu perímetro urbano e planejadas para terem equilíbrio entre empregos e residências.

*Princípio 6:* O desenvolvimento de pequenas e grandes cidades deve respeitar seu legado histórico precedente.

*Princípio 7:* Cidades grandes e médias devem apresentar uma larga oferta de serviços que abrigue todas as faixas de renda. Habitação de interesse social deve ser distribuída na região pra mesclar-se às oportunidades de emprego, evitando a concentração de pobreza.

*Princípio 8:* Ordenamento espacial baseado na infra-estrutura de transportes. Coletivos, bicicletas e pedestres poderiam melhorar o acesso e a mobilidade na região, com a redução da dependência do automóvel.

*Princípio 9:* Impostos e outros recursos podem ser divididos mais equitativamente entre os governos locais para evitar uma competição negativa no lançamento de impostos e promover a coordenação racional do sistema de transportes, recreação, serviços públicos, habitação e de instituições comunitárias.

Estes são os nove princípios que se aplicam a escala regional. Cabe relevar o conceito de região a um grau de extrema importância nos marcos do planejamento Newurbanista, já que, como postulado nas próprias conclusões do *New Urbanism Annual Meeting* e sendo um de seus princípios reguladores: “Towns and cities within a region should have **clear boundaries**, contributing to a **sense of place**” (IV CNU). Isto é, a clara identidade da região em que se vive, com suas respectivas identidades culturais, econômicas, sociais, étnicas, etc, é fundamental para trazer um senso de comunidade, demandando uma delimitação bem clara e definida de seus limites.

### 2.3.2 *Princípios da Carta do New Urbanism, o Bairro, o Setor e o Corredor.*

Tornando a escala maior, partimos para os princípios de aplicação sobre os denominados bairros, setores e corredores.

*Princípio 10:* Estes três elementos são essenciais para o desenvolvimento ou redesenvolvimento da metrópole. Formam áreas identificadas que encorajam as pessoas a ter responsabilidade sobre sua manutenção e transformação.

*Princípio 11:* Os bairros devem ser compactos, acolhedores, para as pessoas simplesmente estarem ou caminharem, e devem possuir uma tipologia mista. Os setores em geral dão ênfase a um tipo de uso principal, mas devem seguir os princípios de projeto dos bairros. Os corredores são conectores regionais dos bairros e dos setores; estes variam desde os chamados “boulevards” e linhas férreas até os cursos de água e estradas parque.

*Princípio 12:* Muitas atividades cotidianas na cidade podem ocorrer a uma distância possível de ser percorrer a pé. Uma rede interligada de vias pode ser projetada para encorajar o caminho, a redução das distâncias, e o menor uso do carro.

*Princípio 13:* Nos bairros, uma grande variedade de tipos de moradia e preços pode facilitar a interação do dia-a-dia de pessoas de diversas idades, raças e níveis de renda, reforçando os vínculos pessoais e cívicos, essenciais para o crescimento de uma autêntica comunidade.

*Princípio 14:* Corredores de trânsito, quando bem planejados e coordenados, ajudam a organizar a estrutura metropolitana e revitalizam os centros urbanos.

*Princípio 15:* Densidades adequadas de edificações e do uso do solo podem estar a uma distância possível de ser percorrida a pé desde os pontos de parada do sistema de transporte, substituindo assim a utilização do automóvel.

*Princípio 16:* A concentração de atividades de interesse público, institucionais e comerciais deve ocorrer nos bairros e nos distritos e, não em um conjunto específico

isolado e monofuncional. Escolas devem ser implantadas ou dimensionadas de modo que estudantes possam se deslocar a pé ou de bicicleta.

*Princípio 17:* A vitalidade econômica e a evolução harmoniosa de um bairro, distrito ou corredor podem ser melhoradas por meio de esquemas gráficos de desenho urbano.

*Princípio 18:* Uma diversidade de parques e outras áreas de lazer podem ser distribuídas nos bairros. Áreas de preservação e áreas abertas podem ser usadas para definir e conectar diferentes bairros e distritos.

Então é na escala do bairro que se pode visualizar de modo mais claro, no âmbito de todas as amplitudes que abrangem a intervenção no New Urbanism, as preocupações com a mistura de usos e com a acessibilidade aos serviços. Seria *no* e a *partir* do bairro que a busca por integração social e por um senso de lugar e comunidade se daria de maneira mais proeminente.

### 2.3.3 *Princípios da Carta do New Urbanism, a quadra, a rua e o prédio.*

Ainda de maneira mais específica, as escalas da quadra, da rua e dos prédios representam as veias e artérias que conectamos os distintos bairros. Nestas escalas são pretendidas a viabilização plena da qualidade de vida, suplantada nas relações de vizinhança. Em adição, esta escala representa a célula motora formadora dos bairros, setores e regiões, sendo, por si só, a base das ações do New Urbanism.

*Princípio 19:* Definir ruas e espaços públicos como lugares de uso comum.

*Princípio 20:* Projetos e edificações isoladas podem ser perfeitamente ligados aos seus vizinhos.

*Princípio 21:* A revitalização de espaços urbanos depende de segurança e proteção. O desenho de ruas e dos edifícios pode reforçar a segurança dos lugares, mas não em prejuízo da acessibilidade.

*Princípio 22:* Acomodar automóveis de maneira adequada. Isto deve ser feito de modo que se respeitem os pedestres e a forma de espaço público.

*Princípio 23:* Ruas e praças podem ser seguras, confortáveis e interessantes para o pedestre. Bem configuradas, elas encorajam o passeio e a interação social.

*Princípio 24:* O projeto arquitetônico e paisagístico deve desenvolver-se considerando o clima, a topografia, a história e a prática de construir.

*Princípio 25:* Edifícios institucionais e lugares públicos de reunião requerem sítios significativos para reforçar sua identidade e a cultura de democracia. Eles merecem formas distintas, porque seu papel é diferente dos outros edifícios e lugares.

*Princípio 26:* Todos os edifícios devem proporcionar a seu ocupante um claro senso de localização, clima e tempo. Processos naturais de calefação e ventilação podem ser mais eficientes como economia de recursos que os sistemas mecânicos.

*Princípio 27:* A preservação e renovação de edifícios históricos, áreas urbanas significativas e espaços verdes garantem a continuidade e evolução da sociedade urbana.

Estes são, portanto, os 27 princípios de intervenção do New Urbanism. É com base neles que as práticas de planejamento urbano são direcionadas desde o quarto CNU. É por intermédio deste documento que o movimento newurbanista procura

promover as comunidades tradicionais em detrimento do modelo suburbano. No interior dos próprios subúrbios e, em alguns casos próximos as metrópoles, os projetos elaborados com base na New Urbanism Chart têm visado alterar a configuração entre o uso da terra e a utilização do transporte coletivo, objetivando resgatar o essencial das cidades anteriores aos subúrbios. Embora exista uma gama de princípios voltados para questões econômicas, ambientais, urbanísticas, culturais e sociais, o New Urbanism busca, essencialmente, romper com um estilo de vida ou uma ordem urbana já plenamente estabelecida. Em resumo, as cidades não necessitam ser pequenas, mas devem ser organizadas mediante o planejamento de algumas centralidades que polarizam as interações sociais que se estabelecem no cotidiano; estas interações se definem como fluxos intra-urbanos que precisam estar organizados em limites restritos, por onde irão se desenvolver comunidades bem identificadas; Isto viabiliza acessibilidade e facilidades ao pedestre, que deve ter ampla autonomia para alcançar seus locais de destino sem depender do uso pleno do carro; Além de plena autonomia, necessita manter um convívio social permanente, sem isto não há comunidade.

No capítulo 1 sublinhamos a expansão suburbana e suas demais consequências. Após a análise sobre as comunidades tradicionais do New Urbanism, expomos a principais diferenças entre ambas no apêndice A.

#### 2.4 AS CRÍTICAS SOBRE O MOVIMENTO: UM DESTAQUE PARA AS QUESTÕES SOCIAIS

A difusão das idéias de Duany, Zyberk, Calthorpe e, posteriormente, do CNU, se, de um lado tem conseguido atrair mais adeptos e alcançar outros territórios, de outro tem sofrido incisivas críticas no campo acadêmico. Apesar de todo discurso de reação contra o modelo de crescimento suburbano, de construção de comunidades tradicionais, sustentáveis, diversificadas e acessíveis, podemos considerar que nem tudo são flores, e que alguns princípios implicam, ou em verdadeiras lacunas, ou em discursos altamente vagos e insuficientes.

Já foi especificado que algumas das obras de maior destaque do New Urbanism, como Seaside e Kentlands, constituíram-se como cidades efetivamente

caras e de forte apego as questões estéticas. Outras cidades demonstram um conservadorismo estilístico exacerbado, paisagens homogêneas, e processos de gentrificação, o que vai de encontro aos pressupostos de diversidade social e arquitetônica. Fernando Lara (2001) atesta que, já no primeiro CNU, Michael Sorkin apresentou 10 advertências relativas aos projetos. Em suma, Sorkin reitera que o New Urbanism necessitaria debater mais seriamente a questão da diversidade e procurar ampliar suas propostas para um número cada vez maior da população, atentando-se também ao forte apego estético inserido nos projetos, preocupação primária ante os princípios tão propalados de diversidade e mobilidade. O que Sorkin conclamou durante o CNU buscava chamar a atenção para alguns cuidados fundamentais na elaboração de novos projetos, virtualmente associados a inversões de prioridades.

Ainda sim, Sorkin realizou advertências voltadas para as perspectivas futuras do movimento. Críticas mais contundentes são encontradas em outros autores, como Alex Krieger (1998), David Harvey (1997), Peter Marcuse (2000) e Philip Gunn (2005).

Alex Krieger, em seu artigo “Whose Urbanism” (Urbanismo de quem?), questiona veementemente o discurso que tem acompanhado o New Urbanism. Os argumentos de Krieger apontam para um amplo descompasso existente entre as repercussões e as realizações efetivas do modelo nos Estados Unidos, enfatizando o quanto o mesmo tem se difundido com base num discurso retórico do “bom urbanismo”. Krieger enquadra Duany na categoria de visionários das idéias sobre projetos urbanos, assim como Haussmann, Le Corbusier, Raymond Unwin, e outros, reforçando que suas idéias estão encobertas de particularismos. As evidências levantadas por Krieger<sup>78</sup> e traduzidas por Macedo<sup>79</sup> ressaltam que os trabalhos realizados pelo New Urbanism:

- Favorecem mais o gerenciamento privado de comunidades, que propostas para novas formas de administração pública local;

---

<sup>78</sup> Krieger, 1998, p.02

<sup>79</sup> Macedo, 2007, p.19

- Prevêem densidades demográficas muito baixas para suportar usos mistos, e mais ainda para o uso de transporte público;
- Estão criando enclaves demográficos relativamente homogêneos, sem muita diversificação sócio-econômica;
- Geram uma onda determinista que leva a crer que o sentido de comunidade pode ser alcançado apenas pelo projeto;
- Promovem a perpetuação do mito de ser possível criar e manter núcleos urbanos com o caráter de localidades campestres;

Krieger procura demonstrar que os princípios da New Urbanism Chart expressam um conteúdo baseado em discursos essencialmente vagos, com inclinação muito mais para um marketing urbano do que para a requalificação de subúrbios.

Em consonância aos ceticismos ligados às comunidades tradicionais, David Harvey em seu artigo intitulado “The New Urbanism and the Communitarian Trap”( O Novo Urbanismo e a Armadilha Comunitária), complementa que as ruas e os lugares públicos são significativamente importantes enquanto arenas de socialização, porém, enfatiza que o New Urbanism pouco tem propiciado para a formação destas comunidades. A crítica de Harvey enfoca que estas comunidades tão propaladas pelos urbanistas do modelo, se assentam na crença de que princípios de reconfiguração espacial podem fundar uma nova ordem moral e cívica, ou de que qualidades arquitetônicas e urbanísticas podem de fato incrementar a vida social, política e econômica das cidades norte-americanas (HARVEY, 1997). O autor reitera que, assim como a matriz modernista, alvo de críticas contundentes do próprio New Urbanism, existe um hábito persistente em privilegiar as formas espaciais sobre os processos sociais. De fato as intervenções trouxeram mudanças radicais no ordenamento do espaço urbano, tanto pelos padrões de zoneamento, quanto pelo sistema viário e de transporte, todavia o que não se modificaram foram as pretensões de achar que o planejamento puramente físico-territorial é o responsável pelo controle dos processos sócio-espaciais. Harvey<sup>80</sup> completa que “a conexão entre as formas espaciais e os processos sociais são realizadas aqui através da

---

<sup>80</sup> Harvey, 1997, p.02, tradução nossa

relação entre o design arquitetônico e uma certa ideologia de comunidade <sup>81</sup>. Harvey reforça que esta ideologia do comunitarianismo não somente se processaria pelo fundamento urbanístico, como também abriga um discurso altamente excludente, visto que comunidades bem definidas freqüentemente definem-se contra as outras. O desejo em si de comunidade fomentaria em partes o racismo e outras formas de discriminação, do tipo “nós somos este grupo e o resto são os outros”. Em consequência, estas comunidades funcionariam como barreiras para uma mudança social, em vez de serem facilitadoras (HARVEY, 1997).

Paralelamente, Peter Marcuse acrescenta que, antes de trazer um ambiente de heterogeneidade e diversidade, o New Urbanism expressa outro de relativa homogeneidade, em que a imagem idealizada de uma cidade passada guarda essencialmente um conteúdo anti-democrático e anti-urbano. Acompanhando a crítica de Harvey, cujo enfoque procura desmistificar o senso de comunidade, Marcuse sublinha a debilidade dos empreendimentos do New Urbanism em alcançar uma cidade efetivamente diversa. Esta homogeneidade se manifesta nas raças, nos níveis de renda e na composição das famílias, e, especialmente no primeiro caso, Marcuse<sup>82</sup> aponta para um aprofundamento de processos autosegregatórios atrelados ao New Urbanism, ao mencionar que:

O desenvolvimento das construções Newurbanistas nos Estados Unidos revela uma predominância de populações brancas. Os negros pobres não encontram acessos e nem seriam bem vindos. De fato, uma das principais razões pelos quais as pessoas se mudam para estes subúrbios é precisamente escapar de uma proximidade com populações negras. Nos Estados Unidos, a raça é o fator determinante no padrão locacional das residências, em todos os lugares<sup>83</sup>.

Portanto, como visto em Krieger, Harvey e Marcuse, é sobre questões sociais que as críticas do New Urbanism são mais direcionadas. A despeito da eficácia dos

---

<sup>81</sup> The connection between spatial form and social process is here made through a relation between architectural design and a certain ideology of community.

<sup>82</sup> Marcuse, 2000, p.5, tradução nossa

<sup>83</sup> Those New Urbanist developments built in the United States are overwhelmingly white; poor blacks certainly do not find their way in, nor would they be welcome. In fact, one of the main reasons people move to such suburbs is precisely to escape from the proximity of poor blacks. In the United States, race is a major determinant of residential location, everywhere.

27 princípios da Carta no que diz respeito a um planejamento urbano, alguns temas são ainda tratados com clara vaguidão e distanciamento, principalmente àqueles que tratam da integração social e da edificação de comunidades tradicionais. Os aspectos relativos às questões da sociedade capitalista, em que pesem suas diferenças e contradições, já vinham sendo alertados por Sorkin nos CNUs como temas centrais para a continuidade do movimento. Philip Gunn<sup>84</sup> afirma que:

[...] apesar do uso retórico de palavras referentes a diversidade e mistura, o tema da segregação e da exclusão social é banido da pauta. A atitude escapista diante deste tema não deixa de denunciar uma adesão pouco crítica a uma lógica de mercado e a um modelo de exclusão, oculta na reciclagem de aspectos parciais de fórmulas urbanísticas consagradas.

Este é um panorama geral das críticas que cercam o ideário do New Urbanism ao longo dos anos. Embora se admita uma falta de maturidade deste movimento, especialmente para com as questões sociais, seria incorreto e insuficiente colocá-lo de lado ou até ignorá-lo, uma vez que suas idéias vêm ganhando grandes projeções pelo mundo, influenciando diretamente no planejamento urbano e regional. Cabe assim, recebê-las, discuti-las, e adequá-las para cada realidade. Os problemas encontrados nos subúrbios norte-americanos são ainda muito presentes, inclusive em outros países.

Neste sentido, nos voltamos para o Brasil, onde o New Urbanism é utilizado na Cidade Universitária Pedra Branca em Palhoça, Santa Catarina. A seguir enfocaremos este caso, com o objetivo de entender o modo que este movimento vem sendo apropriado pelos empreendedores locais.

---

<sup>84</sup> GUNN, Philip. **O New Urbanism e o revival escapista de mercado**. Revista de Pesquisa em Arquitetura e Urbanismo, São Carlos, EESC-USP, n°2, pág: 105-107, 2005.

## **CAPÍTULO 3**

# **A CIDADE UNIVERSITÁRIA PEDRA BRANCA E O SETOR CENTRAL: O NEW URBANISM CHEGA AO BRASIL! OU NÃO?**

Não existe um número exato de intervenções do New Urbanism no Brasil. Segundo o site do *Congress for the New Urbanism* e do *Duany & Plater Zyberk Company*, as duas únicas estão no empreendimento Pedra Branca em Palhoça e no Bairro Santa Paula, em Campinas. Este número ainda é pequeno se comparado com outros países da América Latina, como México e Panamá, e com outros da Ásia e da Europa. Nesta o New Urbanism tem inspirado projetos na Escandinávia, Alemanha, Romênia, Bulgária, Itália e outros países, promovendo eventos anuais para se debater a importância das comunidades tradicionais. Apesar destes casos, não há como dizer ainda que o movimento tenha adquirido amplitudes globais, uma vez que não exerce a mesma influência encontrada dentro dos Estados Unidos.

Com efeito, vimos que a carta raticada em 1996 no 4º Congress for the New Urbanism é composta por 27 princípios definidos de acordo com diferentes escalas geográficas. Dessa forma, reiteramos que as intervenções do New Urbanism não necessariamente precisam abranger uma região ou cidade por inteiro, embora este tipo de planejamento fosse o mais apropriado. De outro modo, como na maioria dos casos, as obras newurbanistas incidem sobre setores urbanos específicos, bairros, quadras e prédios. Quando não atuam sobre novas áreas, os princípios agem sobre setores já consolidados e decadentes dos subúrbios e do núcleo urbano central. Contudo, existem casos em que o planejamento torna-se mais amplo, onde, por exemplo, o New Urbanism empresta as diretrizes de conectividade e zoneamento misto no desenvolvimento de sistemas de transporte, o TOD. É o caso das cidades de São Francisco, Miami ou Portland, onde o conjunto do tecido metropolitano fez parte do planejamento. Portanto, é com tal abrangência de ações que os modos de intervenção do New Urbanism vêm se concretizando.

Esta amplitude de ações chega ao Brasil, com vistas a orientar uma importante obra no empreendimento Pedra Branca, cujo projeto visa integrar as questões centrais do New Urbanism. Neste ponto é necessário elucidarmos as características deste projeto e esclarecer que empreendimento é este e em que contexto está inserido. Este é um caso que o projeto do New Urbanism adquire destaque ao receber premiações importantes, passando a figurar como o objetivo principal da administração para a provisão de seu slogan principal: “morar, trabalhar,

estudar e se divertir em um mesmo lugar”. Desse modo, sublinhamos brevemente alguns pontos sobre a cidade de Palhoça.

### 3.1 CONHECENDO O MUNICÍPIO DE PALHOÇA, SC

Podemos considerar o município de Palhoça como um dos três mais importantes e significativos da região de influência do capital catarinense<sup>85</sup>. Com exceção das comunidades açorianas historicamente consolidadas nas áreas litorâneas, sua ocupação territorial se configurou somente a partir dos últimos 50 anos, de acordo com a abertura de novas rodovias de ligação entre a capital e outros Estados. O fortalecimento da urbanização colocou Palhoça como um município importante na divisão territorial do trabalho catarinense, tornando-se pólo de atração de um fluxo migratório proveniente, sobretudo, de trabalhadores do sul, do oeste e do meio oeste catarinense.

Seguindo a lógica dos espaços urbanos brasileiros do “Ocupa e depois Urbaniza”, a cidade foi crescendo sem regulação específica. Aos poucos, num primeiro momento, as planícies costeiras possíveis de ocupação foram sendo loteadas irregularmente, sem qualquer infra-estrutura. Em paralelo, novas áreas costeiras e distantes da capital foram se expandindo e invadindo ambientes frágeis, como restingas e mangues. Num segundo momento, a partir da década de 80, estas áreas de manguezal foram sendo tomadas sem controle ou mecanismos de proteção. Em consequência, surgiram inúmeros assentamentos com precárias condições de infra-estrutura, expressando a falta de gestão da urbanização pelo poder público local. Em trabalho realizado pelo Laboratório Cidade e Sociedade da Universidade Federal de Santa Catarina, foram levantados 13 assentamentos efetivamente precários, cuja gama de carências englobavam infra-estruturas básicas (Rede de água, energia, esgoto e coleta de lixo), e infra-estruturas ampliadas (escola básica, posto de saúde, iluminação, asfalto, calçamento, transporte coletivo), e onde os habitantes eram, em sua maioria, desempregados e com baixa renda média mensal (Figuras 28 e 29) (Laboratório Cidade e Sociedade, 2008). Se, de um

---

<sup>85</sup> Com a Lei Complementar n° 381/2007, a Região Metropolitana de Florianópolis, assim como outras cinco do Estado de Santa Catarina (Carbonífera, Foz do Rio Itajaí, Norte e Nordeste Catarinense, Vale do Rio Itajaí e Tubarão) foram extintas.

lado, se desenvolveram bairros legais e formais, onde incidem os fatores de mercado e as políticas públicas municipais, de outro, se formaram glebas irregulares e informais destituídas de qualquer amparo jurídico e urbanístico.

Contrastando com esta dinâmica de pobreza, o que se observa nos últimos anos em Palhoça é a evolução acelerada de outros processos sócio-espaciais, imbricados ao avanço do mercado imobiliário na região de Florianópolis e à substituição de indústrias pequenas, de bens de consumo não duráveis e duráveis (Arcoban Móveis, Cítrica/Câmara Kibon, Ind. Nienkotter de Plástico, etc), por algumas de maior tecnologia, como é o caso, por exemplo, da Softway (SEBRAE-SC, 2003). No que toca ao avanço do mercado imobiliário, Palhoça tem revelado um princípio de verticalização nas áreas centrais e a abertura de loteamentos para classes de maior renda. Estes novos empreendimentos passaram a se localizar num eixo econômico relativamente importante, que liga o centro ao loteamento Pagani, e este até o Pedra Branca. Sobretudo nestes três pontos da cidade, o município tem recebido investimentos de grupos empresariais locais e de outros Estados. Na verdade, o espaço que compreende a área central, os loteamentos Pagani e Pedra Branca e os bairros de entorno ao limite municipal com São José (Jardim Eldorado, Brejarú, Ponte do Imaruí), vem se modificando rapidamente nos últimos 10 anos. Portanto, é aproximadamente nesta época que Palhoça começa a adquirir um dinamismo importante, recebendo setores econômicos industriais e de serviços, e os primeiros investimentos do setor imobiliário (FARIAS, 2004).

No subcapítulo a seguir, entramos na caracterização do Pedra Branca, tendo como objetivos esclarecer o seu surgimento, seus aspectos principais e como o New Urbanism aparece num contexto de promoção de uma nova centralidade

**Figura 28: Falta de Infra-estrutura no bairro de Laranjeiras.**



Fonte: Fernando Pinto Ribeiro Data: 28/10/2007

**Figura 29: Ocupação em Mangue no Bairro Pontal**



Fonte: Fernando Pinto Ribeiro Data: 28/10/2007

### 3.2 A CIDADE UNIVERSITÁRIA PEDRA BRANCA.

Os visitantes deste empreendimento irão se deparar a primeira vista com um verdadeiro recanto da natureza, dos negócios e da vivência. Seus caminhos arborizados ladeados de lagos e outros aspectos naturais, juntamente com os equipamentos residenciais, comerciais e de lazer, se inserem dentro de um vasto projeto urbano-paisagístico, que visa primordialmente, na perspectiva dos empreendedores, oferecer qualidade de vida aos seus moradores.

**Figura 30: Area residencial do empreendimento**



Fonte: Fernando Pinto Ribeiro Data: 25/06/2008

Como dito, sua gênese se associa ao próprio processo de urbanização do núcleo urbano de Florianópolis. Antes utilizada como uma fazenda de lazer e de agropecuária, a área atual do Pedra Branca passou a ser um dos focos de investimentos do Grupo Porto Bello, onde uma das primeiras aspirações dos investidores era formar uma centralidade na região metropolitana. Já detendo a posse das terras da fazenda, o grupo Porto Bello vislumbrou na área um ponto estratégico para o desenvolvimento de uma importante centralidade regional, uma

vez que na época já se arquitetava a abertura de alguns eixos de ligação entre os municípios de São José, Palhoça e Biguaçu. Estes seriam a Avenida das Torres, entre São José e Biguaçu, e a Avenida das Universidades, entre São José e Palhoça, que desembocaria diretamente no Pedra Branca. Em entrevista realizada para esta pesquisa, com uma arquiteta responsável pelo plano do empreendimento, estas duas avenidas em conjunto com o avanço da urbanização nas margens da BR-101 foram aspectos relevantes para a incorporação do projeto. De acordo com a mesma, antes mesmo do parcelamento e da urbanização do loteamento, o Grupo Porto Bello já havia concedido uma parte da área para a instalação da Universidade do Sul de Santa Catarina (UNISUL), com o intuito que a mesma pudesse induzir no incremento da dinâmica urbana, contabilizando aqui os fluxos de estudantes, funcionários, professores e todo um aparato que uma universidade poderia atrair, como comércio e imóveis. Assim, o marco inicial do surgimento do empreendimento ocorre com a instalação da UNISUL, em 1999, após a doação de uma área de, aproximadamente, 15 hectares. Com a instalação da universidade, o plano visou o parcelamento dos lotes e da urbanização, priorizando a formação de um eixo de ligação entre a BR-101, passando pelo Bairro de Jardim Eldorado, e a praça central da universidade. Outro eixo de ligação que passou a ser visualizado foi o que liga o Bairro de Passa Vinte e o loteamento Pagani, onde está instalada a prefeitura de Palhoça. A preocupação com o sistema viário denotava a questão da integração do Pedra Branca com o contexto urbano de Palhoça e, ainda mais, de Florianópolis. Atualmente, estes são os dois únicos acessos para o Pedra Branca, que juntamente com o projeto futuro de construção da avenida das universidades, concluiria os três acessos almejados pela administração<sup>86</sup>.

De acordo com o diretor da Pedra Branca Ltda, empresa que administra o empreendimento, o mesmo já nasce com o conceito de bairro, onde se projetavam instituir setores multifuncionais, porém ainda não da maneira postulada pelo New Urbanism. O intuito era formar um bairro onde houvesse áreas com funções múltiplas: residenciais, comerciais, industriais e de lazer, organizadas separadamente. Isto significou centrar as atividades econômicas no centro do loteamento e próximas da BR-101, e as áreas residências e de lazer próximas ao Morro da Pedra Bedra. Na verdade, assim como muitas outras cidades e setores

---

<sup>86</sup> Ver Anexo F, Parte 2 (matérias jornalísticas)

urbanos, no Pedra Branca o que prevaleceu foi o zoneamento tipicamente modernista, com as funções urbanas bem definidas para o trabalho, moradia, lazer e circulação. Isto serve para esclarecer que, no decorrer destes dez anos de existência do empreendimento, o New Urbanism só irá aparecer nos últimos cinco, na chamada quarta e última etapa (a maior delas) de seu desenvolvimento, quando a administração planeja levantar o centro do bairro ou, em outras palavras, o setor central. É neste setor central que o New Urbanism se insere, diferentemente dos outros setores já edificados nas três primeiras etapas, formados por intermédio de um zoneamento monofuncional.

É a partir da Lei nº 926/99 (ANEXO D) que se institui o plano de urbanização da então chamada colinas da Pedra Branca. Neste ano, mediante esta lei, é criado um plano de urbanização, em que são definidos os tipos de zona, a arquitetura das edificações, o preparo do terreno, e outros parâmetros para o uso e o parcelamento do solo. Na época, a administração juntamente com a equipe técnica responsável pelo trabalho de urbanismo decidiram por manter os limites de acesso ao loteamento liberados, o que significou um aspecto de diferenciação em relação à outros tipos de empreendimento deste porte. Conforme pode ser verificado *in loco*, apesar da existência de guaritas e de uma parcela murada próxima ao morro, o acesso à parte interna da Pedra Branca é liberado, pelo menos por enquanto. Durante as discussões para o plano de urbanismo, como relata em entrevista uma das responsáveis técnicas, a opção por não incluir muros foi alvo de muita resistência dos empreendedores, que temiam pela segurança do lugar. Embora houvesse tal preocupação, o que, de certo modo demonstra contraditoriedade em relação às aspirações iniciais do investimento, isto é, edificar um bairro, acabou por prevalecer a opção dos técnicos de mantê-lo aberto.

Após a abertura de duas vias de ligação com o restante do município, a princípio, conectadas apenas à universidade, os primeiros lotes residenciais e comerciais passaram estar aptos à comercialização. Com relação às zonas residenciais, o empreendimento passou a distribuir lotes que variam de 360 m<sup>2</sup> a 1000 m<sup>2</sup>, onde as edificações podem ser unifamiliares, com até dois pavimentos, multifamiliares, com até 8 pavimentos, e, por fim, construções mistas com até 4 andares, sendo o andar térreo voltado para atividades comerciais. O setor comercial no Pedra Branca se caracteriza por abrigar empresas de pequeno e médio porte,

viabilizando prédios de escritórios e galerias, onde se pode encontrar ramos e atividades variadas. É a zona comercial que terá a maior ampliação com a edificação do setor central, uma vez que o próprio dinamismo econômico e urbano buscado pelos empreendedores se vê dependente do incremento de mais áreas de negócio. Este é um ponto importante a ser ressaltado, pois restringir os deslocamentos dentro da cidade e gerar maior mobilidade no trajeto residência-trabalho-residência é um princípio importante no New Urbanism e muito buscado pela administração. Atualmente, a busca da centralidade e de um bairro mais dinâmico ainda tem esbarrado na ampla escassez de zonas comerciais plenamente ativas e que atraiam pessoas no decorrer do dia dentro do empreendimento, onde se observa que as áreas residenciais são efetivamente predominantes. Dentro do projeto também foram definidas zonas industriais de pequeno e médio porte, vindo assim a atender a alta demanda por este tipo de atividade em toda região metropolitana. Desde a implementação do loteamento, foram estas áreas que se formaram mais rapidamente, abrigando setores produtivos no ramo metalúrgico, alimentício, imobiliário, madeireiro, moveleiro, tecnológico, dentre outras. Também denominado de Techno Park, esta zona industrial possui 204 lotes.

**Figura 31:Centro Comercial e Unisul**



Fonte: Fernando Pinto Ribeiro Data 25/06/2008

**Figura 32: Área Industrial ou Techno Park**



Fonte: Fernando Pinto Ribeiro Data 25/06/2008

Estes três tipos de zonas abrangem, juntamente com o espaço cedido à UNISUL, as áreas verdes e os espaços ocupados por outros edifícios, uma extensão de, aproximadamente, 1.500.000 m<sup>2</sup>, desenvolvidos nas primeiras etapas ou nos cinco primeiros anos. Aqueles outros edifícios citados também fazem parte dos anseios da administração, na busca do slogan “morar, estudar, trabalhar e se divertir”, e englobam: colégio para os níveis infantil, fundamental e médio, Biblioteca e Centro de Pesquisa (vinculados a UNISUL), complexo de esportes aquáticos (onde foram realizadas as competições de natação em nível nacional – Troféu José Finkel), quadras esportivas e a Sede da Associação de moradores. Com relação às infra-estruturas urbanas, a Porto Belo investiu na fiação de rede elétrica, telefonia, TV a cabo, internet, iluminação pública, rede de água, rede de esgoto, estação de tratamento de esgoto, rede de drenagem pluvial, pavimentação, ciclovias e sinalização. De todos estes equipamentos de infra-estrutura, apenas a rede elétrica, a rede de água e o sistema viário possuem conexão com o município de Palhoça, onde boa parte dos outros serviços praticamente inexistem.

Outro aspecto relevante a ser ressaltado é sobre a Lei 1.470/2002 (ANEXO E), que cria o Bairro denominado **Cidade Universitária Pedra Branca**, anos depois da instalação da UNISUL. A lei vem para regulamentar o empreendimento junto aos

órgãos municipais, elevando-o a categoria de bairro da cidade. Esta nomenclatura que vem definindo o empreendimento passou a expressar a magnitude dos objetivos traçados por seus investidores. Evidentemente que a intenção dos empreendedores não era de edificar uma cidade inteiramente nova, e com complexidade social, senão conceber um lugar com algumas características típicas de uma cidade como, tipologias variadas de ocupação do solo e criar uma dinâmica própria.

Portanto, a Cidade Universitária Pedra Branca, de acordo com o Diretor da Pedra Branca Ltda, dos 3.330 lotes disponibilizados para comercialização, 1.800 já foram vendidos. O mesmo relata em entrevista que o produto em si, do ponto de vista do empresário, foi um sucesso de vendas logo no início das atividades, tanto na zona industrial, quanto nas residenciais. Não somente o número de lotes, mas também a qualidade das edificações surpreendeu os empreendedores, que esperavam por construções de médio em vez de alto padrão, o que trouxe a preocupação com a maior qualidade das áreas públicas, especialmente as verdes. Atualmente, passados 10 anos desde o surgimento, o Pedra Branca reúne em torno de 4 mil moradores, 10 mil estudantes e 4 mil funcionários diretos. A projeção futura da administração é, em 15 anos, abrigar 30 mil moradores, 15 mil estudantes e viabilizar 15 mil empregos diretos. Dessa forma depositam suas esperanças no terreno de 400.000 m<sup>2</sup>, com potencial construtivo para 1.800.000 m<sup>2</sup>, em que será erguido o setor central e onde incide o “Pedra Branca – Novo Urbanismo”.

**Figura 33 - Zoneamento Atual**



Fonte: Revista Pedra Branca: um novo urbanismo, p.20.

**Figura 34: Formação do empreendimento - 1999**



Fonte: Cidade Pedra Branca. Disponível em: [www.cidadepedrabranca.com.br](http://www.cidadepedrabranca.com.br). Acesso em: 15/01/2009

**Figura 35: Formação do empreendimento - 2001**



Fonte: Cidade Pedra Branca. Disponível em: [www.cidadepedrabranca.com.br](http://www.cidadepedrabranca.com.br). Acesso em: 15/01/2009

**Figura 36: Formação do empreendimento - 2003**



Fonte: Cidade Pedra Branca. Disponível em: [www.cidadepedrabranca.com.br](http://www.cidadepedrabranca.com.br). Acesso em: 15/01/2009

**Figura 37: Formação do empreendimento - 2005**



Fonte: Cidade Pedra Branca. Disponível em: [www.cidadepedrabranca.com.br](http://www.cidadepedrabranca.com.br). Acesso em: 15/01/2009

### 3.3 O NEW URBANISM NO EMPREENDIMENTO: PROCEDIMENTOS E PRINCÍPIOS.

Já destacamos em algumas linhas as intenções dos empreendedores com a adoção do New Urbanism no setor Central. A questão que se coloca agora é entender como o movimento chega ao Brasil.

Este processo é decorrente desde os primeiros anos de existência do Pedra Branca, quando, pouco antes de 2000, o mesmo grupo de investidores do Pedra Branca passou a financiar a construção de prédios certificados pelo USGBC (*United States Green Building Council*), órgão responsável por certificar<sup>87</sup> construções que adotem estratégias “sustentáveis”, ecológicas, climáticas, etc. Tais construções, também chamadas de edificações verdes, buscam atender as demandas ambientais locais mediante técnicas construtivas que tenham menor impactação ambiental. Nesse sentido, criam-se, por exemplo, sistemas de captação da água da chuva, maneiras de aumentar a eficiência energética, incentivando também ao uso de materiais menos nocivos ao entorno. Estes são alguns exemplos do que representam estes prédios verdes, cujas demandas têm crescido anualmente seguindo a exigências do discurso ambiental.

---

<sup>87</sup> Este certificado é denominado de LEED (*Leadership in Energy and Environmental Design* ou Liderança em Energia e Projeto Ambiental).

Durante a participação em congressos e eventos sobre construções sustentáveis, os empreendedores tiveram contato com os modelos de intervenção urbana propalado pelo CNU, órgão que promulga também a certificação de prédios verdes, ou, o que os mesmo chamam, de “*LEED for Neighborhood development*” (LEED para o desenvolvimento do bairro). O contato com membros do CNU incentivou os empreendedores a investir na edificação do setor central, pautando suas atenções para uma característica que antes mesmo já era buscada pela administração: o de satisfazer dentro do próprio empreendimento as necessidades de trabalho, moradia, estudo e lazer por intermédio das antigas zonas comerciais, residenciais e industriais, em consonância com outro tipo de zoneamento predominantemente misto, encontrado no futuro centro do bairro.

Assim, o New Urbanism passa a integrar o projeto empresarial do Pedra Branca Ltda a partir do ano de 2004, ano em que ocorrem as primeiras consultorias da DPZ, escritório de Duany e Plater Zyberk, já citado neste trabalho. Estas consultorias marcaram o início do processo e se voltaram para empreendedores e técnicos locais, tendo como referência os princípios e técnicas de trabalho do New Urbanism. A elaboração do projeto começa efetivamente no ano de 2006, sob a batuta de 8 escritórios de Florianópolis, 1 escritório de Curitiba e 1 de São Paulo.

### 3.3.1 As Charretes

Além de levar as técnicas e diretrizes para o projeto, a DPZ influenciou nos métodos e procedimentos de trabalho ao apresentar as denominadas “charretes”. A formação de um grupo numeroso de profissionais atendeu às exigências de trabalho das “charretes”, enquanto método predominante no desenho de projetos nos Estados Unidos. Cabe ressaltar que a charrete é um método já bem estabelecido em algumas partes do mundo, não sendo uma criação da DPZ ou de outro escritório do New Urbanism. Bill Lenertz<sup>88</sup> define o seguinte:

---

<sup>88</sup>LENNERTZ, Bill. **The Charrette as an agent for Change**. National Charrette Institute, 2003, tradução nossa. Disponível em: <http://www.charretteinstitute.org/resources/charrettes/article.html> Acesso: 30/01/2009.

A Charrete é um processo de planejamento realizado em dias seguidos, onde um grupo de trabalho interdisciplinar elabora um plano final que reflete as idéias levantadas pelas diversas partes, de maneira a engajá-las numa série de encontros e reencontros.<sup>89</sup>

O princípio central das charretes se assenta na realização de um único projeto elaborado por um grupo de pessoas com formações e conceitos distintos. Isto significa que não é um processo restrito apenas às pranchas de arquitetos, mas sim voltado para uma discussão mais interdisciplinar, onde se incluem outros profissionais. De modo que a charrete determina que para cada tipo de projeto se defina um tempo de elaboração, com começo, meio e fim. Neste processo de trabalho, o grupo constrói mediante uma série de encontros, contínuos e ininterruptos, o produto final.

Neste caso do Pedra Branca ocorreram duas charretes: uma de urbanismo e uma de arquitetura, com o objetivo de elaborar o desenho do setor central e os princípios do New Urbanism para o empreendimento.

A charrete de urbanismo abrangeu um período de 12 dias ininterruptos e reuniu, aproximadamente, 30 técnicos dos escritórios já mencionados. Nesta etapa foi definido o local de edificação da quadra, bem como desenhados os eixos de ruas, o enquadramento e o zoneamento. A idéia primordial que conduziu o planejamento na charrete do urbanismo era levantar quadras com usos mistos, induzindo na formação de um bairro dinâmico durante o dia e a noite em todos os dias da semana.

Passado este processo, seguiram-se mais 12 dias para a charrete de arquitetura. Nesta charrete cada escritório ficou responsável por projetar duas quadras, com exceção do escritório de São Paulo que realizou apenas o trabalho de paisagismo. Como visto no capítulo anterior, o edifício adquire função primordial nas obras do New Urbanism, tanto por criarem um sentimento de identidade com o lugar, quanto por influenciarem na questão urbanística. Esta influência significa que dependendo de como o prédio é construído, ele pode exercer uma função de dispersor ou atrator das pessoas ao entorno. Dessa maneira, a charrete de

---

<sup>89</sup>The charrette is a multi-day planning process during which an interdisciplinary professional design team creates a complete and feasible plan that reflects the input of all interested parties by engaging them in a series of feedback loops.

arquitetura se preocupou com os aspectos técnicos de volumetria, circulação, afastamentos frontais e laterais, recuos, entradas para automóveis, e com os tipos de materiais utilizados nas construções, centrando-se nas exigências do *LEED for Neighborhood Development*. Então, na etapa de arquitetura se enfatizou o conceito de identidade, no sentido de construir prédios únicos e capazes de trazer um senso de pertencimento ao lugar. No próximo subcapítulo comentaremos um pouco mais sobre estes aspectos discutidos nas duas charretes.

Portanto, este trabalho levou pouco menos de 1 mês. A partir desta fase, a administração deu seguimento ao seu amplo projeto empresarial de construção do setor central, por intermédio da divulgação do recém elaborado projeto e dos novos princípios para o empreendimento. O New Urbanism passava a centrar os investimentos em Marketing e Publicidade, integrando a marca da Pedra Branca Ltda.

**Figura 38: Logomarca principal do Pedra Branca - Novo Urbanismo**



Fonte: Fernando Pinto Ribeiro Data: 01/07/2008

### 3.4 OS DEZ PRINCÍPIOS E O PROJETO PARA O SETOR CENTRAL

Quando é lançada, a intervenção nos moldes do New Urbanism passa a se alicerçar no que posteriormente foi chamado de “decálogo”, ou nos 10 princípios para a Pedra Branca:

1. Morar, Trabalhar, Estudar e se divertir num mesmo lugar;
2. Prioridade ao Pedestre;
3. Uso Misto e Complementariedade;
4. Diversidade de Moradores;
5. Senso de Comunidade;
6. Densidade equilibrada;
7. Sustentabilidade e alta performance do ambiente construído;
8. Espaços públicos atraentes e seguros;
9. Harmonia entre natureza e amenidades urbanas;
10. Conectividade e integração regional;

Este decálogo de princípios é o que resume o modelo de intervenção buscada pela administração. Convém tecermos alguns comentários sobre cada um deles à luz do que será concretizado a partir dos mesmos, apontando também alguns aspectos que vão ao encontro da proposta deste trabalho, o que significa nos atentarmos para limitações imbricadas à utilização de alguns princípios.

#### *3.4.1 O uso misto e o senso de comunidade*

Conforme o decálogo aparece de início a condição do morar, trabalhar, estudar e se divertir num mesmo lugar, o que implica no terceiro princípio, o zoneamento misto. Este seria aplicado nas 20 quadras projetadas para formar o setor central, todas aglomeradas em torno de uma praça e limitadas por um sistema viário principal<sup>90</sup>. Desse modo, cada quadra foi projetada para abrigar prédios com

---

<sup>90</sup> É preciso neste ponto resolver um problema de definição, dado o que já vínhamos tratando no capítulo anterior, sobre as escalas do bairro, quadra, setor, etc. Poderíamos definir o setor central do Pedra Branca simplesmente como um bairro (como bairro central, por exemplo), tendo em vista a perspectiva futura da administração de levantar no local 20 quadras, aglomeradas em torno de uma praça central. Este centro, em conjunto com um limite formado por ruas principais e as quadras definem um aspecto geral de um TND, de um bairro. Por outro lado, não podemos

até 12 pavimentos, onde se distribuiriam unidades residenciais e comerciais. De acordo com entrevista a um dos responsáveis pelo projeto das quadras nº7 e nº20, o conjunto das edificações nestas quadras terá áreas comerciais no térreo, escritórios nos dois primeiros pavimentos e residências nos outros mais superiores. Nas quadras nº8 e nº17, por exemplo, os prédios serão predominantemente residenciais com funções comerciais restritas ao térreo. Apesar das distinções existentes entre as quadras, um padrão geral que se observa no projeto se relaciona primeiramente aos pavimentos térreos, que, apenas em 5 quadras não apresentam utilização comercial. Da mesma maneira, a maior parte apresenta em seu miolo pátios internos, uma característica essencial na quadra de um TND, conforme comentado no capítulo anterior. Estes miolos são reservados para atividades de lazer e representam cerca de 25% da área total das quadras.

**Figura 39: Tipologias adotadas em algumas quadras do setor**



Fonte: Cidade Pedra Branca.

Disponível em: <http://www.cidadepedrabranca.com.br/arquivosSGC/182704uso3.jpg>.

Acesso: 11/02/2009

A condição do morar, trabalhar, estudar e se divertir no mesmo lugar exprime antes de tudo a inversão de valores que o New Urbanism trouxe em detrimento do

---

esquecer que o empreendimento como um todo já é considerado um bairro de acordo com a Lei 1470/2002. Dessa forma, para não haver confusão, o “Pedra Branca” é o bairro, já o “Pedra Branca - Novo Urbanismo” se restringe à um setor específico, um setor central.

estilo modernista. É incluindo as palavras “no mesmo lugar” que os empreendedores refutam a condição do morar, trabalhar, circular e cultivar o corpo e o espírito exposto por Le Corbusier, reforçando talvez a maior diferença trazida pelo modelo New Urbanista em relação ao modernismo. A mistura de funções ganha importância fundamental para o New Urbanism porque a mesma influi para o senso de comunidade, fomentando o retorno das pessoas à rua. O que precisa ficar claro é que, quando falamos sobre o TND, expomos que o planejamento de bairros multifuncionais restringem os fluxos para outros setores da cidade, especialmente àqueles vinculados à atividades menos especializadas, não encontradas em zonas mais centrais. Embora abriguem um número  $x$  de moradores com empregos próximos à residência, estes bairros terão também um contingente  $y$  que se desloca diariamente para outros bairros ou para o centro principal mediante corredores de transporte. Em tese essa formação de um TND é a mais apropriada, porém na maioria dos casos sempre haverá moradores que precisem se deslocar diariamente para locais ainda mais longínquos. A verdade é que as dinâmicas urbanas são complexas demais para serem analisadas apenas na relação entre distribuição de residência e empregos. Em particular, o que o New Urbanism faz é reforçar um mecanismo que induz, no decorrer do tempo, na restrição de fluxos cotidianos longos, tornando-os os menores possíveis. Os fluxos cotidianos, entendido aqui como o conjunto das mobilidades individuais realizados dentro da cidade, são aspectos fundamentais para o entendimento deste modelo, sobretudo na escala regional.

Assim, a busca por morar, trabalhar, estudar e se divertir num mesmo lugar pode ser incentivada por intermédio das futuras e atuais construções. Entretanto, isto não significa que apenas a mistura de funções possa satisfazer este primeiro princípio, o que aliás tende a ser um pouco inviável de ser alcançado. Isto depende de outros fatores como, por exemplo, a diversidade de atividades comerciais disponibilizadas, das quais atendam o tipo de mão-de-obra que irá residir no empreendimento, em sua plena maioria qualificada e com grau superior. Soma-se a isto que as atividades que estão projetadas para as áreas comerciais são grandes hotéis, mercados, lojas, clínicas de saúde, galerias, etc., o que exige outro tipo de qualificação. Embora se criem escritórios, laboratórios, e outras funções administrativas de gerência e comando, o que se observa é que a pretensão de

fazer com que os moradores residam, trabalhem, estudem e se divirtam no Pedra Branca se restrinja a uma pequena parcela de famílias, restando aos demais realizar os deslocamentos diários para outros locais. Por outro lado, não há como negar que a integração de usos pode fomentar na formação de uma comunidade atrativa.

Aqui o senso de comunidade foi pensado do modo que se concebeu nos Estados Unidos: combater aquilo que o modernismo nos emprestou. Embora tenhamos delineado o cenário daquele país, não há como descolar urbanização no Brasil e urbanismo modernista que, embora tenha se concretizado apenas em Brasília, emprestou a essência de seu planejamento em várias outras cidades. De maneira que o discurso de promoção do senso de comunidade é acompanhado pelo desestímulo à cultura do carro, ao favorecimento da densidade urbana, ao incentivo dos trajetos feitos a pé ou de bicicleta, ao fortalecimento de uma base pública e ao encorajamento à integração de pessoas. O senso de comunidade se articula com praticamente todos os outros princípios, como a prioridade ao pedestre, o uso misto, os espaços públicos atraentes e seguros, a densidade equilibrada, e os demais, tornando-se um eixo que baseia a intervenção proposta no setor central.

Contudo, se o senso de comunidade inclui estas condições, tornando o ambiente urbano análogo àqueles encontrados em cidades pequenas, porém com a mesma vitalidade e dinamismo de cidades maiores, ainda faltaria um aspecto primordial: a diversidade urbana. Não é por acaso que a célebre obra de Jacobs acerca da diversidade influencie numerosas pessoas até os dias de hoje, dentre elas um numeroso grupo de profissionais do New Urbanism. Ao escrever “The Death and Life of Great American cities”, a mesma buscou elucidar a diversidade como condição para o florescimento da vitalidade urbana, manifestada nos usos distintos, nas pessoas, instituições e lugares que impliquem o sentido de diversidade. O senso de comunidade demanda explicitamente das 4 condições para a diversidade: (1) O bairro precisa atender a mais de uma função, de preferência mais de duas, para que as pessoas tenham cotidianos diferentes, nos horários, atividades e locais. (2) As quadras devem ser curtas, oportunizando esquinas a todo o momento. (3) Os prédios devem ser variados, incluindo prédios antigos. (4) Deve haver densidade de pessoas, sendo que boa parte tenham o propósito de morar no local (JACOBS, 1961).

Partindo destas idéias deixadas por Jacobs, e pelo postulado Newurbanista sobre o senso de comunidade, podemos enxergar no empreendimento Pedra Branca que o projeto inclui aquelas condições, salvo alguns pontos a serem destacados. Já sublinhamos a característica multifuncional das quadras, necessárias para fomentar a densidade de pessoas que irão trabalhar e residir local. Seguindo a idéia de Jacobs, as quadras serão curtas e terão uma variedade de prédios, não antigos. Outrossim, a perspectiva é gerar um setor com densidade de pessoas, das quais boa parte residam no local. A priori, sob o ponto de vista de Jacobs, no Pedra Branca haverá diversidade. Entretanto, não podemos esquecer que Jacobs se baseou na realidade encontrada em zonas de obsolescência das metrópoles norte-americanas, tornando esta reflexão dos princípios da diversidade insuficientes para o caso aqui analisado. A diversidade urbana e, por conseqüência, o senso de comunidade perpassa por outros atributos fundamentais associados ao New Urbanism, também incorporados no decálogo da Pedra Branca. Importa discutirmos o senso de comunidade a partir da utilização destes atributos, de maneira a tangenciá-los ao contexto do Pedra Branca.

#### *3.4.2 A busca pelo senso de comunidade: a prioridade ao pedestre, a densidade urbana, a diversidade de moradores e a segurança.*

Conforme veremos, é difícil descolar o senso de comunidade de outros princípios do decálogo, sobretudo a prioridade ao pedestre, a densidade, a diversidade de moradores e a segurança.

O segundo princípio, a prioridade ao pedestre, exprime a questão da acessibilidade, aqui entendida como a possibilidade do pedestre exercer as suas atividades cotidianas sem a dependência do carro, mesmo no caso de deslocamentos mais longos, onde se supõe a existência de corredores de transporte público. Também, a prioridade ao pedestre expressa a maneira de como se insere o carro no planejamento. Como visto no capítulo anterior, algumas mudanças no desenho de calçadas e ruas exerce influência na relação pedestre-automóvel, sendo conveniente citar, por exemplo, o aumento da largura das calçadas e diminuição da largura das ruas, a existência de balizas de proteção e de faixa exclusiva para

transporte coletivo<sup>91</sup>, e o mobiliário urbano. No caso do Pedra Branca estas medidas foram incorporadas no projeto, com exceção do corredor de transporte. As mesmas têm por objetivo fazer com que a velocidade média dos carros não ultrapasse 30 km/h e que o pedestre tenha maiores possibilidades de locomoção nas calçadas, em companhia de um completo sistema de infra-estrutura e paisagismo (Figura 40). Apesar do desenho das calçadas, do sistema de infra-estrutura e do mobiliário urbano proposto, a prioridade ao pedestre se esbarra ainda na mesma indagação levantada acima sobre a utilização do uso misto e na pretensão de fazer do Pedra Branca uma célula predominantemente independente do contexto urbano de Palhoça. Num cenário em que parte dos moradores se desloque diariamente para outro local, o fator da acessibilidade se excluiria, tanto pela necessidade do uso do carro, quanto pela ineficiência do transporte público.

**Figura 40: Estrutura da calçada**



Fonte: Revista Informativa Pedra Branca - Novo Urbanismo, 2008.

A edificação destas 20 quadras no setor central irá resultar no local de maior densidade do empreendimento. No New Urbanism a densidade é a expressão do

<sup>91</sup> No capítulo 2 observamos que esta faixa corresponde aos corredores e podem ser ônibus ou trens.

sentimento anti-subúrbio, no sentido de planejar a cidade preservando áreas não edificadas e possibilitar trajetos em distâncias menores. A organização de um TND num espaço compacto, mas que, ao mesmo tempo, abrigue centralidades e um conteúdo urbano efetivo, depende da verticalização. É somente com prédios que pode haver uma diversidade de moradias substancial e uma população suficiente para gerar um espaço dinâmico, onde os trajetos sejam adequadamente realizados sem o carro. Esta densidade foi pensada na relação entre o número de unidades a serem comercializadas e o número de habitantes que os empreendedores concluíram serem necessários para favorecer a alta urbanidade do local. Neste aspecto a projeção esperada é de 600 a 800 habitantes por hectare, preenchendo assim o cenário de, aproximadamente, 30 mil habitantes em 10 anos.

**Figura 41: Número de Pavimentos em cada quadra**



Fonte: Cidade Pedra Branca.

Disponível em: <http://www.cidadepedrabranca.com.br/arquivosSGC/182704uso3.jpg>.

Acesso: 11/02/2009

Com relação à diversidade, o quarto princípio, convém afirmar que esta abrange o princípio do New Urbanism de integração entre diversas classes sociais. Para isso, o projeto viabilizou tipologias residenciais diversificadas, cujos valores ainda não se definiram. Em entrevista, o diretor da Pedra Branca Ltda estuda a possibilidade de lançar unidades habitacionais com valores mínimos de 150 mil reais, aproximadamente. A variação entre este valor e outros que ultrapassam 1

milhão de reais, se dariam mediante uma diversidade de moradias: apartamentos comuns com 1 a 4 dormitórios, duplex, *lofts*<sup>92</sup>, *penthouses*<sup>93</sup>, e *townhouses*<sup>94</sup>.

Não há como negar que a questão sobre a diversidade de moradores, mesmo nas intervenções realizadas nos E.U.A, suscitam críticas e controvérsias. Tal diversidade é incentivada especialmente pela provisão de unidades habitacionais diversificadas em valor e tamanho, apresentando um padrão construtivo mínimo de moradia, que, de certa forma, inviabiliza no plano sócio-econômico que classes mais pobres se incluam na dinâmica de um TND. Conforme verificado por Eppli e Tu (1999) sobre o caso de Kentlands, verificou-se neste condado que os valores mínimos de uma moradia somente são cobertos por habitantes de classe média. Nos próprios textos referentes ao movimento, a questão da diversidade inclui uma ampla interação entre diversas classes sociais, criando um senso de comunidade efetivo e pautado no estabelecimento de espaços públicos e institucionais que incentivam o encontro de classes diferentes. No Pedra Branca, a variedade buscada é justamente oferecer moradias para classes média, media alta e alta, como atesta o próprio diretor em entrevista, o que não exclui a diversidade de moradores, mas elucida um princípio altamente vago. No empreendimento ainda encontra-se outra imposição no que se refere ao que já está edificado. Referimos-nos à residências de alto padrão, em sua maioria, que em conjunto com outras de padrão similar construídas no setor central, podem engendrar um predomínio sobre moradias voltadas para classe média. Este parece ser um indicativo importante no que tange o princípio de diversidade de moradores, apontando para um processo mais homogêneo do que diverso. Mais adiante discutiremos um pouco mais sobre esta questão.

Em seguida surge o princípio de espaços públicos atraentes e seguros. O que se definiu como espaço público no projeto foram ruas, calçadas, a praça central, parques, e alguns prédios como o anfiteatro e o centro de esportes. Esta atratividade do espaço público destaca o trabalho do paisagismo, do urbanismo, da arquitetura e do mobiliário urbano. Referimo-nos aos estilos arquitetônicos dos prédios, onde a busca pela exclusividade tornou-se premente em função dos critérios em

---

<sup>92</sup> Apartamentos com espaços internos compartilhados, isto é, não existe uma compartimentação entre cômodos.

<sup>93</sup> Apartamentos construídos no topo de um edifício

<sup>94</sup> Prédios Geminados.

estabelecer um lugar com identidade; também no desenho das ruas, que priorizaram o padrão grid com as duas avenidas principais desenhadas em X para a formação de visuais urbanos; e, por fim, com a distribuição de bancos, telefones e árvores, como aspectos de forte apelo visual na garantia de um lugar de atratividade. Convém enfatizar que esta atração buscada dentro do projeto seu deu por meio do espectro visual e puramente estético. Isto também procura ser incentivado conforme o desenho dos prédios, de forma a criar um ambiente atrator em vez de dispersor de pessoas. Assim, no projeto se inserem construções que, como relata o empreendedor, serão a continuidade da rua, onde as garagens ficarão no subsolo (não existirão pilotis) e as portas de entrada se defrontarão diretamente com as calçadas, sob uma distância mínima de 10 m entre uma e outra. Estas condições visando propiciar um ambiente efetivamente urbano e dinâmico resultam também na busca por outro seguro, visto que cada indivíduo torna-se um próprio agente de segurança. Como cita Jane Jacobs<sup>95</sup>,

“ordem pública - a paz nas calçadas e nas ruas – [...], é mantida fundamentalmente pela rede intrincada, quase inconsciente, de controle e padrões de comportamento espontâneos presentes em meio ao próprio povo e por ele aplicados. [...], o problema da segurança não pode ser solucionado por meio da dispersão de pessoas aspas”.

A concentração de pessoas na rua e nas calçadas é, portanto, um fator que favorece a segurança coletiva. Entretanto, a administração já investe em infraestrutura de segurança pelas principais ruas e prédios, mediante câmeras e rondas diárias. Este foco na segurança não deixa de elucidar uma contradição entre os anseios de criar um ambiente comunitário e o cenário de violência urbana brasileira. Uma comunidade nos moldes propalados pelo New Urbanism é, em teoria, o lócus de promoção da cultura urbana, do encontro de pessoas de várias origens e onde a cidade encontra a casa. Em suma, é o apelo de Jacobs: a diversidade em todos os sentidos. Como alcançar este comunitarianismo no setor central, sob um contexto em que as preocupações com a violência são tão presentes? Se a comunidade une os desiguais, a aplicação de instrumentos de segurança não poderia ser a própria negação desta comunidade? Segurança contra quem? Seria sim a negação se

---

<sup>95</sup> JACOBS, 1961, p.32.

considerarmos que todos os indivíduos, moradores ou não do empreendimento, terão acesso e poderão fazer parte deste futuro ambiente comunitário, assim que desejarem. O problema é que o senso de comunidade atualmente difundido no Pedra Branca é aquele oriundo de atividades internas promovidas pela associação de moradores e pelo grupo de escoteiros desta mesma instituição, além do que os equipamentos de usufruto comum permitem um acesso restrito no âmbito social, citando aqui o anfiteatro, restaurantes, hotéis de luxo e a própria UNISUL. Em resumo, não favorecem a diversidade. O que se observa é que os fragmentos sócio-espaciais inerentes ao espaço urbano brasileiro, mesmo numa cidade média como Palhoça, impedem ou minimizam a promoção desta diversidade, e é isto que demonstra a administração do Pedra Branca ao imprimir um forte investimento em segurança. É imperativo afirmar também, ressaltando a crítica de Harvey ao New Urbanism, quando o mesmo argumenta que a comunidade tende a se voltar contra a sociedade mediante sentimentos xenofóbicos<sup>96</sup>, no Brasil esse fator tem seu agravante a partir das maiores desigualdades intra-urbanas, o que faz com que a “comunidade torne-se uma ‘arma’ contra a sociedade”, assim como atesta Marcelo Lopes de Souza<sup>97</sup>. E neste risco que se incorre o projeto do Pedra Branca, orientando-se para um caminho de auto-segregação dentro de Palhoça, fenômeno que já foi alvo de estudo em trabalho anterior. A questão é: tendo em vista o processo de evolução do espaço, o setor central do Pedra Branca irá favorecer o surgimento de uma nova centralidade ou irá alimentar um espiral de fragmentação do tecido urbano? Este princípio que trata dos espaços públicos indica a segunda tendência, em que as principais preocupações apontam para a formação de um condomínio fechado e, isto, embora tenha sido alvo de muita discussão entre os empreendedores e técnicos nos primeiros anos de existência, não é, atualmente, o objetivo a ser alcançado pela administração.

### *3.4.3 O destaque para a sustentabilidade e alta performance do ambiente construído.*

---

<sup>96</sup> Ver, As Críticas sobre o movimento: Um destaque para as questões sociais, p.103

<sup>97</sup> SOUZA, Marcelo Lopes de. **O Desafio Metropolitano: um estudo sobre a problemática sócio-espacial nas metrópoles brasileiras**. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2005, p. 205.

O tema que trata da sustentabilidade e da alta performance do ambiente construído, aparece como o sétimo princípio e elucida um componente que tem atraído as atenções do grupo de empreendedores antes mesmo da incorporação do New Urbanism. Em alguns parágrafos do subcapítulo anterior delineamos que esta preocupação vinculada aos chamados prédios verdes incentivou integrantes da Pedra Branca Ltda a conhecer as certificações de caráter internacional no que se refere a este tema, vindo assim a realizar contatos com membros do CNU. Dessa forma, todos os prédios levantados no setor central passarão a incorporar estratégias de menor impactação ambiental, o que implicará em técnicas arquitetônicas de orientação, uso da ventilação, iluminação natural, forma de utilização dos recursos hídricos, consideração de propriedades térmicas de componentes como janela, parede e coberturas, dentre outras. Não é intenção deste trabalho entrar nos detalhes técnicos, mas sim clarificar que o significado de “sustentabilidade e alta performance do ambiente construído” remete justamente ao modo que os futuros prédios serão construídos e à mecanismos que resultam no melhor aproveitamento dos recursos naturais, tanto na manutenção da estrutura, quanto pela utilização dos moradores que ali passarem a residir. Citamos como exemplo a drenagem pluvial, na qual as técnicas de engenharia procuraram reter ao máximo a vazão de água da chuva, inviabilizando que a mesma escoasse para galerias de esgoto e permitindo seu armazenamento de modo a utilizá-la em serviços de jardinagem e limpeza.

Um dos profissionais entrevistados para esta pesquisa relatou que são quase inexistentes as certificações LEED em Santa Catarina, e que o Pedra Branca foi o empreendimento pioneiro neste tipo de investimento. Sem entrar no mérito desta questão, é preciso sublinhar alguns comentários referentes a estes prédios verdes e às expectativas da administração. Embora alguns anos de contato com o New Urbanism tenham reforçado suas idéias ao conjunto de empreendedores, o que se verificou, todavia, em entrevistas e visitas ao empreendimento, é que essa visão sobre a sustentabilidade vem adquirindo função crucial no que tange as perspectivas empresariais, sendo um fator altamente explorado pelos instrumentos de marketing e publicidade. É sob um discurso da difusão do “urbanismo sustentável” que os empreendedores se esbarram numa certa confusão com os princípios do próprio New Urbanism, não os negando, uma vez que o movimento propaga a importância

de prédios verdes, mas os destacando de tal maneira a “ofuscar” outros princípios essenciais. Tendo em mente que a gênese de todo o processo de importação dos conceitos do movimento ao Pedra Branca se iniciaram a partir da procura de novas tecnologias em edificações verdes, e que um dos poucos prédios existentes certificados pelo USGBC em Santa Catarina, o Office Park em Florianópolis, foi um investimento do mesmo grupo do Pedra Branca Ltda, questiona-se se a tecnologia em prédios verdes ainda não continua sendo o objetivo central de investimentos no empreendimento, em detrimento dos objetivos imbricados ao New Urbanism.

#### *3.4.4 Natureza e Conectividade*

O nono princípio, harmonia entre natureza e amenidade urbanas, enfoca a relevância que os aspectos físico-naturais adquirem num projeto do New Urbanism. A preservação de áreas florestadas, assim como a elaboração de projetos urbano-paisagísticos resgatam o olhar que o New Urbanism possui sobre as escolas pré-modernistas nos Estados Unidos, o *City Beautiful* e as Cidades Jardins. A primeira utilizando como indutor de projetos estéticos grandiosos (o Central Park em Nova Iorque é um deles), e a segunda por ver nessas áreas os desígnios do ambiente campestre, necessário para formar o “terceiro imã” de Howard.

Neste estudo de caso, a administração voltou os olhares para o maciço da Pedra Branca, formação composta por extensa vegetação de Mata Atlântica preservada. Esta área está sendo transformada em Reserva Ecológica Municipal pela Prefeitura de Palhoça, que, em parceria com a Pedra Branca Ltda, estuda formar um centro de recreação e lazer aos visitantes. A formação deste centro reforçaria os conceitos concebidos pelo New Urbanism, que em seu plano regional recomenda a conservação de terras ao redor dos centros urbanos. Contudo, este aspecto é quase inviável para escalas de bairros e setores, quase sempre rodeados por outras zonas edificadas, especialmente em locais muito urbanizados. Nestes casos, inclusive neste que estamos analisando, os projetos focam em parques urbanos e em outras áreas verdes. Dessa forma, no setor central a perspectiva é distribuir ao longo das avenidas árvores nativas e áreas verdes nos miolos das quadras e nas ruas de entorno.

Por fim, o decálogo expõe a questão da conectividade e integração regional. Já tecemos alguns comentários referentes a este tema, quando foram descritos os processos iniciais de surgimento do empreendimento, bem como ao tratar da questão da acessibilidade para o pedestre. A conectividade expressa pelo New Urbanism não se descola desta premissa de acessibilidade ao pedestre. Dessa forma, as duas avenidas de ligação com Palhoça e Florianópolis e a projeção de uma terceira seriam insuficientes para a conectividade do empreendimento se as perspectivas para o transporte coletivo não forem efetivamente atendidas. Tal infraestrutura não somente influencia no menor do uso do carro das pessoas que residem no bairro, mas fundamenta a integração deste com o restante do espaço urbano. Isto é expresso pelo princípio da carta, onde consta os corredores de trânsito como instrumentos de organização da estrutura metropolitana e de revitação dos centros.

Atualmente, a principal conexão realizada por transporte coletivo no Pedra Branca é intermunicipal, com a Linha UNISUL-FLORIANÓPOLIS, sendo que outras linhas de ligação com Palhoça são bem menos frequentes. Isto, obviamente não exclui as possibilidades de melhoria no decorrer dos anos, uma vez que a projeção máxima para edificação do setor são 15 anos. Cabe dizer que esta projeção de 15 anos é um período máximo de finalização. Na verdade, as perspectivas da administração colocam um período total de 10 anos, em que duas quadras seriam levantadas por ano.

### 3.5 IMAGENS DO PROJETO

Portanto, após discutirmos acerca de cada princípio, disponibilizamos algumas figuras e fotos das projeções futuras para o setor central do Pedra Branca. Abaixo expomos duas fotos do início das obras de levantamento das duas primeiras quadras. Neste momento, o que se observa no local são apenas algumas ruas que se ligam com o restante do bairro.

No portal do empreendimento na internet temos acesso duas figuras (figura 44 e 45) da paisagem projetada do Pedra Branca para daqui 10 anos, onde podemos observar o setor central com suas 20 quadras.

**Figura 42: Obras iniciais do setor central**



Fonte: Fernando Pinto Ribeiro Data 14/11/2008

**Figura 43: Primeiras vias de ligação**



Fonte: Fernando Pinto Ribeiro Data 14/11/2008

**Figura 44: Perspectiva do futuro setor central**



Fonte: Cidade Pedra Branca. Disponível em: <http://www.cidadepedrabranca.com.br/Apresentar.pdf>.  
Acesso: 02/07/2008

**Figura 45: O Setor Central em relação a outras áreas**



Fonte: Cidade Pedra Branca. Disponível em: [www.cidadepedrabranca.com.br/historico/ontem\\_e\\_hoje](http://www.cidadepedrabranca.com.br/historico/ontem_e_hoje).  
Acesso: 02/07/2008

**Figura 46: Projetos das quadras 3, 13, 4, 18 e 19, respectivamente**



Fonte: Cidade Pedra Branca. Disponível em: [www.cidadepedrabranca.com.br](http://www.cidadepedrabranca.com.br). Acesso em:  
27/02/2009

### 3.6 ARGUMENTOS CRÍTICOS SOBRE O PROJETO

Tendo em vista o modelo de intervenção newurbanista do Pedra Branca, convém realizarmos algumas discussões atreladas às questões iniciais deste trabalho. Antes do que realizar uma crítica pela crítica, nosso intuito se restringe em correlacionar analiticamente e de forma qualitativa, aquilo que o New Urbanism oferece como objeto de pesquisa e reflexão, e, como isto se tangencia com o projeto do Pedra Branca e com os propósitos imbricados à sua elaboração.

Tampouco ousamos articular o New Urbanism com o contexto urbano brasileiro, tentando, por exemplo, assinalar aspectos que impeçam sua viabilidade por aqui. Esta tarefa demandaria outros referenciais, e o que estamos enfocando desde o princípio é o olhar sobre o New Urbanism. Assim sendo, reforçaremos certos pontos nodais da cidade brasileira que, de alguma forma, interferem no alcance dos objetivos do projeto incorporado pela Pedra Branca. Inclusive já mencionamos algo a respeito, acerca dos problemas da diversidade e do senso de comunidade, que por aqui se esbarram com condicionantes sociais bem mais adversas. Ademais, discutiremos acerca das finalidades, em que pesem as diretrizes encontradas na carta do New Urbanism e àquelas pensadas para o projeto, como forma também de darmos continuidade a um processo de entendimento do objeto. Este eixo de reflexão visa fundamentalmente achar respostas para as questões iniciais, mesmo considerando que tais respostas jamais serão preenchidas por inteiro.

Desse modo é necessário enfatizar primeiramente que, em razão da amplitude de ações do New Urbanism, não podemos considerar seus princípios como o próprio plano de intervenção, mas sim utilizarmos como instrumentos orientadores para o planejamento. Por ter este caráter, os princípios não enfatizam a importância de um planejamento mais integrado entre as diversas escalas geográficas. De modo que um plano apenas para uma quadra não descaracteriza sua identidade de newurbanista, mesmo fazendo parte de um bairro ou cidade que não foram planejados com os mesmos fins, isto é, quando não estão incluídos no planejamento geral. Observe que este é o caso do Pedra Branca. O setor central é uma parcela do empreendimento, que por sua vez é uma parcela da cidade de Palhoça, de forma que o setor central não perderá sua identidade de obra do New

Urbanism. Entretanto, as condicionantes externas imbricadas à cidade de Palhoça podem atuar para impedir que os outros princípios do setor central se concretizem, assim como outros indicativos apontam para limitações atreladas ao projeto.

Com efeito sublinhamos que o caso da Cidade Universitária Pedra Branca representa um modo de intervenção movido por uma lógica de mercado, ao contrário de uma política pública ou um projeto urbanístico de abrangência maior. Aqui, se o projeto não nega muito de seus princípios, remete a uma intervenção isolada e fundamentada através de interesses privados. Como mais um resultado de investimentos de promotores imobiliários, cujas ações e procedimentos estão pautados, em última instância, no retorno econômico e financeiro, o Pedra Branca passa a utilizar pontos específicos do New Urbanism como instrumentos estratégicos de atratividade e diferenciação de seu produto no mercado. De fato, isso também aparece nos Estados Unidos, haja visto os exemplos mencionados no capítulo 2, o que expressa uma face de atuação do New Urbanism onde a preocupação não visa promover mudanças mais profundas na cidade, das quais interfiram direta ou indiretamente na qualidade de vida de seus habitantes. Porém, naquele país não são poucos outros exemplos interessantes, onde o planejamento tem caráter mais amplo e sistêmico de cidade, como Miami e Portland. Como exemplo citamos o papel do US Department of Housing and Urban Development (HUD), cuja atuação em programas de habitação se utiliza dos princípios do movimento, como expõe Bohl<sup>98</sup>:

O programa para a casa própria implementará os conceitos do New Urbanism, um tipo de planejamento que faz do bairro o ponto focal do desenvolvimento. Os princípios do New Urbanism promovidos dentro do programa do HUD incluem: definição de bairros com tamanho definidos; padrão de zoneamento flexível afim de permitir uma mistura compatível de usos, assim como uma variedade de estilo e valores de moradias; parques públicos e espaços de encontro; preservação dos atributos históricos; conexão com o transporte coletivo; e a projeção de ruas apropriadas ao pedestre com corredores de ligação entre o bairro e as áreas de entorno.<sup>99</sup>

---

<sup>98</sup> BOHL, 2000, P.764, tradução nossa

<sup>99</sup> The Homeownership Zone program will implement concepts of the New Urbanism, a type of urban planning that makes the neighborhood the focal point of planning and development. The New Urbanism principles that will be promoted by HUD and its partners in the Homeownership Zones include: defined neighborhoods of limited size; flexible zoning standards to allow a mix of compatible uses, along with a mix of housing styles and levels of income; public parks and

Neste mesmo trabalho Bohl sublinha outros exemplos, inclusive na escala regional. Portanto, existe o lado efetivamente aplicativo do New urbanism ao planejamento urbano, embora isto esteja acompanhado de projeto que não possuam tais finalidades.

Então, em que nos embasamos para dizer que no Pedra Branca se procede antes de tudo um projeto-mercadoria? Se, de um lado, os desdobramentos desta intervenção no Pedra Branca podem engendrar pontos positivos, como, por exemplo, o desenvolvimento de setores econômicos intra-urbanos e a formação daquela dita centralidade urbana que deu início ao projeto, de outro lado, evidencia um potencial limitador que estas finalidades dos empreendedores implicam na viabilidade do próprio modelo. Quando apresentamos os dez princípios da Pedra Branca, elucidamos ao mesmo tempo o modo que o New Urbanism será apropriado, e, conforme observamos, muitos princípios importantes não serão ignorados. É o caso do uso misto, do uso comum, do desenho dos prédios e das ruas, das áreas verdes e de preservação e da densidade, seguindo assim as condições da New Urbanism Chart. Chama atenção, porém, a reprodução continuada de instrumentos de marketing com as concepções do “morar, trabalhar, estudar e se divertir num mesmo lugar” e, principalmente, do *Pedra Branca - Urbanismo Sustentável*. Estes dois títulos do empreendimento também foram reproduzidos em noticiários locais e internos (VER ANEXO F). É com base em ambos que enxergamos uma limitação na relação entre as finalidades do grupo de empreendedores e os fundamentos do New Urbanism.

Na Carta, mais especificamente nos princípios relativos ao Bairro, Setor e Corredor, está expresso que estes locais devem ser compactos, acolhedores e mistos, onde as atividades cotidianas na cidade sejam passíveis de serem realizadas a pé. Da mesma forma, reforça a importância de se concentrarem áreas comerciais no bairro, como forma de estabelecer um cotidiano em que casa e trabalho estejam mais próximos<sup>100</sup>. Assim entendemos que a carta institui diretrizes para o planejamento de bairros multifuncionais, onde, por exemplo, a presença de

---

gathering space; historic preservation; mass transit connections; and pedestrian-friendly streets and walkways connecting the neighborhood to the surrounding area.

<sup>100</sup> Ver Subcapítulo 2.3.2, princípios 11 e 16 da New Urbanism Chart para o Bairro, Setor e Corredor.

uma centralidade comercial e de setores residenciais permite uma proximidade maior entre residência e trabalho. Entretanto, mesmo com todo um projeto de quadra que preza pelo uso misto, nesta e nos prédios, não acreditamos que apenas isto determine uma restrição dos fluxos cotidianos no local, o que tampouco consta nos ditames do próprio New Urbanism. Como observamos ao falar do projeto, o discurso do “morar, trabalhar, estudar e se divertir num mesmo lugar” está longe de ser viabilizado apenas pela instituição do uso misto, e remete, no que tange aos sentidos de um bom empreendedor, a uma típica estratégia de mercado voltada para dotar o produto com um caráter peculiar e distinto. Embora seja muito utilizado para tais fins em seu local de origem, em se tratando de New Urbanism isto não existe, até porque a Carta não possui um caráter determinista, e sim indutor de planejamento.

Em seguida, observamos o uso irrestrito do slogan “Pedra Branca-Urbanismo Sustentável”, um termo que resguarda esperanças da administração, mas que ao mesmo tempo implica numa contradição entre aquilo que chamam de Pedra Branca-Novo Urbanismo. Apesar da falta de um princípio específico sobre sustentabilidade na New Urbanism Chart, este tema faz parte do discurso institucional do movimento desde os primeiros congressos, oriundo de questões articuladas ao menor uso do carro e à contenção do crescimento horizontal dos subúrbios. Ganha relevo estes e outros temas ligados ao espectro ambiental, sobretudo na escala do prédio com as novas tecnologias em edificações verdes. Inclusive centrado nesta preocupação que decorreu o contato entre o New Urbanism e o Grupo da Pedra Branca Ltda, como já mencionamos. O ponto que queremos chegar diz respeito à repercussão dada por estes à temática da sustentabilidade, de modo a distorcer um alicerce de atuação do New Urbanism para o enfoque puramente ambiental. Em outras palavras, é através de títulos como “Pedra Branca: bairro sustentável” ou “bairro-cidade sustentável” que a administração, de um ponto de vista restrito e reducionista, invalida as bases mais amplas de atuação do New Urbanism. Em particular, toda a energia gasta em torno da esfera ambiental, também à custa da banalização do conceito de sustentabilidade, realça as finalidades reais dos empreendedores com o projeto, cujas raízes se encontram na busca por novas tecnologias em edificações verdes.

Portanto, este é um ponto que gostaria de destacar acerca do projeto. A contradição alojada no bojo das finalidades, isto é, nos objetivos dos empreendedores e dos promotores do New Urbanism.

Eis que as restrições impostas pelo espaço de entorno elucidam outra limitação atrelada ao projeto. Dentre as restrições já pudemos comentar a respeito da diversidade de moradores e do senso de comunidade, cujas implicações têm relação tênue com aquilo que está ao redor da comunidade planejada. Apesar de um bairro ou setor ter sido planejado isoladamente, tal projeto não se descola de seu espaço contíguo, uma vez que o mesmo é necessário para a promoção da integração, da urbanidade e da diversidade como um todo. Não é por acaso que, mesmo em projeto isolados de reconstrução, o New Urbanism se preocupa com o aspecto da conectividade e das áreas públicas, enquanto fatores necessários para a viabilização de encontros dos diferentes. A começar pela diversidade de moradores, o próprio empreendedor relatou que a amplitude das moradias atingirá valores mínimos que se aproximam de 100 mil ou 150 mil reais, de tal forma que inviabiliza uma abrangência maior de classes sociais. No princípio 13 da carta consta que um bairro deve viabilizar moradias com tipologias e preços variados a fim de facilitar a interação de pessoas de diversas idades, raças e níveis de renda. A priori, o projeto vai de encontro com o pressuposto da carta, entretanto, o problema aqui discutido não é direcionado à omissão de moradias com valores mais baixos dentro do projeto e, sim relativo ao contexto urbano em que o mesmo se insere, o que, de certo modo, contribui para a não realização, ou talvez para restrição dos objetivos mais essenciais do New Urbanism. Neste ponto, o que queremos ressaltar é que o problema não está na atuação dos empreendedores ou no conteúdo do projeto, como no caso da limitação anterior. O problema reside no âmbito dos preceitos e como os mesmos se articulam com a cidade. A diversidade de moradores ilustra este aspecto de modo prático, onde, de um lado sabemos que uma cidade com diversidade e coexistência demanda a interação de todos os cidadãos e atores sociais, porém, sabemos que esta condição ainda está longe de ser alcançada no Brasil, sobretudo em cidade médias e grandes. Aqui, onde os padrões de desigualdade social intensificam as barreiras para a formação de um ambiente comunitário, não é de se esperar que habitações de interesse social convivam lado a lado com lofts ou coberturas duplex. Pelo contrário, a tendência aponta para um

processo em que a comunidade ganhe status de protetora, em vez de integradora, resguardando seus habitantes da violência urbana, dos problemas ambientais, de congestionamentos, e de tudo aquilo que expressa o desconhecido. O próprio Pedra Branca é indicativo de um processo relativamente recente de proliferação de grandes empreendimentos, em que a cidade de uso comum perdeu espaço e valorização para o segmento privado. Se não são condomínios fechados, são investimentos maiores e mais abrangentes com essência padronizadora, onde a negação da cidade torna-se predominante. Sobre isso é válido ressaltar um aspecto contrário às intervenções newurbanista no Brasil, na medida em que reforça a importância da identidade comunitária, um preceito que resguarda um cenário de oposição à figura de um agente externo, um outro. Esta é uma das críticas de Harvey direcionadas ao New Urbanism, exposta neste trabalho, e que aqui não somente são reforçadas, como também são constatadas. Não poderíamos dizer que os próprios condomínios e outros empreendimentos para setores de classe média e alta no Brasil, não foram formados pela busca de afirmação de um grupo social? Isto é, pela busca de uma identidade? Acreditamos que sim, e tomadas as devidas proporções entre E.U.A e Brasil, aqui tal identidade traduz-se sobre o território mediante o discurso da diferença, onde o espaço da cidade é formado por grupos de afinidade. Como exemplo, além dos condomínios, o “mosaico” da cidade brasileira contém a formação de lugares onde predominam etnias, grupos religiosos, gangues criminosas, jovens, idosos, e outros setores sociais. É a plena instauração de uma cidade corporativista (GOMES, 2006).

Portanto, com base nestes argumentos tentamos clarificar os aspectos mais limitadores do projeto. Seja através dos objetivos conflitantes entre o movimento e a administração, seja pelos obstáculos encontrados no Brasil. Ao voltarmos para a questão que intitula o capítulo 3, e que remete também às questões iniciais do trabalho, sobretudo a que elucida em que medida a intervenção do Pedra Branca reflete os princípios do New Urbanism, esclarecemos primeiramente que buscamos evitar uma visão maniqueísta de ver se tem ou não tem, ou se existe ou não New Urbanism na Pedra Branca. O que enxergamos é uma intervenção que não ignora pressupostos importantes, mas que se perde na contradição entre o que se planeja como público para se ter um retorno essencialmente privado. De fato, é um New Urbanism parcial e incompleto.

## **CONSIDERAÇÕES FINAIS**

Chegamos ao final deste trabalho tendo a certeza que a experiência foi enriquecedora. Nesta trajetória acreditamos ter avançado naquilo que as questões iniciais nos impuseram, mesmo considerando que este processo, sobretudo quando nos cercamos de temas sobre a cidade, nunca se acaba. Gostaríamos de elencar neste final alguns pontos relevantes, oriundos de nossas próprias reflexões de pesquisa.

Em particular, não acreditamos na existência de uma cidade ideal, pois antes do que qualquer receita pronta se sobrepõe uma realidade concreta e palpável, assim como propõe Jacobs. Nas suas palavras, “as cidade são um imenso laboratório de tentativa e erro, fracasso e sucesso, em termos de construção e desenho urbano. É nesse laboratório que o planejamento urbano deveria aprender”<sup>101</sup>.

Neste trabalho enfatizamos como o processo histórico do mundo real, contrário ao do pensamento, pode influir no surgimento de saberes e práticas e na sua conseqüente remodelação. Ao tratarmos das bases do urbanismo moderno e das correntes mais atuantes nos Estados Unidos, assim o fizemos como forma de entender o arcabouço técnico e prático do movimento que demonstram o porquê o mesmo não é novo. Outrossim, não poderíamos deixar de trabalhar sobre suas causas, dando destaque para o processo de formação dos subúrbios como forma de ser esta a razão primaz de seu surgimento. Legitimando a frase de Jacobs, o New Urbanism emerge na esteira de um aprendizado, cuja cidade real impõe seus desafios por onde o planejamento urbano deve ser espelhar e se reciclar. Destacamos com base no que foi analisado que, a oposição entre a cidade da cultura e da arte e, a cidade da razão e da técnica encontrará traços comuns nas intervenções do New Urbanism. É sob o olhar na cidade enquanto ente social, muito mais do que ente produtivo, e, também, não negando o desígnio técnico, sobretudo no desenho urbano, é que o New Urbanism congrega a concepção racional e cultural. Sobre isso Emily Talen é elucidativa ao expor que o New Urbanism rompe com culturas de planejamento rígidas, assentadas em modos de intervenção voltadas para demandas específicas, tal como podem ser encontradas na Cidade-Monumento (o City Beautiful), na Cidade-Eficiente (City Efficcient), na Cidade-Jardim

---

<sup>101</sup> JACOBS, 1961, p.5

(Garden Cities) ou na Cidade Funcionalista. Em particular, o movimento se centrará no Smarth Growth, associando tal concepção à de outras correntes predecessoras.

Também destacamos como o New Urbanism se define na trajetória evolutiva do pensamento sobre a cidade, e como o mesmo se conecta com os processos históricos e sociais da metrópole norte-americana. Nesta etapa reforçamos o viés de um planejamento que, embora se incline para uma abordagem físico-territorial, em função de sua preocupação com a estética urbana e com o próprio desenho da cidade, aponta, de outro lado, para uma mudança de paradigma. Entendemos que aquele modelo de cidade, o TND exposto no capítulo 2, resguarda uma concepção que vai de encontro a uma cultura de planejamento responsável por modelar o homem moderno, apresentando princípios comuns, mas que incidem diretamente sobre o cotidiano. É com o fracasso da vida real, em que o homem torna-se uma coisa e as relações sociais se confundem com relações de troca, imprimindo assim o caráter privado, que o New Urbanism acende a luz para o espaço público e para a centralidade do homem na cidade. De maneira que adquirem relevância algumas palavras chaves, enquanto diretrizes essenciais para uma nova cidade: espaços públicos, contenção da horizontalização, zoneamento misto, centralidades urbanas, transporte público, etc.

Dessa forma, os projetos nos Estados Unidos orientaram obras de reconstrução e restauração de setores metropolitanos específicos, especialmente nos subúrbios, mas também nas cidades-base, cujo alicerce principal era trazer à tona a importância dos TNDs. Em adição, a dispersão de planos regionais orientados por um sistema de transporte acessível ao pedestre se configurou em algumas principais cidades, como Portland e Pittsburgh, com vias a diminuir a dependência do carro e a integrar o pedestre a um contexto urbano mais amplo. O conjunto de obras realizadas partiu de iniciativas dos próprios governos locais, em parceria com escritórios especializados e credenciados no CNU, sem excluir também outros empreendimentos oriundos de investimentos particulares. Como modelo que emerge numa fase em que o conteúdo suburbano está estruturado, e, da mesma maneira seus problemas, o New Urbanism se fundamentou durante 30 anos em criar estas obras de reconstrução. Se a estrutura de um TND não se reproduz fielmente nas cidades atuais, as intervenções pontuais regidas pela New Urbanism Chart indicam novos passos para a requalificação de todo o tecido

metropolitano. É preciso ressaltar que as premissas do New Urbanism não somente foram aplicadas como instrumentos para o desenvolvimento de setores urbanos decadentes, o que, a priori, deveria ser o objetivo principal, mas também tornaram-se uma nova e excelente opção de produto para o setor imobiliário e turístico norte-americano, conforme verificado com *Seaside* e *Celebration*. Estas são duas maneiras importantes de se visualizar o modo como o New Urbanism vem sendo trabalhado nos Estados Unidos, onde existe uma preocupação focada essencialmente nos problemas da cidade, de um lado, e uma apreensão voltada para os interesses do mercado imobiliário, de outro. No primeiro caso as ações se pautaram mediante alterações no uso da terra e do transporte, em obras de infraestrutura viária e no mobiliário urbano. Dentre estes casos podemos exemplificar a comunidade de *West Palm Beach* e a cidade de Miami, onde os planos visavam atender a demandas referentes à vitalidade econômica de determinadas zonas, a preservação de áreas históricas e a definição de áreas de estacionamento, por exemplo. Quando utilizado como um produto do mercado imobiliário, o New Urbanism tendeu a ser utilizado como fator incorporador de valor, ao proporcionar o discurso de comunidades pequenas, eficientes e sustentáveis.

Outro ponto relevante a ser considerado neste final é que, embora surja de um contexto histórico nos Estados Unidos, com o intuito de encontrar soluções para os problemas urbanos típicos de lá, entendemos que o New Urbanism possa ser pensado e utilizado em intervenções por outros países, desde que estas, obviamente, adequem os princípios às demandas locais. Até porque o próprio modelo de planejamento urbano que moldou as cidades norte-americanas pode ser transferido (tomadas as devidas proporções, é claro), para América Latina, África e Ásia. Apesar dos processos e dos resultados distintos, a maioria cedeu às aspirações da era moderna do automóvel e da rodovia, da segmentação do espaço e do crescimento horizontal, da segregação de classes. Por exemplo, se nos Estados Unidos a horizontalização se deu por meio do Estado, a partir da proliferação de projetos habitacionais para classe média e de investimentos em auto-estradas, num contexto inerente à política do welfare state, no Brasil tal processo ocorreu tanto pela ausência (auto-construção de moradias em áreas externas à cidade legal), quanto por políticas equivocadas na área da habitação (geralmente destinadas em áreas distantes do centro). Isto é, ambas produziram

metrópoles extensas, com características diferentes, mas com problemas semelhantes.

É assim que enxergamos seu papel em cidades fora dos Estados Unidos, sustentando um debate que realce a importância de centralidades urbanas, do menor uso do automóvel, a de conservação de áreas de entorno das metrópoles, e outros aspectos que destacamos no decorrer deste trabalho. Ao mesmo tempo em que é alvo de críticas, até pela difusão de preceitos vagos, citando, por exemplo, a diversidade de moradores e o foco na identidade, é preciso reiterar, todavia, que o conjunto de elementos que o compõe, desde seus discursos, técnicas, experiências e obras, resgatam conteúdos definitivamente atuais. Vejamos, portanto, quais são as demandas reais das cidades nos dias de hoje? De modo prático, quais são os principais entraves à qualidade de vida do cidadão urbano? Diria que a poluição, os gastos de energia e tempo, stress, a segurança pública, os congestionamentos, a segregação de classes e etnias. Acreditamos que estes são exemplos que abrangem tanto países centrais como periféricos. Nestes últimos acrescentamos a pouca acessibilidade à cidade, a escassez de áreas verdes, a violência urbana, o agravamento do meio ambiente, a precariedade do transporte público, a falta de moradia. Portanto, é desta forma que se pode enxergar a relevância do New Urbanism, por reforçar pontos essenciais para o futuro da cidade. O intuito aqui não é de se esquivar das críticas expostas no subcapítulo 2.4, ao contrário, boa parte delas são partilhadas e constatadas na análise sobre o próprio Pedra Branca. O que se pretende é apenas dar relevo aos princípios, mesmo considerando que ao longo dos anos muitos deles têm sido utilizados como instrumentos de empresários do setor imobiliário.

O caso do empreendimento Pedra Branca não é diferente em relação à outros nos E.U.A que vem inspirando àquelas críticas. Já sublinhamos a respeito da análise de Harvey, quando o mesmo alerta para os perigos do discurso da identidade. Neste ponto acompanhamos este pensamento, uma crítica direcionada ao movimento em si, especialmente pelo fato de se creditar às formas urbanas, ao desenho ou ao apego às funções estéticas uma condição prioritária. No caso do Pedra Branca, isso seria buscado mediante o conceito de prédio verdes, necessário para se construir a “a primeira e única ‘cidade sustentável’ ”, como é enfatizado pela mídia local. Aqui, o problema não está na estética, e sim na compreensão de como as formas podem

auxiliar na promoção da comunidade, na aproximação de personagens externos e diferentes. Outros casos característicos de empreendimentos deste porte apontam para um emulhamento do tecido urbano, onde as ditas comunidades almejam identidades não apenas no campo do planejamento e da arquitetura, mas também no campo social. Ficamos impossibilitados de fazer qualquer conclusão no que se refere ao setor central, uma vez que o mesmo não está edificado, porém, podemos atestar que, de acordo com as atuais áreas já consolidadas, as relações que se estabelecem entre o empreendimento e os agentes externos são predominantemente de trabalho e estudo. Isto significa funcionários de lojas e indústrias, empregadas domésticas e estudante da UNISUL. O comércio atual ainda é incipiente e tipicamente de bairro (mercado, farmácia, papelaria, lojas de vendas do Pedra Branca, pra citar os principais), não atraindo um grande número de consumidores que não sejam moradores do próprio local. Embora o Pedra Branca surja com conceito de bairro, e, por isso mesmo, não possuindo guaritas ou muros, verifica-se que a administração não se descola das preocupações similares à de condomínios fechados comuns, criando rondas diárias de segurança e espalhando câmeras de vigilância. Por isso mesmo e, por possibilitar um acesso diferenciado à serviços de infra-estrutura e áreas de lazer, o Pedra Branca, se não é um condomínio murado, constitui das mesmas preocupações e finalidades. Esta passagem serve apenas para retomar que existe uma tendência em não se estabelecer o dito senso de comunidade, em que pesem a aproximação de habitantes de bairros pobres do entorno. Deste modo, o que se demonstra com o projeto do Pedra Branca é, sobretudo, uma intensificação de um processo de Autosegregação Sócio-Espacial, onde a existência de uma comunidade, no sentido exposto pelo New Urbanism, ainda demanda maior diversificação econômica e social e a existência de uma classe média. O que se observa em Palhoça, porém, são díspares e muito bem definidos estratos sociais, onde convivem lado a lado uma emergente classe empresarial e política e muitos bairros onde se assentam populações pobres, em alguns casos extremamente pobres. Neste ponto convém explicitar o trabalho de extensão ligado ao laboratório Cidade e Sociedade da UFSC, cujo foco incidia sobre os assentamentos de baixa renda do município. Foram detectados 13 assentamentos de baixa renda, onde coexistiam populações com renda de 0 a 3 salários mínimos, com pouco acesso a infra-estrutura e expostas à riscos ambientais e à violência (Laboratório Cidade e Sociedade, 2008). Algumas

famílias, por exemplo, eram compostas de seis a sete indivíduos, todos dependentes do programa Bolsa-Família do Governo Federal. Em oposição, Palhoça tem sido citada como a mais dinâmica de Santa Catarina, um processo articulado ao avanço de uma classe empresarial, do setor imobiliário, turístico e industrial, sedenta por novos investimentos, atraída por incentivos fiscais viabilizados pela prefeitura.

Assim a análise acerca do Pedra Branca vem para fortalecer o conteúdo crítico em direção ao New Urbanism, referentes à ausência de questões ligadas à lógica de mercado no espaço urbano, destacando em primazia às formas espaciais em detrimento dos processos sociais, como expõe Harvey. Tais críticas se constatarem, e, assim como o New Urbanism deva ser destacado mediante alguns princípios (uso misto, prioridade ao pedestre e ao transporte coletivo são alguns deles), também deve ser levantado como uma corrente que se perde no discurso de uma democracia urbana, sem se ater para a lógica de produção do espaço urbano capitalista, isto é, autosegregatória de natureza. Neste sentido, é a partir de um rótulo que promulga a diversidade que o Pedra Branca tende a ser promover no mercado imobiliário, mesmo considerando que tal diversidade se dissipa sob uma majoritária homogeneidade sócio-espacial, tanto pelos atributos relativos a renda das famílias e a tipologia dos imóveis a serem disponíveis, quanto pela diferenciação no acesso aos equipamentos urbanos. Isto é o que Krieger atesta em sua crítica ao New Urbanism ao expor que o mesmo cria enclaves demográficos relativamente homogêneos, sem muita diversificação social e econômica.

Por fim reiteramos que a abordagem em relação ao movimento deve centrar-se nos princípios que ressaltam a cidade para o homem e para a festa, como expõe Lefebvre, assim como outros ligados ao ordenamento do espaço urbano, como os locais propícios para o crescimento da área edificada, a preservação de áreas históricas e ambientais e o transporte de massa. Por outro lado, amplia muito as possibilidades de crítica ao sustentar projetos que priorizam os anseios do mercado. É sobre este ponto que Sorkin alertava os membros do CNU, e que efetivamente reconfirmam a postura dura e contundente dos críticos.

## **REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS**

- ✓ ANDRADE, Liza Maria Souza de. **O conceito de Cidades-Jardins: uma adaptação para as cidades sustentáveis.** Portal Vitruvius, Arqtextos, n°42, Nov/2003. Disponível em: [www.vitruvius.com.br/arqtextos](http://www.vitruvius.com.br/arqtextos). Acesso em 13/10/2008
  
- ✓ BERMAN, Marshall. **Tudo que é sólido desmancha no ar: a aventura da modernidade.** São Paulo: Companhia das Letras, p.434, 1986.
  
- ✓ BLAINEY, Geoffrey. **Uma Breve História do Mundo.** São Paulo: Fundamento, 2004.
  
- ✓ BOHL, Charles C. **New Urbanism and the City: Potential Applications and implications for Distressed Inner-City Neighborhoods.** Housing Policy Debates, Fannie Mae Foundation, volume 4, p.761-801, 2000.
  
- ✓ BRESSI, Todd W. Planning the American Dream. In: KATZ, Peter. **The New Urbanism – Toward an Architecture of Community.** New York, McGraw Hill Inc, 1994.
  
- ✓ CALDEIRA, Teresa Pires do Rio. **Cidade de Muros: crime, segregação e cidadania em São Paulo.** Ed. 34. São Paulo: Edusp, 2000, 400p.
  
- ✓ CALTHORPE, Peter. The Region. In: KATZ, Peter. **The New Urbanism – Toward an Architecture of Community.** New York, McGraw Hill Inc, 1994.
  
- ✓ CASTELLS, Manuel. **A Questão Urbana.** Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1983, p.210-228.
  
- ✓ CHOAY, Françoise. A história e o método em Urbanismo. In: **Imagens da Cidade: Séculos XIX e XX.** São Paulo: Marco Zero, ANPUH, 1994.
  
- ✓ \_\_\_\_\_. **O urbanismo: Utopias e realidades, uma antologia.** São Paulo: Perspectiva, 1965.
  
- ✓ CIDADE UNIVERSITÁRIA PEDRA BRANCA. **Histórico - Ontem e Hoje.** Disponível em: [www.cidadepedrabranca.com.br](http://www.cidadepedrabranca.com.br). Acesso em: 21/01/2009.

- ✓ \_\_\_\_\_. **Urbanismo Sustentável - Novo Urbanismo.** Disponível em: [www.cidadepedrabranca.com.br](http://www.cidadepedrabranca.com.br) Acesso em: 21/01/2009.
- ✓ \_\_\_\_\_. **Urbanismo Sustentável - O empreendimento.** Disponível em: [www.cidadepedrabranca.com.br](http://www.cidadepedrabranca.com.br). Acesso em: 22/01/2009.
- ✓ \_\_\_\_\_. **Central de Informações.** Disponível em: [www.cidadepedrabranca.com.br](http://www.cidadepedrabranca.com.br). Acesso em: 22/01/2009.
- ✓ \_\_\_\_\_. **Uma cidade aos seus pés.** Disponível em: [www.cidadepedrabranca.com.br](http://www.cidadepedrabranca.com.br). Acesso em: 23/01/2009.
- ✓ CONGRESS FOR THE NEW URBANISM. **Learning about New Urbanism.** Disponível em: <http://www.cnu.org>. Acesso em: 07 de junho de 2007.
- ✓ CORRÊA, Roberto Lobato. **O espaço Urbano.** São Paulo: Ed. Ática, 1993.
- ✓ DÁVILA, Sérgio. **Urbanismo: Bem vindo a Truman Show City.** Folha Online, 01 de junho de 2007. Disponível em: <http://www1.folha.uol.com.br/folha/especial/2007/morar3/rf0106200701.shtml>. Acesso em: 29/10/2008
- ✓ DEL RIO, Vicente; TREVOR, Keith. **New Urbanism, dependência do automóvel, senso de comunidade. Um estudo comparativo de dois conjuntos residenciais na Califórnia.** Portal Vitruvius, Arqtextos, n°42, nov/2003. Disponível em: [www.vitruvius.com.br/arqtextos/arq000/esp201](http://www.vitruvius.com.br/arqtextos/arq000/esp201). Acesso em: 15/11/2008
- ✓ DUANY, Andrés; ZYBERK, Elizabeth Plater. The Neighborhood, the District and the Corridor. In: KATZ, Peter. **The New Urbanism – Toward an Architecture of Community.** New York, McGraw Hill Inc, 1994.
- ✓ DUANY, Andrés. **A New Theory of Urbanism.** Scientific American, v.283, n°6, dez/2000.
- ✓ DUBNER, Stephen J. **What Is the Future of Suburbia? A Freakonomics Quorum.** The New York Times, 12 de agosto de 2008. Disponível em: <http://freakonomics.blogs.nytimes.com/2008/08/12/what-is-the-future-of-suburbia-a-freakonomics-quorum/?scp=1&sq=dubner%20suburbia&st=cse>. Acesso em: 05/11/2008

- ✓ EPPLI, Mark J; TU, Charles C. **Valuing New Urbanism : The case of Kentlands**. Real Estate Economics, 1999, v.27, p. 425-451.
- ✓ FARIAS, Vilson Francisco de. **Palhoça – Natureza, História e Cultura**. Palhoça: Lunardelli, 2004.
- ✓ FIGUEIRA, Monteiro. **O Novo Urbanismo: Uma Contribuição ao Nível da Circulação Viária**. Disponível em: [www.urbanismo-portugal.net/Mestrado\\_Urbanismo/Figueira\\_pdf/](http://www.urbanismo-portugal.net/Mestrado_Urbanismo/Figueira_pdf/). Acesso em: 30/05/2008
- ✓ GEDDES, Patrick. **Cidades em evolução**. Campinas: Papius, 1994. 274 p.
- ✓ GOTTDIENER, Mark. **A produção social do espaço urbano**. São Paulo: Edusp, 1993.
- ✓ GOMES, Paulo César da Costa. **A Condição Urbana: ensaios de geopolítica da cidade**. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2006, 304 p.
- ✓ GUNN, Philip. **O New Urbanism e o revival escapista de mercado**. Revista de Pesquisa em Arquitetura e Urbanismo, São Carlos, EESC-USP, n°2, pág: 105-107, 2005.
- ✓ HALL, Peter. **Cidades do Amanhã**. São Paulo: Perspectiva, 1988.
- ✓ HARVEY, David. **A condição pós-moderna**. São Paulo, Loyola, 1992
- ✓ \_\_\_\_\_. **The New Urbanism and the Communitarian Trap**. Harvard Design Magazine, Winter/Spring, 2001, Number 1. Disponível em: [www.gsd.harvard.edu/research/publications/hdm/back/1harvey.pdf](http://www.gsd.harvard.edu/research/publications/hdm/back/1harvey.pdf). Acesso em: 30/05/2008
- ✓ HIKICHI, Linda. **New Urbanism and Transportation**. University of Wisconsin, Dez/2003. Disponível em: [www4.uwm.edu/cuts/2050/urbanism.pdf](http://www4.uwm.edu/cuts/2050/urbanism.pdf). Acesso em: 30/09/08
- ✓ HOBBSAWN, ERIC. **Era dos Extremos: o breve século XX: 1914-1991**. São Paulo: Companhia das Letras, 1995.
- ✓ HOLSTON, James. **A cidade Modernista: uma crítica de Brasília e sua utopia**. São Paulo: Cia das Letras – 1993.

- ✓ HOWARD, Ebenezer. **Cidades-jardins de amanhã**. São Paulo: Hucitec, 2002, 209p.
- ✓ IBGE. **Enciclopédia dos Municípios Brasileiros**. XXXII Volume – Rio – 1959.
- ✓ IRAZÁBAL, Clara. **Da Carta de Atenas à Carta do Novo Urbanismo**. Disponível em: [www.vitruvius.com.br/arquitextos/arq019/arq019\\_03.asp](http://www.vitruvius.com.br/arquitextos/arq019/arq019_03.asp). Acesso em: 30/11/2007
- ✓ JACOBS, Jane. **Morte e vida de grandes cidades**. São Paulo: Martins Fontes, 2000.
- ✓ KENWORTHY, Jeffrey R; NEWMAN, Peter W.G. **The land use - transport connection**. Pergamon, Land Use Policy, n°1, p.01-22, 1996. Disponível em: [www.sciencedirect.com/science](http://www.sciencedirect.com/science). Acesso em: 30/10/2008
- ✓ KOHLSDORF, Maria Elaine. Breve histórico do espaço urbano como campo disciplinar. In: FARRET, Ricardo; GONZALEZ, Suely; HOLANDA, Frederico; KOHLSDORF, Maria Elaine. **O espaço da cidade – contribuição à análise urbana**. São Paulo: Projeto, 1985.
- ✓ KRIEGER, Alex. **Whose Urbanism?** Architecture, Nov / 1998. Disponível em: [www.gsd.harvard.edu/people/faculty/krieger/articles/whoseurbanism.pdf](http://www.gsd.harvard.edu/people/faculty/krieger/articles/whoseurbanism.pdf) Acesso em: 15/09/2008
- ✓ KRIER, León. **Architecture: Choice or Fate**. Papadakis Publisher, 1998, 205p.
- ✓ LACAYO, Richard; KLARREICH, Kathie; KORRIS, Steve. **The Walking Cure**. Time Magazine, 07 de julho de 2004. Disponível em: <http://www.time.com/time/magazine/article/0,9171,994393,00.html>. Acesso em: 06/11/2008
- ✓ LANGDON, Philip. **2004: a year of ample progress for New Urbanism**. New York, New Urban News, 2004. Disponível em: <http://www.newurbannews.com/2004Dec04.html>. Acesso em: 02/10/2008.
- ✓ \_\_\_\_\_. **A better place to live: Reshaping the American Suburb**. The University of Massachusetts Press, 1994.

- ✓ LARA, Fernando. **Admirável urbanismo novo**. Portal Vitruvius, Arqtextos, n°56, fev/2001. Disponível em: [www.vitruvius.com.br/arquitextos/arq000/esp056.asp](http://www.vitruvius.com.br/arquitextos/arq000/esp056.asp). Acesso em: 13/05/2008.
  
- ✓ \_\_\_\_\_. **Vizinhos do Pateta**. Portal Vitruvius, Arqtextos, n°11, abr/2001. Disponível em: [www.vitruvius.com.br/arquitextos/arq011/arq011\\_02.asp](http://www.vitruvius.com.br/arquitextos/arq011/arq011_02.asp). Acesso em: 08/10/2008
  
- ✓ LE CORBUSIER. **Urbanismo**. São Paulo: Martins Fontes, 1992, p.552
  
- ✓ \_\_\_\_\_. **Planejamento Urbano**. São Paulo: Perspectiva, 1984, p.200
  
- ✓ LENNERTZ, Bill. **The Charrette as an agent for Change**. National Charrette Institute, 2003, Disponível em: <http://www.charretteinstitute.org/resources/charrettes/article.html> Acesso: 30/01/2009.
  
- ✓ LION, Satish Mckay. **Transit Oriented Development Strategy: Guangzhou case study**. 2003. 105 f. Master of Science in Civil and Environmental Engineering – Massachusetts Institute of Technology, Boston, 2003.
  
- ✓ MACEDO, Adilson Costa. **A Carta do Novo Urbanismo Norte-americano**. São Paulo: Integração, ano XIII, n°48, p.11-21, jan-mar de 2007.
  
- ✓ MARCUSE, Peter. **The New Urbanism: The Dangers so Far**. DISP 140, 2000, p.4-6. Disponível em: [www.nsl.ethz.ch/index.php/en/content/download/320/1971/file/](http://www.nsl.ethz.ch/index.php/en/content/download/320/1971/file/). Acesso em: 10/10/2008
  
- ✓ MARICATO, Ermínia. As idéias fora do lugar e o lugar fora das idéias – Planejamento urbano no Brasil, in: **A cidade do pensamento único: desmanchando consensos**. Petrópolis, Ed. Vozes, 192p, 2000.
  
- ✓ MONTE-MÓR, Roberto Luís de Melo. **Planejamento Urbano no Brasil: Emergência e Consolidação**. Rio de Janeiro: Etc, espaço, tempo e crítica – Revista Eletrônica de Ciências Humanas e Sociais, N°1, volume 1, junho de 2007. Disponível em: <http://www.uff.br/etc>. Acesso: 06/08/2008.
  
- ✓ MORAES, Antonio Carlos Robert de. **Geografia: pequena história crítica**. São Paulo: Annablume, 2007, 152 p.



- ✓ \_\_\_\_\_. **ABC do Desenvolvimento Urbano**. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2003, 192p.
  
- ✓ \_\_\_\_\_. **O Desafio Metropolitano: um estudo sobre a problemática sócio-espacial nas metrópoles brasileiras**. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2005, p. 205.
  
- ✓ STEUTEVILLE, Robert. **The New Urbanism: An alternative to modern, automobile-oriented planning and development**. New York, New Urban News, 2004. Disponível em: <http://www.botsfor.no/publikasjoner/Litteratur/New%20Urbanism/About%20New%20Urbanism%20by%20Robert%20Steuteville.pdf>. Acesso em: 26/09/2008.
  
- ✓ \_\_\_\_\_. **Transit-oriented development is going strong, according to study**. New York, New Urban News, Out/Nov de 2004. Disponível em: <http://www.newurbannews.com/TransitorientedOct04.html>. Acesso em: 26/09/2008.
  
- ✓ \_\_\_\_\_. **New urbanist principles inform a growing number of large-scale planning efforts**. New York, New Urban News, 2005. Disponível em: <http://www.orangecountyfl.net/cmsdocs/workforcehousing/todstudy.pdf>. Acesso em: 02/10/2008.
  
- ✓ SUERTEGARAY, Dirce M. **Espaço Geográfico uno e múltiplo**. Barcelona, Revista Eletrónica de Geografía y Ciencias Sociales, Universidade de Barcelona, n°93, jul/2001. Disponível em: <http://www.ub.es/geocrit/sn-93.htm>. Acesso em: 25/09/2008
  
- ✓ TAHCHIEVA, Galina. **Entrevista com Galina Tahchieva**. Revista de Pesquisa em Arquitetura e Urbanismo, São Carlos, EESC-USP, n°2, pág: 108-110, 2005.
  
- ✓ TALEN, Emily. **Urbanism in America: Ideals, Connections and Conflicts**. Chicago, University of Illinois, Urbana-Champaign, 2003.
  
- ✓ TUAN, Yu-fu. **TOPOFILIA - Um Estudo da Percepção, Atitudes e Valores do Meio Ambiente**. São Paulo/ Rio de Janeiro: DIFEL, 1980.
  
- ✓ UNIVERSIDADE FEDERAL DE SANTA CATARINA. Laboratório Cidade e Sociedade. **Plano Estratégico de Hierarquização dos Assentamentos Subnormais do Município de Palhoça, SC**. Florianópolis, 2008.

- ✓ VILLAÇA, Flávio. **Espaço Intra-Urbano no Brasil**. São Paulo: Studio Nobel, 1998.
  
- ✓ WALSH, Brian. **How Green is Your Neighborhood?** Time Magazine: Health and Science, dez/2007. Disponível em: <http://www.time.com/time/health/article/0,8599,1696857,00.html>. Acesso em: 08/10/2008

## **APÊNDICES**

APÊNDICE A – Comunidades Tradicionais e Subúrbios.

	<b>Transporte Regional</b>
	Transporte de massa acessível ao pedestre, com estações próximas às residências e locais de trabalho
	Transporte de massa (linhas férreas ou ônibus) entre diferentes comunidades e também conectado a metrópole (cidade-base)
<b>New Urbanism</b>	Objetivos: Diminuir a dependência do automóvel Diminuir os fluxos longos diários Diminuir poluição
	Romper a dependência de grandes autopistas
	Largas auto-pistas como principal eixo de circulação
	Predomínio da utilização do carro na atividades cotidianas
	Sistema viário em que predominam auto-pistas conectadas por via coletoras, que, por sua vez, se ligam a vias locais.
	As auto-pistas geralmente possuem 6 faixas de circulação e não possuem calçadas
<b>Subúrbio</b>	Nas junções do tráfego predominam grandes estabelecimentos comerciais que se utilizam de vastas áreas de estacionamento
	<b>Sistema Viário Local</b>
	Definidas em padrão Grid, com alto número de cruzamentos e esquinas
	Ruas perdem em largura para as calçadas
	Estacionamentos são geralmente definidos para se aloquem na parte de trás dos edifícios, uma vez que na parte da frente estes se defrontam com as calçadas
<b>New Urbanism</b>	Induzem numa redução do tráfego, porém oferecem maiores possibilidades para os trajetos diários
	Definidas, geralmente, em padrão Cul-de-Sac, o que aponta para um número de alto de ruas sem-saída.
	São largas e com poucas intersecções e esquinas
	Ganham largura em relação as calçadas.
<b>Subúrbio</b>	Ocupam grandes áreas rentes as ruas
	<b>Zoneamento</b>
	É predominantemente misto, onde comércio e residências podem estar a poucos metros de distância, ou até ocuparem um mesmo edifício
<b>New Urbanism</b>	Nos bairros, o zoneamento comercial prioriza atividades realizadas no cotidiano como lojas, mercados, etc.
	Pode ser monofuncional em setores específicos como industriais e aeroportos
	No zoneamento residencial predominam edifícios de média densidade
	O zoneamento de áreas públicas e institucionais se definem nos bairros, próximos as áreas centrais
	São proibitivas as atividades comerciais em áreas residenciais. Se localizam separadamente nos bairros
<b>Subúrbio</b>	Áreas comerciais se localizam nas adjacências e nos cruzamentos de vias coletoras, bem como na junção com as auto-pistas
	Geralmente são atividades comerciais de grande porte, como setores varejistas e shoppings, que demandam grandes áreas de estacionamento

<b>Areas residenciais</b>	
	<p>Um mesmo bairro ou até uma mesma quadras podem conter uma variedade de tipos de casas. Desde sobrados geminados até casas e apartamentos separados</p> <p>Se preza por imóveis das mais variadas faixas de renda</p> <p>Os edificios de apartamentos tendem a ser de média densidade, com até seis andares</p>
<p><b>New Urbanism</b></p>	
	<p>Geralmente as casas possuem um mesmo padrão construtivo, com um mesmo valor de mercado</p> <p>O predomínio é de residencias unifamiliares, de 3 a 4 quartos e com garagens amplas</p>
<p><b>Subúrbio</b></p>	

APENDICE B – Entrevista Semi-estruturada realizada com  
empreendedores e profissionais responsáveis pela elaboração  
do projeto



**Universidade Federal de Santa Catarina**  
**Centro de Filosofia e Ciências Humanas**  
**Programa de Pós – Graduação em Geografia**

Escritórios de Arquitetura

- 1) Qual foi a contribuição do escritório no projeto do bairro central do Pedra Branca?
- 2) O que os empreendedores do Pedra Branca buscavam ao contactar o referido escritório?
- 3) Como transcorreu o processo de elaboração do projeto?
- 4) Quanto tempo levou e em que período?
- 5) Poderia descrever as características gerais do projeto sob sua responsabilidade, expressando as preocupações e objetivos para a sua elaboração?
- 6) Em sua opinião, o que poderia ser projetado de maneira diferente? E o que acha das propostas do Novo Urbanismo?
- 7) Poderia relatar um pouco mais sobre as obras do Novo Urbanismo pelo mundo. O que as mesmas têm gerado?

Administração do Empreendimento

1. Quem trouxe o Novo Urbanismo para o Pedra Branca?
2. Houve uma busca por um novo conceito em planejamento urbano ou o novo urbanismo foi apresentado aos empreendedores? Como surgiu a idéia de projetar um bairro central e porque nos moldes do N.U?
3. De que maneira os empreendedores objetivam criar um senso de comunidade?
4. Sobre o projeto especificamente, saberia descrever como se definiu o zoneamento do bairro central?
5. Quais foram os parâmetros urbanísticos definidos para cada tipo de zoneamento?

6. Quais tipos de usos foram definidos para as zonas comerciais do bairro central?
7. Que tipos de moradias foram definidas para ocupar as zonas residenciais?
8. Com relação à infra-estrutura urbana, o que o Novo Urbanismo trouxe para o projeto?
9. Quais os objetivos para o projeto de sistema viário?
10. De que maneira a questão da mobilidade se insere no projeto? Como a utilização do automóvel foi pensada para o bairro central?
11. Existe uma forte preocupação com a questão da conectividade no Novo Urbanismo, realizada predominantemente por transporte coletivo. Como isso foi pensado para o PB?
12. Existem edifícios institucionais projetados para o Bairro?
13. No caso do Pedra Branca, qual é a projeção futura do empreendimento com relação a população, considerando as residências atuais e outras a serem construídas?
14. Na mesma linha da anterior, com o bairro central e as outras áreas comerciais, quantos empregos o PB visa gerar?
15. Existe alguma legislação que regulamenta este setor central do PB? Existe algum projeto aprovado pela prefeitura?

## **ANEXOS**

ANEXO A – Projeto do New Urbanism para a escala Regional.

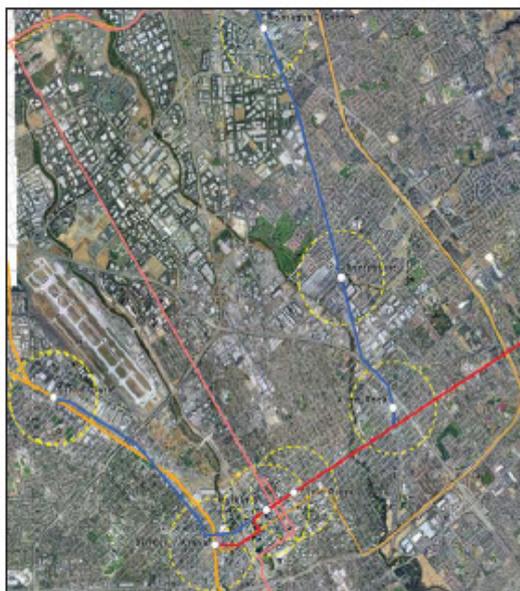
## BAY AREA TRANSIT ORIENTED DEVELOPMENT (TOD) STUDY

### SAN FRANCISCO BAY AREA REGION, CALIFORNIA

CALTHORPE ASSOCIATES  
URBAN DESIGNERS PLANNERS ARCHITECTS

Calthorpe Associates worked with Reconnecting America's Center for Transit Oriented Development on a Transit-Oriented Development (TOD) policy framework for the Metropolitan Transportation Commission in the San Francisco Bay Area. The study addresses the role and distribution of TOD opportunities in the Bay Area, summarizes current policy approaches toward supporting the development of TODs, defines potentially effective policies for the region, performs case studies of TOD opportunities, and recommends refinements to regional policies that support TOD.

Calthorpe Associates led the case study research, examining the potential for transit-oriented development within a range of conditions around the region. Case studies included the BART heavy rail extension from Fremont to San Jose, a BART diesel-multiple unit (DMU) extension to East Contra Costa County from Pittsburg/Bay Point, the Sonoma-Marín DMU corridor, the Dumbarton Rail corridor, and the Richmond Ferry Terminal station area. Calthorpe Associates analyzed each station within the transit corridors, reviewing existing site conditions, future planned development, and estimated site capacity based on both land supply and estimated TOD demand.



The Bay Area Transit Oriented Development Study reviewed the role and function of different transit modes and station area types to assess the potential for transit-oriented development in the San Francisco Bay Area. This map highlights station areas along the southern portion of the BART to San Jose corridor.



TOD guidelines addressed station area challenges, including pedestrian and bicycle access. The map at left illustrates the difference between a half-mile distance from the station (yellow) and the true walkable distance (orange) at the proposed Healdsburg rail station.

The case studies provided the basis for the housing thresholds that were adopted and established by the MTC for new transit extensions. These corridor-level thresholds vary by mode of transit, with more capital-intensive modes requiring higher numbers of housing units.

Calthorpe Associates also worked with the MTC to catalog and address issues not easily solved by corridor-level policies. These issues—including station access, connectivity within the station area and surrounding areas, mix of land uses, transit-supportive land uses, and parking policies—were then detailed more fully in the MTC TOD Guidelines.

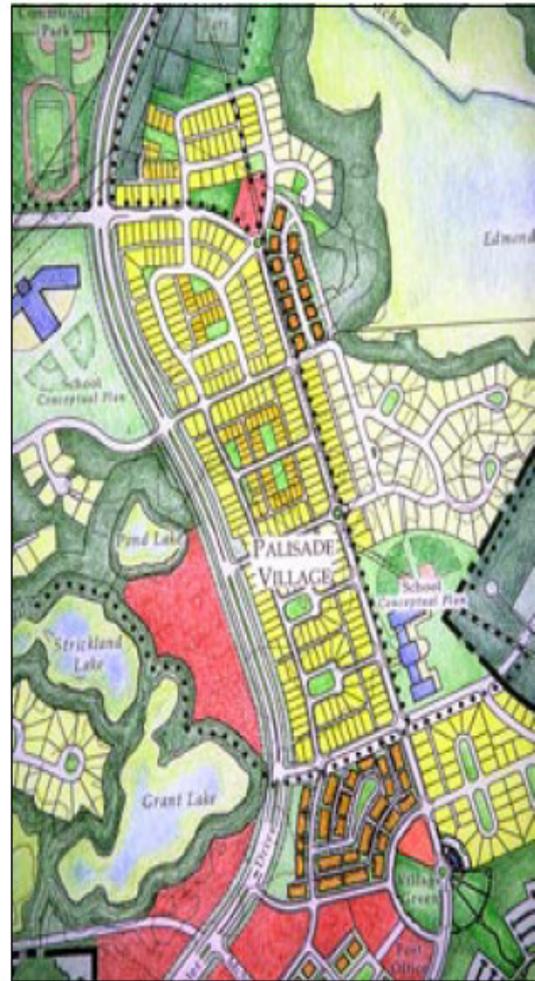
ANEXO B – Projeto do New Urbanism para Comunidades  
Tradicionais

## Northwest Landing

*DuPont, Washington*

The 2,800 acre Northwest Landing project in DuPont, Washington, incorporates a mix of residential, commercial, and office uses into a single cohesive development. The project, located between Tacoma and Olympia, consists of five mixed-use villages situated on an expanse of land overlooking the Puget Sound, and adjacent to the old company town of DuPont. The site contains many archaeological and historically significant sites, including Native American settlements and one of the first trading forts in the Northwest. The plan for Northwest Landing contains over 4,000 residential units, 150 acres of office development, and two "Main Street" retail areas. A common village green serves as a comfortable public space and gathering place.

Neighborhoods range from traditional single-family to alley-served cottages, each with small mini-parks. State Farm Insurance Company chose the site adjacent to the village green for its regional headquarters, demonstrating that well-designed mixed-use developments can be very attractive to large employers. Intel has also chosen Northwest Landing for a 192 acre campus for computer assembly and research and development.



*The plan for Northwest Landing (including Palisade Village as shown above) incorporates public spaces, recreational areas, and employment uses with a variety of neighborhoods, and housing types ranging from large-lot single family homes, to townhomes, to six-plex apartments.*

*The Community Center creates a civic focal point for the new community.*



ANEXO C – Carta do Novo Urbanismo na íntegra, em inglês.

## Charter of the New Urbanism

---

### From The Congress for the New Urbanism,

---

The Congress for the New Urbanism views disinvestment in central cities, the spread of placeless sprawl, increasing separation by race and income, environmental deterioration, loss of agricultural lands and wilderness, and the erosion of society's built heritage as one interrelated community-building challenge.

We stand for the restoration of existing urban centers and towns within coherent metropolitan regions, the reconfiguration of sprawling suburbs into communities of real neighborhoods and diverse districts, the conservation of natural environments, and the preservation of our built legacy.

We recognize that physical solutions by themselves will not solve social and economic problems, but neither can economic vitality, community stability, and environmental health be sustained without a coherent and supportive physical framework.

We advocate the restructuring of public policy and development practices to support the following principles: neighborhoods should be diverse in use and population; communities should be designed for the pedestrian and transit as well as the car; cities and towns should be shaped by physically defined and universally accessible public spaces and community institutions; urban places should be framed by architecture and landscape design that celebrate local history, climate, ecology, and building practice.

We represent a broad-based citizenry, composed of public and private sector leaders, community activists, and multidisciplinary professionals. We are committed to reestablishing the relationship between the art of building and the making of community, through citizen-based participatory planning and design.

We dedicate ourselves to reclaiming our homes, blocks, streets, parks, neighborhoods, districts, towns, cities, regions, and environment.

We assert the following principles to guide public policy, development practice, urban planning, and design:

*The region: Metropolis, city, and town;*

1. Metropolitan regions are finite places with geographic boundaries derived from topography, watersheds, coastlines, farmlands, regional parks, and river basins. The metropolis is made of multiple centers that are cities, towns, and villages, each with its own identifiable center and edges.
2. The metropolitan region is a fundamental economic unit of the contemporary world. Governmental cooperation, public policy, physical planning, and economic strategies must reflect this new reality.

3. The metropolis has a necessary and fragile relationship to its agrarian hinterland and natural landscapes. The relationship is environmental, economic, and cultural. Farmland and nature are as important to the metropolis as the garden is to the house.
4. Development patterns should not blur or eradicate the edges of the metropolis. Infill development within existing urban areas conserves environmental resources, economic investment, and social fabric, while reclaiming marginal and abandoned areas. Metropolitan regions should develop strategies to encourage such infill development over peripheral expansion.
5. Where appropriate, new development contiguous to urban boundaries should be organized as neighborhoods and districts, and be integrated with the existing urban pattern. Noncontiguous development should be organized as towns and villages with their own urban edges, and planned for a jobs/housing balance, not as bedroom suburbs.
6. The development and redevelopment of towns and cities should respect historical patterns, precedents, and boundaries.
7. Cities and towns should bring into proximity a broad spectrum of public and private uses to support a regional economy that benefits people of all incomes. Affordable housing should be distributed throughout the region to match job opportunities and to avoid concentrations of poverty.
8. The physical organization of the region should be supported by a framework of transportation alternatives. Transit, pedestrian, and bicycle systems should maximize access and mobility throughout the region while reducing dependence upon the automobile.
9. Revenues and resources can be shared more cooperatively among the municipalities and centers within regions to avoid destructive competition for tax base and to promote rational coordination of transportation, recreation, public services, housing, and community institutions.

*The neighborhood, the district, and the corridor;*

1. The neighborhood, the district, and the corridor are the essential elements of development and redevelopment in the metropolis. They form identifiable areas that encourage citizens to take responsibility for their maintenance and evolution.
2. Neighborhoods should be compact, pedestrian-friendly, and mixed-use. Districts generally emphasize a special single use, and should follow the principles of neighborhood design when possible. Corridors are regional connectors of neighborhoods and districts; they range from boulevards and rail lines to rivers and parkways.

3. Many activities of daily living should occur within walking distance, allowing independence to those who do not drive, especially the elderly and the young. Interconnected networks of streets should be designed to encourage walking, reduce the number and length of automobile trips, and conserve energy.
4. Within neighborhoods, a broad range of housing types and price levels can bring people of diverse ages, races, and incomes into daily interaction, strengthening the personal and civic bonds essential to an authentic community.
5. Transit corridors, when properly planned and coordinated, can help organize metropolitan structure and revitalize urban centers. In contrast, highway corridors should not displace investment from existing centers.
6. Appropriate building densities and land uses should be within walking distance of transit stops, permitting public transit to become a viable alternative to the automobile.
7. Concentrations of civic, institutional, and commercial activity should be embedded in neighborhoods and districts, not isolated in remote, single-use complexes. Schools should be sized and located to enable children to walk or bicycle to them.
8. The economic health and harmonious evolution of neighborhoods, districts, and corridors can be improved through graphic urban design codes that serve as predictable guides for change.
9. A range of parks, from tot-lots and village greens to ballfields and community gardens, should be distributed within neighborhoods. Conservation areas and open lands should be used to define and connect different neighborhoods and districts.

*The block, the street, and the building;*

1. A primary task of all urban architecture and landscape design is the physical definition of streets and public spaces as places of shared use.
2. Individual architectural projects should be seamlessly linked to their surroundings. This issue transcends style.
3. The revitalization of urban places depends on safety and security. The design of streets and buildings should reinforce safe environments, but not at the expense of accessibility and openness.
4. In the contemporary metropolis, development must adequately accommodate automobiles. It should do so in ways that respect the pedestrian and the form of public space.
5. Streets and squares should be safe, comfortable, and interesting to the pedestrian. Properly configured, they encourage walking and enable neighbors to know each other and protect their communities.

- 6.** Architecture and landscape design should grow from local climate, topography, history, and building practice.
- 7.** Civic buildings and public gathering places require important sites to reinforce community identity and the culture of democracy. They deserve distinctive form, because their role is different from that of other buildings and places that constitute the fabric of the city.
- 8.** All buildings should provide their inhabitants with a clear sense of location, weather and time. Natural methods of heating and cooling can be more resource-efficient than mechanical systems.
- 9.** Preservation and renewal of historic buildings, districts, and landscapes affirm the continuity and evolution of urban society

ANEXO D – Lei n.º: 926/99 (Institui o Plano de Urbanização  
Específica das Colinas da Pedra Branca)











ANEXO E – Lei nº1.470/2002 (Denomina a Cidade  
Universitária Pedra Branca de Bairro)



ANEXO F – Material publicitário e jornalístico referente ao  
empreendimento e ao New Urbanism

1. Capa de Revista de Divulgação do “Pedra Branca – Um Novo Urbanismo”; Folder sobre o Prêmio na XI Bienal de Arquitetura de Buenos Aires; e, logotipo do Pedra Branca-Urbanismo Sustentável.



Fonte: Cidade Universitária Pedra Branca, 2008. Disponível na Sede da Pedra Branca Ltda.



Fonte: Cidade Pedra Branca.

Disponível em: <http://www.cidadepedrabranca.com.br/fotosevideos.php> Acesso: 11/02/2009



Disponível em: <http://www.cidadepedrabranca.com.br> Acesso: 05/04/2009

## 2. Matérias Jornalísticas

### PALHOÇA VAI GANHAR INVESTIMENTO DE R\$ 3 MILHÕES PARA A AVENIDA DAS UNIVERSIDADES

Julho de 2008

Uma boa notícia para a população, em especial, a acadêmica que frequenta a Unisul e Univali, em Palhoça e em São José, respectivamente. A Prefeitura de Palhoça recebeu essa semana sinal verde do governo federal, via Ministério das Cidades, para deflagrar o projeto de mobilidade urbana com o início da obra da avenida das Universidades, que ligará a Unisul a Univali, via SC-407, entre São Pedro de Alcântara e São José. Orçada em R\$ 3.167 milhões, essa obra está prevista para iniciar em 90 dias

Fonte: Prefeitura Municipal de Palhoça.

Disponível em: <http://www.palhoça.sc.gov.br/site/?page=bm90aWNpYXM=&id=Mjcw>

### “PEDRA BRANCA” FINALISTA EM IMPORTANTE PREMIO MUNDIAL DE URBANISMO”

Maio de 2008

“Pedra Branca” bairro sustentável, em implantação na cidade de Palhoça, Grande Florianópolis SC, concorrendo com projetos de cidades de outras 86 cidades

ao redor do mundo, foi indicada como uma das 20 finalistas para concorrer a sete diferentes categorias do prêmio “ Financial Time Sustainable Awards Cities”- FT ULI 2008” a ser outorgado pelo Urban Land Institute –ULI, com patrocínio do Financial Times, em Junho próximo, durante o encerramento do “FT ULI Sustainable Cities Conference, na cidade de Londres.

Com sede em Washington, EUA, o ULI é uma sociedade não governamental, fundada em 1936, reconhecida mundialmente pelo seus trabalhos em prol do bom urbanismo, e hoje se faz presente em mais de 88 países e conta com mais de 40.000 membros, cuja missão é a de estimular o uso responsável do solo, para criar cidades sustentáveis tanto do ponto de vista ambiental como social.

Fonte: Cidade Pedra Branca. Disponível em [www.cidadepedrabranca.com.br/noticias.php](http://www.cidadepedrabranca.com.br/noticias.php)

### PREFEITO COMEMORA PRÊMIO PARA O URBANISMO TOP

Maio de 2008

A possibilidade de conquistar o prêmio promovido pelo jornal inglês, Financial Times e o Urban Land Institute, na categoria Cidades Sustentáveis, pela Cidade Pedra Branca foi comemorado pelo prefeito de Palhoça, Ronério Heiderscheidt. O prefeito fez questão de parabenizar os empreendedores da Cidade Pedra Branca por mais esse reconhecimento do urbanismo top. Afinal, o projeto urbanístico da Cidade Pedra Branca já está entre os 20 finalistas dessa premiação internacional. De quebra, o prefeito confirmou presença na solenidade que vai agraciar o vencedor do prêmio, que acontece em Londres no dia 16 de junho.

Fonte: Prefeitura Municipal de Palhoça.

Disponível em: <http://www.palhoca.sc.gov.br/site/?page=bm90aWNpYXM=&id=MjMw>

### URBANISMO - "AQUI EU NÃO ANDARIA DE BICICLETA"

Fevereiro de 2008

O engenheiro mecânico com mestrado em arquitetura e urbanista norte-americano Tom Paladino, 51 anos, é uma das maiores autoridades do mundo em "prédios verdes", ou seja, construções ambientalmente sustentáveis. Ele veio a Santa Catarina no final de janeiro para participar do lançamento do projeto Novo Urbanismo, o primeiro do gênero no Brasil, na Cidade Universitária Pedra Branca, em Palhoça, na Grande Florianópolis. Paladino foi um integrante da força-tarefa de construções do tipo em Seattle, onde mora, e primeira cidade dos Estados Unidos a implantar a Liderança em Energia e Projeto Ambiental (LEED) e recebeu em 2005 o Prêmio Betterbricks para liderança e excelência em prédios de alto desempenho. Também já prestou consultas para mais de 250 projetos em vários países. Em entrevista ao Diário Catarinense, Paladino fala sobre seu contato com os problemas de Florianópolis, inclusive sobre a moratória habitacional proposta pela prefeitura da

Capital para a Bacia do Itacorubi, e afirma que soluções ecológicas são viáveis no Brasil e dependem de boas condições sociais.

Fonte: Jornal Diário Catarinense, 17 de fevereiro de 2008, nº 7979

## PEDRA BRANCA, BAIRRO SUSTENTÁVEL

Fevereiro de 2008

Mais do que edifícios sustentáveis, um bairro-cidade sustentável. Esse é o conceito que norteia o projeto da Cidade Universitária Pedra Branca, localizado na cidade de Palhoça, na Grande Florianópolis, Santa Catarina. Premiada na XI Bienal Internacional de Arquitetura de Buenos Aires 2007, na categoria urbanismo, pretende abrigar uma população de 30 mil pessoas, dentro de 10 a 15 anos, com cerca de 1,7 milhões de m<sup>2</sup> destinados aos setores comercial, serviços e outras facilidades como biblioteca, centro cultural e hotel. Para a consultoria e coordenação do empreendimento, a empresa Pedra Branca contratou a DPZ – Duany Plater-Zyberk Latin América, escritório norte-americano formado por arquitetos identificados com o movimento chamado Novo Urbanismo, focado no ser humano e a qualidade de vida. A equipe é multidisciplinar e conta a participação de vários escritórios de arquitetura, como o de Jaime Lerner que projetou o Centro Cultural e o Anfiteatro; da urbanista Silvia Lenzi; e do paisagista Benedito Abbud.

Cada detalhe do Pedra Branca está fundamentado. A começar do pelo nome. “Sabendo da necessidade de uma âncora para iniciar o projeto, ao mesmo tempo em que a Unisul procurava um local para implantar seu novo campus em Florianópolis, rapidamente negociamos com a universidade uma operação benéfica a todos. A Unisul ganhou um terreno de 150 mil m<sup>2</sup> para o campus e a Pedra Branca ganhou a necessária atratividade, ou seja, a âncora”, conta Valério Gomes Neto, presidente da Pedra Branca.

A Pedra Branca está desenvolvendo um importante pólo de saúde, projetado pelo arquiteto Roberto Simon, que contará com um hospital de porte médio, laboratórios, edifícios para clínicas médicas e áreas para o comércio e serviços de conveniência relativos à atividade. Em plena atividade, a Unisul conta com um espetacular centro aquático projetado, na primeira fase, pelo arquiteto Hector Vigliecca. Comparável ao recém-inaugurado Maria Lenk, no Rio de Janeiro, o complexo está sendo considerado um dos mais tecnológicos do país, chamado de ‘a elite das piscinas brasileiras’. São três piscinas cobertas e aquecidas, das quais uma olímpica, de 50 m. E para o público há arquibancada com capacidade para 2.200 lugares.

O conceito adotado prioriza a caminhabilidade integrada com edificações sustentáveis, desenho urbano que propõe uma centralidade apoiada por uma infraestrutura de alta performance. “Estamos falando de um bairro que resgata valores urbanos tradicionais do bom urbanismo. Esse modelo das cidades antigas, onde o morador identifica o padeiro, reconhece o dono da farmácia, senta num bar para conversar, estabelecendo o espírito do lugar. É o Novo Urbanismo resgatando o bom e o velho, enfim, o urbanismo sustentável que está acontecendo em todos os lugares, não apenas nos Estados Unidos, mas na Inglaterra, no Canadá e inclusive nas novas cidades satélites da China. Claro que cada país vai adequar essas idéias as suas realidades, mas o espírito é universal”, declara a urbanista Silvia Lenzi.

A praça é o ponto de convergência das vias e de onde sai um grande eixo com traçado diagonal às quadras, todas posicionadas de forma a se voltarem para alguns elementos fortes da paisagem. “Com essa questão do aquecimento global, o projeto é quase uma oposição aos subúrbios das cidades norte-americanas. Numa mesma quadra ou até em um mesmo edifício ficam concentradas lojas, mercados, padarias, farmácias, residências, estas com heterogeneidade de classes sociais, com investimento no bom desenho urbano, na qualidade das calçadas, dos equipamentos. Caminhando por dez minutos será possível ter acesso a todos os lugares da cidade”, destaca a urbanista.

“Pedra Branca é o nosso maior empreendimento. Os quesitos de sustentabilidade em um novo bairro, com essas dimensões, vão desde os detalhes do pedestre, passa por projetos com os prédios verdes, a qualidade dos espaços públicos e toda uma infra-estrutura de alta performance, pois estamos focando as áreas de tecnologia e da saúde”, afirma Valério Gomes Neto. O primeiro edifício do centro urbano foi inaugurado em novembro e abriga o ‘call center’ da empresa Softway, com 1 700 empregados, a maioria são estudantes da Unisul e moradores de Palhoça e Pedra Branca.

O empreendimento segue os padrões do LEED (Leadership in Energy and Environmental Design) de certificação de impacto ambiental. Além da variedade de tipologias, a maior parte dos edifícios será de alvenaria de tijolos, com lojas e restaurantes no térreo e apartamentos e escritórios nos andares superiores. Muitos dos edifícios têm pátios internos, oferecendo privacidade e jardins para complementar as áreas verdes públicas. Boa parte dos edifícios terá paisagismo nas coberturas e área de estacionamento subterrânea. Outro destaque do bairro é o shopping aberto, o Open Shopping Pedra Branca que será composto por lojas nas calçadas ao longo das duas principais vias de comércio, as ruas Pedra Branca e Camboriú. “O conceito do Open Shopping atende a necessidade das pessoas de estarem mais perto da natureza, sem perder as amenidades urbanas”, explica Valério Gomes Neto.

Tom Paladino, membro do conselho diretor do Green Building Council dos EUA, esteve no Cidade Pedra Branca, nos dias 23 e 24 de janeiro último, para analisar os projetos do empreendimento e ministrar uma palestra. Ele que já prestou consultoria para cerca de 250 projetos em vários países, também participou da fundação de construções sustentáveis da cidade de Seattle, primeira cidade dos EUA a implantar o LEED. Valério Gomes Neto e Roberto Lamberts, professor da Universidade Federal de Santa Catarina e conselheiro do CBCS – Conselho Brasileiro de Construção Sustentável, também realizaram palestras.

Fonte: Revista Online Construnet.

Disponível em: [http://www.cidadepedrabranca.com.br/iframe\\_noticias.php?id=43](http://www.cidadepedrabranca.com.br/iframe_noticias.php?id=43)

## LABORATÓRIO SANTA LUZIA - JANTAR DE BOAS-VINDAS COMEMORA AS FUTURAS INSTALAÇÕES DO LABORATÓRIO NO BAIRRO PEDRA BRANCA

Outubro de 2007

Aconteceu no dia 02/11/2007 na Sede da Pedra Branca, jantar de boas-vindas ao Laboratório Santa Luzia, que irá instalar-se em breve no bairro. O Laboratório

adquiriu recentemente, meia quadra nas novas ruas do Novo Urbanismo, onde está sendo projetado o Pólo da Saúde. Estiveram presentes no jantar, 60 convidados, que brindaram em conjunto, os novos projetos da empresa.

Fonte: Cidade Pedra Branca. Disponível em [www.cidadepedrabranca.com.br/noticias.php](http://www.cidadepedrabranca.com.br/noticias.php)

## CIDADE PLANEJADA ATRAI INVESTIDORES!

Outubro de 2007

Projetada dentro dos mais avançados conceitos internacionais de urbanismo, a Cidade Universitária Pedra Branca, no município de Palhoça, um empreendimento da família Gomes, controladora da cerâmica Portobello, entra em nova fase, com objetivo de crescimento mais acelerado.

O presidente Valério Gomes Neto revela que as metas são avançar mais na atração de empresas de base tecnológica para o tecnoparque, loja para um open shopping (shopping aberto) que deverá ser lançado ainda este mês e venda de terrenos. O empresário negocia com algumas das grandes construtoras nacionais para definir parceria para a construção de quatro empreendimentos no próximo ano: dois condomínios residenciais verticais, um prédio para escritório e um hotel.

A área empresarial da Pedra Branca, que teve como âncora o campus da Unisul (hoje com 10 mil alunos), acaba de ganhar a adesão do Laboratório Santa Luzia, de Florianópolis, que construirá uma nova sede no empreendimento. Vai integrar um complexo de serviço de saúde que, no futuro, terá também o Hospital Pedra Branca.

Para a área residencial, a meta é triplicar as vendas de terrenos em 2008 frente a este ano. A cidade já conta com 600 residências e três mil habitantes e o projeto é para 30 mil habitantes.

Fonte: Jornal Diário Catarinense, coluna da Estela Benetti – 14 de outubro de 2007

## PALHOÇA VIRA REFERÊNCIA INTERNACIONAL EM URBANISMO

Outubro de 2007

Mais uma notícia, que comprova o “boom econômico de Palhoça, foi comemorada pelo prefeito de Palhoça, Ronério Heiderscheidt. O projeto urbanístico da Cidade Pedra Branca abocanhou em setembro o prêmio na categoria “Investidores” concedido pela XI Bienal Internacional de Buenos Aires, um dos eventos mais importantes do setor.

Para se ter uma idéia, o projeto da Pedra Branca é considerado o único no país e um dos primeiros da América Latina com a proposta de oferecer, juntamente, trabalho, escola, lazer e moradia.

A Cidade Pedra Branca ocupa uma área de 250 hectares com capacidade para abrigar 30 mil pessoas nos próximos 15 anos. Oito anos depois, o bairro abriga mais de 600 famílias, uma das maiores universidades do estado, a Universidade do Sul de Santa Catarina (Unisul), que atende cerca de sete mil alunos. A instalação de um Centro Empresarial, Shopping Universitário, Techno Park com 204 lotes destinados a operação de empresas não-poluentes e a recém inauguração da Softway Contact Center garante a geração de aproximadamente cinco mil empregos.

**Fonte: Prefeitura Municipal de Palhoça.**

**Disponível em: <http://www.palhoça.sc.gov.br/site/?page=bm90aWNpYXM=&id=MTA0>**

### PREMIAÇÃO DA PEDRA BRANCA NA BIENAL DE BUENOS AIRES!

Setembro de 2007

A XI Bienal Internacional de Arquitetura BA07, que aconteceu de 19 a 23 de setembro no Centro Cultural Borges, em Buenos Aires, Argentina premiou a Cidade Pedra Branca como o melhor empreendimento no critério Urbanização.

O projeto urbanístico Pedra Branca, em Palhoça, Santa Catarina, foi apresentado com detalhes nesta Bienal. Com coordenação geral de Maximo Rumis e Marcela Leiva (DPZ Latin America), além de Silvia Lenzi e Jaime Lerner, a proposta é criar um centro misto e de alta densidade (o objetivo é albergar 30 mil pessoas dentro de 10 a 15 anos, com cerca de 180 mil m<sup>2</sup> de área comercial e serviços. O empreendimento é concentrado em dois núcleos, cada um deles projetado de maneira que permita aos moradores um acesso rápido ao centro – e uma distância que possa ser percorrida a pé. A arquitetura do bairro irá seguir os padrões LEED (Leadership in Energy and Environmental Design), e as edificações estão sob responsabilidade dos escritórios: Jaime Lerner Arquitetos Associados, Desenho Alternativo, Mantovani e Rita, Marchetti+Bonetti, MOS Arquitetos Associados, RC Arquitetura, Ruschell e Teixeira Neto, Studio Domo e Vigliecca & Associados. O paisagismo é de Benedito Abbud.

Fonte: Revista Arquitetura e Urbanismo. Disponível em [aunabienal.blogspot.com/2007/09/novo-urbanismo-em-santa-catarina.html](http://aunabienal.blogspot.com/2007/09/novo-urbanismo-em-santa-catarina.html).