

## O PARADIGMA DA CIDADE COMPACTA NO DEBATE URBANÍSTICO CONTEMPORÂNEO

**Carolina Pescatori**

Faculdade de Arquitetura e Urbanismo/ Universidade de Brasília

Prof. Dr. Rodrigo de Faria

Mail: [pescatori@unb.br](mailto:pescatori@unb.br)

### RESUMO

Parte das teorias contemporâneas sobre a forma da cidade foca num debate dual: de um lado, estudos analíticos e históricos demonstram a intensidade do crescimento e expansão territorial da urbanização, sua permanência e irreversibilidade, formando o paradigma da cidade dispersa; do outro, estudos que objetivam frear essa dispersão e prover respostas urbanísticas baseadas no resgate de padrões espaciais da cidade "tradicional", formam o paradigma da cidade compacta. Diferentemente da cidade dispersa, o discurso sobre a cidade compacta ainda carece de estudos que o analisem sob uma perspectiva histórica, identificando a rede de conhecimento e influências que o construiu e difundiu na Europa e nas Américas. Este artigo inicia a cobrir esta lacuna a partir de especulações sobre como compactidade e dispersão se apresentam na história recente da cidade e como se construiu o discurso contemporâneo da cidade compacta que, apesar das fortes críticas, não diminuiu seu poder de atração e convencimento.

**Palavras-chave:** cidade compacta, urbanização dispersa, urbanismo.

### ABSTRACT

Part of the contemporary theories of urban morphology focus on a dual debate: on one side, analytical and historic studies demonstrate the intensity, permanence and irreversibility of the territorial expansion of the urbanization process, forming the disperse city paradigm; on the other side, studies that aim to refrain this dispersion, providing morphological answers based on rescuing spatial patterns of the "traditional" city, form the compact city paradigm. Unlike the disperse city, the compact city discourse has not been analyzed from a historical perspective, identifying the network of knowledge and theoretical influences that constructed it. This paper starts to cover this gap, speculating on how compactness and dispersion present themselves in the recent city history, and how the contemporary compact city discourse has been constructed, a discourse which, despite the strong critics, has not diminished its attraction and convincing power.

**Key words:** compact city, disperse urbanization, urbanism

## 1 INTRODUÇÃO

Os estudos contemporâneos sobre a urbanização desenvolvidos por arquitetos urbanistas, geógrafos, sociólogos e outros pesquisadores da cidade, apontam para um dilema, identificado já no século XX, como sugere a frase angustiada de Lewis Mumford: *“A cidade desaparecerá ou o planeta inteiro se transformará numa vasta colméia urbana? - o que seria uma outra forma de desaparecimento”* (Mumford, 1961b: 3).

O século XX foi a era da urbanização, estendida intensivamente pelo território global. Nunca antes houve tantas cidades nem tantas pessoas vivendo nelas. A intensidade e extensão da urbanização, e os problemas ambientais, sociais e econômicos dela derivados ou a ela associados, indicam a necessidade de se encontrar uma versão equilibrada de urbanização, localizada entre o direcionamento veloz rumo a uma “aglomeração colossal e informe” e as tentativas de frear a descaracterização da cidade por meio da “reconstrução da cidade antiga”, como afirma Henri Lefebvre (1991 [1968]:105).

Ainda que Lefebvre se refira a um possível equilíbrio de caráter multidimensional, que demandaria uma reformulação das bases da sociedade, ele também se refere aos aspectos físicos, espaciais desta nova cidade. Aspectos que são centrais ao debate contemporâneo que busca compreender a cidade atual, e propor alternativas possíveis. Neste debate se localizam dois paradigmas: o da cidade dispersa e o da cidade compacta.

O paradigma da cidade dispersa retrata uma realidade que não se restringe ao contexto brasileiro, ou latino americano, mas é global, transnacional: a expansão rápida e ampla das áreas urbanizadas; a dispersão dos tecidos urbanos. A dispersão urbana tem sido bastante estudada no exterior e no Brasil, sendo reconhecida por muitos pesquisadores como irreversível e global, dentre eles Javier Monclús, na Espanha (1998); Francesco Indovina (1990) e Bernardo Secchi, na Itália (2009 [2000]); Nuno Portas e Álvaro Domingues, em Portugal; Edward Soja, Robert Fishman, nos EUA; e no Brasil, Nestor Goulart Reis, 2006; Roberto Monte-Mór, 2007; e Maria Spósito, 2007.

Esta constatação da irreversibilidade do fenômeno da urbanização dispersa, fruto de pesquisas empíricas que caracterizam e explicitam a expansão da dispersão urbana em muitos países, suscita questionamentos acerca de qual paradigma urbanístico poderia melhor orientar o crescimento urbano. Neste contexto, um outro grupo de pesquisadores, como Richard Rogers, Rod Burgess, Mike Jenks, na Inglaterra; Peter Newman e Jeffrey Kenworthy, na Austrália; Jan Gehl, na Dinamarca; Salvador Rueda, na Espanha; Henri Ascelrad, Marta Romero, e Frederico Holanda no Brasil; passou a argumentar em prol de estratégias de contenção da dispersão urbana, reunidas em torno da ideia de cidade compacta. Este paradigma foi absorvido por parte do meio acadêmico e do meio técnico ligados ao Urbanismo como sendo a melhor resposta de ocupação do espaço frente a grandes questões do urbanismo contemporâneo relacionadas à degradação ambiental, ao consumo de combustíveis e emissão de gases, à mobilidade urbana, à exclusão sócio-espacial, e à decadência do espaço público.

Diferentemente da cidade dispersa, estudada por Reis (2006:25), o discurso sobre o paradigma da cidade compacta ainda carece de estudos que o analisem sob uma perspectiva histórica, identificando a rede de conhecimento e influências que o construiu e difundiu na Europa e nas Américas. Este artigo intenta iniciar a cobrir esta lacuna a partir de especulações sobre como compactidade e dispersão se apresentam na história recente da cidade, e tratando da construção histórica do paradigma da cidade compacta como resposta à suburbanização e, posteriormente, à dispersão urbana. Trata-se de artigo que demonstra uma pequena parte de pesquisa de doutoramento que está em andamento, sendo embasado em pesquisa bibliográfica aprofundada, de caráter teórico. Outra parte do doutorado, a ser realizada futuramente, aprofunda as questões teóricas aqui apresentadas, inclusive com proposta de estudo de caso.

## 2 COMPACIDADE E DISPERSÃO NA HISTÓRIA DA URBANIZAÇÃO DO SÉCULO XX

As raízes da contraposição entre compactidade e dispersão não são rasas, nem mesmo recentes, mas profundas, ligadas à própria história da urbanização e do urbanismo como ciência social. Bernardo Secchi afirma que, para as cidades europeias, é possível identificar uma sequência de urbanização, primeiramente construída sobre a experiência da concentração progressiva, seguida pela fragmentação e dispersão do urbano em territórios “de dimensões inimagináveis”, reconhecendo o ponto de inflexão entre uma e outra nos anos 1960 e 1970, para em seguida afirmar que um “olhar mais atento” reconheceria que as duas sequências não são subsequentes, **mas sim paralelas**, antecedendo até mesmo o século XX, destacando, assim, a importância e significância histórica destes dois fenômenos morfológicos na constituição do espaço urbano (Secchi, 2009).

O geógrafo e urbanista Edward Soja, estudioso dos processos contemporâneos de urbanização, aprofunda-se no estudo sobre as origens da cidade, e afirma que desde o início a urbanização apresentava padrões mais dispersos ou mais coesos:

“Desde o começo da urbanização, há mais de 10.000 anos atrás, a formação do espaço da cidade pode ter seguido dois caminhos diferentes, um mais densamente aglomerado, projetado com permanência e continuidade em mente, e investido de formas monumentais que ajudam a centralizar a política, economia e cultura urbanas; o outro mais disperso, aglomerado ao redor de múltiplos nós, e aberto o suficiente para permitir o reassentamento de residências em novas áreas ao invés de reconstruir nos mesmos sítios” (Soja, 2000:54).

Segundo Soja, esta bifurcação entre cidade compacta e dispersa já havia sido apontada por Lewis Mumford, no livro canônico *The City in History* (1961), quando ele associa esta diferença morfológica a formas político-governamentais mais democráticas ou totalitárias, respectivamente. Mas mesmo em textos muito anteriores a esse, Mumford já estudava as implicações das formas urbanas mais coesas ou dispersas. Em seu artigo *What is a city?*, publicado em 1937, Mumford reconhece a importância de discutir o que ele denomina de "tamanho ideal" de uma cidade (1937:94), e, por consequência, a definição de seus limites físicos, espaciais, e populacionais. Estas são questões essenciais aos estudos urbanos, pois influenciam significativamente as ações sociais e econômicas no território. Neste texto, Mumford afirma que o meio urbano é um reflexo físico do "drama urbano", e que quando o espaço físico se encontra desordenado, "as funções sociais que ele abriga se tornam mais difíceis de expressar" (Mumford, 1937:94).

A cidade é por ele compreendida como um teatro de atividades sociais, e estas são a essência, o sentido da cidade. Assim, ele argumenta que a cidade não pode crescer indefinidamente pelo território, sob risco de diluir sua função de palco para as ações sociais:

“Acima de tudo, há um critério para uma decisão clara para qual é o tamanho desejável de uma cidade – ou poderia uma cidade continuar a crescer até que uma única e contínua área urbana cubra metade do continente Americano, com o restante do mundo sendo tributário desta massa? (...) Mas se a cidade é um teatro das atividades sociais, e suas necessidades são definidas pelas oportunidades que oferece a diferentes grupos, agindo por meio de um núcleo específico de instituições e associações civis, limitações definidas de tamanho seguem deste fato” (Mumford, 1937:94).

Mumford afirma, ainda, que o tamanho de uma cidade depende da sua organização produtiva e das oportunidades para interação social que ela pode propiciar, argumentando que existe um "tamanho numérico ótimo", a partir do qual os incrementos populacionais gerarão mais prejuízos que benefícios. Este tamanho ótimo é colocado como premissa para que a região funcione como unidade básica de planejamento.

“Para todos os tipos ocasionais de interação social, a região é a unidade de vida social, mas a região não pode funcionar efetivamente, como uma bem-costurada unidade, se a área inteira for densamente cheia de pessoas – pois a própria presença delas vai entupir suas artérias de trânsito e congestionar suas facilidades sociais” (Mumford, 1937:95)

De qualquer forma, ainda que as oscilações entre coesão e dispersão sejam identificáveis na história da cidade, é no século XX em que estas serão mais intensas e contrastantes. Para esta breve narrativa histórica, adotamos o recorte de Bernardo Secchi (2009 [2006]), que afirma que a tarefa de historicizar o debate contemporâneo sobre coesão e dispersão urbanas decorre da interpretação do século XX como um século longo. Isto porque as origens deste debate, tão crucial ao entendimento da cidade de hoje, estão no final do século XIX, na cidade da Revolução Industrial, quando a intensificação do processo de urbanização atinge níveis inéditos e de consequências duradouras, que culminam na cidade esgarçada e fragmentada dos séculos XXI.

As primeiras fábricas, pré-revolução industrial, não estavam dentro das cidades, mas sim próximas de fontes de recursos e energia nas áreas rurais. Mas Edward Soja afirma que foi a inserção das fábricas de grande escala dentro das cidades (no espaço urbano) que iniciou a 3ª Revolução Urbana.

“Deste momento em diante, foi desenvolvida uma relação totalmente simbiótica e expansiva entre processos de urbanização e industrialização de escala e escopo nunca antes atingidos, muito parecido com os efeitos propulsores das primeiras cidades no desenvolvimento da agricultura” (Soja, 2000: 76).

A cidade do séc. XIX era contida e limitada pelas técnicas de transporte (que ainda não tinham flexibilidade, permeabilidade, extensão de rede e velocidade suficientes para viabilizar outro modo de urbanização que não o concentrado) e de comunicação (que demandavam encontros presenciais para realização da maioria das atividades sociais). Na sua limitada extensão, a cidade do século XIX se verticaliza, se adensa, transforma seus espaços mais internos (especialmente na cidade européia) e os substitui e os adéqua às novas necessidades do capitalismo, agora industrial, como bem demonstram as belíssimas gravuras de Gustave Doré (Doré & Jerrold, 1872).



**Gráfico 1: Catedral de St. Paul vista da Brewery Bridge e a Ponte de Londres.**  
Doré & Jerrold, 1872.

A inclusão de indústrias e demais equipamentos associados no interior da cidade do século XIX, muitas vezes no seu centro, modificou a valorização das áreas urbanas consolidadas, ocasionando a migração da classe média para os subúrbios acessados por transporte urbano, estabelecendo um modelo de suburbanização que permaneceria inalterado pelo próximo século, sendo, inclusive, absorvido e reproduzido por outros países.



**Gráfico 2: Hampstead Garden Suburb, Londres, início do século XX.**



**Gráfico 3: Levittown, NY, EUA, um dos primeiros subúrbios norte-americanos.**

Tony Linck, Life Magazine, Junho de 1948.

“Então, desde o começo as novas classes urbano-industriais capitalistas entraram na cidade em zonas concêntricas espacialmente segregadas: trabalhadores e soldados na mais densa e perigosamente misturada zona interna, a nova “classe média” burguesa assentada na malha mais regular do segundo anel, e a alta burguesia na zona suburbana das vilas ajardinadas e das propriedades rurais. Enquanto o zoneamento concêntrico tem sido, pelo menos desde de Ur, uma parte integral do tecido espacial da cidade, ele nunca foi tão bem definido, homogeneamente composto e alinhado com os interesses da classe dominante” (Soja, 2000:81).

Bernardo Secchi vai afirmar que as novas periferias são os espaços onde se produziram formas de ocupação “que mudaram a fisionomia de territórios inteiros” (Secchi, 2009:36), e os subúrbios são a expressão mais característica das periferias européias e, posteriormente, norte-americanas.

A tecnologia exerceu papel fundamental nessas transformações da cidade, especialmente ao longo dos séculos XIX e XX. Lewis Mumford afirma que os avanços tecnológicos (por ele caracterizados como uma "explosão tecnológica" divorciada de qualquer finalidade além do progresso tecnológico e científico por si mesmo) produziram uma "explosão da cidade", e um conseqüente descontrole da sociedade, "surpreendida pelos seus próprios recursos e oportunidades". Para ele "(...) the city has burst open and scattered its complex organs and organizations over the entire landscape"(Mumford, 1961:33–34).

Alguns anos depois, o também americano, arquiteto e urbanista Melvin Webber, oferece uma interpretação mais profunda dos impactos das evoluções tecnológicas do transporte e da comunicação na urbanização. Para ele, estas novas tecnologias permitiram a completa desvinculação entre o espaço social e o espaço geográfico, oferecendo uma liberdade de localização inédita. Webber argumenta que o transporte e a comunicação expandiram a escala da sociedade urbana, para uma outra dimensão que é "cada vez mais independente da cidade", num processo que reduziu a importância do lugar, enquanto ampliava a segregação espacial de diferentes grupos sociais:

“(...) a muito difundida disponibilidade de transporte aéreo comercial e de comunicação telefônica global permitiu que uma classe de pessoas afluentes vivesse em qualquer lugar – em subúrbios, em distritos rurais, no alto de montanhas, por exemplo – e ainda assim permanecesse “urbana”, participando completamente da vida intelectual, profissional e econômica. Ao mesmo tempo, foram exatamente as populações pobres que ficaram presas no interior das cidades, desprovidas de acesso às tecnologias que estão ficando cada vez mais “rurais”, no sentido de que eles são não-participantes dos assuntos da comunidade global” (Webber, 1968:470).

Mais recentemente, Webber reiterou a interpretação sobre o papel das tecnologias na viabilização da suburbanização e, posteriormente, da dispersão urbana.

“Tanto os carros quanto os telefones refletem o ápice de uma longa série histórica de acumulação de inovações tecnológicas, todas unidirecionais em seus efeitos – todas trabalhando para reduzir os custos de superar o espaço geográfico e viabilizar sempre crescente liberdade locacional” (Webber, 1996:1)

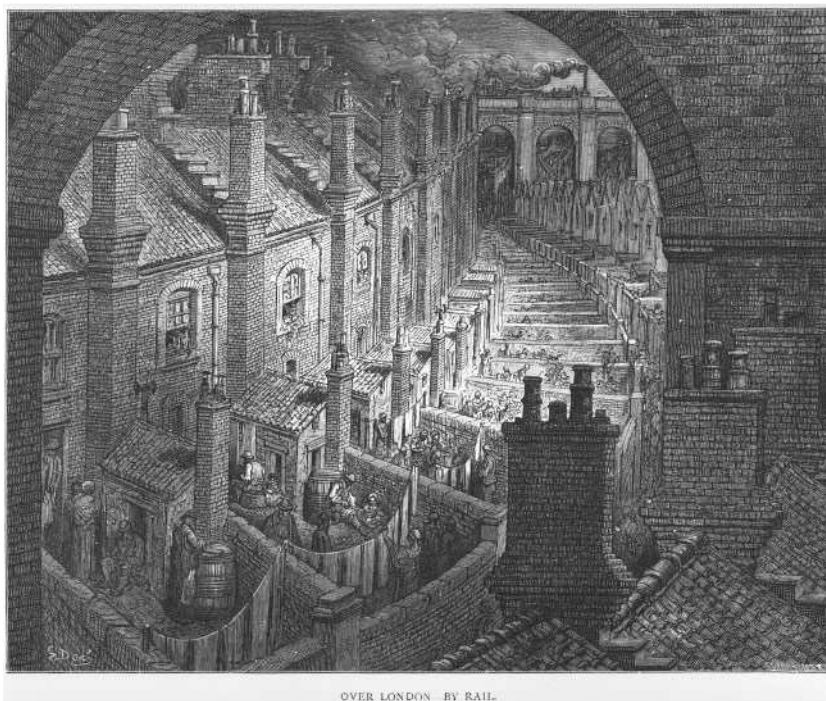
Ratificando a interpretação de Mumford e Webber, Françoise Choay (2004 [1994]:64) afirma que a importância da técnica na transformação das cidades tem sido subestimada na historiografia urbana, e destaca alguns aspectos cruciais que a técnica modificou nas cidades:

Na construção: novos materiais - concreto armado, o vidro e o aço, bem como novos equipamentos mecânicos e elétricos - elevador e equipamentos de controle ambiental de ar e de temperatura. a industrialização do edifício, que favorece o crescimento da periferia. Nos transportes: o trem, que depois de 1850, permite mobilidade em massa sem precedentes na sociedade ocidental, e se converteu no mais forte fator de adensamento urbano. Posteriormente, com a expansão das ferrovias, se transformaria em fator determinante na viabilização da expansão urbana. De maneira análoga, a partir dos anos 1930, o carro particular vai exponenciar a velocidade de expansão territorial da cidade. Nas comunicações: telégrafo, rádio e telefone, importantes para o controle dos sistemas de transporte. Mais contemporaneamente, a internet e os celulares, que facilitam ainda mais o encontro não-presencial, revolucionando os modos de produção e consumo, e o comportamento social (Choay, 2004 [1994]).

Em diferentes momentos históricos, a técnica viabiliza transformações na forma que o homem ocupa o território. No final do século XIX - transporte, comunicações, materiais - vão viabilizar a suburbanização. No final do século XX - transporte (ampliação do acesso ao automóvel, avião), comunicação - vão viabilizar a hiper-suburbanização - a dispersão urbana.

### **3 A (RE)CONSTRUÇÃO DO PARADIGMA URBANÍSTICO DA CIDADE COMPACTA NA CONTEMPORANEIDADE**

No final do século XIX, a alta densidade populacional, a aglomeração e a excessiva compacidade das cidades industrializadas eram consideradas a causa da degradação urbana. Inicialmente, os subúrbios na Inglaterra e nos Estados Unidos vieram como uma solução a estes problemas, viabilizados pelas tecnologias já citadas e pelas terras baratas fora dos perímetros urbanos (Hall, 2002 [1988]). Devido ao descaso com a provisão de infraestrutura e de condições de habitação minimamente adequadas, a primeira grande concentração adensada de pessoas nas cidades no período da Primeira Revolução Industrial se materializou - e se estigmatizou profundamente - como uma situação indesejada, inadequada ao assentamentos humanos (Soja, 2000), e este estigma permanece até os dias de hoje.



**Gráfico 4: Situação de moradia de trabalhadores industriais em Londres, final do século XIX.**  
Doré & Jerrold, 1872.

O primeiro grande debate sobre compacidade ou dispersão data desse período. Podemos afirmar que os primeiros defensores da cidade compacta, de limites bem definidos quanto a sua extensão territorial, foram os mais proeminentes integrantes do movimento Regional Planning. Patrick Geddes e Lewis Mumford defendiam que a expansão urbana deveria ser contida e que as cidades deveriam estabelecer limites populacionais, a partir dos quais outras cidades seriam construídas.

Este debate seria retomado no final do século XX e início do século XXI, mas sob outra perspectiva. Percebe-se, agora, um foco especial nas questões ambientais relacionadas à urbanização, com aumento de pesquisas tratando da quantificação e qualificação dos impactos gerados no meio ambiente pelas diferentes formas que o homem desenvolveu para ocupar o espaço. Então, os processos de expansão urbana e de transformação da cidade existente passaram a ser analisados, também, segundo parâmetros e índices de impacto ambiental.

Diante da intensificação e diversificação dos processos de expansão urbana, há pouco tempo restritos à suburbanização e periferação, mas agora ampliados em complexidade na urbanização dispersa, parte dos pesquisadores e planejadores urbanos retomam a problemática de qual forma urbana, qual modelo de urbanização, poderia melhor responder aos diagnósticos negativos da cidade contemporânea. Com o frenético espalhamento da cidade pela paisagem, antes reconhecidamente rural (ou no máximo residencial), muitos retomam os modos e formas urbanas mais familiares, mais tradicionais, como tentativa de frear o esvaio do tecido urbano conhecido, quando se inicia um processo de reconstrução do paradigma da cidade compacta.

Segundo Rod Burgess (2000), esse ressurgimento do interesse no paradigma da cidade compacta data do final dos anos 1980, quando a Organização das Nações Unidas, assumindo as questões da degradação ambiental global e das mudanças climáticas levantadas nas décadas de 1960 e 1970 pelo movimento ambientalista, intensificou o debate sobre a sustentabilidade, dando particular enfoque a seus aspectos ambientais, embasados em pesquisas sobre as alterações climáticas e suas consequências (Burgess, 2000). No final dos anos 1980, o Relatório Brundtland e, posteriormente, a Agenda 21, elaborada durante a Conferência das Nações Unidas sobre Meio Ambiente e Desenvolvimento Humano, a ECO 92, identificaram as cidades e o processo desordenado de urbanização como agentes determinantes dos problemas ambientais em escala mundial. Estes dois documentos são considerados seminais dos conceitos contemporâneos de sustentabilidade e de desenvolvimento sustentável, sendo, ainda hoje, frequentemente referenciados em pesquisas e debates no Urbanismo.

O relatório Brundtland, publicado em 1987, foi elaborado pela Comissão sobre Meio Ambiente e Desenvolvimento (The World Commission on Environment and Development - WCED), instituída pela ONU em 1983, estabeleceu a conhecida definição tripartite da sustentabilidade como uma relação equilibrada entre necessidades econômicas, bem-estar social e proteção ambiental (ambiental, social e econômica). O relatório dedicou um capítulo exclusivamente às questões ambientais relacionadas à urbanização global. Afirmava que o crescimento desordenado das cidades em países pobres, raramente acompanhado pelo estabelecimento de infraestrutura de saneamento básico e habitação, era o principal responsável pela degradação ambiental e o consumo abusivo de recursos naturais no mundo. Reconhecia que as nações desenvolvidas eram co-responsáveis por estes problemas ambientais, mas reforçava que suas capacidades técnica e financeira permitiam-lhes desenvolver soluções de urbanização menos impactantes (WCED, 1987). Deste modo, o relatório amplificava ao mundo o papel determinante dos países subdesenvolvidos e de suas cidades pobres e periféricas na degradação do meio ambiente global, assim ignorando os impactos dos processos de suburbanização, então absolutamente consolidados na América do Norte e Europa, bem como os processos de urbanização expansiva e dispersiva já em curso na maioria dos países desenvolvidos.

Já a Agenda 21, apesar do enfoque nos problemas ambientais decorrentes da urbanização não-infraestruturada dos países subdesenvolvidos, é mais ampla no seu escopo e nas interpretações decorrentes. Assume o problema da expansão urbana de forma global, condenando o consumo desenfreado de terras pela urbanização, a especulação fundiária e imobiliária, a carência de infraestrutura urbana e habitação, a precariedade dos sistemas de transporte, a ineficiência dos governos diante de desastres ambientais, dentre outros aspectos. Não especifica soluções morfológicas, mas levanta o debate sobre a necessidade social de produzir cidades menos impactantes ao meio ambiente e ao próprio homem (United Nations, 1992).

Estes documentos, o papel da ONU como mobilizadora mundial da causa ambiental e a grande produção científica da época voltada para a mensuração dos impactos ambientais causados pela ação do homem, especialmente os estudos tratando das deseconomias geradas pela suburbanização e pela urbanização dispersa, impulsionaram a retomada do interesse pelas formas urbanas compactas.

Assim, os principais argumentos atuais a favor da compactação urbana têm fundamentação ambientalista, sendo embasados em análises sobre os padrões de consumo e produção das áreas urbanizadas de baixa densidade, particularmente os subúrbios norte-americanos e europeus. O historiador e urbanista Robert

Fishman, um dos primeiros pesquisadores norte-americanos a tratar da dispersão urbana, ainda nos anos 1980, define que a estrutura da cidade dispersa, por ele denominada tecnobúrbio, está embasada em dois desperdícios execrados pela maioria dos urbanistas: "o desperdício de solo inerente à residência unifamiliar e o de energia inerente ao uso do automóvel" (2004 [1987]:39).

#### 4 DESCRIÇÃO DO PARADIGMA CONTEMPORÂNEO DA CIDADE COMPACTA

Assim como o processo de dispersão urbana gerou e ainda gera análises com caracterizações variadas, o mesmo se dá com o paradigma de compactação urbana. Não há um conceito único, consensual de cidade compacta, mas podemos elencar suas características gerais e um ponto central: o discurso contemporâneo da cidade compacta se apresenta como uma resposta projetual e de planejamento à dispersão territorial crescente, sempre articulado à problemática da sustentabilidade ambiental e à questão das formas urbanas "sustentáveis". Mas, enfim, o que é a cidade compacta?

O Dicionário Michaelis define o termo compacto como o "1. Que tem as partes componentes muito unidas. 2. Denso, espesso, comprimido, maciço". O fenômeno de adensamento<sup>1</sup> está no cerne do paradigma da cidade compacta. Segundo Panerai, tanto a expansão urbana quanto o adensamento são fenômenos que definem o processo de *crescimento urbano*, entendido como "um conjunto de fenômenos de extensão e adensamento apreendidos de um ponto de vista morfológico, isto é, *a partir de sua inscrição material no território*" (grifo original) (Panerai, 2006 [1999]:51). Semanticamente e morfológicamente, compactar é adensar.

No entanto, aumentar a densidade construtiva e populacional, apesar de fundamental ao paradigma da cidade compacta, não é seu único princípio. Uma revisão bibliográfica de alguns autores que tratam do tema permite elencar outras diretrizes. É importante destacar a carência de estudos que analisem os discursos que formam o paradigma da cidade compacta sob uma perspectiva histórica, identificando a rede de conhecimento e influências que o construiu e difundiu na Europa e nas Américas. Desenvolvemos, aqui, os primeiros passos desta tarefa, percorrendo alguns autores significativos, considerando a disponibilidade da bibliografia.

Nossa leitura sobre a cidade compacta contemporânea se inicia com o clássico *The Death and Life of Great American Cities*, da jornalista Jane Jacobs, publicado em 1961. O livro é uma crítica mordaz aos projetos de renovação urbana modernistas conduzidos nos EUA por urbanistas como Robert Moses, em Nova Iorque. Não se trata especificamente de uma crítica ao subúrbio ou ao processo de expansão territorial em curso naquele momento, muito menos se refere especificamente a um modelo de cidade compacta. No entanto, ainda que Jacobs apontasse sua poderosa crítica a outros alvos, ela estabeleceu uma análise urbana perfeitamente alinhada aos princípios que, posteriormente, delineariam a reconstrução do paradigma da cidade compacta. Destacamos o capítulo dois, onde Jacobs defende a concentração (entendida como densidade construtiva e bruta); os quarteirões curtos; e o uso misto (Jacobs, 2000 [1961]). Este livro, na sua defesa da densidade, da diversidade de usos e da limitação do tamanho dos espaços urbanos, abriu espaço para uma reinterpretação da coesão morfológica nas cidades, confrontando o estigma que pairava sobre ela, e influenciando profundamente os autores posteriores que defenderão a compactação urbana.

Em 1973, o matemático norte-americano George Dantzig e o arquiteto Thomas L. Saaty, utilizaram, pela primeira vez, o termo cidade compacta para descrever um modelo de urbanização no livro *The Compact City: Plan for a Liveable Urban Environment*, onde argumentavam pelo adensamento urbano para a utilização mais parcimoniosa dos recursos naturais. Alguns trabalhos foram publicados sobre o tema nos anos seguintes, mas foi após a publicação do Relatório Brundtland em 1987 e dos desdobramentos mundiais do debate sobre o meio ambiente que surgiram inúmeras interpretações sobre a compactação urbana, desenhando a versão contemporânea deste paradigma.

Em 1993, um grupo de arquitetos urbanistas norte-americano iniciou o *New Urbanism*, movimento cujo principal objetivo é propor alternativas ao modelo de suburbanização, visto como "uma separação entre as naturalmente integradas atividades humanas de morar, trabalhar, comprar, estudar, rezar e recrear" (Duany & Plater-Zyberk, 1994:211). Suas propostas são claramente tradicionalistas, com definição de estratégias projetuais muito restritas, tendendo ao pastiche. Utiliza a cidade pré-industrial norte-americana e sua arquitetura como modelos a serem reproduzidos, e reforça a importância da limitação do crescimento urbano e do tamanho da cidade como essenciais ao bom desenho urbano. Seus princípios de projeto, que partem da escala da vizinhança como unidade fundamental, e a ela se restringem, são:



“(1) o bairro tem um centro e um limite; (2) o tamanho ideal de um bairro é 1/4 de milha do centro ao limite; (3) o bairro deve ter uma mistura de usos balanceada; (4) o bairro estrutura as edificações e o tráfego em uma rede interconectada de ruas; (5) o bairro prioriza o espaço público e a locação adequada de edifícios cívicos” (Duany & Plater-Zyberk, 1994:209).

## THE TRANSECT AND COMMUNITY UNITS

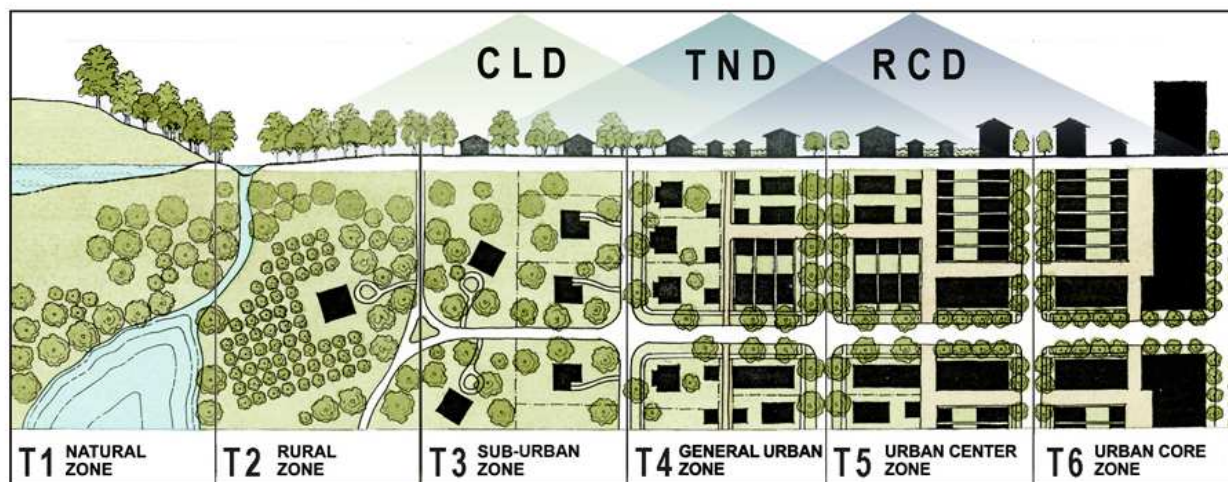


Gráfico 5: Transecto proposto pelo New Urbanism, mostrando as graduações de ocupação do solo. (Duany & Plater-Zyberk, 1994).

De um posterior desmembramento do *New Urbanism*, surgiu outro movimento, menos determinista na materialização de suas estratégias espaciais e mais amplo na escala de intervenção, muito influenciado pelo Regional Planning do início do século XX: o *Smart Growth*. Ainda que menos literal na sua interpretação da cidade tradicional, esta permanece como modelo urbanístico anti-suburbanização, como afirmam seus principais promotores, os arquitetos Andres Duany e Jeff Speck: "(...) the old, dependable neighborhood structure is the very heart of smart growth" (2010: XIII); "(...) we know that it [smart growth] is the opposite of automobile-based suburban development (2010: XVI).

Na esteira das críticas ao modelo de suburbanização e dispersão, o *New Urbanism* e o *Smart Growth* tiveram grande permeabilidade no cenário acadêmico e profissional nos EUA, também expandindo sua influência para outros países, muitas vezes de forma acrítica e pouco preocupada com a tradução destas premissas para outros contextos (del Rio et al., 2009). No Brasil, em texto de 1999, intitulado *Discurso da Sustentabilidade Urbana*, o professor do IPPUR-UFRJ Henri Acselrad, analisou alguns autores estrangeiros e apresentou uma síntese da noção de cidade compacta que:

"(...) reuniria, na perspectiva de documentos da Comissão das Comunidades Europeias, por exemplo, os atributos de "alta densidade e uso misto, tendendo a apresentar superior eficiência energética por reduzir as distâncias dos trajetos, maximizar a oferta de transporte público e prover qualidade de vida superior aos residentes" (Breheny & Rookwood, 1996:155). A metáfora da cidade compacta teria como configuração formal tendencialmente mais aceita a do modelo policêntrico em rede, com diversificação de funções dos subcentros bem servidos em transportes públicos (Camagni & Gibelli apud Acselrad, 1999:85).

Em 1998, na Inglaterra, foi organizada a Comissão *Urban Task Force*, que contava com um diversificado grupo de técnicos coordenados pelo arquiteto Richard Rogers. A comissão tinha como objetivo estudar os motivos do declínio das cidades inglesas, propondo uma visão alternativa. O grupo elaborou os estudos e publicou alguns documentos, onde ficava clara a inclinação ao paradigma da cidade compacta como solução urbanística por eles identificada como "sustentável".

"Na Urban Task Force original nós definimos nossa visão: uma visão de cidades bem projetadas, compactas e conectadas, apoiando uma grande diversidade de usos – onde pessoas vivem, trabalham e se têm lazer em quarteirões próximos – num ambiente urbano sustentável e bem integrado ao transporte público, e adaptável à mudanças" (Rogers, Hall, & et al., 2005: 2). Deste trabalho surgiram outras publicações, como o livro *Cities for a Small Planet*, de 1998, e *Cities for a Small Country*, de 2000, onde Rogers desenvolveu os

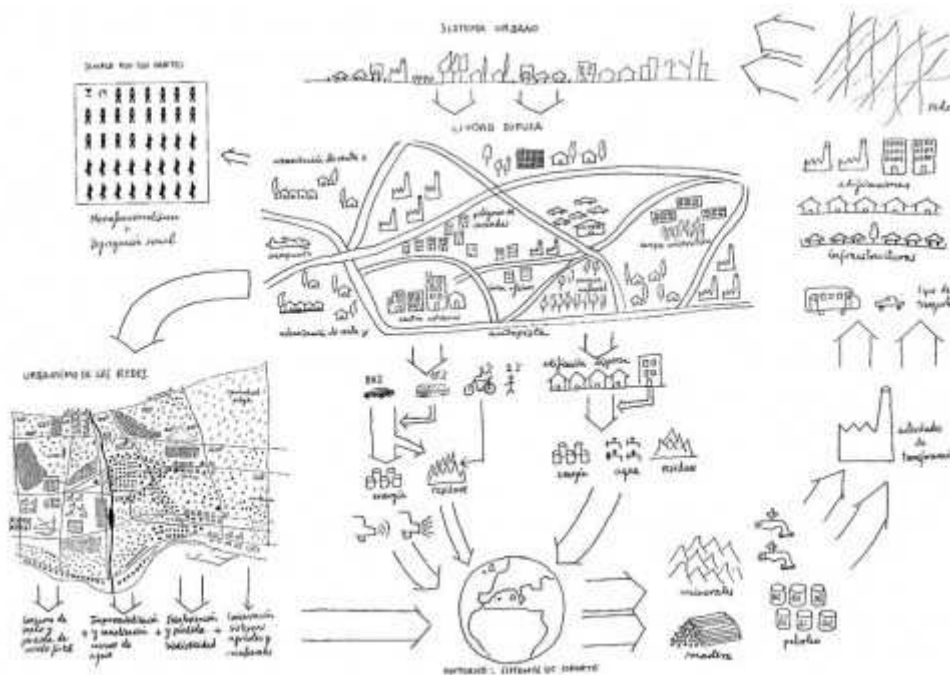
princípios de sustentabilidade urbana apoiados no paradigma da cidade compacta. O primeiro livro foi traduzido para o português em 2005, exercendo significativa influência no Brasil.

Neste mesmo período, outro grupo de pesquisadores também britânicos, coordenados por professores da Faculdade de Arquitetura de Oxford, incluindo Mike Jenks e Rod Burgess, iniciou uma série de publicações intitulada *The Compact Cities Series*, onde compilaram estudos de diversas origens e escopos, tratando do tema. Burgess (2000) define a cidade compacta como um conjunto de políticas

“(…) que buscam aumentar a área construída e as densidades populacionais; intensificar as atividades urbanas econômicas, sociais e culturais e manipular o tamanho, a forma e a estrutura urbana e dos sistemas de assentamentos, buscando os benefícios da sustentabilidade ambiental, social e global que derivam da concentração de funções urbanas” (Burgess, 2000: 14).

Ainda no começo dos anos 2000, o arquiteto urbanista Salvador Rueda, Director da Agência de Ecologia Urbana de Barcelona, passou a publicar e apresentar estudos favoráveis à compactação urbana, tendo Barcelona como principal estudo de caso. Neles, Rueda contrapõe a cidade dispersa com a compacta, realçando possíveis vantagens da primeira no que tange o consumo de recursos naturais e a potencialização dos contatos sociais no espaço público. Para Rueda:

“Um dos modelos que, em princípio, se acomoda melhor aos propósitos mencionados [da sustentabilidade urbana], com os ajustes necessários, é aquele demonstrado pelo tipo de cidade mediterrânea compacta e densa com continuidade formal, multifuncional, heterogênea e diversa em toda a sua extensão. É um modelo que permite conceber um aumento da complexidade de suas partes internas que é a base para se obter uma vida social coesa e uma plataforma econômica competitiva, ao mesmo tempo em que se salva solo, energia e recursos materiais, se preserva os sistemas agrícolas e naturais” (Rueda, 2004:8).



**Modelo de cidade dispersa segundo Salvador Rueda**  
(Rueda, 2004).

A partir destas breves incursões na bibliografia, podemos sintetizar diretrizes urbanísticas que procuram: (1) ocupar o solo de forma compacta (maiores densidades populacionais e construtivas) para diminuir as distâncias intramunicipais e viabilizar o transporte coletivo e os modos não-motorizado; (2) ocupar vazios urbanos para otimizar os deslocamentos por transporte público; (3) limitar áreas de expansão urbana; (4) promover unidades territoriais autônomas em termos de oferta de equipamentos, serviços, empregos e moradia, como forma de diminuir a demanda por transporte e as distâncias a serem percorridas; (5) fortalecer subcentros e criar novas centralidades para diminuir a convergência de deslocamentos para os centros das cidades.

Todas estas diretrizes tratam de uma tentativa de domesticar a dispersão, focando na retração e contenção do processo dispersivo por meio de planos, estratégias e inúmeros instrumentos urbanísticos e diretrizes de projeto. No planejamento, podemos destacar o esforço para se delimitar perímetros urbanos rígidos, o zoneamento de usos mistos, o aumento das densidades populacionais e construtivas, e todas as diretrizes de incentivo à ocupação de vazios urbanos. No campo do desenho urbano, esta tentativa de contenção do fenômeno dispersivo se apresenta, muitas vezes, nas fortes intenções de resgate de formas urbanas ditas “tradicionais”, por meio de propostas de ocupação mais compactas, com proposição de malhas viárias mais integradas, tipologias de ocupação com relações mais diretas entre espaços públicos e privados, menores afastamentos laterais e frontais, ou incentivo à convivência de usos distintos, dentre outros.

## 5 A CIDADE COMPACTA COMO IDEALIZAÇÃO DO PASSADO

A crítica ao paradigma da cidade compacta tem sido voraz e multifacetada. Podemos identificar duas frentes de contra-argumentação. A primeira, de ordem pragmática e funcional, vai desmanchar o consenso de que a cidade compacta seria mais sustentável ambientalmente e socialmente. Estudiosos argumentam, por exemplo, que há pouca correlação entre altas densidades urbanas e os padrões de mobilidade da população. A escolha do modo de transporte, e o desejado aumento no uso de modais de transporte público e não-motorizado, depende mais de outros fatores, como o preço dos combustíveis, do que da densidade. Também é questionado se a cidade compacta é mais justa, considerando que seus valores imobiliários são superiores aos de áreas espraiadas (Neuman, 2005).

A segunda, que é mais aprofundada neste trabalho, questiona a validade das interpretações que resultam em propostas historicistas, que vêem na cidade tradicional as respostas morfológicas para o enfrentamento dos problemas relacionados à dispersão urbana.

Ester Limonad (2007) coloca que a dispersão urbana tem sido combatida em defesa do meio ambiente e como um meio de otimizar investimentos e poupar recursos financeiros, mas questiona se este combate não ocorreria simplesmente porque a urbanização dispersa configura um desvio em relação aos padrões conhecidos e consagrados de crescimento urbano. Secchi argumenta que existe na sociedade uma vontade reprimida por dispersar, instigada pela idealização da vida suburbana. A dispersão responde, então, a uma multiplicidade de desejos, de expectativas, de imaginários cotidianos, e de disponibilidades de tempo e recursos financeiros, que permitem ou impõe a ocupação de áreas não consolidadas.

Secchi coloca também que a compreensão sobre as transformações definitivas da cidade demora a ser incorporada ao modo de pensar a cidade e suas políticas. As políticas habitacionais baseadas na produção em massa de unidades (grandes conjuntos habitacionais) típicas do estado de bem-estar social, amplamente difundidas na 1ª metade do séc. XX nos países europeus e EUA, ignorava a multiplicidade de grupos sociais e agrupava suas necessidades em produtos standardizados. Segundo Secchi, estas políticas desencadeariam os três grande temas da sociedade do séc. XX: o aflorar do sujeito individual irredutível e sua conseqüente necessidade por privacidade; o aflorar do cotidiano; e a progressiva democratização do espaço, numa profunda redistribuição dos valores, modificando os imaginários individuais e coletivos – e com grandes repercussões espaciais. Sobre o mesmo tema, Secchi (Secchi, 2006 [2001]) coloca que “difícilmente conseguiremos interrompe-la [a dispersão urbana] ou **enquadrá-la em modelos do passado**; melhor será procurar dar-lhe um sentido, uma forma e uma arquitetura”. François Ascher acrescenta, ainda, que:

“(…) se tal é o caso, essa emergência, que sujeita numerosos problemas e provoca desgastes de toda sorte, necessita, para ser controlada e ser posta a serviço da maioria, não da reativação do que fez o sucesso das cidades precedentes e talvez sua infelicidade [...], mas uma transformação progressiva dos modos de pensar a cidade, de conceber e de executar o urbanismo, de gerar conjuntos urbanos” (Ascher en Reis Filho, 2006:36).

Reiterando essas interpretações, Reis argumenta que o processo de urbanização dispersa não decorre de mudanças físicas, espaciais, mas sim sociais, o que implicaria na revisão

“(…) das críticas que tendem a defender o congelamento das formas das cidades dos séculos XIX e XX, como seus projetos urbanísticos e as características de uma etapa do processo de urbanização, que lhe deram origem. Se as configurações do espaço urbano são suporte e resultado da vida social, as mudanças na existência social devem compreender novas modalidades de urbanização e novas configurações” (Reis Filho, 2006:19).

Françoise Choay, no texto "Lo reino de lo urbano y la muerte de la ciudad" (2004 [1994]), constrói uma argumentação historicizada onde identifica modelos e planos de urbanização que sinalizam a desconstrução da cidade. A cidade linear, do espanhol Arturo de Soria y Mata (1882), a Carta de Atenas, e, mais especificamente, a Ville Radieuse de Le Corbusier (1933); e a cidade-jardim de Ebenezer Howard (1898) são antecipações das transformações irreversíveis que a cidade histórica europeia viria a sofrer. Para ela "a era das entidades urbanas discretas terminou", e pensar o urbano implicará noutras formas espaciais, descoladas das interpretações literais da cidade tradicional saudosista:

"Pensar o urbano é hoje uma necessidade. A persistência da imagem da cidade que se anula responde a um mecanismo de defesa: nega uma realidade que é demasiadamente difícil ou demasiadamente desagradável de se enfrentar. (...) Assim mesmo, a história das formas urbanas, tão reveladora para compreender o passado e tratar dos antigos tecidos urbanos, serviu de aval ao historicismo lúdico de arquitetos práticos aficionados e legitimados, que projetaram modelos caducos" (Choay, 2004 [1994]:71).

Querer reforçar uma solução morfológica espelhada na cidade tradicional é ignorar a complexidade da modernidade, ignorar que o espaço urbano e a forma antrópica de ocupar o território são consequências da condição social multifacetada e diversa da contemporaneidade. Esta persistência historicista é característica de uma visão idealizada da cidade pré-existente, apresentada quase isenta de conflitos e lutas sociais, repleta de uma diversidade social pacificada, banalizada, o que David Harvey vai denominar de "ideologia da comunidade perdida", referindo à crítica urbana de Jane Jacobs.

## **6 ESPECULAÇÕES SOBRE A PERMANÊNCIA DA CIDADE COMPACTA**

A construção do paradigma contemporâneo da cidade compacta parte de uma reconstrução idealizada da *imagem* da cidade tradicional, engolida e transformada pela dispersão urbana. Mas a consistência desta crítica é também o ponto de origem para o entendimento sobre a permanência e a influência do paradigma da cidade compacta no urbanismo contemporâneo.

Enquanto os defensores da cidade compacta produziram (e continuam a produzir) esquemas e escritos diretivos, muitos com caráter de manuais, listando centenas de regras e receitas rígidas de planejamento e projeto urbanísticos, materializados em inúmeros trabalhos, realizados ou não, os estudiosos contemporâneos da dispersão urbana não apresentam uma visualização, uma imagem das suas ideias e argumentos, nem resgatam modelos históricos que se relacionam a ela, como a já citada cidade linear de Arturo Soria y Mata, ou mesmo a proposta de Broadacre City, de Frank Lloyd Wright (1932).

Não há, na maioria dos seus escritos, uma alternativa espacializada, desenhada, materializada. Seus estudos se expressam em mapas, fotografias e textos de caráter essencialmente analítico, onde o maior esforço está em descrever e compreender este fenômeno urbano. Eles reconhecem na dispersão urbana uma dimensão e intensidade historicamente sem precedentes e, que, portanto, exige novas propostas urbanísticas também inovadoras, mas não definem que propostas são essas. Quais são os novos paradigmas de desenho e planejamento urbano que abraçarão esta verdadeira "morte da cidade", nas palavras de Françoise Choay, e reconhecerão no esfacelamento das formas conhecidas, outra urbanidade possível e ainda necessária? Como podemos reinterpretar o gigantismo dos malls à beira das rodovias, a privatização do território, os carros enfileirados em repetitivos congestionamentos de hora marcada, a sedução da residência unifamiliar suburbana?

Estas questões não encontram alento nos teóricos da dispersão. Sua abordagem científica constrói leituras assertivas e convincentes da cidade contemporânea, e, em seu distanciamento, observam e descrevem o fenômeno com naturalidade por vezes inquietante. Mas não há consolo. Não há esperança de transformação. A dispersão e suas consequências sociais e espaciais são fatos.

E é nas atitudes diametralmente opostas desses dois grupos de teóricos que percebemos a força da cidade compacta, que se apresenta como um modelo de resistência, como um estandarte quixotesco, insistentemente carregado e renovado, e que, mesmo diante das mais adversas conclusões, mantém uma atratividade muitas vezes reservada às utopias.

## **BIBLIOGRAFIA**

ACSELRAD, H. (1999). Discurso da sustentabilidade urbana. *Revista Brasileira de Estudos Urbanos e Regionais*, 1(1), 79–90.

- BURGESS, R. (2000). The Compact City Debate: A Global Perspective. In *Compact cities: sustainable urban forms for developing countries*. London; New York: E. & F.N. Spon.
- CHOAY, F. (2004). El Reino de lo Urbano y la Muerte de Ciudad - 1994. In Á. M. Ramos (Org.), *Lo Urbano en 20 autores contemporáneos*. Barcelona: ETSAB, UPC.
- DORÉ, G.; JERROLD, B. (1872). *London: A Pilgrimage*.
- DUANY, A., & Plater-Zyberk, E. (1994). The Neighborhood, the District, and the Corridor. In P. Katz & V. Scully (Orgs.), *The new urbanism: toward an architecture of community*. New York: McGraw-Hill.
- DUANY, A., Speck, J., & Lydon, M. (2010). *The smart growth manual*. New York: McGraw-Hill.
- FISHMAN, R. (2004). Beyond Suburbia: the Rise of The Technoburb. In *Lo Urbano en 20 autores contemporáneos* (3ª ed, p. 229). UPC, ETSAB.
- HALL, P. (2002). *Cities of tomorrow: an intellectual history of urban planning and design in the twentieth century*. Oxford, UK; Malden, MA: Blackwell Publishers.
- JACOBS, J. (2000). *Morte e vida de grandes cidades / Jane Jacobs; tradução: Carlos S. Mendes Rosa; revisão da tradução: Maria Estela Heider Cavaleiro; revisão técnica: Cheila Aparecida Gomes Bailão*. São Paulo: Martins Fontes.
- LEFEBVRE, H. (1991). *O Direito a cidade*. (R. E. Frias, Trad.). São Paulo: Moraes.
- MUMFORD, L. (1961a). *The city in history: its origins, its transformations, and its prospects*. New York: Harcourt, Brace & World.
- MUMFORD, L. (1937). What is a City. *Architectural Record*. Recuperado de [http://www.contemporaryurbananthropology.com/pdfs/Mumford,%20What%20is%20a%20City\\_.pdf](http://www.contemporaryurbananthropology.com/pdfs/Mumford,%20What%20is%20a%20City_.pdf)
- NEUMAN, M. (2005). The compact city fallacy. *Journal of Planning Education and Research*, 25(1), 11–26.
- PANERAI, P. (2006). *Análise urbana*. Brasília: Editora UnB.
- REIS FILHO, N. G. (2006). *Notas sobre urbanização dispersa e novas formas de tecido urbano*. São Paulo: Via das Artes.
- ROGERS, R., Hall, P., & et al. (2005). *Towards a Strong Urban Renaissance: An Independent Report by Members of the Urban Task Force chaired by Lord Rogers of Riverside*. London: The Urban Task Force. Recuperado de [http://www.urbantaskforce.org/UTF\\_final\\_report.pdf](http://www.urbantaskforce.org/UTF_final_report.pdf)
- RUEDA, S. (2004). Modelos de Ordenación del Territorio más Sostenibles. In *Fondo Documental del VII CONAMA*. Apresentado em VII CONAMA - Congreso Nacional del Medio Ambiente - Cumbre del Desarrollo Sostenible, Madri. Recuperado de <http://www2.conama.org/documentos/1954.pdf>
- SECCHI, B. (2009). *A cidade do século vinte*. (M. Barda, Trad.). São Paulo: Ed. Perspectiva.
- SECCHI, B., Barda, M., & Sales, P. M. R. (2006). *Primeira lição de urbanismo* (1ª ed). São Paulo: Perspectiva.
- SOJA, E. W. (2000). *Postmetropolis critical studies of cities and regions*. Malden (Mass.): Blackwell Publ.
- UNITED NATIONS. (1992). *Agenda 21*. New York: UN.
- WCED. (1987). *Report of the World Commission on Environment and Development: Our Common Future*. ONU. Recuperado de <http://www.un-documents.net/wced-ocf.htm>
- WEBBER, M. M. (1968). The Post-City Age. *Daedalus*, 97(4), 1091–1110.
- WEBBER, M. M. (1996). Tenacious cities. Apresentado em *Spatial Technologies, Geographic Information, and the City*, Baltimore: The National Center for Geographic Information and Analysis. Recuperado de <http://www.ncgia.ucsb.edu/conf/BALTIMORE/authors/webber/paper.html>
-