

ALVES, HENRIQUE VITORINO SOUZA

UNIESSA

Curso de Arquitetura e Urbanismo

Av. das Américas, 505 - Altamira, Uberlândia - MG, 38411-020, Brasil

HENRIQUE.VITORINO@UNIESSA.COM.BR

RIBEIRO, RÔMULO JOSÉ DA COSTA

UNIVERSIDADE DE BRASÍLIA

Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo

Campus Universitário Darcy Ribeiro ICC Norte, Gleba A sala AD 493, Brasília - DF, 70904-970, Brasil

RJCRIBEIRO@UNB.BR

O MOVIMENTO TOWNSCAPE E A EVOLUÇÃO DO CONCEITO DE CIDADE COMPACTA

THE TOWNSCAPE MOVEMENT AND THE EVOLUTION OF THE COMPACT CITY CONCEPT

Referência: Alves, Henrique Vitorino Souza; Ribeiro, Rômulo José da Costa (2022). O movimento Townscape e a evolução do conceito de Cidade Compacta. *Revista de Geografia e Ordenamento do Território (GOT)*, nº 23 (julho). Centro de Estudos de Geografia e Ordenamento do Território, p. 154 - 184, [dx.doi.org/10.17127/got/2022.23.008](https://doi.org/10.17127/got/2022.23.008)

RESUMO

A busca por cidades sustentáveis tem enxergado no conceito de Cidade Compacta um caminho mais adequado para a estruturação das áreas urbanas. Corrobora esta afirmação o fato de que, entre as diretrizes propostas pelas Nações Unidas na última Conferência Habitat, encontram-se diversos princípios do modelo compacto. Dada a importância que o conceito tem assumido, apresenta-se aqui uma revisão de literatura sobre seu desenvolvimento, com ênfase na relevância do pensamento e da atividade (desde o final da década de 1940) do grupo inglês Townscape para a conformação do modelo compacto. A partir das publicações analisadas, foi possível reconhecer duas fases na evolução do conceito: um período formativo (1940-70), marcado pela busca de uma alternativa aos modelos urbanos empregados no pós-guerra; e um segundo momento (1980 em diante), quando o conceito assume sua forma atual e passa a ser utilizado como resposta à problemática ambiental e, de modo secundário, aos demais desafios da urbanização contemporânea.

Palavras-chave: Cidade compacta; urbanização contemporânea; sustentabilidade urbana.

ABSTRACT

The search for sustainable cities has seen the Compact City as a better way to structure urban areas. This statement is corroborated by the fact that, among the guidelines proposed by the United Nations on the last Habitat Conference, there are several compact city principles.

Given the importance of this model, this article presented an overview of its development, its main thinkers, the most relevant publications and the context in which the Compact City concept was developed, focusing on the importance of the thought and activity of the Townscape movement in the consolidation of the model since the end of the 1940's. From the publications analyzed, one can recognize two phases in the concept's evolution: a formative period (1940-1970), characterized by the search for an alternative to the postwar urban models; and a second moment (since the 1980's), when the concept took its current form and started to be proposed as an answer to environmental problems and, secondarily, to other challenges of contemporary urbanization.

Keywords: Compact city; contemporary urbanization; urban sustainability.

1. Introdução

A discussão sobre cidades mais sustentáveis¹ tem ocupado posição importante entre os estudos urbanos e, cada vez mais, também no debate político. Embora bastante diversificado, este tema tem apresentado considerável convergência em torno da noção de que cidades mais densas e com uso do solo misto (entre outras prescrições) são o caminho mais adequado para se enfrentar os problemas decorrentes da urbanização recente. Um dos indícios dessa convergência foi o congresso Habitat III, promovido pelas Nações Unidas em 2017, no qual as nações signatárias da Agenda Urbana resultante do evento se comprometeram a, dentre outras coisas, promover

51. (...) o desenvolvimento de estruturas espaciais urbanas, incluindo instrumentos de planejamento e desenho urbano, que apoiam a gestão e o uso de recursos naturais e do solo sustentáveis, **compacidade e densidade adequadas, poli centralidade e usos mistos** (...) (UNITED NATIONS, 2017, pág. 15, destaque nosso, tradução nossa).

Esses princípios, tomados em conjunto, têm sido referidos na literatura pela expressão Cidade Compacta² e, como expressa a Nova Agenda Urbana da ONU, tendem a ser incorporados na prática do planejamento territorial das nações signatárias do documento. Diante desse cenário, é importante compreender como esse modelo urbano foi construído: o contexto

¹ Em sentido amplo, como colocado pelo Estatuto da Cidade: desenvolvimento econômico aliado a justiça social e preservação ambiental (BRASIL, 2001).

² Esta é a expressão mais utilizada para designar a ideia de que cidades mais densas e de uso do solo misto (além de outras características) seriam o caminho mais adequado no enfrentamento dos problemas relacionados ao assentamento humano na contemporaneidade, sobretudo sua forte tendência à dispersão espacial.

para o qual originalmente foi pensado, seus principais pensadores e as etapas de sua evolução até a contemporaneidade. Para isso, apresenta-se aqui uma revisão de literatura (sem dimensão empírica) que objetiva compreender e consolidar como esse percurso foi desenvolvido e, em especial, destacar a contribuição do grupo inglês *Townscape* na gênese das ideias do conceito.

Entre os trabalhos que apresentam algum tipo de panorama sobre as origens do conceito de Cidade Compacta, nota-se forte ênfase (sobretudo no contexto dos estudos urbanos desenvolvidos no Brasil) na contribuição do pensamento da jornalista novaiorquina Jane Jacobs ou em certos estudos de caráter empírico, como os trabalhos de Newman e Kenworthy. Porém, mais de uma década antes da atuação de Jacobs, as críticas, pesquisas e proposições desenvolvidas pelo movimento inglês *Townscape*³ foram fundamentais para o desenvolvimento do modelo compacto – inclusive, a própria jornalista novaiorquina afirmou que a discussão desenvolvida pelo grupo exerceu influência na construção de seu pensamento e atuação política⁴.

Assim, este trabalho objetiva apresentar, em linhas gerais, o desenvolvimento do conceito de Cidade Compacta, pontuando as principais contribuições para sua formulação e o contexto no qual elas foram produzidas, com destaque para a crítica desenvolvida no âmbito da revista inglesa *Architecture Review* e do movimento *Townscape*. A partir da construção deste percurso, foi possível sistematizar a evolução da Cidade Compacta em dois períodos distintos: em seu nascimento, surgindo como uma alternativa à prática urbanística do entreguerras e marcado pela atividade intelectual e militância política iniciada com o movimento *Townscape*, na Inglaterra e, a partir da década de 1980, como solução, no campo do urbanismo, para os problemas ambientais (mas também, com ênfase menor, para problemas de ordem socioeconômica) decorrentes do modo de vida urbano.

³ Ou Paisagem Urbana, conforme traduzido no Brasil.

⁴ Como exemplo, nota-se a grande presença do pensamento de Jacobs (e pouca relevância do grupo inglês) no discurso de urbanistas como Jan Gehl, no próprio livro que cunhou o termo Cidade Compacta, de Dantzig e Saaty (DANTZIG; SAATY, 1973), ou ainda em trabalhos similares ao aqui desenvolvido, como em Pescatori (2014). Uma busca rápida na ferramenta *Google Scholar*, pelas expressões ‘Jane Jacobs’ e ‘*Townscape Movement*’ retorna, respectivamente, 39 mil e 324 resultados. Semelhante busca, desta vez no mais importante portal de periódicos científicos brasileiro (o Periódicos CAPES), retorna cerca de 5,2 mil resultados para Jacobs, enquanto apenas 21 ocorrências para o grupo inglês.

Para apresentar a evolução do conceito, o artigo foi dividido em três seções: na primeira, são apresentadas as formulações teóricas que orientaram a prática do Urbanismo na primeira metade do século XX e o contexto no qual elas foram desenvolvidas; em seguida, o primeiro momento de formulação do conceito de Cidade Compacta, entre os anos de 1940 e 1970, com destaque para a contribuição do movimento *Townscape*; e, na terceira seção, é abordado o período atual de desenvolvimento da Cidade Compacta, iniciado na década de 1980. Ao final, o texto apresenta, de modo sintético, a evolução do conceito sob investigação conforme a perspectiva proposta para o trabalho e algumas considerações a partir das informações analisadas.

2. A Revolução Industrial e a ruptura da Cidade Tradicional⁵

Durante longo período, as cidades, em geral, foram entidades morfológicas bem definidas, estáveis e claramente diferenciadas em relação ao campo em termos de paisagem, modo de vida e função. Com a Revolução Industrial este quadro começou a ser transformado por meio de dois processos paralelos: de um lado, uma série de avanços em diversas áreas do conhecimento (medicina e agricultura, principalmente) contribuíram para um acelerado crescimento populacional que, direcionado pela industrialização, aglutinou muitas pessoas em algumas poucas cidades, tornando-as muito grandes e diluindo a tradicional distinção entre campo e cidade; ao mesmo tempo, a Revolução Industrial não apenas concentrou pessoas nos centros urbanos, mas introduziu profundas transformações no tecido social, econômico e político das sociedades que se industrializaram.

Tais transformações ocasionaram, por sua vez, o desenvolvimento de uma série de inovações jurídicas, tecnológicas e espaciais, reestruturando o sistema urbano para atender às necessidades da nova matriz produtiva e também para mitigar a profunda deterioração das condições de existência que a industrialização produziu em seus primórdios no território europeu, principalmente – superpopulação, epidemias, poluição, péssimas condições de trabalho, dentre outros (BENEVOLO, 1987, 1994; CHOAY, 2010; HALL, 2016; MUMFORD, 1998; ZUCCONI, 2009).

⁵ Por Cidade Tradicional se quer dizer aqui a típica forma espacial das cidades europeias até o advento da industrialização e ainda discernível nas áreas históricas das cidades mais antigas do Velho Mundo.

Em resposta a esses desafios, além das inovações legais, tecnológicas e arquitetônicas, foi posto em marcha, a partir da primeira metade do século XIX, um intenso processo de reflexão teórica e experimentação que, dentre outras coisas, daria origem à disciplina do Urbanismo⁶. Este período formativo pode ser dividido em dois grandes momentos: um que se estendeu até o terceiro quartel do século XIX, marcado pela atuação de generalistas (profissionais e pensadores que não eram arquitetos) e por seu viés fortemente politizado; e outro, entre fins daquele século e meados do seguinte, onde ocorre a consolidação do Urbanismo como uma nova disciplina acadêmica, dominada pela atuação de especialistas e se afastando, ao menos em teoria, do caráter politizado da fase anterior com o objetivo de posicionar-se como uma atividade técnica e científica (BENEVOLO, 1987; CHOAY, 2010; HALL, 2016; SECCHI, 2006).

Segundo a sistematização de Françoise Choay (CHOAY, 2010), boa parte das proposições do período podem ser agrupadas em duas categorias, chamadas por ela de modelo culturalista e modelo progressista⁷: o primeiro buscava na Cidade Tradicional, especialmente no burgo medieval, tanto o tamanho quanto os modos de vida rompidos pela era da máquina, propondo assim núcleos urbanos menores para favorecer relações interpessoais típicas das comunidades tradicionais – em geral, os culturalistas possuíam uma visão pessimista em relação à industrialização e à grande cidade; os progressistas, ao contrário, encaravam a industrialização e suas novidades de modo entusiasta, com uma atitude de aceitação e exaltação dos novos tempos, sendo a velocidade, a grande população e o racionalismo seus elementos fundamentais. Apesar das diferenças, culturalistas e progressistas compartilhavam uma atitude em comum: suas ideias não eram voltadas para a adequação das cidades existentes à era da máquina, mas posto que as consideravam inadequadas, ambos os modelos propunham a implementação de configurações urbanas totalmente distintas da realidade, seja por meio de modelos radicalmente distintos (como os progressistas) ou certas versões idealizadas do passado urbano europeu (culturalistas) e, não raro, com conteúdo fortemente utópico e ideológico (CHOAY, 2010; HALL, 2016).

⁶ Enquanto disciplina de pretensões científicas, uma vez que Urbanismo, entendido como a reunião dos conhecimentos, práticas e tradições sobre a construção e organização das cidades, é um saber que remonta à antiguidade, ao próprio surgimento dos primeiros núcleos urbanos (SECCHI, 2006).

⁷ Choay apresenta ainda outros modelos, mas com menor número de representantes e, o mais relevante para este trabalho, com menor impacto nas realizações urbanísticas da primeira metade do século XX.

Além disso, ambas as visões consideravam o fenômeno da dispersão urbana um problema. Surgida com o advento do transporte sobre trilhos no contexto da Revolução Industrial⁸, a dispersão era um mal a ser eliminado – seja pela limitação do tamanho das cidades proposta pelos culturalistas, seja pela intensa verticalização defendida pelos progressistas. Entre as exceções conhecidas, convém ressaltar, na Europa, a Cidade Linear de Arturo Soria y Mata, proposta em fins do século XIX, como uma alternativa que via na dispersão o caminho mais eficiente para a organização das cidades na era da máquina; décadas depois, Frank Lloyd Wright proporia sua *Broadacre City* (1932), um padrão de assentamento bastante disperso espacial e funcionalmente, a ponto de pouco parecer, do ponto de vista morfológico, a uma cidade. Inclusive, Choay classifica a proposta de Wright como a principal representante do Urbanismo Naturalista, um modelo que rejeita a noção de que a cidade industrial deveria ser um objeto claramente diferenciado espacial e funcionalmente em relação ao campo – um urbanismo antiurbano⁹ (CHOAY, 2010).

Após décadas de efervescência intelectual sobre a cidade industrial ideal, os anos que se estenderam do entreguerras até a década de 1970 foram férteis, por sua vez, em tentativas de materialização das ideias desenvolvidas anteriormente. Em especial, a Cidade Modernista (representante do modelo progressista) e a bucólica Cidade-Jardim (culturalista) tornaram-se as soluções dominantes em boa parte dos projetos de reconstrução de áreas destruídas pelas guerras, dos planos de renovação urbana, das expansões de cidades existentes ou mesmo para a criação de novas cidades em várias partes do mundo (HALL, 2016; TREVISAN, 2009).

⁸ Antes da Revolução Industrial, em certas regiões e períodos, sempre houve alguma expressão de dispersão espacial – o próprio termo ‘subúrbio’, derivado do latim *suburbium* aparece pela primeira vez em textos da antiguidade, referindo-se a localidades próximas à Roma, tais como campos, *villas* ou mesmo pequenos vilarejos. Em conexão mais direta com a dispersão contemporânea, o uso do termo remonta ao período medieval na França (*suburbe*), denotando a população que se assentava do lado de fora das muralhas dos burgos. Porém, enquanto fenômeno marcante do padrão de urbanização da sociedade ocidental, não se pode vincula-lo com coerência a nenhuma manifestação anterior à industrialização e ao surgimento de certas infraestruturas de transporte (Choay, 1999; Dyos, 1961; Mandich, 2015; Mumford, 1998; Zucconi, 2009).

⁹ Para James Howard Kunstler existe um aspecto ideológico na proposição de Wright que remontaria a uma tradição antiurbana norte-americana existente desde a colonização. Segundo esta ideia, com a chegada da industrialização no século XIX este sentimento teria sido reforçado, especialmente pelo pensamento dos escritores Thoreau e Emerson e pela obra do pintor Thomas Cole. A este movimento artístico, deu-se o nome de Romantismo e que, assim como seu irmão europeu, também tinha como principal característica a negação dos ideais Iluministas, valorizando as emoções sobre a razão, o irracional sobre o científico, além de buscar no ambiente selvagem uma ordem superior de vida, liberdade e beleza (KUNSTLER, 2013).

Como expressão máxima da visão progressista, a proposta do Movimento Moderno, sintetizada na Carta de Atenas (1933) e na obra de Le Corbusier (figura 1), rejeitava a pequena cidade e suas baixas densidades, propondo cidades compostas por arranha-céus e recortadas por grandes eixos de transporte rápido, entremeados por abundantes áreas verdes e organizadas segundo zonas monofuncionais (CHOAY, 2010; CORBUSIER, 2009; HALL, 2016; LAMAS, 2011).

A Cidade-Jardim, proposta por Ebenezer Howard (figura 2) em fins do século XIX, buscava por sua vez combater a metropolização e a dispersão urbana por meio da criação de redes de cidades pequenas, fortemente integradas entre si. Seu espaço intraurbano é caracterizado pela presença abundante de áreas verdes e organizado de modo a separar rigidamente os diversos usos do solo¹⁰. Ainda hoje, subúrbios-jardins são populares em muitas partes do mundo devido às suas amenidades ambientais e ao efeito que a combinação pitoresca entre arquitetura historicista e grandes superfícies ajardinadas causa em boa parte das pessoas (CHOAY, 2010; HALL, 2016; HOWARD, 1902; LAMAS, 2011).



Figura 1: Croquis de Le Corbusier de sua *Ville Radieuse* (Cidade Radiosa)
Fonte: (CORBUSIER, 2009)

¹⁰ Anterior à visão funcionalista, a proposta de Howard de conciliar as amenidades da vida no campo (ar puro, áreas verdes etc) com o espaço urbano causou forte impressão nos pensadores progressistas, preocupados com os problemas sanitários das cidades existentes. Assim, a visão dos modernistas emprega duas soluções da visão howardiana: o zoneamento monofuncional e o predomínio do espaço livre sobre o construído – suas diferenças ficam especialmente no campo conceitual (em relação à industrialização e à tradição) e no morfológico (densidade populacional, tipologia edificada e linguagem arquitetônica).

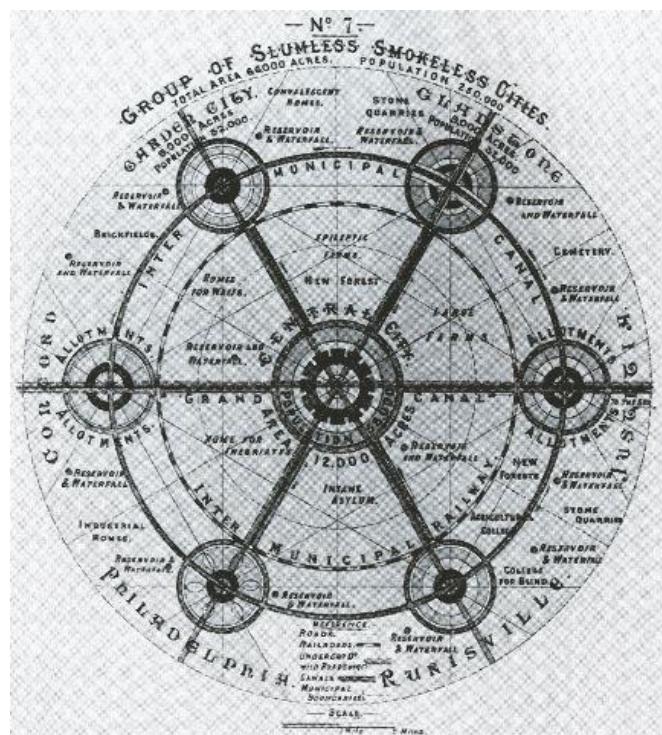


Figura 2: Diagrama regional de Ebenezer Howard para as suas Cidades-Jardim
Fonte: (HOWARD, 1902)

Em paralelo ao desenvolvimento teórico e às primeiras realizações concretas dos modelos progressista e culturalista, um grupo formado por britânicos (especialmente o escocês Patrick Geddes, idealizador da teoria) e norte-americanos (o grupo *Regional Planning Association of America*¹¹ - RPAA) desenvolveu a teoria do Planejamento Regional. Conceitualmente, defendiam a organização da sociedade industrial de modo descentralizado do ponto de vista político e espacial, combatiam a metropolização e propunham que a região deveria ser a unidade básica do planejamento territorial. Além disso, a teoria de Geddes trouxe importante contribuição metodológica para o Urbanismo, uma vez que a sistematização das etapas de planejamento desenvolvida pelo grupo permanece sendo empregada, em essência, até os dias atuais¹² (CHOAY, 2010; HALL, 2016).

¹¹ Associação de Planejamento Regional da América, tradução nossa. Entre seus principais representantes, pode-se citar o sociólogo Lewis Mumford e os arquitetos Clarence Stein e Henry Wright (HALL, 2016).

¹² Segundo tal metodologia, qualquer ação sobre o território deve ser precedida por: uma fase de levantamento de dados e análise multidisciplinar das condições existentes, seguida pela elaboração de um plano com ações e regras de ordenamento espacial para, então, passar à elaboração dos projetos urbanísticos. A grande novidade, em relação às ideias progressistas e culturalistas, pode ser resumida na conhecida frase de Geddes: ‘o levantamento precede o plano’ – com esse princípio, rejeitava-se a prática de trabalhar com soluções prontas, definidas a priori e que desconsiderassem a realidade existente (urbana, histórica, social etc), como culturalistas e progressistas em geral trabalhavam. Em outras palavras, o

Se, do ponto de vista metodológico, o Planejamento Regional afastava-se dos modelos culturalista e progressista, a solução espacial que advogava era bastante próxima do ideário jardim, uma vez que propunham a eliminação das grandes cidades em favor de redes de pequenos núcleos permeadas por áreas campestres para produção de alimentos, extração de matérias-primas e também zonas de preservação natural¹³. Acima de tudo em solo britânico, os promotores do Planejamento Regional incorporaram quase sempre o desenho jardim em suas proposições, entendido como a solução mais adequada para combater a conurbação (termo criado por Geddes), o grande centro congestionado e a supressão da paisagem natural decorrente da dispersão espacial iniciada com a industrialização (HALL, 2016; MUMFORD, 1998; ZUCCONI, 2009).

Desenvolvidas desde a virada do século XX, essas três ideias (o Planejamento Regional, a Cidade-Jardim e a Cidade Modernista) tiveram que aguardar o período do entreguerras para ser implementadas de modo mais abundante na Europa, nos EUA e, em menor intensidade, nas outras regiões do mundo. A visão geddiana, ora em conjunção com o modelo jardim, ora com o modernista, passou a orientar muitos planos em escala regional, com destaque para aqueles voltados para o ordenamento das principais metrópoles industriais do período. Entre os casos mais emblemáticos, pode-se citar o plano para Londres e suas *New Towns* de desenho jardim (1943), o plano regional para Paris e suas *Villes Nouvelles* modernistas (na década de 1960). Não só para estruturar cidades existentes, mas também a visão foi empregada na criação de cidades novas, expansão de existentes ou mesmo para dinamizar regiões deprimidas econômica e socialmente – no Brasil, a criação de Brasília (1960) e suas cidades-satélites, assim como a criação de Goiânia (1933) e Palmas (1989), são experiências decorrentes de tais ideias (HALL, 2016; TREVISAN, 2011).

Planejamento Regional consolidou as bases metodológicas da atividade do planejamento moderno, trazendo para o olhar do urbanista a cidade real e a necessidade de propor soluções a partir da compreensão do problema específico de cada área, cidade ou região. Por sua vez, a visão de Geddes é bastante devedora dos pais da geografia (Élisée Reclus e Paul Vidal de la Blache) e sociologia francesas (Frédéric Le Play), assim como de certas ideias anarquistas, via pensamento de Piotr Kropótkin (CHOAY, 2010; FERRARI, 1979; HALL, 2016).

¹³ Tais áreas de preservação tinham como objetivo oferecer à população a experiência estética e sanitária do contato com a natureza, não possuindo ainda o sentido contemporâneo de preservação ambiental, pois a visão ecológica ainda levaria algumas décadas para se consolidar e fazer parte dos objetivos do planejamento territorial (HALL, 2016; HOWARD, 1902).

3. O Townscape e o desenvolvimento do conceito de Cidade Compacta (1940-1970)

À medida que tais projetos foram sendo realizados, as duas visões tornaram-se alvo, em ambos os lados do Atlântico, de fortes críticas. Em especial, denunciavam o caráter monótono, o desprezo pelo contexto e a internacionalização das realizações do Movimento Moderno, assim como a proliferação de repetitivos e também monótonos subúrbios-jardim nas periferias das cidades.

Estas críticas, por sua vez, foram acompanhadas pela proposição de princípios de desenho que, segundo seus proponentes, resultariam em cidades melhores que as produzidas pelo Movimento Moderno ou pela Cidade-Jardim. Assim, além desta postura crítica, foram iniciadas pesquisas relacionadas ao desenvolvimento de princípios para o projeto do espaço urbano que, em meados do século XX, dariam origem a um novo campo disciplinar: o *Urban Design* (Desenho Urbano). Foi neste contexto de revisão crítica das primeiras teorias do Urbanismo que a Cidade Compacta iniciou seu processo de desenvolvimento (BREHENY, 2005; CHOAY, 2010; HALL, 2016; JACOBS, 2011; PAVESI, 2013).

Na origem da evolução do conceito, encontra-se o movimento inglês *Townscape*, criado por um grupo de arquitetos, jornalistas e críticos integrantes do corpo editorial da revista *Architectural Review* (AR). Surgido ainda na década de 1940, o *Townscape* criticava duramente as realizações urbanísticas daquele momento, especialmente: o caráter muitas vezes árido, abstrato e impessoal dos conjuntos habitacionais modernistas; o excesso e o tamanho dos espaços livres propostos pela Cidade Modernista e pela Cidade Jardim e sua ruptura com o típico espaço público ‘fechado’ das cidades históricas¹⁴; o impacto dos automóveis no espaço urbano e a proliferação de subúrbios-jardins que, segundo o movimento, eram responsáveis pelo intenso processo de dispersão espacial daquele período,

¹⁴ Esta crítica não visava simplesmente aspectos espaciais ou visuais, mas também a perda de uma morfologia que favorecia o encontro e a sociabilização das pessoas. O movimento entendia que espaços menores (praças, ruas etc), potencializados pela típica diversidade social e funcional da Cidade Tradicional, eram extremamente favoráveis para a vida urbana – diferente do caráter homogêneo (social e arquitetonicamente) e espacialmente aberto das novas realizações (NAIRN, 1955; PAVESI, 2013).

apagando a tradicional separação e distinção (visual, morfológica e funcional) entre campo e cidade¹⁵.

Dentre os formuladores do *Townscape*, destacam-se o editor e proprietário da revista AR, Hubert de Cronin Hastings (que usaria em seus artigos o pseudônimo de Ivor de Wolfe), o crítico de arte alemão Nikolaus Pevsner, os urbanistas britânicos Gordon Cullen e Elizabeth Denby, além de uma das vozes mais agressivas contra as reconstruções do pós-guerra na Inglaterra: o jornalista Ian Nairn – que se tornaria bastante influente no debate público inglês a partir da década de 1950 com a publicação de artigos onde denunciava os problemas, segundo a visão do grupo, causados pelas realizações urbanísticas do pós-guerra.

As propostas do *Townscape* almejavam, essencialmente, duas coisas: revisar a arquitetura de seu tempo (não eram contrários à linguagem modernista, mas propunham uma revisão crítica de seus postulados), especialmente eliminando seu caráter monótono, impessoal e desligado do contexto (histórico, social, cultural etc) para o qual era produzida; e, ao mesmo tempo, reverter a dispersão espacial e a dissolução da distinção campo-cidade causada pela proliferação dos subúrbios. Suas ideias, por sua vez, tinham como raiz o ideal do Píntoresco, herdado do romantismo britânico do século XVIII, via certos pensadores – sobretudo, John Ruskin e William Morris (do movimento *Arts and Crafts*), Edwin Lutyens e, já na AR, a publicação, em 1944, do artigo *Exterior Furnishing or Sharawaggi: the art of making urban*

¹⁵ Aqui, cabe uma importante observação: como dito anteriormente, tanto progressistas quanto culturalistas enxergavam a dispersão como um problema. Porém, as realizações baseadas em tais visões eram quase sempre incompletas (em relação à teoria da qual foram derivadas) em função de uma série de fatores – políticos, econômicos, culturais etc. O caso mais relevante foi a produção de subúrbios-jardim, em clara oposição às ideias de Howard, que se opunha à ideia de subúrbio e defendia sempre a criação de cidades completas (HOWARD, 1902). Do lado progressista, tanto a Carta de Atenas (PAVESI, 2015), que considerava o subúrbio um ‘erro urbanístico’, quanto o próprio Le Corbusier, para quem o fenômeno era um ‘câncer’, o espraiamento deveria ser evitado:

Quanto maior é a densidade da população de uma cidade, menores são as distâncias para percorrer. Consequência: **aumentar a densidade das cidades, sede dos negócios [...] Aumentar as superfícies arborizadas e diminuir o caminho para percorrer [...] Condensar a população e descongestionar a rua devem ser as duas faces da mesma e única moeda [...] (CORBUSIER, 2009; p. 158 e 172; destaque do autor).**

landascapes. Este, provavelmente escrito por Hastings, pode ser considerado o texto fundante do movimento *Townscape*, uma vez que defendia a construção de paisagens urbanas baseadas na reflexão sobre o Pítoresco (na prática, a Cidade Tradicional) – advogando pelas qualidades decorrentes do acidente, do irregular, da assimetria, da complexidade e de outros aspectos visuais contrários aos ideais clássicos relacionados aos conceitos do Belo e do Sublime (BREHENY, 2005; CULLEN, 1996; NAIRN, 1955; PAVESI, 2011, 2013).

Outros dois artigos ainda desse período inicial da atividade do grupo inglês, *Townscape: a Plea for na English Visual Philosophy* (1949) e *Man Made American* (1950), já diretamente teciam críticas às realizações do pós-guerra na Inglaterra e, no segundo artigo, à paisagem construída norte-americana – e, assim, já antecipando em cerca de uma década o pensamento e a atuação de Jane Jacobs (LAURENCE, 2016). Porém, foi a partir da década de 1950 que o movimento assumiria maior consistência, inclusive exercendo certa influência junto à opinião pública e à reflexão urbanística dentro e fora da Inglaterra. Em especial, destacam-se duas edições especiais da AR, ambas editadas por Nairn – uma em 1955 e outra no ano subsequente, cujos textos tornar-se-iam fundamentais para a consolidação de suas críticas e a influência de suas ideias nas discussões e teorias desenvolvidas nos anos de 1960 na Europa e nos EUA (período que, tradicionalmente, é apontado como o produtor dos fundamentos e origens do conceito de Cidade Compacta).

Na primeira publicação, de título *Outrage* (Ulraje, tradução nossa), Nairn atacou ferozmente a produção urbana do período, especialmente seu caráter repetitivo, a deterioração da paisagem urbana e rural por meio da instalação das novas infraestruturas urbanas (fiação elétrica, placas publicitárias) e, especialmente, o avanço da produção de subúrbios na Inglaterra, destruindo a paisagem natural inglesa e a própria identidade de suas cidades devido à excessiva semelhança que tais subúrbios tinham entre si – a este estado de coisas ele denominou *Subtopia* (junção das palavras subúrbio e utopia, mas também uma sub-utopia). Além das críticas, Nairn insinuou alguns princípios de planejamento oriundos do *Townscape*, com destaque para a proposta de conter o processo de suburbanização por meio da produção de cidades com densidades populacionais maiores e com nítida separação visual em relação ao campo. Na outra edição, de título *Counter-Attack Against Subtopia* (Um revide contra Subtopia, de 1956, tradução nossa), o destaque foi um artigo de Elizabeth Denby, de

título *Oversprawl* (Super espraiamento, tradução nossa). Neste texto, ela não só atacava a suburbanização mas também conclamava o país a olhar para suas áreas industriais antigas, instaladas na parte histórica das cidades e que, segundo a jornalista, detinham caracteres de um habitat mais humano e sensível à cultura tradicional britânica (BREHENY, 2005; NAIRN, 1955; PAVESI, 2011, 2013).

Nas décadas seguintes, outras publicações em solo britânico iriam consolidar as ideias do *Townscape*. Em 1961, Gordon Cullen publica o livro *Townscape* (reditado em 1971 como um outro livro: *The Concise Townscape*¹⁶). Nesta obra, Cullen reuniu uma série de artigos seus publicados entre 1951 e 1959 na AR, contribuindo para uma maior divulgação das ideias do movimento, inclusive em outros países – mais ainda, foi com a obra de Cullen que a visão do grupo foi convertida em uma metodologia analítica da paisagem urbana. Também, com as publicações de Cullen, é possível perceber outro aspecto fundamental das ideias do *Townscape*: a procura na cidade tradicional europeia, pré-industrial, por configurações espaciais e relações funcionais que, para aqueles pensadores, produziriam cidades melhores¹⁷ (CULLEN, 1996; PAVESI, 2015). Hastings (Ivor de Wolfe) também produziu publicações importantes: em 1963, o livro *The Italian Townscape* (no espírito de Cullen e Sitte) e, em 1971, um artigo na AR onde resumia as ideias de seu livro *Civilia: the end of sub urban man*, com forte crítica ao uso do automóvel particular e à dispersão espacial causada pelos subúrbios, propondo como alternativa a criação de áreas urbanas com densidades típicas das áreas históricas europeias, com sistemas de transporte coletivo de alta capacidade e polinucleadas (BREHENY, 2005; PAVESI, 2015).

¹⁶ Publicado no Brasil como Paisagem Urbana, sem traduzir o termo *Concise*, tornando o título, em português, idêntico ao livro de 1961 e não à obra realmente traduzida.

¹⁷ Esta postura de revalorização da morfologia das cidades históricas (especialmente a forma medieval) não se inicia com o grupo britânico, mas com as reflexões do austríaco Camillo Sitte em seu livro *A Construção de Cidades segundo seus princípios Artísticos* (1889). De certo modo, pode-se compreender o *Townscape* como uma continuidade da crítica de Sitte – não por coincidência, o livro de Sitte foi traduzido para o inglês em 1960. Tanto para o austríaco, como para o grupo da AR, as realizações da era maquinista eram encaradas como carentes do aspecto ‘artístico’ e ‘humano’ da cidade pré-industrial. Em especial, o *Townscape* e seu ancestral austríaco tinham grande apreço pela pequena escala (típica do espaço urbano medieval) e pelo caráter pitoresco que tais núcleos adquiriram ao longo do tempo (NAIRN, 1955; PAVESI, 2013; SITTE, 1992).

Nos EUA, a principal crítica partiu da jornalista nova-iorquina Jane Jacobs. A partir de uma série de palestras na Universidade de Harvard na segunda metade de 1950¹⁸, de sua militância política e de suas publicações, Jacobs influenciou fortemente o Urbanismo a partir dos anos de 1960, especialmente com a publicação de seu livro *Death and Life of Great American Cities*¹⁹ (1961), que se tornaria uma das obras de urbanismo mais influentes do século XX. Neste livro ela defendeu cidades mais densas e com uso do solo misto, elementos essenciais, segundo Jacobs, para que uma cidade possua vitalidade urbana – termo que ela empregou para designar o intenso encontro de pessoas e atividades em uma mesma vizinhança e as benesses decorrentes dessa condição. Não só isso, mas Jacobs também apontava para as vizinhanças tradicionais de Manhattan (onde ela mesma vivia) como referências para a criação ou renovação das áreas urbanas existentes – em forte ressonância com as publicações da AR, cuja influência sobre seu pensamento a própria jornalista afirmou na introdução para a edição de 1993 de seu *Death and Life* (JACOBS, 2011; LAURENCE, 2016).

Além de Jacobs e do grupo do *Townscape*, outros nomes se destacaram a partir da década de 1960 como teóricos do Desenho Urbano e que, em graus variados, foram relevantes para a evolução do conceito de Cidade Compacta. Em especial, destacam-se Kevin Lynch (*A Imagem da Cidade*, 1960), Aldo Rossi (*A Arquitetura da Cidade*, 1966), Robert Venturi e colaboradores (*Complexidade e Contradição na Arquitetura*, 1966; *Aprendendo com Las Vegas*, 1972), Colin Rowe (*Cidade Colagem*, em 1978, junto com Fred Koetter), Christopher Alexander (*Uma Linguagem de Padrões*, 1977), dentre outros. Estes, por sua vez, percorreram linhas de pensamento e ação distintas, porém em graus variados todos se afastaram das visões jardim e modernista, revalorizando a cidade pré-industrial e propondo um resgate do homem enquanto medida fundamental para o desenho de cidades: seja com reflexões relacionadas à percepção subjetiva (Lynch, Cullen, figura 3), à história da cidade (Rossi, Cullen, Rowe, Alexander), à participação da população na produção urbana (Alexander, Lynch), ao pitoresco e irracional (Venturi, Cullen, Alexander, Rossi) ou mesmo à valorização da produção urbana popular e comercial de seu tempo, desprezada pela academia (Venturi e

¹⁸ Estas palestras não só contribuíram para o movimento de oposição, em solo norte-americano, aos cânones do Urbanismo naquele período, mas também fizeram com que Harvard criasse o primeiro curso de Desenho Urbano do mundo em 1958 (BREHENY, 2005; KUNSTLER, 2013).

¹⁹ Publicado no Brasil como Morte e Vida de Grandes Cidades, curiosamente sem incluir na tradução o termo *American*.

colaboradores). Em paralelo, o surgimento do Pós-Modernismo na arquitetura, relacionado ao trabalho de muitos destes pensadores, fortaleceu ainda mais a procura pela forma urbana do passado e a rejeição das rupturas propostas pelo Modernismo (principalmente, mas também pela Cidade-Jardim).

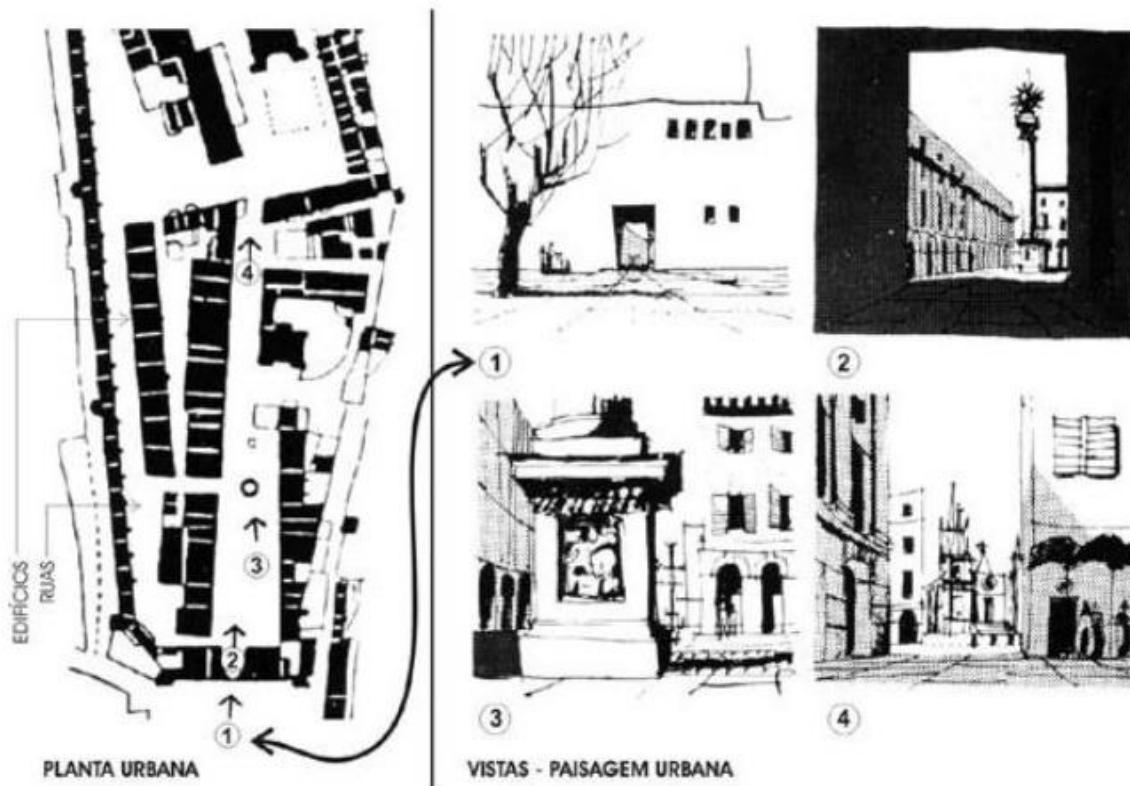


Figura 3: Visão Serial – escala humana e subjetividade em Gordon Cullen
Fonte: (CULLEN, 1996)

Uma publicação menos célebre (em comparação com o livro de Jacobs ou mesmo com a sistematização de Cullen), mas bastante relevante para o que se persegue neste trabalho, foi o livro norte-americano de George Dantzig e Thomas Saaty, chamado *Compact City: a Plan for a Liveable Urban Environment*²⁰ (1973). Provavelmente, foi onde pela primeira vez a expressão ‘Cidade Compacta’ foi utilizada para denotar um modelo espacial caracterizado por densidades relativamente altas, uso misto do solo, contenção da expansão horizontal, forte integração urbana por meio do transporte de massa e incentivo ao uso de bicicletas e

²⁰ Cidade Compacta: um plano para um ambiente urbano habitável (tradução nossa).

caminhadas para os deslocamentos menores (BURTON; JENKS; WILLIAMS, 2005; DANTZIG; SAATY, 1973).

A importância do livro não se dá apenas por ter dado nome à ideia. Sua relevância reside no fato de ser uma espécie de síntese da crítica de todo o período anterior e por dar forma explícita e abrangente à ideia (na escala de uma cidade). No livro, o modelo é apresentado não só por meio de desenhos, mas em suas primeiras páginas a dupla discorre sobre os principais conceitos que alimentaram sua proposição (citam Jacobs e, em menor grau, modernistas e o movimento jardim)²¹. Saaty e Dantzig apresentam, na tradição dos pioneiros do Urbanismo, uma estrutura urbana completa, com croquis, números e diretrizes para organização das zonas funcionais, das tipologias habitacionais, do sistema viário e dos transportes (com multimodalidade), sem rejeitar a realidade industrial, os novos modos de vida ou a linguagem arquitetônica do século XX (figuras 4 a 6). Ainda, o livro é interessante pois aprofunda a avaliação da realidade urbana do período, indo além da crítica baseada na observação que foi típica dos primeiros críticos, empregando dados e projeções estatísticas (demográficas, econômicas) a fim de caracterizar a problemática urbana de seu tempo (DANTZIG; SAATY, 1973).

Além da qualidade de sistematizador, o livro ainda se destaca pela inserção da problemática ambiental (recém-surgida na época de sua publicação), já introduzindo o problema do consumo dos recursos naturais e sua preservação para as gerações futuras. Em especial, merece destaque sua denúncia do alto consumo de combustíveis fósseis relacionado às cidades mais dispersas, demonstrando como a vida suburbana e o zoneamento monofuncional intensificam o uso do automóvel na realização das atividades diárias da população. Finalmente, a proposta apresenta o emprego de inovações tecnológicas para solucionar diversos problemas nas cidades: reciclagem de resíduos, ar e água, sistemas de

²¹ A dupla resume assim sua proposta: se inspira na Cidade Radiosa de Le Corbusier (progressista) ao propor um centro de negócios central circundado por um anel residencial, além da divisão da cidade em zonas, porém com uso do solo mais permissivo que a versão modernista (influência de Jacobs, segundo os autores). Em semelhança à visão jardim, a proposição de cidades de tamanho reduzido, compactas. Quanto a esta característica, os autores não a relacionam diretamente a Howard, mas utilizam conceitos oriundos da biologia, da matemática e da economia, assim como do pensamento de Jacobs, para justificar a compactação do ambiente urbano. Por outro lado, não há menção do pensamento do movimento *Townscape* (DANTZIG; SAATY, 1973).

eficiência energética e emprego de fontes de energia não poluentes – tudo isto, em 1973 (DANTZIG; SAATY, 1973).

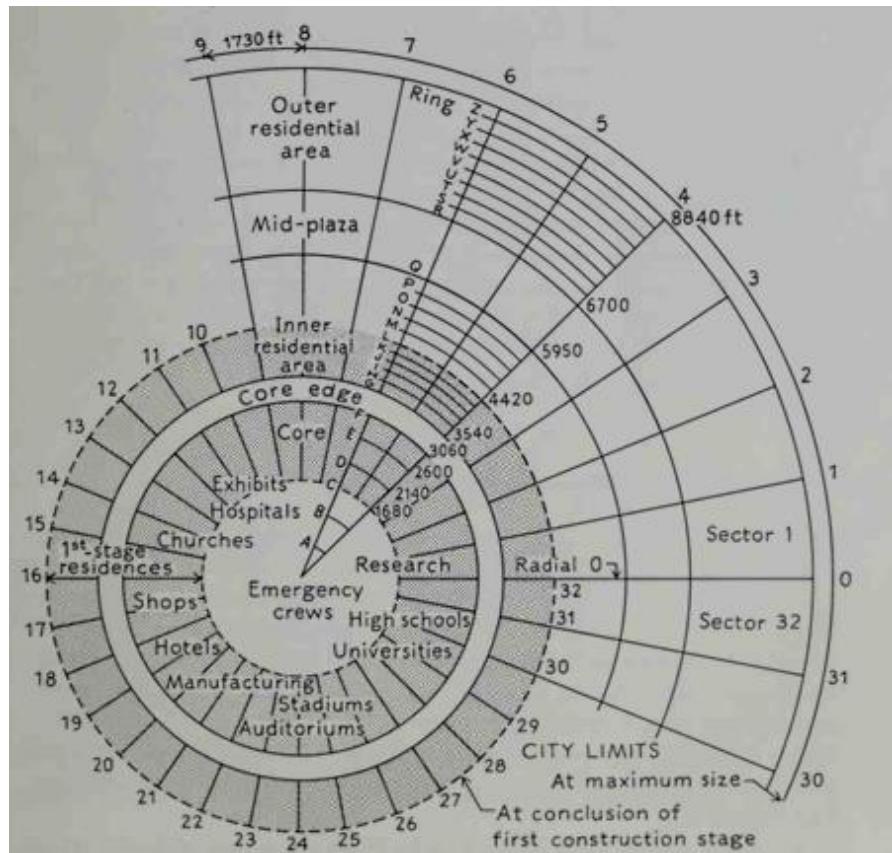


Figura 4: Planta esquemática da Cidade Compacta

Fonte: (DANTZIG; SAATY, 1973)

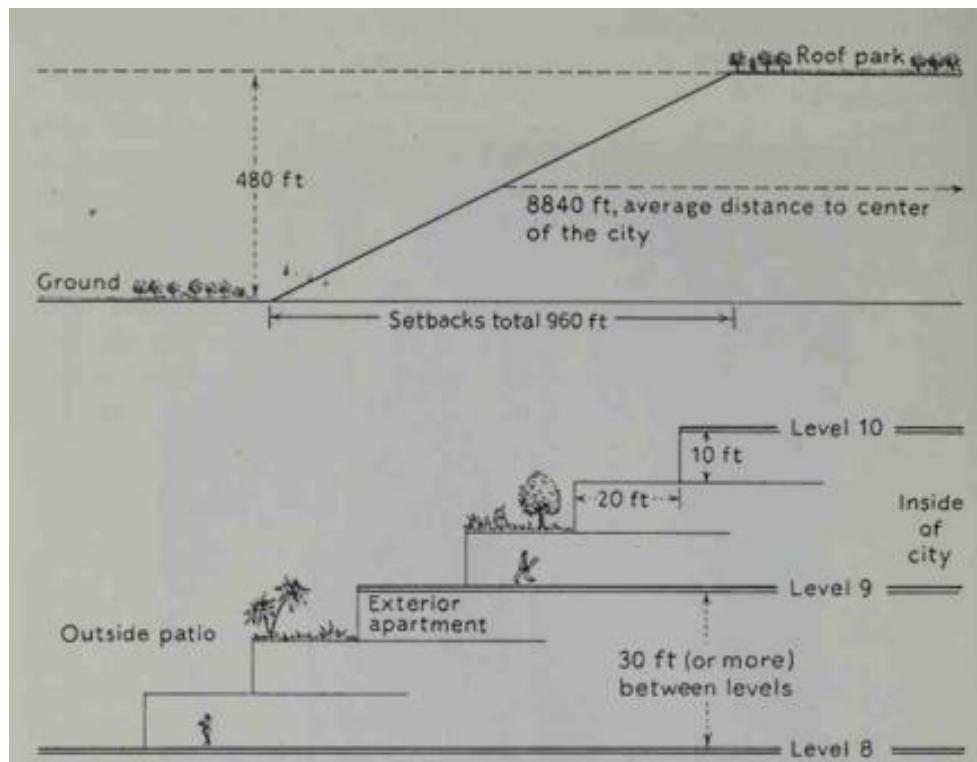


Figura 5: Cortes esquemáticos da Cidade Compacta

Fonte: (DANTZIG; SAATY, 1973)

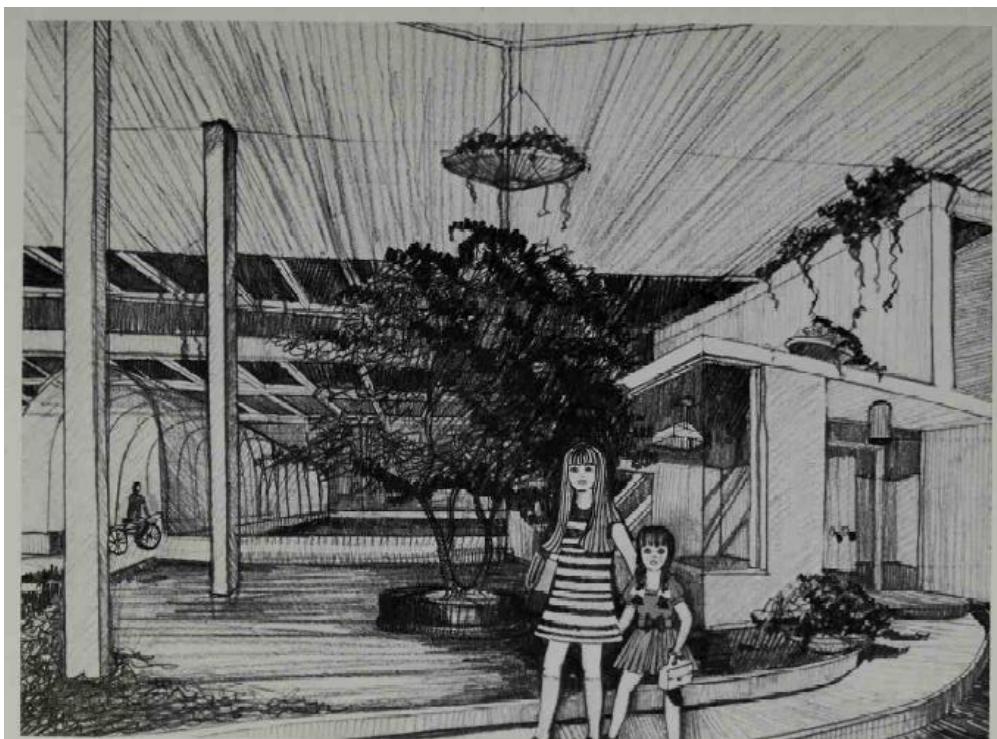


Figura 6: Croquis ilustrando crianças indo a pé para a escola e um ciclista ao fundo

Fonte: (DANTZIG; SAATY, 1973)

Diante disso, pode-se afirmar que o modelo Compacto nasce como uma reação às realizações progressistas e culturalistas da primeira fase do Urbanismo, a partir de ideias originalmente desenvolvidas na Inglaterra, mas que ganharam amplitude e notoriedade principalmente por meio da militância de Jane Jacobs. Não apenas, mas é fundamental compreender que o conceito de Cidade Compacta foi consolidado no contexto revisionista e crítico de um movimento mais amplo, o Pós-modernismo, assim como a partir das pesquisas do recém-criado Desenho Urbano. Em fins da década de 1960, embora ainda não designado pela expressão Cidade Compacta, seus princípios já estavam propostos (uso misto, adensamento, compacidade, multimodalidade, diversidade tipológica, revalorização do pedestre etc).

No início da década seguinte, em 1973, o livro de Dantzig e Saaty realizaria importante síntese, dando nome ao conceito, sintetizando sua crítica e proposições, além de apresentar desenhos e esquemas ilustrativos da ideia. Ali, a dupla considerava toda a discussão anterior (via Jacobs), mas também reconhecia contribuições nas visões modernista (a linguagem arquitetônica, o transporte de massa, a unidade de vizinhança, o centro de negócios) e jardim (o controle do tamanho da cidade). Acima de tudo, a publicação pode ser tomada como uma sistematização do período formativo do conceito e, ao mesmo tempo, um prenúncio da etapa seguinte, uma vez que antecipou os novos elementos do desenvolvimento do conceito: o argumento ambiental, o emprego de pesquisas quantitativas e o uso de novas tecnologias para tornar o sistema urbano mais eficiente.

Tendo em vista a sistematização de Choay, a Cidade Compacta pode ser compreendida como uma intersecção entre os modelos progressista e culturalista, proposta no âmbito do que a autora chamou de Crítica de Segundo Grau²²: de um lado, a aceitação da grande população, da industrialização, das novas tecnologias e dos novos modos de vida; de outro, o resgate de uma forma urbana e uso do solo mais próximos da Cidade Tradicional Europeia, uma vez que entende que tais características fomentam relações comunitárias mais sólidas, economia urbana mais dinâmica, um melhor aproveitamento das infraestruturas urbanas e uma relação mais harmônica com o ambiente natural.

²² Interessante notar a ausência do *Townscape* em sua sistematização e a presença de Jacobs, Mumford (do RPAA) e Geddes como representantes deste período de revisão do Urbanismo.

4. A consolidação da Cidade Compacta (1980 em diante)

A partir dos anos de 1980, o caminho apontado por Dantzig e Saaty foi cada vez mais fortalecido. Isto se explica pelo fortalecimento do movimento ambiental que, nas décadas seguintes, conseguiria romper os limites da academia e alcançar os palanques do debate público. Na busca por mitigar certos problemas, especialmente a destruição de áreas naturais e a redução da poluição atmosférica, os argumentos por cidades mais compactas e que dependessem menos de automóveis particulares se tornaram bastante persuasivos. Em especial, um artigo publicado em 1989, intitulado *Gasoline consumption and cities: A comparison of US cities with a global survey* (NEWMAN; KENWORTHY, 1989b) apresentou dados que mostravam que, nas cidades pesquisadas, o consumo de combustíveis fósseis era maior quanto menor era sua densidade populacional. Essa constatação ofereceu importante argumento científico para o modelo compacto – ainda em publicações e eventos atuais não é incomum encontrar o consagrado gráfico de Newman e Kenworthy relacionando consumo de gasolina e densidade populacional (figura 7).

Assim, após um primeiro e longo momento de maturação teórica (do Townscape ao livro de Dantzig e Saaty), a década de 1980 inaugura uma nova etapa nas pesquisas sobre o tema, com uma série de trabalhos quantitativos buscando corroborar as afirmações da Cidade Compacta sobre seus benefícios para a economia, a sociabilidade ou, principalmente, para a preservação do meio ambiente. Porém, o novo período não foi isento de publicações de cunho teórico, aprofundando o desenvolvimento conceitual herdado do período anterior.

Diante disto, é possível sistematizar a literatura relacionada ao desenvolvimento do modelo compacto a partir dos anos de 1980 em dois grupos: i. trabalhos de natureza teórica e que propõem princípios para a produção de núcleos compactos, na tradição das publicações pioneiras do Townscape e da produção de Jane Jacobs e, ii. relatórios e investigações quantitativas que intentam comprovar os argumentos em prol da Cidade Compacta, na tradição do artigo de Kenworthy e Newman.

Entre o primeiro grupo, destaca-se a produção teórica do arquiteto britânico Richard Rogers, com destaque para o livro *Cidades para um Pequeno Planeta* (em parceria com Philip Gumuchdjian, em 1997). Nesta publicação, os autores reúnem argumentos sociais, econômicos e, acima de tudo, ambientais para justificar a produção de cidades compactas

sustentáveis, conforme expressão empregada por eles (GUMUCHDJIAN; ROGERS, 2012). Ainda, Rogers tem desenvolvido papel importante na definição das políticas urbanas no Reino Unido, tendo sido apontado para conduzir um trabalho (o *Urban Task Force*) que sistematizou princípios de ordenamento urbano unificados para a Inglaterra no final do século XX, bastante alinhados com as ideias apresentadas no Cidades para um Pequeno Planeta²³ (URBAN TASK FORCE, 1999).

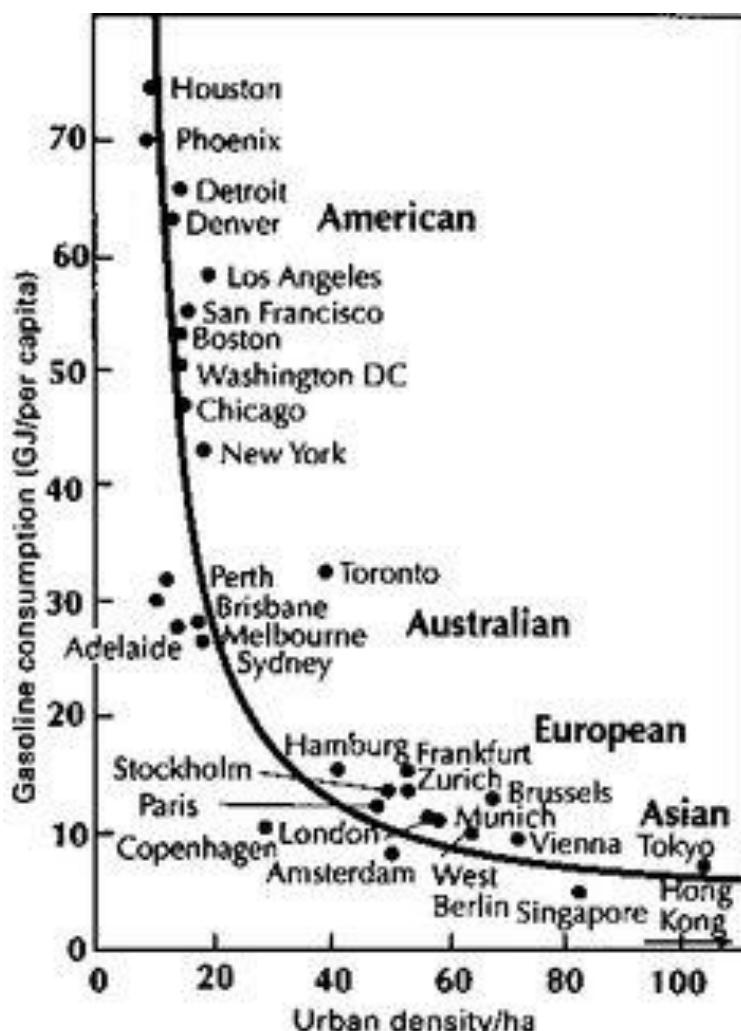


Figura 7: Relação entre consumo de gasolina e densidade urbana
 Fonte: (NEWMAN; KENWORTHY, 1989b)

²³ Interessante notar a relevância britânica para o desenvolvimento do planejamento territorial: foi o berço do Planejamento Regional (e suas primeiras grandes realizações, com os planos de Abercrombie para Londres e região); foi responsável pelo desenvolvimento da tradição de cinturões verdes (Green Belts); deu origem ao Movimento Cidade-Jardim; foi pioneira na criação de órgãos de planejamento, legislação urbanística e grandes obras de infraestrutura desde a Revolução Industrial; ou ainda, sua atuação direta ou indireta na fundação de cidades novas em suas colônias, como no caso de Canberra, na Austrália, ou Nova Dehli, na Índia. Não só isso, mas entre o *Townscape* e a iniciativa do *Urban Task Force* percebe-se um forte elo conceitual, como duas pontas de um mesmo fio condutor para a reflexão urbana na Grã-Bretanha.

Outro personagem conhecido é o dinamarquês Jan Gehl, cujas publicações, projetos urbanos e pesquisas vêm sendo desenvolvidos desde os anos de 1970 na cidade de Estocolmo, por meio de parcerias entre a academia e o poder público local. A popularidade das intervenções urbanas que Gehl desenvolveu lhe rendeu uma posição destacada mundialmente como consultor e urbanista. Entre suas publicações, destaca-se o livro *Cidades para Pessoas* (2010), onde enfatiza a importância da escala humana na produção das cidades e o papel que a compacidade e o uso do solo misto têm para que se consiga oferecer espaços urbanos mais agradáveis à população²⁴ (GEHL, 2015).

Pode-se também incluir neste primeiro grupo boa parte da literatura que trata da proposição de princípios de urbanismo ligados à noção de sustentabilidade e eficiência energética (cidade sustentável, eco-cidade, cidade inteligente, urbanismo sustentável, eco-urbanismo, cidade regenerativa, cidade resiliente, *smart growth* e similares), como podem ser constatados nos trabalhos de Herbert Girardet (GIRARDET, 2015; GIRARDET; MENDONÇA, 2010), no livro de Douglas Farr (FARR, 2013), no movimento pelo *New Urbanism* (CALTHORPE; RYN, 1986; DUANY; PLATER-ZYBERK; SPECK, 2010; DUANY; SPECK; LYDON, 2009; KATZ, 1993), nas proposições de Peter Newman e colaboradores (BEATLEY; NEWMAN, 2013; KENWORTHY, 2006; NEWMAN; BEATLEY; BOYER, 2017; NEWMAN; ISABELLA JENNINGS, 2008; NEWMAN, 1999), ou na defesa da concentração espacial desenvolvida pelo economista Edward Ludwig Glaeser (GLAESER, 2011). É possível ainda considerar o princípio do *Transit-Oriented Development*²⁵ (TOD), proposto nos anos de 1990 por Peter Calthorpe (no âmbito do *New Urbanism*), como uma variante do mesmo modelo, uma vez que propõe o desenvolvimento de cidades a partir do sistema de transporte de massas, com densidades variadas e uso do solo misto (embora sem necessariamente produzir a típica paisagem urbana europeia de edifícios de altura uniforme por toda a cidade)²⁶. Mais recentemente, de um desdobramento do grupo original do *New Urbanism*, foram propostos, para além do já citado *Smart Growth*, outro conceito similar, o de Cidade Caminhável (SPECK, 2012).

²⁴ Neste livro, é importante perceber a centralidade da cidade de Brasília como paradigma urbanístico contra o qual o modelo compacto se volta, a ponto de Gehl criar a expressão ‘Síndrome de Brasília’ como sinônimo dos problemas apontados pela crítica ao urbanismo modernista e jardim aqui apresentadas.

²⁵ Desenvolvimento Orientado pelo Trânsito (DOT, em português).

²⁶ O TOD, por sua vez, pode ser compreendido como um desdobramento da noção de *Pedestrian Pocket*, desenvolvida ainda na década de 1980, por Calthorpe e Douglas Kelbaugh, onde propunham princípios para a reestruturação de subúrbios e superquadras (CALTHORPE, 1989).

No Brasil, a produção teórica em Urbanismo tem se concentrado na análise do fenômeno urbano brasileiro e, com grande ênfase, nos problemas causados pela relação entre o Estado e o capital imobiliário (favelização, especulação imobiliária, depredação ambiental, desigualdade socioespacial etc). A quantidade de trabalhos de natureza propositiva e que se aproximam do conceito de Cidade Compacta ainda é bastante inferior em comparação aos trabalhos relacionados à compreensão da urbanização no país. Esta tradição de pesquisa e de atuação técnica (e política) tradicionalmente se concentrou no estado de São Paulo e nos grupos de pesquisa universitários, especialmente no contexto da Universidade de São Paulo (USP)²⁷.

Entre as investigações e práticas que mais se aproximam do conceito de Cidade Compacta, destaca-se a atuação do Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano de Curitiba (IPPUC) que, a partir de um plano desenvolvido pelo urbanista Jorge Wilheim em 1966 e a atuação técnica e política de Jaime Lerner, estruturou a capital paranaense por meio de grandes eixos de transporte público, com alta densidade, multicentralidade e uso do solo misto. Com ênfase no aspecto ambiental, destacam-se ainda os trabalhos teóricos de Marta Adriano Bustos Romero e colaboradores (ROMERO, 2000) ou ainda a Biocidade²⁸ de Luiz Alberto Gouvêa (GOUVÊA, 2002), ambas desenvolvidas no contexto da Universidade de Brasília e com graus distintos de proximidade com o modelo compacto.

Desde o início desta década, gradativamente têm surgido uma série de publicações no Brasil relacionadas com o conceito de Cidades Compactas, em geral relacionadas à ideia de sustentabilidade e associadas, mesmo que nem sempre de maneira explícita, Cidade Inteligente²⁹. Entre as publicações mais conhecidas, destaca-se o livro Cidades Sustentáveis, Cidades Inteligentes: Desenvolvimento Sustentável num Planeta Urbano, de Carlos Leite de

²⁷ Entre seus principais representantes, pode-se citar os professores Raquel Rolnik, Ermínia Maricato, Otília Arantes, Flávio Villaça, Milton Santos, Maria Encarnação B. Sposito, Cândido Malta C. Filho, Nabil Bonduki, Nestor Goulart Reis, dentre outros. Não apenas professores e seus colaboradores, mas também merecem destaque as redes de pesquisa que relacionam diversos grupos de pesquisa no país, como o Observatório das Metrópoles ou a Rede de Pesquisadores de Cidades Médias (ReCiMe).

²⁸ Nas palavras do autor: “(...) uma cidade densa, complexa, dinâmica e equilibrada com a natureza tropical, em suma ‘viva’ (ecológica e culturalmente) e diversa como é a sociedade brasileira” (GOUVÊA, 2002, p. 68).

²⁹ Por Cidade Inteligente (ou Cidade Digital) geralmente se quer referir à implementação de sistemas digitais de monitoramento e gestão do sistema urbano (trânsito, saneamento etc).

Souza e Juliana Awad, onde se vincula sustentabilidade, inovação tecnológica e o modelo compacto (SOUZA; AWAD, 2012).

O outro grupo de publicações se volta para a verificação empírica dos argumentos da Cidade Compacta, em geral buscando analisar o comportamento de certas variáveis em função do grau de dispersão espacial ou do padrão de uso do solo em uma dada área urbana. Nesta orientação destacam-se novamente os trabalhos de Peter Newman e colaboradores, com enfoque na relação entre urbanização, uso do automóvel e consumo de recursos naturais (NEWMAN, 2006, 2007, 2010; NEWMAN; KENWORTHY, 1989a, 1989b; NEWMAN; KENWORTHY; VINTILA, 1995) ou ainda a obra do geógrafo James Vance, que desenvolveu substancial reflexão sobre a relação entre morfologia urbana, transportes e a dimensão sociocultural das sociedades, com ênfase nos processos de suburbanização e metropolização norte-americanos, como em seu livro *The Continuing City: Urban Morphology in Western Civilization*, de 1990 (GODFREY, 1999). Especialmente sobre dispersão, destacam-se as pesquisas e a criação do Índice de Dispersão Urbana (IDU), desenvolvidos por Alain Bertaud e Stephen Malpezzi (BERTAUD; MALPEZZI, 1999, 2001, 2003), o qual também foi aplicado em regiões metropolitanas brasileiras em Ribeiro (2008). No contexto português, pode-se destacar trabalhos como os do geógrafo Álvaro Domingues, relacionados à análise e reflexão sobre urbanização contemporânea, como em Domingues (2010), ou a produção de José Alberto Rio Fernandes, com diversos artigos relacionados ao planejamento territorial na contemporaneidade, sobretudo em relação à cidade do Porto. Para além dos exemplos citados, o número de artigos produzidos neste sentido é significativo. Em Ahlfeldt e Pietrostefani (2017), estão listadas 300 publicações de natureza empírica, realizadas por autores de diferentes nacionalidades e todas voltadas para a verificação dos efeitos da implementação dos princípios do modelo compacto em diferentes contextos urbanos³⁰.

Outra dimensão importante, é a das publicações e documentos de órgãos e instituições nacionais e internacionais ligados ao desenvolvimento econômico e social, como

³⁰ Neste artigo, são analisados 300 estudos em todo o mundo. Nesta amostra, as pesquisas investigaram os efeitos causados por uma forma urbana compacta e seus resultados foram sistematizados do seguinte modo: 69% dos trabalhos concluíram que a forma compacta produz efeitos positivos, sendo que em 70% de tais estudos (49% do total, aproximadamente) o efeito positivo está relacionado à densidade econômica, ou seja, o número de pessoas morando ou trabalhando em uma área; já em 58% dos casos (40% do total) atribui os efeitos positivos ao uso misto do solo e, em 56% dos artigos (39% do total) considera que a causa dos efeitos positivos está na densidade do ambiente construído.

as diretrizes produzidas pelas Nações Unidas (UNITED NATIONS, 2017), pelo Banco Mundial (World Bank, 2010) ou pela Organização para a Cooperação e o Desenvolvimento Econômico (OECD, 2012). Progressivamente, as legislações nacionais têm adotado tais princípios, seja por razões técnicas, seja porque as diretrizes acordadas em eventos internacionais passam a servir de agenda política para as nações signatárias dos documentos resultantes de tais encontros ou, cada vez mais, o acesso a fundos e créditos internacionais (BID, FMI) têm sido vinculados à presença de tais políticas nas nações que os desejam. No Brasil, destacam-se o Estatuto da Cidade e seu objetivo de produzir cidades sustentáveis, o Plano Nacional de Mobilidade Urbana, com forte presença dos princípios do modelo Compacto ou ainda a última revisão do Plano Diretor Estratégico de São Paulo, com a ênfase no uso do solo misto e o direcionamento do adensamento populacional em função de seu sistema de transportes (BRASIL, 2001, 2012).

Finalmente, convém destacar algumas realizações relevantes, marcadas pela implementação parcial ou total das estratégias propostas pelo modelo compacto, tais como: as ações realizadas na cidade canadense de Vancouver (o ‘Modelo Vancouver’), empregando estratégias de adensamento e de mobilidade sustentável; a reestruturação do zoneamento de Nova Iorque proposta por Amanda Burden, pensada no mesmo sentido do exemplo canadense; a cidade sueca de Malmö, onde têm sido aplicadas ações de redução da dispersão espacial, implementação de geração de energia limpa e uma especial atenção ao fortalecimento de suas vizinhanças; a cidade de Singapura, que, entre suas estratégias de desenvolvimento sustentável, está a implementação dos princípios de mobilidade propostos pelo modelo compacto; a implementação do sistema Transmilenio em Bogotá; as ações de descentralização dos serviços e equipamentos na cidade colombiana de Medellín; ou, por último, a recente mobilização para a reconstrução da cidade neozelandesa de Christchurch, devastada por um terremoto em 2011, cujo plano de reconstrução envolveu a consultoria de Jan Gehl e foi pautado por princípios defendidos pelo modelo compacto. Além dessas, outra experiência, apesar de pequena, interessa por se aproximar fortemente da paisagem, morfologia e sistema urbano idealizados na publicação de Dantzig e Saaty, a saber, *Masdar City*, localizada nos Emirados Árabes Unidos e projetada pelo arquiteto inglês Norman Foster.

5. Considerações Finais

Mesmo se tratando de uma investigação de natureza introdutória, é possível discernir por meio deste trabalho que o conceito de Cidade Compacta é devedor a uma tradição crítica que nasceu com a Revolução Industrial (com Camillo Sitte, especialmente) e foi motivada pelo romantismo inglês do século XVIII em sua valorização da morfologia urbana tradicional face às transformações que a industrialização produziu na forma urbana. Porém, não se pode localizar o início da Cidade Compacta no século XIX, pois o novo modelo seria desenvolvido apenas a partir da década de 1940, na esteira das críticas às realizações das teorias predominantes da primeira geração do Urbanismo.

A partir do entreguerras, progressivamente o continente europeu (mas não apenas esse) colocou em marcha um intenso processo de produção urbana orientada pelo novas ideias que os pioneiros do Urbanismo desenvolveram, especialmente os princípios relacionados à Cidade Jardim e ao Urbanismo Funcionalista. Ao longo da primeira metade do século XX, à medida que as novas ideias foram implementadas, fortes críticas apontavam problemas muito semelhantes aos que certos críticos da cidade industrial do século XIX levantaram: baixa qualidade artística das realizações, espaços com escalas desumanas, criação de paisagens monótonas, forte ênfase na circulação e recorrente desprezo pelo contexto social, morfológico e cultural dos lugares que transformavam.

Assim, foi neste contexto, a partir da década 1940, que diversas vozes na Europa e nos EUA iniciaram um movimento de revisão crítica das teorias urbanísticas dominantes que, no final de 1970, resultaria na construção de uma solução alternativa em relação à Cidade-Jardim e à Cidade Modernista – a Cidade Compacta. Este período (1940-70) deve ser considerado, portanto, como o momento formativo do modelo compacto, nascido como alternativa às primeiras realizações do Urbanismo e propondo um tipo de estrutura urbana devedora tanto a progressistas quanto a culturalistas: de um lado, não rejeita totalmente a nova linguagem da Arquitetura Moderna e nem os novos tempos da máquina, apostando em soluções tecnológicas e no centro urbano adensado como caminhos inevitáveis para os núcleos urbanos contemporâneos; por outro lado, dos culturalistas manteve a ênfase na contenção horizontal e a sua valorização da escala de vizinhança e da vida comunitária típicas da Cidade Tradicional.

Entre as principais fontes do modelo compacto, merece destaque a crítica pioneira do movimento britânico Paisagem Urbana (*Townscape*), divulgado por meio da revista *Architectural Review*, cujos integrantes principais foram Gordon Cullen, Ian Nairn, Elizabeth Denby, Nicolaus Pevsner e Hubert de Cronin Hastings (Ivor de Wolfe). Além deste grupo, a jornalista norte-americana Jane Jacobs também se destaca, desenvolvendo críticas bastante semelhantes àquelas do grupo inglês – além de propor princípios de projeto também muito próximos da visão daquele grupo. Como visto, apesar do fato que tais ideias tenham sido primeiramente aventadas pelo grupo inglês, foi por meio de Jacobs e seu *Death and Life of Great American Cities* que a defesa dos princípios que posteriormente integrariam o modelo compacto ganhou força acadêmica e, cada vez mais, política. Como mencionado, a própria Jacobs afirmou que suas proposições e críticas não eram novas, mas já vinham sendo desenvolvidas anteriormente pelo grupo britânico (apesar que em seu livro, no corpo do texto, não há menção ao grupo). As pesquisas ulteriores deste período, especialmente aquelas relacionadas à morfologia urbana pré-industrial, apenas reforçariam e aprofundariam a reflexão iniciada com o *Townscape*. Assim, a sistematização aqui apresentada, destaca a existência de certa lacuna na discussão sobre as origens do modelo compacto, pois em geral coloca-se como seu momento inicial a década de 1960, desconsiderando aproximadamente uma década de atuação intelectual (crítica e propositiva) desenvolvida no âmbito da revista AR, em solo inglês.

Além disso, é importante ressaltar que a Cidade Compacta nasceu de modo imbricado com discussões mais amplas relacionadas com a origem do Desenho Urbano e do Pós-Modernismo. É fruto da teoria do Desenho Urbano, uma vez que surgiu da investigação de princípios para a produção de espaços urbanos mais humanos; de outro, também é tributária do Pós-Modernismo, posto que a Cidade Compacta surge a partir da crítica ao Urbanismo Modernista e ao Movimento das Cidades-Jardim, questionando acima de tudo sua violenta ruptura com a história e a forma urbana tradicional.

Ainda na década de 1970, com destaque para a publicação *Compact Cities* em 1973, de Dantzig e Saaty, o conceito praticamente se consolida em sua forma atual, recebendo tanto o seu nome mais popular (Cidade Compacta) quanto uma expressão espacial total, propondo uma forma urbana muito próxima dos núcleos históricos europeus, mas com linguagem arquitetônica modernista e soluções de alta tecnologia para a viabilização de sua

infraestrutura. A novidade, a partir desta década, seria que os princípios desenvolvidos na primeira fase da evolução progressivamente foram sendo associados a soluções voltadas para a recém-surgida problemática ambiental.

Desde então, na presente fase (1980 em diante) o desenvolvimento da Cidade Compacta tem sido caracterizado por uma abundância de pesquisas quantitativas (voltadas para a verificação das qualidades que o conceito afirma possuir) e de publicações direcionadas para a divulgação e argumentação em prol da Cidade Compacta. Como mencionado, este trabalho de persuasão tem sido bastante eficaz, uma vez que o modelo compacto foi eleito pelas nações signatárias da Nova Agenda Urbana da ONU como solução universal para as cidades contemporâneas, mesmo que no documento não se tenha empregado explicitamente a expressão ‘Cidade Compacta’³¹. Ao mesmo tempo, corroborando o cenário esboçado aqui, progressivamente os princípios do modelo vêm sendo aplicados em cidades localizadas nas diferentes regiões do planeta, com graus variados de intensidade e fidelidade à teoria.

Em suma, construído como alternativa às visões funcionalista e jardim, o modelo compacto surgiu a partir de discussões localizadas ainda nos anos de 1940 e voltadas para aspectos relacionados à vida comunitária e à paisagem construída. À medida que caminhou em direção ao final do século XX, incorporou argumentos econômicos e ambientais ao seu bojo, alcançando relativa proeminência nos dias atuais entre as estratégias de planejamento e gestão territorial, em especial no enfrentamento do fenômeno da dispersão espacial e na busca por níveis superiores de sustentabilidade.

5. Referências Bibliográficas

AHLFELDT, G.; PIETROSTEFANI, E. Demystifying Compact Urban Growth: Evidence From 300 Studies From Across the World. Disponível em: <<http://www.coalitionforurbantransitions.org/>>.

BANK, W. Cities and climate change: An urgent agenda., 2010. Disponível em: <[http://web.worldbank.org/%0AWBSITE/EXTERNAL/TOPICS/EXTURBANDEVELOPMENT/%0AEXTUWM/0,,contentMDK:227%0A81089\\$pagePK:210058\\$piPK:210062\\$theSitePK:341511,00.html](http://web.worldbank.org/%0AWBSITE/EXTERNAL/TOPICS/EXTURBANDEVELOPMENT/%0AEXTUWM/0,,contentMDK:227%0A81089$pagePK:210058$piPK:210062$theSitePK:341511,00.html)>

³¹ Nos últimos anos, aparentemente o conceito de Cidade Inteligente (*Smart City*) tem se tornado mais proeminente no debate político e nas publicações em geral, no Brasil. A partir das discussões deste artigo, parece ser possível compreender que a Cidade Inteligente, na verdade, seria uma nova expressão para a Cidade Compacta, posto que geralmente advoga pelos mesmos princípios de projeto, pela preocupação com a sustentabilidade e pelo papel importante dado à inovação tecnológica para a gestão do sistema urbano (elementos presentes no conceito a partir do livro de Dantzig e Saaty, principalmente).

BEATLEY, T.; NEWMAN, P. Biophilic cities are sustainable, resilient cities. *Sustainability* (Switzerland), v. 5, n. 8, p. 3328–3345, 2013.

BENEVOLO, L. *As Origens da Urbanística Moderna*. 2a ed. Lisboa: Editora Presença, 1987.

BENEVOLO, L. *A Cidade na História da Europa*. 1a ed. Lisboa: Editora Presença, 1994.

BERTAUD, A.; MALPEZZI, S. *The Spatial Distribution of Population in 35 World Cities: The Role of Markets, Planning, and Topography*. The Center for Urban Land Economics Research, p. 16, 1999.

BERTAUD, A.; MALPEZZI, S. Measuring the costs and benefits of urban land use regulation: A simple model with an application to Malaysia. *Journal of Housing Economics*, v. 10, n. 3, p. 393–418, 2001.

BERTAUD, A.; MALPEZZI, S. *The Spatial Distribution of Population in 48 World Cities: Implications for Economies in Transition*. Center for Urban Land Economics Research, University of Wisconsin, v. 32, n. 1, p. 54–55, 2003.

BRASIL. *O Estatuto da Cidade*. Lei no 10.257, de 10 de julho de 2001. Brasília, DFDiário Oficial da República Federativa do Brasil, , 2001.

BRASIL. *Política Nacional de Mobilidade Urbana Sustentável* Brasília, DFMMinistério das Cidades, , 2012.

BREHENY, M. *Centrists, Decentralists and Compromisers: Views on the Future of Urban Form*. In: JENKS, M.; BURTON, E.; WILLIAMS, K. (Eds.). . *The Compact City: A Sustainable Urban Form?* Oxford: Taylor Francis Group e-library, 2005.

BURTON, E.; JENKS, M.; WILLIAMS, K. (EDS.). *The Compact City: a Sustainable Urban Form?* Oxford: Taylor Francis Group e-library, 2005.

CALTHORPE, P. *The Pedestrian Pocket*. In: KELBAUGH, D. (Ed.). . *The Pedestrian pocket book : a new suburban design strategy*. Nova Iorque: Princeton Architectural Press, 1989.

CALTHORPE, P.; RYN, S. VAN DER. *Sustainable Communities: A New Design Synthesis for Cities, Suburbs and Towns*. São Francisco: Sierra Club Books, 1986.

CHOAY, F. *O Reino do Urbano e a Morte da Cidade*. Projeto História, v. 18, n. maio, p. 67–89, 1999.

CHOAY, F. *O Urbanismo*. 6a ed. São Paulo: Perspectiva, 2010.

CORBUSIER, L. *O Urbanismo*. 3a ed. São Paulo: WMF Martins Fontes, 2009.

CULLEN, G. *Paisagem Urbana*. Lisboa: Edições 70 Lda, 1996.

DANTZIG, G. B.; SAATY, T. L. *Compact City: a plan for a liveable urban environment*. São Francisco: W. H. Freeman and Company, 1973.

DOMINGUES, Á. *A Rua da Estrada. Cidades - Comunidades e Territórios*, v. 20, n. 21, p. 59–67, 2010.

DUANY, A.; PLATER-ZYBERK, E.; SPECK, J. *Suburban Nation: The Rise of Sprawl and the Decline of the American Dream*. 10o Aniver ed. New York: [s.n.].

DUANY, A.; SPECK, J.; LYDON, M. *The Smart Growth Manual*. New York: McGraw-Hill, 2009.

DYOS, H. J. *Victorian Suburb: a study of the growth of Camberwell*. 4a ed. Leicester: Leicester University Press, 1961.

FARR, D. *Urbanismo Sustentável: Desenho Urbano com a Natureza*. 1a ed. Porto Alegre: Bookman, 2013.

FERRARI, C. *Curso de Planejamento Municipal Integrado*. 2a ed. São Paulo: Livraria Pioneira Editora, 1979.

GEHL, J. *Cidades para Pessoas*. 2a ed. São Paulo: Perspectiva, 2015.

GIRARDET, H. *Creating Regenerative Cities*. Nova Iorque: Routledge, 2015.

GIRARDET, H.; MENDONÇA, M. *A Renewable World: Energy, Ecology, Equality - A Report for the World Future Council*. Cambridge: Green Books, 2010.

GLAESER, E. L. *Os centros urbanos: a maior invenção da humanidade. Como as cidades nos tornam mais ricos, inteligentes, saudáveis e felizes*. Rio de Janeiro: Elsevier, 2011.

- GODFREY, B. J. The Geography of James E. Vance Jr. (1925–1999). *Geographical Review*, v. 89, n. 4, p. 580–589, 1999.
- GOUVÊA, L. A. Biocidade: conceitos e critérios para um desenho ambiental urbano, em localidades de clima tropical de planalto. São Paulo: Nobel, 2002.
- GUMUCHDJIAN, P.; ROGERS, R. Cidades para um Pequeno Planeta. 1a ed. São Paulo: Gustavo Gili, 2012.
- HALL, P. Cidades do Amanhã. 4a ed. São Paulo: Perspectiva, 2016.
- HOWARD, E. Garden Cities of To-morrow. 2a ed. Londres: Swan Sonnenschein & Co, Ltd, 1902.
- JACOBS, J. Morte e Vidra de Grandes Cidades. 3a ed. São Paulo: WMF Martins Fontes, 2011.
- KATZ, P. The New Urbanism: Towards an Architecture of Community. Columbus: McGraw-Hill Education, 1993.
- KENWORTHY, J. R. The eco-city: Ten key transport and planning dimensions for sustainable city development. *Environment and Urbanization*, v. 18, n. 1, p. 67–85, 2006.
- KUNSTLER, J. H. The Geography of Nowhere: the Rise and Decline of America's Man-Made Landscape. 20o aniver ed. New York: Pressbooks, 2013.
- LAMAS, J. M. R. Morfologia urbana e desenho da cidade. 6a ed. Lisboa: Fundação Calouste Gulbenkian, 2011.
- LAURENCE, P. Becoming Jane Jacobs. 1st. ed. Filadélfia: University of Pennsylvania Press, 2016.
- MUMFORD, L. A Cidade na História: suas origens, transformações e perspectivas. 4a ed. São Paulo: Martins Fontes, 1998.
- NAIRN, I. Outrage. *Architecture Review*, jun. 1955.
- NEWMAN, P. The environmental impact of cities. *Environment and Urbanization*, v. 18, n. 2, p. 275–295, 2006.
- NEWMAN, P. Beyond peak oil: Will our cities collapse? *Journal of Urban Technology*, v. 14, n. 2, p. 15–30, 2007.
- NEWMAN, P. Green Urbanism and its Application to Singapore. *Environment and Urbanization Asia*, v. 1, n. 2, p. 149–170, 2010.
- NEWMAN, P.; BEATLEY, T.; BOYER, H. Resilient Cities: Overcoming Fossil Fuel Dependence. Washington, DC: Island Press, 2017.
- NEWMAN, P.; ISABELLA JENNINGS. Cities as Sustainable Ecosystems: Principles and Practices. Washington, DC: Island Press, 2008.
- NEWMAN, P.; KENWORTHY, J. Cities and Automobile Dependence: An International Sourcebook. Brookfield: Gower Publishing, 1989a.
- NEWMAN, P.; KENWORTHY, J.; VINTILA, P. Can we overcome automobile dependence?. *Physical planning in an age of urban cynicism*. *Cities*, v. 12, n. 1, p. 53–65, 1995.
- NEWMAN, P. W. G. Sustainability and cities: Extending the metabolism model. *Landscape and Urban Planning*, v. 44, n. 4, p. 219–226, 1999.
- NEWMAN, P. W. G.; KENWORTHY, J. R. Gasoline consumption and cities: A comparison of U.S. cities with a global survey. *Journal of the American Planning Association*, v. 55, n. 1, p. 24–37, 1989b.
- OECD. Compact city polices: a comparative assessment. OECD Publishing, , 2012.
- PAVESI, L. Ian Nairn: subtopia e Townscape. [s.l.] Universidade de São Carlos, 2011.
- PAVESI, L. Ian Nairn, Townscape and the Campaign Against Subtopia. *Focus*, v. 10, n. 1, 2013.
- PAVESI, L. A recepção e difusão das teorias Townscape na Inglaterra, Itália, Estados Unidos e Brasil, nos anos de 1950 a 1980. [s.l.] Universidade de São Paulo, 2015.
- PESCATORI, C. O paradigma da cidade compacta no debate urbanístico contemporâneo. VI Seminario Internacional de Investigación en Urbanismo. Anais...Barcelona: DUOT, 1 jun. 2014
- RIBEIRO, R. J. DA C. Índice composto de Qualidade de Vida Urbana - Aspectos de Configuração Espacial, Socioeconômicos e Ambientais Urbanos. [s.l.] Universidade de Brasília, 2008.

- ROMERO, M. A. B. Princípios Bioclimáticos para o Desenho Urbano. São Paulo: Pró-editores, 2000.
- SECCHI, B. Primeira Lição de Urbanismo. São Paulo: Perspectiva, 2006.
- SITTE, C. A construção das cidades segundo seus princípios artísticos. São Paulo: Ática, 1992.
- SOUZA, C. L. DE; AWAD, J. Cidades Sustentáveis, Cidades Inteligentes: Desenvolvimento Sustentável num Planeta Urbano. Porto Alegre: Bookman, 2012.
- SPECK, J. Cidade Caminhável. São Paulo: Editora Perspectiva, 2012.
- TREVISAN, R. Cidades Novas. [s.l.] Universidade de Brasília, 2009.
- TREVISAN, R. Villes Nouvelles parisiennes: um savoir-faire. XIV Encontro Nacional da ANPUR. Anais...Rio de Janeiro: ANPUR, 2011
- UNITED NATIONS. New Urban Agenda. Quito: United Nations, 2017
- URBAN TASK FORCE. Towards an Urban Renaissance: final report of the Urban Task Force Chaired by Lord Rogers of Riverside. 1a ed. Londres: Taylor Francis Group, 1999.
- ZUCCONI, G. A cidade do século XIX. São Paulo: Perspectiva, 2009.