

## **Formas urbanas na costa americana do Pacífico**

V. 1.73a

Jorge Augusto V. R. Ferreira  
Dissertação  
Faculdade de Arquitectura da Universidade do Porto  
Orientador: Prof. Dr. Rui Braz  
Setembro de 2011

1	Preâmbulo .....	4
2	Abstract .....	5
3	Introdução .....	6
4	Caso de estudo: Costa do Pacífico.....	7
4.1	Enquadramento histórico .....	8
	Da fundação das colónias à cidade industrial .....	8
	Da cidade industrial à grande depressão .....	9
	Da grande depressão ao crash petrolífero .....	13
	Da crise petrolífera à contemporaneidade.....	19
4.2	Los Angeles .....	24
	Da fundação das colónias à cidade industrial .....	24
	Da cidade industrial à grande depressão .....	24
	Da grande depressão ao crash petrolífero .....	26
	Da crise petrolífera à contemporaneidade.....	31
4.3	San Diego .....	36
	Da fundação das colónias à cidade industrial .....	36
	Da cidade industrial à grande depressão .....	36
	Da grande depressão ao crash petrolífero .....	37
	Da crise petrolífera à contemporaneidade.....	38
4.4	San Francisco.....	43
	Da fundação das colónias à cidade industrial .....	43
	Da cidade industrial à grande depressão .....	43
	Da grande depressão ao crash petrolífero .....	46
	Da crise petrolífera à contemporaneidade.....	48
4.5	Portland .....	55
	Da fundação das colónias à cidade industrial .....	55
	Da cidade industrial à grande depressão .....	55
	Da grande depressão ao crash petrolífero .....	55
	Da crise petrolífera à contemporaneidade.....	61
4.6	Seattle.....	68
	Da fundação das colónias à cidade industrial .....	68
	Da cidade industrial à grande depressão .....	68
	Da grande depressão ao crash petrolífero .....	69
	Da crise petrolífera à contemporaneidade.....	70
5	Casos de estudo - síntese, análise e reflexões.....	76
5.1	Síntese e análise.....	76
	Da fundação das colónias à cidade industrial .....	76
	Da cidade industrial à grande depressão .....	76
	Da grande depressão ao crash petrolífero .....	77
	Da crise petrolífera à contemporaneidade.....	78
5.2	Reflexões .....	84
	Mudanças de paradigma no planeamento urbano .....	84
	Urbanismo e economia .....	84
	Catalisadores da expansão urbana .....	85
6	Centralismo versus descentralismo .....	87
6.1	Visão centralista.....	88
	Movimentos neo-tradicionalistas.....	89
	Traditional Neighborhood Development / TND.....	89
	O New Urbanism .....	90
	Pressupostos comuns.....	92
	Políticas urbanas .....	94
6.2	Visão descentralista.....	101
	Novas formas suburbanas: Edge cities, Edgeless cities, Exurbs.....	101
	Cidades privadas.....	104
6.3	Políticas para o futuro.....	105
7	Contenção versus expansão - alguns casos .....	108
7.1	Contenção urbana.....	108
	Reabilitação do rio de Los Angeles.....	108
	Plano de Transit-Oriented Development para San Diego.....	112

Horton Plaza, San Diego .....	113
Remoção da Embarcadero Freeway, San Francisco .....	113
West Oakland Redevelopment.....	122
Portland TriMet Transit Mall.....	124
Lutraq, Portland.....	124
7.2 Expansão urbana.....	126
Mission Viejo, Los Angeles.....	126
Rancho Santa Margarita, Los Angeles.....	126
Ladera Ranch I e II, Los Angeles.....	129
Coto de Caza, Los Angeles.....	130
Playa Vista, Los Angeles .....	131
8 Conclusões.....	132
8.1 Suburbanização e as suas causas.....	132
Cultura .....	132
Transportes.....	132
Lucro.....	133
Factor tempo .....	133
Opções políticas condicionadas por questões conjunturais, ideológicas e preconceitos .....	133
Utopias vendidas por visionários e capitalistas .....	134
Preconceito cultural, criminalidade e percepções de insegurança.....	135
Posse da terra .....	135
Leis de incorporação.....	135
Geografia.....	135
8.2 Consequências.....	135
8.3 Propostas.....	136
9 Referências Bibliográficas .....	138
10 Agradecimentos.....	141

## 1 Preâmbulo

Proponho-me estudar, na minha dissertação, a evolução das formas urbanas, com enfoque particular na temática da dispersão urbana (vulgo “urban sprawl”) e da regeneração dos centros, abordando cinco áreas metropolitanas americanas da costa do Pacífico: três no estado da Califórnia, onde vivi alguns anos (Los Angeles, San Diego e San Francisco), e as restantes duas nos estados de Washington e Oregon (Seattle e Portland, respectivamente).

O trabalho tem como objectivo fundamental, através do levantamento e análise dos diferentes casos de estudo, a identificação das situações de expansão urbana descontrolada, bem como o estudo de factores que possam ter potenciado o seu aparecimento e crescimento. É também abordada a temática da degeneração dos centros urbanos, onde uma das causas reside precisamente no crescimento sem controlo dos perímetros metropolitanos, retirando recursos e atractividade aos centros, numa espiral negativa de resolução complexa.

São também identificados vários modelos de organização urbana, de diferentes origens e densidades, que vão do crescimento orgânico às comunidades planeadas. Também se incluem projectos de renovação urbana que incluem novas formas de urbanização, assim como a reorganização de infraestruturas de transporte como modo de influenciar dinâmicas de crescimento da cidade.

É feita uma análise sobre diferentes correntes de opinião, nomeadamente a dos “centralistas”, que defendem a densificação dos centros urbanos, e os “descentralistas”, que preconizam o oposto, tal como diversas sub-correntes.

O trabalho encerra com uma conclusão que terá em linha de conta as actuais tendências demográficas, sociais, económicas, tecnológicas, políticas, energéticas e climáticas.

## **2 Abstract**

The main theme of this dissertation focuses on the urban forms of the United States Pacific Coast, namely in the metro areas of Seattle, Portland, San Francisco, Los Angeles and San Diego.

This work will be subdivided in the following areas:

A brief historical background on the cities' organization and urban expansion

A timeline on the urban evolution of the cities of Seattle, Portland, San Francisco, Los Angeles and San Diego, focusing on the differences, similarities, causes and consequences of each case, on the following points of view:

Urbanization / geography

Economical / political

Social / Cultural

Technological / Innovation

Comparative review and analysis of five case studies, focusing the similarities, causes and consequences of urban sprawl

Urban forms for the 21st century: current debate tendencies, models, proposals and solutions

Centralists vs. Decentralists, or Containment vs. Expansion

Centralists: Smart Growth, TOD, New Urbanism

Decentralists: Planned communities, Close-gated communities

Examples on Centralism and Decentralism

Conclusion

### 3 Introdução

Durante centenas de anos, estudiosos, investigadores, cientistas, arquitectos e urbanistas estudaram a morfologia das nossas cidades, analisando as suas características e sua origem.

O presente trabalho aborda essa temática com cinco casos de estudo, com pontos em comum e significativas diferenças, numa zona geográfica limitada – a costa americana do Pacífico, de San Diego a Seattle - urbanizada num espaço temporal relativamente curto: cerca de 150 anos.

Serão também analisadas as decisões dos actores políticos ao longo das diversas épocas, as suas consequências, e algumas das soluções propostas para os problemas actualmente enfrentados pelas respectivas populações.

Quanto aos pontos em comum, salientam-se os seguintes:

Cidades costeiras, ou próximas da Costa do Pacífico, com portos fluviais ou marítimos

Desenvolvimento urbano significativo a partir da segunda metade do século XIX

Comunidades heterogéneas, fortemente potenciadas por fluxos migratórios

Centros industriais que experimentaram mudanças consideráveis ao longo dos últimos 150 anos

Aglomerados urbanos de grandes dimensões, quer a nível da população, quer de área

O trabalho será dividido do seguinte modo:

Breve enquadramento histórico, a nível nacional e regional

Levantamento da evolução urbana das cidades de Seattle, Portland, San Francisco, Los Angeles, e San Diego, dos seguintes pontos de vista:

urbanização / topografia

económico / político

social / cultural

tecnológico / inovação

Síntese e análise comparativa dos casos apresentados, com enfoque nas diferenças, semelhanças, causas e consequências em cada caso

Formas urbanas para o século XXI: modelos, propostas e soluções:

Centralistas vs Descentralistas, Contenção vs. Expansão

Centralistas: Smart Growth, TOD, New Urbanism

Descentralistas: Comunidades planeadas, Close-gated communities

Exemplos: Centralismo vs. Descentralismo

Conclusão

O trabalho, para além deste volume, é composto por dois anexos com plantas e ortofotomapas, em formato A3, e imagens diversas, com plantas, em formato A4.

## 4 Caso de estudo: Costa do Pacífico

O presente trabalho concentra-se principalmente no estado americano da Califórnia, focando as áreas metropolitanas de Los Angeles, San Diego e San Francisco, e também as de Seattle e Portland nos estados de Washington e Oregon, respectivamente.

Optou-se pela inclusão das cidades de Portland, Seattle, San Francisco e San Diego por se apresentarem consistentemente, durante as últimas décadas, entre as zonas metropolitanas com melhor qualidade de vida nos EUA. Portland, em particular, representa um caso de sucesso na aplicação de políticas de densificação urbana orientadas ao trânsito (TOD), enquanto San Francisco é vulgarmente considerada a cidade mais europeia do país.

Los Angeles não poderia deixar de estar presente num estudo sobre o urban sprawl, tratando-se da maior zona metropolitana do país, em termos de área. Tendo em conta casos tão diversos e paradigmáticos, como o centro urbano densificado de San Francisco e a expansão de baixa densidade de Los Angeles, procuraremos encontrar respostas para as diferentes morfologias urbanas, no que tange às suas causas e consequências.

As cidades também foram escolhidas devido ao que as une e também ao que as separa. Os pontos em comum e as diferenças serão utilizados para análise comparativa (naturalmente imperfeita e limitada), bem como a formulação de algumas hipóteses quanto às causas e consequências de contextos sociais, económicos, culturais, tecnológicos e financeiros, tal como das políticas que foram adoptadas em cada situação.

Este estudo procura evitar o rótulo fácil, o estereótipo e o rótulo simplista de que "a expansão é má e a concentração é boa", apresentando cada caso de uma forma o mais objectiva e factual possível. No entanto, tal não significa que tenhamos uma posição neutra na matéria, pelo que incluímos a nossa própria análise crítica.

A análise dos diferentes casos de estudo será separada por quatro capítulos correspondentes aos seguintes períodos históricos:

Da fundação das colónias à cidade industrial

Da cidade industrial ao crash bolsista de 1929

Da grande depressão ao crash petrolífero

Da crise petrolífera à contemporaneidade

A escolha dos períodos teve em conta o espaço temporal e o número de acontecimentos que modificaram a história americana dentro de cada um. A primeira fase teve poucos acontecimentos de relevo na Costa Oeste, mas foi suficientemente importante para o país como um todo para merecer uma separação das restantes.

Antes da análise de cada uma das zonas metropolitanas, é feito um enquadramento histórico à escala global, que abrange a evolução social, económica, financeira e política dos EUA e do mundo.

Os casos de estudo começarão pela Califórnia, representada pelas três cidades por ordem de grandeza - Los Angeles, San Diego, e San Francisco, seguidos de Portland no Oregon e Seattle em Washington.

O estado da Califórnia, com cerca de 40 milhões de habitantes, é o mais populoso dos EUA, e o terceiro em área (depois do Alasca e do Texas), com cerca de 411,000 Km<sup>2</sup>. A capital, Sacramento, situa-se no interior, enquanto que as cidades principais, em população e peso económico, se situam no litoral: Los Angeles, San Diego, San Jose, San Francisco, Long Beach, Oakland<sup>1</sup>. Do ponto de vista urbano, a Califórnia é dominada por dois grandes centros metropolitanos: a Norte, Silicon Valley, que se estende de San Francisco a San Jose, e a conurbação Los Angeles - San Diego, a Sul. A ligação entre estes aglomerados urbanos é feita principalmente através da autoestrada 101, existindo uma alternativa pelo interior, menos usada - a estrada No. 5.

O estado do Oregon, com uma população de 3.8 milhões de habitantes, tem como capital a cidade de Salem, mas a cidade mais populosa é Portland, com cerca de 583,000 habitantes (recenseamento de 2010). Tem como fronteira o Estado de Washington a norte, e a Califórnia a sul.

O estado de Washington fica no extremo noroeste dos EUA, fazendo fronteira a norte com o Canadá e o Oregon a sul. O US Census Bureau indica uma população de 6.72 milhões em 2010. Tem como capital Olympia, mas a principal cidade é Seattle, com cerca de 609,000 habitantes (dados de 2010).

---

<sup>1</sup> Fonte: Governo do Estado da Califórnia, ca.gov

## 4.1 Enquadramento histórico

---

### Da fundação das colónias à cidade industrial

Para efeitos deste trabalho, o período abordado neste capítulo abrange a descoberta da América e a fundação das colónias (a partir de 1492) até cerca de 1850.

Durante este período da história nos EUA, destacam-se os seguintes intervalos:

Período mercantil, pré-industrial. Colonização entre 1607 e 1776

Descolonização - entre 1776 e os inícios da década de 1820

Guerra pela independência do México - 1810-1821

Anexação do Texas em 1845, e guerra entre EUA e México - 1846-1848

Note-se que estes períodos apenas afectam os casos estudados de forma muito indirecta, posto que a colonização do Oeste apenas se iniciou de modo significativo já na segunda metade do século XIX, limitando-se anteriormente a pouco mais que à presença de missões herdadas do período colonial espanhol e a pequenos aldeamentos de colonos americanos ou estrangeiros.

Os EUA são progressivamente colonizados de leste para oeste, a partir da costa atlântica. As primeiras cidades americanas são estabelecidas segundo o traçado hipodâmico, copiando a Lei Espanhola das Índias de 1573, prevendo como norma uma praça rodeada por uma grelha de ruas. Veja-se como exemplo o plano de Filadélfia de 1682, o de Savannah em 1733, o de Pierre Charles L'Enfant para Washington DC em 1791<sup>2</sup>, com a variante da diagonal, e o de Manhattan em Nova York (Fishman 2000).

A dinâmica da sociedade americana, que se reflecte no crescimento das suas cidades, é magnificamente retratada pelo pensador francês Alexis Tocqueville no seu livro "A democracia na América" (Tocqueville 1835), que resume a vida nas cidades pós-coloniais da Costa Leste, por volta de 1835, do seguinte modo:

*"É impossível conceber a liberdade em movimento de que os americanos gozam; alguma ideia do mesmo pode ser formada da extrema igualdade que subsiste entre eles, mas a actividade política que prevalece nos Estados Unidos tem que ser vista para ser compreendida. Assim que se coloca os pés em solo americano, somos atordoados por uma espécie de tumulto; um clamor é ouvido de todos os lados; milhares de vozes simultâneas exigem a satisfação das suas aspirações sociais".*

A democracia e o livre-empresendedorismo, aliados ao sistema capitalista, são desta forma o motor que catapultou os EUA para a potência que são hoje. Continua Tocqueville:

*"Tudo está em movimento à nossa volta: aqui, as pessoas de um quarteirão da cidade reúnem-se para decidir sobre o edifício de uma igreja; ali, toma lugar a eleição de um representante; um pouco mais além, os delegados de um distrito enviam cartas à cidade para consultar sobre algumas beneficiações; noutra lugar, os trabalhadores de uma vila deixam os seus arados para deliberar sobre o projecto de construção de uma estrada ou uma escola pública."*

*"O mais humilde indivíduo que é chamado para cooperar no governo da sociedade adquire um certo degrau de auto-estima; e como ele possui autoridade, ele pode comandar o serviço de mentes muito mais iluminadas que a sua própria. Ele é assoberbado por uma multiplicidade de requerentes, que procuram iludi-lo em mil maneiras diferentes, mas que o instruem através do seu engano. Ele toma parte em medidas políticas que não partiram da sua própria concepção, mas que lhe dão um gosto por semelhantes tarefas. Novas melhorias são diariamente apontadas na propriedade que ele possui em comum com terceiros, e isto dá-lhe o desejo de melhorar essa propriedade que é mais peculiarmente a sua."*

O poder descentralizado, a democracia e o sentido de comunidade dos americanos, livres das hierarquias feudais da velha Europa, seriam as sementes por detrás da criação de cidades notavelmente organizadas e estruturadas em tão poucos anos, sem um governo central forte a planeá-las ou a dirigi-las. Tocqueville salienta o modo como o dinamismo da sociedade civil americana contrasta com o imobilismo das sociedades europeias da época. Acrescenta ainda o facto de governo federal americano pós-colonial, com um poder fraco e pouco organizado, delegar nas comunidades uma grande parte das responsabilidades de planeamento e construção que permitiram o crescimento exponencial urbano na América dos séculos XVIII e XIX, com especial preponderância para este último.

---

<sup>2</sup> Ver Anexos.

Por volta de 1820, surgem novas instituições financeiras: bancos, companhias de seguros, associações mutualistas, que procuram uma localização específica para o seu tipo de negócio. Os mercados comerciais e de ações, através dos edifícios das bolsas, fazem a sua aparição pela primeira vez nas “baixas” (downtowns) e fornecem aos empresários uma localização privilegiada para fazerem os seus negócios. Cerca de 1830, os mercados públicos que haviam trazido animação às cidades coloniais, são progressivamente substituídos pelas montras das lojas dos comerciantes locais. Durante este período, nas cidades costeiras, o centro da actividade comercial também se move da zona dos portos para as ruas principais (Main Street) (Loukaitou-Sideris 1998).

## A Costa Oeste

Até meados do século XIX, existem poucos acontecimentos de relevo no que concerne à evolução urbana da Costa Oeste, visto que até essa altura os aglomerados populacionais e os centros industriais se concentram na Costa do Atlântico, diminuindo progressivamente de densidade até à zona de influência do Mississippi. A Norte, Chicago afirma-se já como um centro importante de actividade mercantil e industrial.

O primeiro europeu a explorar as costas da Califórnia foi o português João Rodrigues Cabrilho<sup>3</sup>, ao serviço da Coroa Espanhola (Fagan 2003), tendo chegado a San Diego por volta de 1542. Tendo em conta o fraco número de exploradores que visitou a Califórnia até então, pode dizer-se que a presença europeia permanente se inicia com o estabelecimento das primeiras missões jesuítas a partir de finais do século XVII, visto que a Espanha praticamente ignorou a Costa Oeste durante os dois primeiros séculos após a descoberta da América, concentrando-se principalmente na zona do actual México.

Em 1767, os jesuítas são expulsos de todos os territórios espanhóis, no seguimento de uma querela com Carlos III de Espanha, e Gaspar de Portolà é nomeado governador da Califórnia. Dois anos depois, por volta de 1769, a coroa espanhola avança com a colonização da Califórnia, altura em que a população índia era estimada em 300,000 habitantes (Deverell 2008).

Em 1822, a Califórnia torna-se numa província mexicana, com a independência do México, que por sua vez entrará em guerra com os EUA em 1846. Em 1848, ambos assinam o tratado de Guadalupe Hidalgo, em que o México cede aos EUA os estados de Califórnia, Nevada, Utah, Novo México, a maior parte do Arizona e Colorado, e partes do Texas, Oklahoma, Kansas e Wyoming.

A partir da passagem da Califórnia para mãos americanas, inicia-se também a transferência da propriedade dos ranchos, das mãos dos rancheiros mexicanos e espanhóis, para os investidores particulares americanos (muitos vindos da Costa Leste) e os grandes conglomerados, em particular os ligados aos caminhos de ferro, agricultura, e imobiliária. O California Land Settlement Act de 1851 exige que todos aqueles que reclamem terras na Califórnia em virtude de qualquer direito ou título outorgado pelo governo espanhol ou mexicano, apresentem tal requerimento perante uma comissão formada por três pessoas. A falha no cumprimento de tais obrigações no prazo de dois anos após a elaboração da legislação teria como consequência a passagem das propriedades para o domínio público dos Estados Unidos<sup>4</sup>. Nos anos seguintes, os impostos estatais e federais, bem como uma legislação tendenciosa e um sistema jurídico nem sempre isento, transformam muitos dos antigos proprietários dos ranchos em meros trabalhadores dos mesmos, enquanto milhares de hectares de terrenos mudam de mãos por valores irrisórios. Estão criadas as bases para os grandes conglomerados imobiliários do Sul da Califórnia, o embrião de numerosas *new towns*, e da megalópole de Los Angeles.

## Da cidade industrial à grande depressão

Este período engloba aproximadamente as décadas de 1850 a 1920, terminando na grande depressão de 1929.

A corrida ao ouro na Califórnia, após a descoberta de ouro por James Marshall em Janeiro de 1848 (Deverell 2008), marca o início da expansão urbana da Costa Oeste, em particular no estado da Califórnia. A *California Gold Rush* durará apenas 7 anos, mas seguir-se-ão outros eventos que prolongarão a migração para o *Golden State*. O preço da invasão é pago amargamente pelos índios da Califórnia, que em meados do século XIX vêem a população reduzida para 150,000, com o confinamento imposto pelos colonizadores europeus e doenças várias (Deverell 2008). Serão também alvo de uma constante discriminação durante quase um século, tal como outras minorias, como a negra e a chinesa.

Entre 1845 e 1855, chegam cerca de 300,000 emigrantes europeus aos EUA todos os anos<sup>5</sup>. Por volta de 1860, antes da Guerra Civil, apenas 16% da população americana vive em cidades com mais de 2500 pessoas, estando a indústria predominantemente concentrada no Noroeste. Durante a década de 1860, esta tendência acentua-se,

---

<sup>3</sup> ou Cabrillo

<sup>4</sup> Fonte: Universidade de Dayton

<sup>5</sup> Fonte: Wikipedia

tal como a migração dos meios rurais para as grandes cidades em busca de trabalho; Chicago, por exemplo, aumenta a população em 600,000 habitantes (Scott 1969).

### **A guerra civil americana**

A guerra civil americana, de 1861 a 1865, é provocada pela declaração da secessão de onze estados do sul, que se recusam a abolir a escravatura. Após cerca de 5 anos de devastação, o país inicia um ciclo de rápida recuperação económica, alimentado por vagas de imigrantes dinâmicos e empreendedores, um vasto território fértil com abundantes recursos naturais, escassamente habitado, apoiado num forte desenvolvimento industrial e tecnológico, e em diversas inovações no sector dos transportes (barcos a vapor, comboios) e comunicações (telégrafo).

### **A conversão da economia e da indústria**

Na Costa Leste, florescem cidades como Nova York e Boston, com um crescimento extraordinário suportado pela indústria e pelo comércio. No Midwest, Chicago, um milagre económico, é o paradigma da cidade americana na segunda metade do século XIX. O crescimento assenta na reestruturação pós-1870 que se caracterizou, principalmente, pela descentralização da indústria, a concentração de capital em grandes conglomerados monopolistas e a intensificação no uso dos terrenos (Soja 1989 in Sideris 1998). Em menos de cinquenta anos, a cidade passa de aldeia a cidade de nível mundial com uma rede de transportes ferroviários que a interliga a uma área de influência do tamanho do império austro-húngaro (Fishman 2000).

Entre 1850 e 1870, na Costa Leste e no Midwest, assiste-se à consolidação do Central Business District (CBD):

*"A introdução do arranha-céus foi responsável por um acentuado crescimento nos valores dos terrenos no CBD de Chicago de 1889 a 1891. Embora os 25 ou 30 edifícios de 12 a 16 andares em altura, construídos de 1889 a 1894, se unidos, não teriam ocupado mais que três quarteirões sólidos, ou 7% do CBD principal, todos os terrenos na zona foram revalorizados na base do que poderiam produzir se ocupados por um edifício de 16 andares"* (Hoyt in Ruchelman 1977, in Loukaitou-Sideris 1998).

Na Califórnia, por volta de 1870, começa-se a assistir à decadência de actividades económicas tradicionais, como a extracção mineira, e a produção de gado sofre transformações profundas que tornam os ranchos pouco rentáveis. A reconversão industrial cria cada vez maiores conglomerados e também monopólios, visto que os novos sistemas exigem investimentos vultuosos em capital, fora do alcance dos pequenos empresários. A título de exemplo, em 1880, as principais minas do Nevada já são controladas por grupos de capitalistas. Também são formadas enormes empresas de produção de gado com sede na Inglaterra e Escócia.

### **O aparecimento da metrópole californiana**

A proliferação de pequenas cidades nos EUA é explicada pela extensão do território, mas também pela permissividade das leis estaduais. Na Califórnia, qualquer localidade com 200 habitantes podia incorporar-se como cidade, e noutros estados, o limite era ainda mais baixo (Hanlon, Short e Vicino, 2010).

A questão da propriedade da terra ajuda a compreender uma parte importante do crescimento urbano, bem como a falta de ordenamento do subúrbio americano. A Inglaterra, por exemplo, herda um sistema feudal em que as terras mais valiosas estavam nas mãos de aristocratas que, em vez de as vender, as alugavam por períodos de 99 anos. Logo, colocavam bastante mais restrições ao que os proprietários poderiam fazer nos seus terrenos, exercendo um maior controlo sobre a especulação imobiliária. Nos EUA, pelo contrário, tal questão não se colocava visto que os terrenos eram vendidos, livres de tais ónus ou restrições, aos futuros proprietários, muitos deles interessados na posse da terra como mero investimento baseado na especulação imobiliária (Fishman 2000).

Em 1873, os americanos são atravessados por uma onda de pânico que resulta numa depressão que afecta o seu país e a Europa, perdurando quase até ao fim da década. Por volta de 1880, os EUA retomam um ciclo de forte crescimento económico, onde inovações como a electricidade, a construção em aço, elevadores, e climatização tornarão possíveis os arranha-céus. Outras mudanças no sector dos transportes, nomeadamente a expansão das linhas ferroviárias suburbanas, permitem uma separação progressiva entre residência e centros de trabalho, numa expansão radial (Loukaitou-Sideris 1998).

Em 1886, Frederick Law Olmsted (Fishman 2000) resume o sentimento das elites americanas relativamente à urgência na adopção de novas estratégias e tecnologias que permitam às cidades um crescimento sustentado, numa altura em que a congestão urbana começa já a ser evidente:

*"(...) é um pouco mais que uma questão de tempo (...) quando e como o porto será guarnecido com docas, bacias, elevadores, e melhores infraestruturas marítimas e fluviais para o comércio; quando o trânsito rápido (chegar) para transportes de grandes distâncias e carros eléctricos para transportes curtos; deverá ser*

*introduzido um sistema civilizado de táxis, telégrafo, telefones, e luzes eléctricas, melhores capacidades de transporte através dos rios conseguidas, melhores instalações para os tribunais fornecidas, o aqueduto alargado, escolas públicas multiplicadas, qualificadas, tornadas mais educativas, escolas industriais e nocturnas iniciadas, museus públicos de arte e história natural fundados, a milícia tornada mais gerível, o corpo de bombeiros voluntários substituído e uma força de polícia forte organizada".*

As observações de Olmstead tinham por base uma preocupação não apenas funcional, ou económica, mas também sanitária, visto que já em 1870 havia notado que quanto mais fosse permitida à população de uma cidade crescer, maiores seriam os riscos e inconveniências dos seus habitantes, nomeadamente no que diz respeito às doenças epidémicas e esperança de vida, apontando ainda os superiores riscos de incêndios, criminalidade e dos danos causados pelas máfias organizadas (Fishman 2000).

Em 1888, Frank Julian Sprague inventa o trolley (vulgo "streetcar" para os americanos), que funciona com um motor eléctrico abastecido por cabos colocados ao longo do seu percurso, suspensos e conectados à carruagem através de um pequeno mastro. Este simples acontecimento será o catalizador da primeira migração para os subúrbios, permitindo à classe média fugir dos centros cada vez mais congestionados por fábricas, trânsito, poluição, e as classes operárias que preferem ver nas fábricas antes da vizinhança. Por volta de 1902, já existem mais de 200 cidades americanas com sistemas de transporte público baseados em eléctricos ou trolleys, num total de cerca de 22,000 milhas (35,200 Km) de linhas (Knox 2008).

### **The City Beautiful, os parques urbanos e a abertura das cidades à natureza**

O período de transição de século é marcado pelo movimento The City Beautiful, preocupado com o embelezamento e a monumentalização das grandes cidades, e pelas obras de alguns dos paisagistas mais brilhantes do nosso tempo. Olmsted era uma personagem multifacetada. Entre o jornalismo e a administração pública, seria principalmente conhecido pelo seu papel no planeamento urbano e arquitectura paisagista, dando um importante contributo na abertura da cidade à natureza e na defesa dos espaços verdes dentro das cidades. Foi responsável por numerosos projectos de parques e jardins como o de Central Park, em Nova York, bem como o de Piedmont Avenue em Berkeley, Fairmount Park em Riverside e o Public Pleasure Grounds em San Francisco.



Fig. 1 –Central Park, Nova York, 1938, e projecto de Prospect Park em Brooklin, c. 1868. Projectos de Frederick Law Olmsted. Fonte: [nycgovparks.org](http://nycgovparks.org)



Fig. 2 –Exposição mundial de Chicago, 1893. Fonte: <http://www.annhetzelgunkel.com/urbanweb/1893basn.jpg>

A Exposição Mundial de Chicago (World Fair) de 1893, celebrando os 400 anos da chegada de Cristóvão Colombo à América, teria um grande impacto nos EUA no que concerne à imagem dos edifícios públicos, grandemente influenciada pelas Beaux-Arts francesas (em contraciclo com a Europa). No entanto, não traria consequências de maior, na nossa opinião, à imagem da maioria das cidades. Também não seria um obstáculo às correntes reformistas do movimento moderno que pouco tempo depois varreriam a Europa e o resto do mundo, incluindo os EUA, curiosamente liderados pela "Escola de Chicago" (homogénea apenas no local) formada e influenciada por Paris mas que seguiria o seu próprio caminho, com vultos como Adler, Sullivan, Wright, Mies e seus discípulos.

A indústria da construção assume progressivamente um maior relevo na economia do país, e organiza-se em lobbies com o objectivo de aumentar a sua influência junto dos organismos governamentais. Em 1908, é criada a National Association of Real Estate Exchanges<sup>6</sup>, que congrega as mediadoras imobiliárias, e que se encarregará de sistematicamente procurar consolidar a noção de que a posse de habitação própria é a aspiração natural de qualquer família de classe média. Entre 1915 e 1920, são lançadas diversas campanhas coordenadas entre as imobiliárias, agências governamentais e a sociedade civil com o objectivo de reforçar a casa própria como veículo de investimento durável e seguro, mesmo que tal implique o endividamento dos seus proprietários. Em 1920, a referida associação publica um conjunto de normas regendo a profissão de mediador e de leis relativas ao zoning que são frequentemente adoptadas como legislação, praticamente sem modificação, por governos estaduais e municipais (Knox 2008).

### **Entre guerras**

O ano de 1914 traz o início da 1ª Guerra Mundial e o fim de um período prolongado de paz e crescimento de várias décadas na Europa, e, com ele, uma breve pausa no crescimento urbano, que seria retomado novamente após 1918, com a reconstrução.

Entre as duas grandes guerras, verifica-se um processo de crescimento suburbano e descentralização acelera. A cidade muda de forma, moldada por novas forças económicas, sociais, e tecnológicas (Hall 92). Estas mudanças colocarão novos desafios ao planeamento urbano, como resposta a problemas sociais e económicos específicos. As Highway Acts de 1916 e 1921 irão contribuir para o desordenamento do território, encorajando a construção de autoestradas por parte dos estados. Os anos 20 trazem ainda a disseminação do zoning nos planos urbanísticos das cidades americanas, ou seja, a capacidade legal de delimitar terrenos e definir usos, com o objectivo de separar as zonas residenciais dos efeitos nocivos e tóxicos de actividades industriais. Outro propósito, não menos importante mas menos divulgado, era o de permitir a manutenção do valor do respectivo património imobiliário, salvaguardando assim os interesses dos cidadãos privados proprietários de terrenos... ou pelo menos até ao crash bolsista de 1929 (Fishman 2000).

### **O crash bolsista de 1929 e a grande depressão**

Os anos 20 são férteis em períodos de grande instabilidade. Em 1920, é aprovada a Lei Seca, com a proibição da venda, produção e transporte de bebidas alcoólicas. Só será revogada em 1933. Entretanto, alimentará sindicatos do crime, que tomam conta dos centros das cidades e que têm no jogo e na prostituição outras fontes de receitas igualmente lucrativas.

São anos de grandes fortunas ganhas com a especulação na bolsa, que domina as conversas até entre as donas de casa (Ahamed 2009). À instabilidade gerada por um sistema financeiro mundial com grandes assimetrias e pouca articulação, aliam-se movimentos sociais de contestação laboral. Multiplicam-se as manifestações e as greves inspiradas por outros movimentos além-fronteiras (como a revolução bolchevique de 1917), apoiadas por sindicatos cujo poder estava em franca ascensão, e em alguns casos ligado ao mundo do crime organizado.

Durante os anos 20, o marketing da banca e do sector imobiliário, sequioso de hipotecas, procura vender a posse da casa como instrumento de segurança financeira, ao mesmo tempo que a especulação bolsista cria novos-ricos todos os dias. Em 1926, o Supremo Tribunal americano, num processo que envolve uma pequena cidade do Ohio e um proprietário de terrenos, abre um precedente proclamando o direito da cidade de evitar que um terreno seja utilizado de modo diverso ao previsto pelas suas leis de zoneamento. O âmbito deste direito será alargado para incluir tudo aquilo que possa interferir com o bem-estar da comunidade. Na sequência desta lei, o zoning será utilizado em algumas cidades para manter à distância proprietários "indesejáveis", obrigando à subdivisão de terrenos em lotes de dimensões consideráveis (e, conseqüentemente, caros) (Knox 2008).

Em 1929, apenas 2.5% dos construtores de grande volume são especulativos (Knox 2008), ou seja, constroem por conta própria para depois revender com lucro, enquanto que os restantes constroem por contrato para terceiros.

---

<sup>6</sup> O nome viria a ser posteriormente alterado para National Association of Real Estate Boards

O crash bolsista de fins da década representa o corolário de anos de excessos, de especulação imobiliária e financeira (Ahamed 2009), com ganhos bolsistas que praticamente toda a população sabia estarem descolados da realidade, mas, estando todos dentro do mesmo carrossel alucinante, preferem prolongar a viagem, julgando, como Astérix, que não será no dia seguinte que o céu lhes cai em cima.

A 29 de Outubro de 1929, tudo muda. A queda na bolsa foi apenas a ponta de um iceberg formado por bolhas especulativas, tensões, desequilíbrios económicos e financeiros das quatro potências da época (EUA, Inglaterra, França e Alemanha), herdados de um pós-guerra mal resolvido e de compensações de guerra alemãs que durante 11 anos minaram as relações entre as potências, bem como de um sistema monetário baseado no ouro que acabaria, ele também, por ruir, minando a confiança dos cidadãos nos bancos, nas instituições financeiras, e no papel-moeda (Ahamed 2009).

Como resultado, os EUA enfrentariam uma longa década de depressão, que só terminaria com a Segunda Guerra Mundial. Os arranha-céus, anteriormente símbolos do poderio americano, encontravam-se agora com numerosos escritórios vagos; muitos proprietários perdem também as suas casas devido ao incumprimento do pagamento das suas hipotecas. Por outro lado, os governos locais também vêem a sua capacidade de intervenção reduzida pela perda de receitas de impostos.



Fig. 3 –Imagens do crash bolsista de 1929, com a corrida aos bancos, e da grande depressão americana. Fontes: a) [http://www.xtimeline.com/\\_UserPic\\_Large/9491/ELT200805041805010278390.JPG](http://www.xtimeline.com/_UserPic_Large/9491/ELT200805041805010278390.JPG) e b) <http://secretaryofinnovation.com/wp-content/uploads/2010/09/poor-mother-and-children-during-the-great-depression.jpg>

## Da grande depressão ao crash petrolífero

De um crescimento urbano ancorado nas linhas ferroviárias e concentrado ao longo das mesmas, passa-se progressivamente para uma expansão suburbana possibilitada pela construção de auto-estradas e pela crescente aceitação do automóvel. O crescimento suburbano é acompanhado do declínio dos centros, entre 1930 e 1960 (Loukaitou-Sideris 1998).

A nível financeiro, são tomadas decisões que permitem, com o apoio de agências criadas pelo governo federal, o seguro de hipotecas para a compra de habitação por parte de cidadãos privados (bem como os veteranos que regressam da guerra), acelerando a expansão para os subúrbios e o crescimento da construção imobiliária como actividade económica de primeira ordem.

## Os anos 30, a grande depressão e o New Deal

Após o crash bolsista de 1929 e o início da Grande Depressão, com a reduzida capacidade de manobra dos governos locais, coube ao governo federal o papel de catalisador da economia, com o apoio da reserva federal e das gigantescas reservas de ouro acumuladas desde o pós-Primeira Guerra (Ahamed 2009).

Durante a década de 30, assiste-se ao confronto entre os modernistas europeus e correntes tradicionalistas de diversa ordem. Em 1932, Frank Lloyd Wright publica um pequeno livro chamado "The Disappearing City", onde introduz a sua utópica "Broadacre City". Frontalmente em conflito com a social-democracia europeia defendida por personagens como Le Corbusier (seu arqui-rival), e as torres residenciais da Ville Radieuse, Wright contrapõe a liberdade individual assente na moradia unifamiliar (as suas famosas "Casas Usonianas"), no lote de um acre<sup>7</sup>, e na glorificação da auto-estrada como peça arquitectónica (Wright 1932). Citando Wright:

<sup>7</sup> 1 acre = 4 046,8 m<sup>2</sup>, aproximadamente.

*"Imagine, agora, espaçosas, bem ajardinadas auto-estradas, cruzamentos eliminados por um novo tipo de junção integrada, ou passagens superiores ou inferiores para todo o tráfego em zonas cultivadas ou residenciais... Estradas gigantes, elas próprias grande arquitectura, atravessando estações de serviço públicas que não são mais um castigo para os olhos mas sim expandidas como boa arquitectura, para incluir todos os tipos de serviços à beira da estrada para o viajante, plenos de charme e de conforto. Estas grandes estradas unem e separam, separam e unem, em infinitas séries de unidades diversificadas passando por quintas, mercados junto à estrada, escolas de jardinagem, zonas habitadas, cada uma nos seus acres de terra individualmente adornada e cultivada, habitações desenvolvidas - tudo lugares onde o trabalho ou o lazer são uma fonte de prazer. E imagine unidades individuais distribuídas de tal forma que cada cidadão, conforme sua opção, pode ter todas as formas de produção, distribuição, auto-aperfeiçoamento, divertimento dentro de um raio de digamos, 10 a 20 milhas<sup>8</sup> da sua própria casa. E rapidamente acessíveis através do seu automóvel privado ou transporte público. Este distribuição integrada de vivência em relação com a terra compõe a grande cidade que eu vejo a abraçar este país. Isto seria a Broadacre City do amanhã que é a nação. Democracia realizada".*

A visão de Wright, por muito utópica que nos pareça hoje, estará por detrás da dispersão suburbana que as políticas do governo federal se apressarão a apoiar.

John Maynard Keynes, que nos anos anteriores ao crash bolsista tinha sido altamente crítico das políticas monetárias da Inglaterra, em particular no seu apego ao padrão ouro, emerge da crise como um dos mais influentes pensadores em termos de política económica e financeira (Ahamed 2009). Advoga, entre outras medidas, uma forte intervenção do Estado na economia, em períodos recessivos, como alavanca para se sair da estagnação. Roosevelt, recém-eleito, apressa-se a seguir a sua receita. Implementa uma série de programas económicos focados nos três R: Relief, Recovery and Reform, ou seja, Alívio, Recuperação e Reforma. No âmbito deste trabalho, salientam-se principalmente os grandes investimentos em obras públicas, habitação e infra-estruturas de transporte, nomeadamente as auto-estradas, que iriam mudar drasticamente a imagem do subúrbio americano.

A recuperação será longa. No seu segundo discurso inaugural de 1937, oito anos depois do crash bolsista, Franklin Roosevelt refere "um terço da nação mal albergada, mal alimentada, e mal vestida", e exorta os Estados Unidos a fazerem melhor. Alega que o bem-estar da população requer a produção de habitações e o desenvolvimento de comunidades em quantidade suficiente para remediar a gritante falta de casas, bem como a eliminação das más condições de habitação através da limpeza dos bairros de lata e zonas condenadas.

O New Deal dará um importante impulso à construção imobiliária para o mercado residencial, procurando estimular a economia através da criação de empregos no sector, minorando ao mesmo tempo os problemas dos residentes em habitações mais degradadas, nos bairros de lata que na altura assolavam as cidades americanas e também as zonas rurais, mas também a procura de habitação por parte do operariado e da classe média. Um dos objectivos da intervenção consistia na substituição do crescimento orgânico, faseado e especulativo das cidades por um programa planeado de custos controlados, visando a satisfação das necessidades sociais da população, e não o lucro dos intermediários. Tratou-se de um programa extenso, que se inspirou na garden city de Ebenezer Howard e nos jardins de Olmsted para criar novas comunidades e unidades de vizinhança separadas das cidades pelas "greenbelts" (cinturas verdes). Pretendia-se, há 70 anos atrás, atingir objectivos que ainda hoje nos escapam: a contenção do limite das cidades através de cinturas verdes, a construção de comunidades coesas, e a preservação dos habitats naturais. Infelizmente, como se viria a constatar pela demolição das torres Pruitt-Igoe em 1972, tudo não passaria de uma utopia bem intencionada. Muitos projectos de regeneração urbana resultariam em rotundos fracassos e deixariam como legados a criação de guetos a serem demolidos poucas décadas depois de construídos.

Para se ter uma noção do esforço do New Deal nas políticas sociais de habitação e no suporte da construção imobiliária como actividade económica, segue-se um resumo de algumas das medidas tomadas pelas administrações americanas durante e depois da Grande Depressão.

Uma das primeiras preocupações de Roosevelt prende-se com o arranque do programa de seguros de hipotecas por parte da Federal Housing Administration, virado principalmente para as moradias unifamiliares nos subúrbios.

Em 1932, o Federal Home Loan Bank System cria 12 bancos regionais, supervisionados pelo Federal Home Loan Bank Board, cujo objectivo principal se prende com o apoio em termos de crédito a curto prazo para caixas de aforro e associações mutualistas de crédito imobiliário.

No ano seguinte, em 1933, é criada a Public Works Administration<sup>9</sup>, que procura estimular a economia através da construção de edifícios públicos nos centros (como auditórios, câmaras municipais, bibliotecas, museus, salas

---

<sup>8</sup> 1 milha = 1,6 Km

<sup>9</sup> Será extinta em 1939.

para concertos) e também de auto-estradas. A indústria da construção merece uma atenção especial pelo facto de utilizar mão-de-obra de forma intensiva, factor crítico tendo em conta as taxas de desemprego de 13,4% em 1932 e 23,6% em 1933. No mesmo ano, é criada a Home Owner's Loan Corporation, que oferece garantias federais sobre hipotecas à habitação. As suas políticas defendem, de forma explícita, que deve ser dada primazia aos subúrbios em detrimento dos centros (Hanlon, Short e Vicino, 2010).

Em 1934, é criada a Federal Housing Administration (FHA), que segura empréstimos privados sobre imóveis, e que, protegendo os credores contra perdas, encoraja a disseminação de hipotecas de longo prazo com um alto rácio empréstimo / avaliação (ou seja, risco elevado em termos de garantias para o financiador). No ano de 1936, a FHA publica um conjunto de orientações técnicas tendo em vista o planeamento de unidades de vizinhança (Corburn 2009).

O ano de 1935 marca o início de uma curta experiência em cidades planeadas com cinturas verdes. Nesse ano, Roosevelt e um professor de economia da Universidade de Columbia chamado Rexford Tugwell criam a Resettlement Administration (RA), uma agência federal destinada a realojar famílias carenciadas oriundas de meios urbanos e rurais em comunidades planeadas. A agência tinha quatro divisões: Reabilitação Rural, Realojamento Rural, Utilização de Terras, e Realojamento Suburbano. O objectivo inicial previa o realojamento de 650,000 pessoas de zonas degradadas numa área de 400,000 Km<sup>2</sup> (que seria posteriormente convertida em zonas verdes) em novas cidades rodeadas por cinturas verdes ("greenbelts"), à imagem das Garden-Cities de Howard. O programa sofre ataques de diversos quadrantes: o Congresso considera-o demasiado socialista; os proprietários de explorações agrícolas receiam perder a sua mão-de-obra e uma parte importante dos californianos não está propriamente entusiasmada com a recepção de milhares de imigrantes nas suas vizinhanças<sup>10</sup>. Das 3000 "cidades verdes" previstas pela RA, são feitos planos para 25, mas alocados fundos apenas para 8, cujo número será reduzido para 5 pelo Congresso após pressão do lobby imobiliário, e duas serão bloqueadas por processos na justiça local. Serão construídas apenas três: Greenbelt, a norte de Washington DC, Greendale, a sudoeste de Milwaukee, e Greenhills, perto de Cincinnati (Knox 2008). Apesar destes contratempos, entre outros projectos menores, a RA construiria ainda 95 acampamentos que abrigariam cerca de 75,000 trabalhadores temporários na agricultura californiana, pouco habituados a quartos limpos com água corrente. Tugwell seria criticado por construir habitações temporárias para uma pequena parte da população quando havia uma vasta maioria a necessitar de melhores habitações de carácter permanente, e demitir-se-ia em 1936, entre acusações de pró-comunismo e anti-patriotismo<sup>11</sup>.

No ano de 1937 é criada a United States Housing Authority<sup>12</sup>, que subsidia a construção de habitação a rendas controladas por parte das autoridades locais. Nesse ano, é feito um levantamento nacional com o objectivo de determinar a validade do crédito de diferentes vizinhanças. Cada bairro é classificado com as letras de A a D, onde A representa zonas afluentes e em crescimento, com procura, B zonas "boas", C zonas com "edifícios mais velhos" e "infiltradas por pessoas de classe inferior" (um código que caracterizava afro-americanos, judeus e imigrantes estrangeiros), e a letra D é atribuída a zonas com habitações de fraca qualidade com "população indesejável". O estudo produz um mapa onde cada zona é pintada com uma cor, conforme a letra com que é classificada. Pedidos de empréstimos em zonas com as letras D não eram normalmente concedidos, e com a letra C apenas eram aprovados em casos raros. Esta política, apoiada a nível federal, só seria abolida em 1965 (Hanlon, Short e Vicino, 2010). No seu manual de 1939 sobre hipotecas, a FHA advoga abertamente que os promotores imobiliários devem usar cláusulas restritivas para evitar a venda de casas a minorias<sup>13</sup>, que, juntamente com a classificação por zonas, se destinam a evitar que os futuros proprietários falhem os pagamentos das suas hipotecas. A seu crédito, a FHA também publica um conjunto de standards mínimos de qualidade a que as construções deverão obedecer para merecerem o seu apoio financeiro (Knox 2008).

Por volta de 1938, é criada a Federal National Mortgage Association (FNMA, ou Fannie Mae<sup>14</sup>), que fornece um mercado secundário para hipotecas da FHA e VA (Veterans Administration), ao estar preparada para comprar empréstimos a instituições financeiras.

Com todas estas medidas de apoio ao segmento da construção, os subúrbios tornam-se paulatinamente nas áreas com maior dinâmica de crescimento nas metrópoles americanas, uma tendência que se agravará nas décadas seguintes.

---

<sup>10</sup> Fonte: Wikipedia

<sup>11</sup> Fonte: Wikipedia

<sup>12</sup> Muda de nome para Public Housing Administration em 1947.

<sup>13</sup> A medida será tornada inconstitucional em 1949 (Knox 2008).

<sup>14</sup> Uma das instituições resgatadas pelo governo federal americano após o colapso do Lehman Brothers, devido aos problemas do crédito subprime.

## A Segunda Guerra Mundial e os anos 40

O bombardeamento de Pearl Harbor pelo Japão aumenta instantaneamente a importância da Costa Oeste, abrindo caminho a um país bipolar, e obrigando a Costa Leste a partilhar o seu domínio industrial, marítimo, económico e financeiro. Após a declaração de guerra dos japoneses, o povo americano assiste à reconversão, em poucos meses, da indústria automóvel, para suportar a máquina de guerra do seu país, dando umas breves tréguas ao crescimento do tráfego rodoviário. Assiste-se à escassez de matérias-primas (nomeadamente os metais, petróleo e seus derivados, como a borracha), que iria perdurar mesmo depois do fim do conflito. As maiores cidades da Costa do Pacífico são particularmente visadas por investimentos maciços relacionados directa e indirectamente com a máquina de defesa, quer a nível da indústria aeronáutica e naval, quer na construção de bases militares, quer na montagem de linhas de abastecimento às tropas que combatem no Pacífico.

Com o aproximar do fim da guerra, o governo federal concentra-se no relançamento da economia e no apoio à reinserção dos combatentes que regressam do estrangeiro.

Em 1944, é lançada a "GI Bill", ou a Servicemen's Readjustment Act, que estabelece um programa da VA (Veterans Administration) que garante a extensão de hipotecas a veteranos de guerra. De modo análogo, é também criada a Farmers Home Association, que efectua empréstimos e fornece subsídios para a construção e reparação de casas em quintas e ajuda grupos rurais de auto-assistência.

A Housing Act de 1949 cria a Urban Redevelopment Agency e dá-lhe a autoridade para subsidiar 75% do custo da limpeza de zonas degradadas e a sua regeneração urbana.

Entre 1947 e 1951, a Levitt & Sons constrói aquele que é vulgarmente considerado o primeiro subúrbio produzido em massa - Levittown, em Nova York, com 2000 casas destinadas a arrendamento e produzidas com elementos pré-fabricados intercambiáveis. O sucesso foi de tal ordem que metade das unidades já estavam arrendadas dois dias após a sua colocação no mercado, pelo que a Levitt & Sons decide construir mais 4000. Posteriormente, em vez do arrendamento, opta pela venda, aproveitando os incentivos da FHA. Ao complexo de Nova York, juntar-se-ão outras três Levittowns em Nova Jersey, Pennsylvania e Porto Rico nos anos seguintes. O seu conceito será, infelizmente, replicado por muitos outros subúrbios pelo país fora nos anos seguintes.

A nível das empresas de construção, as Levittowns representam o patamar seguinte na tendência de consolidação e aumento de dimensão que vem já das décadas anteriores. Da predominância de pequenas empresas de construção, de carácter local, subcontratadas para pequenos projectos, passa-se a um mercado misto onde entram os "community builders", que constroem comunidades inteiras e dispõem de equipas completas de arquitectos, urbanistas, paisagistas, economistas, marketeers e financeiros, para além dos profissionais directamente ligados à construção.



Fig. 4 –Levittown, NY, 1948. Fonte: New York Times.

Libertos do peso da máquina de guerra (ou, pelo menos, de grande parte dele) e vitoriosos enquanto a sua maior concorrência (Europa e Japão) se tenta reerguer das cinzas, as empresas americanas dominam a economia mundial e conhecem um período de prosperidade económica sem precedentes, atingindo o seu auge nas décadas de 50 e 60. A aceleração do crescimento económico traz igualmente uma expansão metropolitana à qual o planeamento não consegue responder eficazmente. Incapaz de conter a dispersão urbana, as cidades outrora densas tornam-se numa espécie de metástase<sup>15</sup> em contínua expansão.

<sup>15</sup> Expressão de Ascher (Ascher 1995)

Outro elemento contribuirá para o aumento da área urbanizada no pós-guerra: a dimensão do lote suburbano. De um lote médio de 276m<sup>2</sup> nos subúrbios servidos pelos trolleys e os eléctricos do século XIX, passa-se para cerca de 460 m<sup>2</sup> nos subúrbios servidos pelo automóvel, e a densidade passa de 7,700 habitantes / Km<sup>2</sup> para valores entre os 1900 e 3000 habitantes / Km<sup>2</sup> (Knox 2008).

### **Os anos 50, O "American Dream", a casa nos subúrbios, e o declínio dos centros**

A década de 50 representa o maior crescimento dos subúrbios de sempre: a população cresce em 19 milhões de pessoas (45,9%), enquanto que as cidades centrais crescem apenas 6 milhões (11,6%) (Knox 2008). Crescem também os "exurbs" - anéis residenciais entre os subúrbios e a paisagem rural.

Generalizam-se os cartões de crédito, sendo o Diners Club o primeiro dos players globais a aparecer. Com eles, cresce também o consumismo e o endividamento das famílias.

A comunicação social e o cinema ajudam a divulgar o sonho da casa nos subúrbios, com jardim e a garagem para o carro - o "American Dream". A superior mobilidade oferecida pelo automóvel e pela nova rede de auto-estradas permite a transferência dos centros de comércio nas "downtowns" para o centro comercial suburbano - o "suburban mall" com ar condicionado.

À medida que se avança nos anos 50, começam a ser visíveis alguns dos fracassos da política de habitação e regeneração urbana do New Deal, às quais o governo federal responde com políticas mais abrangentes e integradas de índole social, em particular no que concerne às relações com a comunidade, bem-estar social, e emprego. A meio da década, a Housing Act de 1954 modifica as políticas de desenvolvimento e renovação urbana requerendo às comunidades envolvidas em tais actividades que incluam regulamentos de adopção de códigos de conduta, realojamento, e outras medidas visando a prevenção da degeneração urbana. Dez anos mais tarde, a Housing Act de 1964 liberaliza os procedimentos da FHA para acelerar o processamento de hipotecas asseguradas por esta última.

A escassez de matérias-primas e a necessidade de preservação de recursos financeiros obriga à reinvenção da casa tradicional americana. É o tempo das casas leves construídas com materiais pré-fabricados (que Wright tanto desdenhava, chamando-lhes "cheap and thin"<sup>16</sup>), da ascensão de arquitectos como Richard Neutra, e das Case Study Houses. As casas Eichler espalham-se um pouco por toda a Califórnia, encontrando como moradores muitos veteranos da guerra da Coreia.

A dispersão urbana é alimentada pela constituição do National Highway Trust Fund e pela Highway Act de 1956, que permite a apropriação de 25 biliões de dólares para a construção de 41,000 milhas (65,5000 Km) de auto-estradas. Às decisões dos governos federal, estadual e local, não são alheias a Influência crescente do lobby do petróleo / automóvel / auto-estrada - o "highway lobby".

Os programas de renovação dos centros, destinados a proteger os mais fracos, num frenesim de higienização urbana, acabam por ter o efeito contrário com o desalojamento das populações mais desfavorecidas (em particular afro-americanos), privando-as de seguros de saúde que são atribuídos através da concessão de hipotecas. Por outro lado, o seu baixo estatuto social, aliado à fraca capacidade financeira, mantêm-nas mais afastadas da possibilidade de aquisição de novas construções nos subúrbios (onde o potencial de retorno do investimento do capital e sua acumulação são mais elevados), bem como das novas escolas que são construídas nesses novos bairros (Corburn 2009). Aliadas às políticas de segregação em vigor na época (em particular nos estados do Sul), estão assim lançadas as sementes para os movimentos de contestação das décadas de 50 e 60.

O pós-Segunda Guerra traz ainda um novo fenómeno: enquanto que nos 100 anos anteriores as cidades-satélite eram anexadas pela metrópole para acederem às suas infraestruturas, serviços e capacidade de financiamento, os novos subúrbios, armados com a influência da sua independência política e o poder financeiro dos seus novos proprietários e pouco interessados em partilhar o fardo da decadência dos gigantes vizinhos, cortam os laços e erguem barreiras contra os problemas das metrópoles onde grassa o crime, a degradação e o défice financeiro. Ao mesmo tempo, beneficiam das infra-estruturas de auto-estradas e saneamento pagas pelo contribuinte através do governo federal.

Ao mesmo tempo, "to add injury to insult", os novos investidores tiram partido da melhoria das condições dos subúrbios e do baixo preço dos terrenos para construir novas superfícies comerciais e parques de escritórios, competindo com o centro da cidade e retirando-lhe receitas fiscais. Agravando o problema, a FHA continua a privilegiar a construção de moradias nos subúrbios em detrimento da renovação dos centros, contribuindo para uma transferência maciça da riqueza para fora dos centros urbanos e agravando a espiral negativa de degradação destes, acentuando o fosso racial que já existia nas décadas anteriores (Fishman 2000).

---

<sup>16</sup> Baratas e finas

Entre 1947 e 1953, a população suburbana cresce 43%, em contraste com um crescimento nacional de 11% (Ghent 2002). Nos anos 50, nas 20 maiores áreas metropolitanas, as cidades crescem 0,1%, enquanto que os seus subúrbios crescem 45% (Ghent 2002).

De 1948 a 1954, as vendas a retalho crescem de forma acentuada, mas a quota dos centros nesse comércio cai 25% (Loukaitou-Sideris 1998). Assiste-se ao declínio económico nos centros urbanos um pouco por todo o país, com a queda das receitas de impostos e a degradação de equipamentos e infra-estruturas. São aprovadas políticas de renovação urbana para inverter esta tendência, dando poder discricionário aos governos locais para fomentar a regeneração dos centros das cidades. No entanto, sem sentido contrário, aumentam-se as distâncias para peões, os passeios tornam-se mais estreitos, e o transeunte é transferido dos passeios para praças estéreis e sem vida.

O vazio criado pelo êxodo para os subúrbios é ocupado pelas torres das sedes corporativas e pelos escritórios da advocacia e alta finança, esvaziando ainda mais de inquilinos os prédios modestos que se encontram fora do perímetro dourado do centro. Em finais da década de 50, existem cerca de 700 planos para CBDs (Loukaitou-Sideris 1998). Metade dos fundos para renovação urbana vai para projectos dentro de uma milha do centro da cidade, e 82% para projectos dentro de duas milhas (Loukaitou-Sideris 1998, citando Frieden e Sagalyn, 1989). Cresce o poder das agências de reconstrução urbana, como a Community Redevelopment Agency em Los Angeles (CRA) e a San Francisco Redevelopment Agency (SFRA), entre outras (Loukaitou-Sideris 1998).

Durante anos 50 e 60, os EUA envolvem-se em duas guerras no Sudoeste asiático: a da Coreia (entre 1950 e 53) e do Vietname (de 1955 a 1975). Estas guerras prolongam as infusões maciças de fundos públicos para a indústria de defesa na costa do Pacífico, que acabam por estimular as economias locais e a sua expansão demográfica e urbana. O regresso dos veteranos de guerra também exigirá soluções rápidas de realojamento por parte do governo federal, que contribuirão para a expansão dos subúrbios de baixa densidade e a multiplicação das "Levittowns".

### **Os anos 60 e o fracasso das políticas de renovação urbana**

Em 1960, 62% dos residentes americanos eram proprietários das suas casas, contrastando com 44% em 1940 - o maior incremento jamais registado (Ghent 2002). Uma em cada quatro casas existentes nos EUA em 1960 havia sido construída na década de 50. (Ghent 2002). O sector imobiliário passou a ter uma tal importância na economia no pós-guerra que a partir de 1959 o United States Census Bureau começou a calcular os "housing starts" (inícios de construção) como um indicador mensal da vitalidade da economia (Ghent 2002).

Consciente do desastre para onde caminha a metrópole americana, no seu best-seller de 1961, "A morte e a vida de grandes cidades", Jane Jacobs defende a revitalização dos centros através da sua maior densificação. Critica a política da mera multiplicação de espaços públicos amplos e abertos (e a carta de Atenas), preconiza o regresso à rua e as relações de vizinhança como chave para a regeneração das cidades, e o restabelecimento da segurança através do reforço do sentido de comunidade.

Dissemina-se o "suburban mall", a utilização dos cartões de crédito, e a Diners Club já não está sozinha no mercado. Em 1962, a Califórnia ultrapassa Nova York como estado mais populoso, com cerca de 17 milhões de habitantes (Schrag 2006). Assiste-se à mudança progressiva do transporte de mercadorias ferroviário pelo rodoviário, favorecendo os subúrbios e tornando a indústria menos dependente dos centros urbanos servidos pelo comboio.

Durante os anos 60, são publicados algumas das mais importantes reflexões sobre o desenvolvimento das cidades e o movimento moderno. Em 1963, Christopher Alexander coloca em causa o conceito do "princípio da unidade de vizinhança", devido à redundância de equipamentos como escolas primárias e lojas em sistemas de urbanização cada vez mais complexos. Anos mais tarde, Rossi e Venturi publicam as suas obras-primas.

Numa tentativa de travar o contínuo declínio dos centros, o Housing and Urban Development Act de 1965 estabelece o Department of Housing and Urban Development (HUD) a nível de chefias. No ano seguinte, é aprovada a Demonstration Cities and Metropolitan Development Act of 1966, que cria o Model Cities Program, autorizando subsídios para o planeamento e coordenação de programas de saúde, educação, segurança social, habitação e emprego, no sentido de revitalizar distritos seleccionados em áreas urbanas. Dois anos depois, é criada a Government National Mortgage Association (GNMA, ou "Ginny Mae"), que passa a assumir certas funções de hipotecas anteriormente a cargo da Fannie Mae.

As políticas de renovação urbana dos planeadores da época são concebidas partindo de pressuposto que a causa principal da degeneração das zonas degradadas - quer nos centros, quer em certos bairros periféricos - é a deterioração física dos seus edifícios, e que as simples reparações ou renovações destes seriam pouco eficientes, visto que essas melhorias seriam desperdiçadas num padrão global de degradação que tornaria a regeneração global inevitável, mais cedo ou mais tarde. Logo, a estratégia passa por fazer tábua rasa dos bairros

degradados e reconstruí-los de raiz usando as tecnologias mais recentes e o design da era moderna. Uma vez que nos centros a posse dos terrenos era normalmente dividida por centenas de proprietários (Fishman 2000), foi necessário proceder a expropriações que destruíram comunidades e criaram uma enorme onda de ressentimento por entre os antigos moradores, que só seria aumentada quando estes constatarem que muitos deles não só não regressariam, como iriam deparar-se com grandes torres empresariais com um segurança à porta a barrar-lhes a entrada, ou, noutros casos, terrenos terraplanados vagos durante largos anos por falta de interessados na sua construção.

Os compromissos, o debate público, as decisões tomadas em comunidade que haviam sido a raiz do crescimento urbano americano nos tempos pós-coloniais, tão bem retratados por Tocqueville, haviam sido substituídas por decisões de cúpula tomadas por burocratas de colarinho branco "omnipotentes, omnipresentes e omniscientes". De forma análoga, o crescimento gradual e faseado, outrora negociado com base em compromissos, é substituído por bulldozers, demolições em larga escala, e loteamentos desenhados pelo Estado à maneira do "one size fits all".

As renovações não só afectaram o tecido humano e as relações de comunidade tão laboriosamente construídas durante décadas, como destruíram os edifícios que conferiam aos centros das cidades a sua identidade histórica e o seu carácter. Para agravar o problema, ao separarem os negócios da sua clientela (ambos temporariamente ou definitivamente realojados noutro sítios), também arruinaram muitos pequenos comerciantes e empresários que tiveram que reconstruir essas mesmas relações, que levaram anos a desenvolver, a partir do zero, com outros clientes ou noutros sítios completamente distintos.

Por outro lado, os antigos centros, criados para o peão e com a densidade que permite os contactos fortuitos e a vida animada de rua tão bem descrita por Jane Jacobs, foram em muitos casos substituídos por torres rodeadas por parques de estacionamento desertos e estéreis, ou por novos viadutos e auto-estradas rasgando as comunidades coesas de outrora para abrir caminho ao novo inquilino do centro: o automóvel.

### **O início dos anos 70**

Em 1970, o Housing and Urban Development Act de 1970 autoriza uma maior amplitude para programas de subsídio à habitação e suplementos para aglomerados familiares de rendimentos moderados. No mesmo ano, a Emergency Home Finance Act de 1970 autoriza o Home Loan Bank System a reduzir os juros de hipotecas à habitação através de um subsídio federal.

Em 1971, a Intel introduz o primeiro microprocessador num único chip, tornando possíveis os microcomputadores que iriam aparecer em massa a partir de 1975. No início da década, subúrbios já competem com as cidades em termos de paridade do ponto de vista económico, social e demográfico (Lang 2003). Acentua-se a dependência crescente do automóvel, cuja indústria seria atingida em cheio com o choque petrolífero de 1973.

A demolição das torres Pruitt-Igoe em 1972 é considerada para muitos o fim do movimento moderno. No ano seguinte, seria também o fim da energia barata e o início da monetização da dívida americana.

### **Da crise petrolífera à contemporaneidade**

A 6 Outubro de 1973, o Egipto e a Síria lançam um ataque sobre Israel, dando início à guerra do Yom Kippur, que durará até 26 de Outubro. No fim do mês, em retaliação pelo apoio americano aos israelitas, os países membros da OPEC declaram um embargo que fará disparar o preço do petróleo, dando início à crise petrolífera de 1973. O preço do crude quadruplica, termina a era do petróleo barato, e os EUA transformar-se-iam progressivamente de uma nação credora numa nação devedora. A recessão afecta duramente a economia americana, em particular no sector automóvel. Agravam-se os problemas, já de si sérios, no interior das cidades, onde os centros degradados lutam para readquirir o equilíbrio financeiro após o êxodo da indústria e de outros sectores da economia para os subúrbios.

Num contexto global, os EUA são particularmente atingidos pela subida do preço do crude, não só pela sua dependência do automóvel, como pelo facto de terem veículos com altos consumos de combustível, quer pela dimensão da carroçaria e do motor, quer pela tecnologia relativamente pouco eficiente, uma vez que décadas de petróleo barato não incentivaram os fabricantes a evoluir nesse sentido. O Japão, que transferiu os custos do aumento do combustível directamente para o consumidor, acabaria por sair mais rapidamente da crise, com os seus veículos de pequena cilindrada e baixo consumo.

Em 1974, a administração Nixon deixa de financiar novos projectos de habitação social, e o investimento público em geral entra em queda acentuada, por culpa da diminuição das receitas fiscais do Estado em virtude da recessão económica. Além disso, os programas públicos encontram uma cada vez maior resistência por parte das populações, em função das taxas exigidas para a sua concretização, e que ninguém parece interessado em

pagar. As lacunas são preenchidas com um endividamento crescente dos estados e das câmaras municipais. Assiste-se ao decréscimo nos programas de intervenção urbana com dinheiros públicos, tal como realojamento, deixando a iniciativa para o sector privado, e procurando controlá-lo através de legislação relativa ao planeamento urbano cada vez mais vaga e genérica, orientada principalmente por objectivos, rácios e estatísticas.

A comunicação social, o cinema e a televisão ajudam ao enraizamento de uma cultura competitiva, acentuando a componente simbólica do consumo e do seu papel na diferenciação de classes e na determinação do valor intrínseco de cada indivíduo.

Com a crise petrolífera, entra-se no pós-Fordismo, com uma alta mobilidade do capital, quer ao nível dos sectores, quer da geografia. Assiste-se à redução do "Estado Social" e do poder dos sindicatos.

Os centros das cidades seguem o seu lento declínio com a reconversão de indústrias pesadas (como siderurgias e portos), que, quer pela deslocalização para o extremo-oriental, quer pelo abaixamento da procura findo o esforço de guerra, se tornaram desinteressantes do ponto de vista económico. Em seu lugar, surgem centros de congressos, hotéis, edifícios de escritórios e outros equipamentos ligados ao sector terciário.

Crescem as críticas ao Movimento Moderno, que muitos consideram responsável pela degeneração dos centros, com espaços públicos e parques de estacionamento amplos mas sem vida nem diversidade, e a disseminação dos subúrbios de baixa densidade, as horas perdidas no trânsito, e o elevado consumo de combustíveis fósseis, bem como a destruição de habitats naturais.

Os governos locais procuram combater os vazios urbanos com incentivos ao crescimento do sector dos serviços (ex. sectores financeiro e legal), turismo e entretenimento, bem como deduções fiscais para a indústria do imobiliário (Fainstein 1987), que seriam amplamente usadas em cidades como Nova York na década de 70. No entanto, enquanto estes incentivos demorariam longos anos a surtir efeito em muitos centros urbanos, noutros fomentariam bolhas especulativas que acabariam por provocar crises financeiras a partir de meados da década de 80.

O desencanto dos cidadãos com o estado de degradação das cidades e a lentidão na recuperação económica aumenta a hostilidade para com o poder governativo e a classe política. A esta conjuntura, juntam-se ressentimentos de vária ordem, como os frequentes escândalos de corrupção nas polícias e forças de segurança, a saída vexatória do Vietname e o caso Watergate.

Em 1978, a população da Califórnia abre um rombo nas finanças municipais ao aprovar a Proposta 13, que limita a taxa sobre bens imóveis a um valor máximo de 1%, diminuindo as receitas fiscais. A oposição dos cidadãos a novos incrementos de impostos e taxas é cada vez mais notória, e as cidades competem entre si através da fiscalidade, tornando ainda mais difícil aos centros urbanos em degradação competir com os novos subúrbios. Por outro lado, acentua-se o desperdício de recursos com a duplicação de infra-estruturas que poderia ser evitada em centros urbanos mais densos.

A concorrência deixa de ser apenas local e torna-se global. A ubiquidade das telecomunicações, TV e Internet acentuam a influência das "cidades globais", como Nova York, Londres e Tóquio a nível do consumo (Fainstein 1987), com outras metrópoles a partilharem tal influência em sectores específicos, como Paris e Milão (moda), Los Angeles (entretenimento) e Hong Kong (finanças e tecnologia). Castells e Fainstein referem, não obstante, que essa preponderância não protege as megalópoles do desemprego e da decadência, pelas enormes desigualdades que continuam a gerar dentro das suas próprias zonas metropolitanas, quer a nível do rendimento dos seus habitantes, quer de outros factores como o zoning e a localização dos CBDs relativamente às zonas residenciais das classes mais desfavorecidas.

Assiste-se também ao crescimento assimétrico, com zonas em contracção e expansão dentro do próprio país (Fainstein 1987) - por exemplo, a crise do petróleo atingiu duramente os sectores mais dependentes da energia, como o metalúrgico e o automóvel (concentrado nos centros urbanos mais antigos da Costa Leste, como Pittsburgh ou Detroit) afectando menos outros como os das tecnologias de informação e entretenimento (situados na Costa Oeste, como Silicon Valley e Hollywood em Los Angeles).

Na sociedade americana, acentua-se o debate sobre a forma e imagem da cidade, com a ascensão dos pós-modernistas, e a partir das décadas de 80 e 90, dos neo-traditionalistas e neo-urbanistas.

### **Programas federais de revitalização urbana**

Depois das revoltas sociais dos anos 60 e das críticas aos programas de revitalização urbana, que os activistas atacavam por não serem melhores que as mudanças progressivas que eram feitas sobre o tecido dos bairros antigos, o governo federal lança em 1977 o programa Urban Development Action Grant, que inclui a isenção de impostos para obrigações municipais, bem como mudanças na estrutura federal de impostos para encorajar a

criação de empresas semi-públicas de regeneração urbana para os centros metropolitanos mais degradados, fomentando deste modo o controlo privado sobre áreas críticas da política municipal. Este sistema de parcerias público-privadas seria, por sua vez, criticado pelo fraco impacto na criação de empregos na comunidade, para além de esvaziar ainda mais os cofres públicos. Estas críticas encontram uma ressonância ainda maior nos movimentos de contestação civil tendo em conta o fraco investimento em saúde pública - em 1960, por exemplo, a taxa de mortalidade infantil nas crianças afro-americanas era de 44.3/1000, enquanto na população branca se ficava pelos 29.3. Este fosso viria a ser combatido na presidência Johnson com a introdução dos programas Medicare e Medicaid em 1965<sup>17</sup> (Corburn 2009).

### **Os anos 80**

Na década de 80, dá-se início a uma mudança importante nos fluxos migratórios. Os EUA saem finalmente da estagnação económica; certos centros, não todos, começam finalmente a ganhar população, densidade e dinamismo, ao mesmo tempo que certos subúrbios se continuam a expandir e outros se retraem. A dinâmica espacial da cidade altera-se, e as relações entre as partes tornam-se mais complexas com o mundo globalizado.

Os anos de Reagan trazem a recuperação económica e os EUA assumem o papel de superpotência incontestada com a desagregação da URSS. A administração Reagan ajuda a disseminar a opinião que é preciso "menos governo e melhor governo", e que, nos últimos tempos, tem sido "parte do problema e não parte da solução". A opinião pública culpa um estado gordo e burocrático pela estagnação dos anos 70, o alto desemprego, a inflação e o fraco crescimento económico. O governo republicano de Reagan desmantela progressivamente as vertentes keynesianas do estado social americano, desregulando também o sector da banca, dos seguros e da imobiliária. São os tempos do neoliberalismo de Friedman e dos yuppies (young urban professionals): profissionais de classe média na casa dos 20 - 30 anos, materialistas, ávidos de consumo, atentos à moda e à última novidade tecnológica, e em franca ascensão social, embalados pelos ganhos da bolsa.

Em 1986, a quota de mercado dos 100 maiores construtores de novas habitações é de 24% (Knox 2000).

Apesar do crash bolsista de 1987 e do rebentamento da bolha imobiliária de fim da década (impulsionada por igual acontecimento no Japão, com muitos investidores japoneses liquidaram activos a Califórnia), os anos 80 terminam com expectativas económicas optimistas, a que seguirá uma década de 1990 absolutamente extraordinária em termos de crescimento económico global, que nem as guerras do Golfo ou dos Balcãs conseguirão travar.

### **Os anos 90**

Nos anos 90, acelera-se a transição para a "nova economia". Os acordos NAFTA de Clinton transferem empregos de mão-de-obra intensiva para o México, mas em troca as "dotcoms", as novas tecnologias e a especulação financeira permitem ao país terminar o milénio com um superavit. As indústrias tradicionais são progressivamente substituídas pelos serviços e pelo sector financeiro.

Em 1993, durante a administração Clinton, o congresso americano aprova legislação para onze zonas de intervenção, combinando a ajuda por parte do estado federal para formação profissional e outros serviços, créditos fiscais para as empresas localizadas nessas zonas, e obrigações livres de impostos para o financiamento de negócios ou renovação (Fishman 2000). Ao contrário das políticas de intervenção urbana do pós-Segunda Guerra, o financiamento é canalizado directamente para as comunidades, e não para mega-projectos imobiliários de renovação urbana.

O sucesso na regeneração dos centros dará origem a fenómenos de "gentrificação". O círculo virtuoso criado pela requalificação de zonas deterioradas e a sua revitalização impulsiona a reocupação de lofts, armazéns, e edifícios degradados, reconvertidos e reabilitados por profissionais motivados pela proximidade do local de trabalho e da animação da vida urbana. Estas mudanças encontram reacções contraditórias entre a população: são saudadas por alguns pela melhoria na imagem da cidade e o investimento que trazem à comunidade, e criticadas pelos que são marginalizados pelas subidas de rendas e dos valores do imobiliário.

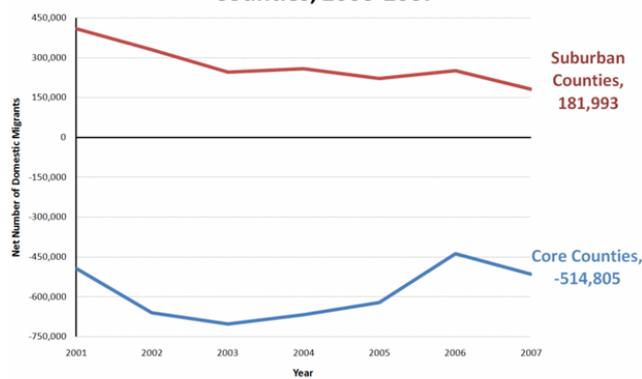
### **O novo milénio**

Em 1950, apenas 23% da população americana vivia nos subúrbios, mas em 2000 este número já era de 50% (Hanlon, Short e Vicino 2010). Ou seja, mais que duplicou. Nos últimos anos, a migração para condados suburbanos tem-se mantido sempre positiva, ao contrário dos condados centrais. No entanto, no Midwest, apesar do crescimento dos subúrbios se ter mantido superior ao dos centros de 2001 a 2008, nota-se desde 2005 a inversão desta tendência, conforme mostra o gráfico anexo.

---

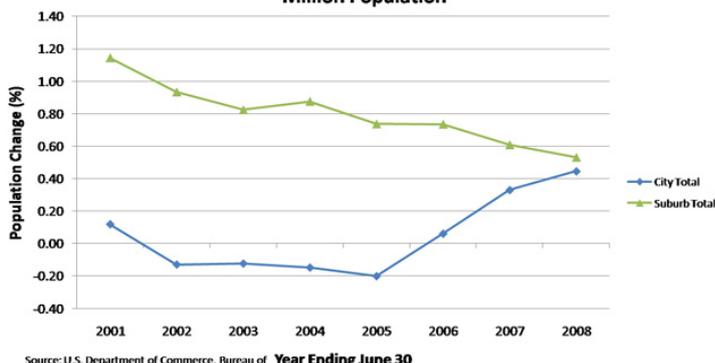
<sup>17</sup> Fonte: <https://www.cms.gov/history/>

### Net Domestic Migration: Core vs. Suburban Counties, 2000-2007



Source: U.S. Census Population Estimates Program, Analyzed by Wendell Cox, Demographia.com www.newgeography.com

### Principal City and Suburb Growth in Midwest Metro Areas over 1 Million Population



Source: U.S. Department of Commerce, Bureau of the Census, and staff estimates

Fig. 5 –a) Migração para condados urbanos vs. suburbanos em 47 áreas metropolitanas dos EUA com mais de 1 milhão de habitantes. Fonte: US Census Bureau / <http://www.newgeography.com/content/0062-core-vs-suburban-counties-net-domestic-migration-2000-2007> b) Crescimento de cidades e subúrbios nas áreas metropolitanas do Midwest com mais de 1 milhão de habitantes. Fonte: [http://midwest.chicagofedblogs.org/city\\_millpop.jpg](http://midwest.chicagofedblogs.org/city_millpop.jpg)

Seguindo a tendência observada a partir de 80, as três últimas décadas são caracterizadas, em certos casos por um regresso aos centros urbanos com a sua consequente revitalização, fruto da combinação de vários factores:

- o sucesso das políticas de regeneração urbana e densificação dos centros;
- alterações demográficas, com agregados familiares mono-nucleares mais frequentes, que preferem a animação da cidade onde é mais fácil o contacto com outras pessoas solteiras;
- a degradação dos subúrbios;
- fuga do "commuting", ou seja, as viagens casa-trabalho, num contexto de subida do preço dos combustíveis e auto-estradas congestionadas;
- melhoria nos sistemas de transportes públicos e condições de habitação no centro da cidade.

Em 2000, cerca de 3 em cada 5 empregos nas áreas metropolitanas situam-se nos subúrbios (Knox 2000). Nas cidades que conseguiram implementar com sucesso políticas urbanas de densificação dos centros, aumentam as zonas "gentrificadas", em particular junto a corredores de transportes públicos e respectivos nós.

A indústria da construção prossegue a tendência de consolidação. Em 2006, a quota de mercado dos 100 maiores construtores é já de 44%, tendo os 10 maiores 25%. O maior de todos constrói cerca de 53,000 habitações em 26 estados no período de um ano (Knox 2008). A consolidação é o resultado natural das vantagens obtidas pela economia de escala. Os maiores construtores conseguem comprar terrenos maiores e melhores (mais caros), visto disporem de vastos recursos financeiros para o fazer, tendo também maior capacidade financeira para suportar o período que medeia entre o pedido de licença e o arranque da construção. O acesso ao crédito é mais fácil, e os juros mais baixos. Além disso, são normalmente assessorados por equipas altamente especializadas nos diversos campos (financeiro, legal, fiscal), com um maior poder negocial nas relações com os governos locais. Por outro lado, com um maior número de habitações, também se conseguem economias de escala ao nível das equipas de trabalho, mais facilmente rentabilizadas e com menos paragens em projectos com um elevado número de lotes. A utilização de elementos pré-fabricados e intercambiáveis em grandes quantidades, possível apenas em projectos de dimensão comunitária, permite também descontos não acessíveis aos construtores de menor dimensão.

A procura de economias de escala chega também à administração das cidades, onde muitos serviços são privatizados e subcontratados a terceiros em regime de outsourcing - abastecimento de água, saneamento, electricidade, e até mesmo segurança. Knox cita o exemplo de Weston na Florida, uma cidade com 70,000 pessoas e 3 funcionários a tempo inteiro, e Sandy Springs na Georgia com 4 funcionários para 80,000 habitantes (Knox 2008).

No ano de 2006, a população dos EUA ultrapassa os 300 milhões, com diversas estimativas para que o número chegue aos 400 milhões por volta de 2040. Ao mesmo tempo, irão formar-se onze megalópoles, das quais farão parte o eixo Seattle / Portland, a baía de San Francisco, e o eixo Los Angeles / San Diego.

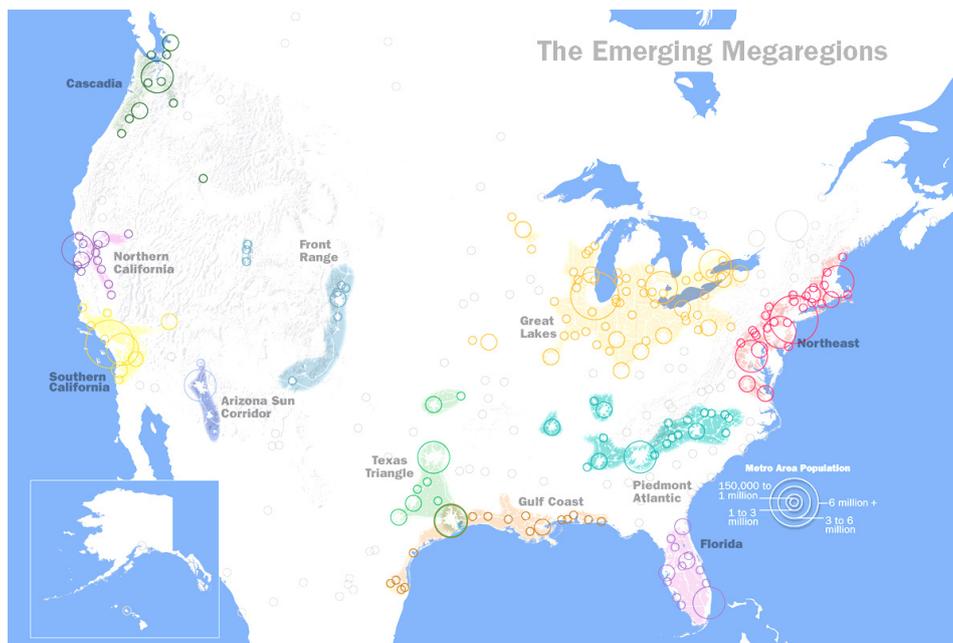


Fig. 6 – As megalópoles emergentes. Fonte: US Department of Transportation, Federal Highway Administration

A Califórnia, com cerca de 40 milhões de habitantes e uma área superior à de países como a Inglaterra, Itália, Alemanha ou Japão, alberga ainda quatro das doze maiores cidades dos EUA: San Francisco, San Jose, Los Angeles e San Diego (Lowenthal 2009). Considerada separadamente, é a oitava potência económica a nível mundial. Desde 1980, a Califórnia tem recebido uma média de 300,000 imigrantes por ano (Deverell 2008).

O Oregon, com uma população de cerca de 3,8 milhões de habitantes em 2010, encontra-se a meio da tabela em termos de população, pouco mais de metade de Washington, com 6,7 milhões (13º mais populoso). Prevê-se que, num futuro próximo, Seattle e Portland sejam os principais nós do eixo de uma possível megalópole, tal como Los Angeles / San Diego e San Francisco / Oakland / San Jose.

## 4.2 Los Angeles

---

### Da fundação das colónias à cidade industrial

Antes do aparecimento dos colonos, a zona de Los Angeles era habitada por diversas tribos índias, que se juntavam principalmente em acampamentos junto às margens dos rios.

Quando chegaram os primeiros europeus, encontraram uma zona semiárida com fraca precipitação e baixa humidade, alto risco sísmico, rios com caudal pouco fiável, sem lagos naturais próximos. Os registos escritos dos primeiros exploradores relatam tremores de terra constantes, tendo inclusivamente alguns deles causado mortos.

Em 1768, quando Gaspar de Portolà lidera a primeira expedição no Sul da Califórnia, encontra 26 aldeamentos índios ao longo de poucos Km do seu percurso, sem praticar a agricultura, e vivendo da recolha de frutos selvagens e da caça de pequenos animais. As margens do rio transformavam-se ocasionalmente em vastos pântanos, fruto de um leito instável e sujeito a cheias.<sup>18</sup> Em 1771, o padre Junipero Serra e um grupo de espanhóis fundam a missão de San Gabriel, e por volta de 1777, o governador Felipe de Neve estabelece um povoado com o nome de El Pueblo de la Reina de Los Angeles Sobre el Rio de la Porciuncula.

Após a guerra da independência do México (1810-1821), que termina com uma vitória sobre os espanhóis, assiste-se à secularização das missões e à distribuição de largas parcelas dos seus terrenos, por parte do recém-formado governo do México, aos seus apoiantes, formando ranchos. (Abu-Lughod 1999).

Em 1835, Los Angeles é elevada à categoria de cidade por parte do Congresso Mexicano e declarada capital do território. A população, entretanto, aumenta de forma lenta, mas gradual, contando em 1830 com 770 habitantes, 1100 em 1840, e 1250 no ano de 1845 (Abu-Lughod 1999).

Por volta de 1847, Los Angeles fica sob o domínio americano, no decorrer da guerra entre os EUA e o México, para no ano seguinte acontecer o mesmo com a Califórnia. Nesse mesmo ano, dá-se o início à corrida ao ouro mais a norte, que mudaria a sua história para sempre.

### Da cidade industrial à grande depressão

A cidade de Los Angeles é incorporada como tal em 1850. Pela mesma altura, começa a receber a primeira vaga de imigrantes chineses. A sua expansão urbana está intimamente ligada à sua geografia, propícia à expansão horizontal, com fraca densidade habitacional, ao contexto político e económico, e à concentração na posse dos terrenos, como se verá nos próximos capítulos.

No ano de 1860, é feita a primeira ligação via telégrafo entre Los Angeles e San Francisco, e em 1866 abre o primeiro banco (Abu-Lughod 1999). Nos anos de 1870, a cidade de Los Angeles conta com uns meros 5000 habitantes.

O crescimento da cidade acelera após a chegada do comboio. Em 1869, a empresa San Pedro Railroad inaugura uma linha de 34 Km entre San Pedro e Los Angeles. Santa Monica, a norte, é incorporada como cidade em 1875, com a construção de um porto e uma linha ferroviária com ligação a Los Angeles por parte da Los Angeles & Independence Railroad, concorrendo com o porto de San Pedro, propriedade da Southern Pacific. Esta viria a cortar as suas tarifas temporariamente, levando a concorrente de Santa Monica à falência (o último barco a vapor ancorou no seu porto em 1878). Após a falência, a Southern Pacific viria a subir as suas tarifas novamente (Abu-Lughod 1999).

Em 1876, é concluída a ligação entre Los Angeles, San Francisco, e a Costa Central do Pacífico. Por volta de 1885, é concluída a ligação a leste com a linha intercontinental da California Southern Railroad (subsidiária da Santa Fe Railroad). A chegada da Santa Fe Railroad, acabando com o monopólio da Southern Pacific, despoleta uma guerra de preços entre transportadoras, com a descida temporária do bilhete de Kansas City (apenas ida) de \$125 para \$1 (Deverell 2008).

Os ganhos obtidos na corrida ao ouro no Norte da Califórnia acabam por estimular a economia do Sul anos mais tarde (Abu-Lughod 1999), e em Los Angeles, a cidade apressa-se a publicitar as vantagens da sua oferta imobiliária, na tentativa de captar investidores abastados entre os seus vizinhos a Norte. Os transportes públicos urbanos são implementados de forma independente por empresas privadas. O primeiro cable car surge em 1884, o trolley em 1886, e em 1896 são construídas linhas electrificadas para Pasadena, Hollywood e Santa Mónica.

A década de 1880 é marcada pela descoberta do petróleo, que irá mudar para sempre a história de Los Angeles.

---

<sup>18</sup> Fonte: UCLA

Entre 1880 e 1990, a população de Los Angeles aumenta cerca de 500% - de cerca de 11,000 habitantes para mais de 50,000 - duplicando a população na década seguinte (100,000 habitantes em 1900), triplicando em 1910 (cerca de 300,000), crescendo 40% em 1920 e atingindo próximo de 1 milhão em 1930. De 29 milhas quadradas em 1880, a cidade ocupava 450 milhas quadradas em finais da década de 1930<sup>19</sup>.

Em 1887, é criada a empresa de caminhos-de-ferro Los Angeles Railway Company, a que rapidamente se juntaram outras pequenas empresas (Crouch 1963). O boom imobiliário de Los Angeles da década de 1880, alimentado pela chegada do comboio e outros eventos concorrentes, chega ao fim no início dos anos 1890, com o colapso dos valores das propriedades. Em 1897, dá-se início da extracção de petróleo (Abu-Lughod 1999), e em 1904, é feito o primeiro filme mudo em Los Angeles, dando início ao que será uma das indústrias mais importantes da cidade.

Cabe à cidade de Los Angeles a honra de ter o primeiro plano de zoning para uma grande área metropolitana, com o "Residence District Ordinance" em 1908. Nos anos seguintes, continuaremos a assistir ao crescimento acelerado da cidade, potenciado pela eliminação de um conjunto de barreiras que obstavam ao seu crescimento. Em 1909, é anexado o porto de San Pedro, que viria a sofrer obras de beneficiação consideráveis durante a I Guerra Mundial, que incluíram o aprofundamento das suas águas (Abu-Lughod 1999).

No ano de 1911, é formada a Pacific Electric Railway Company, resultado da consolidação de várias linhas interurbanas de Los Angeles (Crouch 1963), permitindo uma gestão integrada da rede. Em 1913, é inaugurado o aqueduto que transporta água de Owens Valley até Los Angeles, possibilitando o abastecimento urbano e também a irrigação em larga escala do vale de San Fernando. A partir de 1917, o aqueduto contribui também para o fornecimento de energia eléctrica, potenciando o crescimento de unidades fabris na zona metropolitana (Abu-Lughod 1999). A abertura do Canal de Panamá em 1914 possibilita ligações mais fáceis às costas Sul e Leste dos EUA a partir dos portos de Los Angeles (Abu-Lughod 1999).

A expansão urbana é acelerada na década de 1920, com a subdivisão de ranchos em grande escala, criando uma multiplicidade de "new towns", criando o embrião de uma metrópole retalhada, composta por um puzzle de cidades satélites. Enquanto algumas se mantêm autónomas, outras optam por anexar-se a Los Angeles. A política de anexações é facilitada pelo facto de Los Angeles poder fornecer às cidades periféricas solidez financeira para a emissão de obrigações, água (que tinha em excesso pela construção do aqueduto), infra-estruturas de transportes, electricidade e saneamento básico, e outros serviços como polícia e bombeiros (Abu-Lughod 1999).

TABLE 1.1 Population Growth in the Five-County Region of Los Angeles (000s)

Census Year	Los Angeles (*)		San Bernardino				Five-County Region
	Los Angeles (*)	Orange	Bernardino	Riverside	Ventura		
1870	15 (79)	—	4	—	—	19	
1880	33 (72)	—	8	—	5	46	
1890	101 (67)	14	25	—	10	151	
1900	170 (68)	20	28	18	14	250	
1910	504 (78)	34	57	35	18	648	
1920	936 (81)	61	73	50	28	1,150	
1930	2,209 (85)	119	134	81	55	2,597	
1940	2,786 (86)	131	161	106	70	3,253	
1950	4,152 (84)	216	282	170	115	4,934	
1960	6,011 (78)	709	501	303	199	7,724	
1970	7,042 (71)	1,421	682	457	378	9,981	
1980	7,478 (65)	1,932	893	664	530	11,496	
1990	8,863 (61)	2,411	1,418	1,170	669	14,531	

(\*) = Los Angeles County as percentage of total regional population.

Fig. 7 - Crescimento dos cinco condados de Los Angeles. Fonte: <http://libwiki.mcmaster.ca/geog3ur3/index.php/LosAngeles/SeePopulationGrowthForAllFiveCountiesFrom1870To1990>

Em 1920, Los Angeles ultrapassa San Francisco em população. Durante os anos 20, assiste-se à expansão da indústria do cinema. No centro, a Wilshire Boulevard concentra a "miracle mile", a zona central para negócios. Apesar da crescente diversificação da economia, a extracção de petróleo ainda é a principal indústria - os poços de Signal Hill, Huntington Beach e Santa Fe Springs fornecem cerca de 20% da produção mundial de petróleo, a principal exportação do porto de Los Angeles, na altura o maior dos EUA (Abu-Lughod 1999).

Na mesma altura, em pleno fordismo e expansão da indústria automóvel, as empresas de transportes são alvo de frequentes críticas da população de Los Angeles sobre a sobrelotação dos transportes públicos, os altos custos

<sup>19</sup> Números da Historical Society of Southern California

das tarifas, a lentidão no serviço, e procuram resguardar-se da crítica dominando o aparelho político da cidade. Os escândalos de corrupção que estalam na comunicação social só servem para aumentar o antagonismo do público, vendo o automóvel como uma libertação e fonte de democracia e autonomia. A título de exemplo, em 1920, a cidade de Los Angeles tenta implementar uma lei proibindo o estacionamento da baixa da cidade, para combater o congestionamento de trolleys, que passam a ter que competir com o automóvel. A lei enfrenta a feroz oposição dos automobilistas, que obrigam a cidade a revogá-la (Bottles 1987). No fim da década, em 1929, inicia-se a ligação aérea Los Angeles - Nova York, o mesmo ano do crash de Wall Street.

### Da grande depressão ao crash petrolífero

Los Angeles sofre com a depressão, mas de forma menos acentuada que a Costa Leste e o Midwest. O ano de 1936 marca a descoberta de petróleo em Long Beach, e dá-se início à exploração intensiva de petróleo nas zonas do porto, propriedade da cidade. As receitas da exploração serão utilizadas para obras de beneficiação no mesmo, a construção de docas, cais de atracagem, e zonas de armazenamento.

As políticas do New Deal de Roosevelt enchem a cidade de auto-estradas. A diferença do resto do país reside no facto de estas não serem responsáveis pela expansão radiocêntrica dos subúrbios, pelo simples facto de que estes já existiam sob a forma de pequenas comunidades planeadas com a subdivisão dos ranchos. No entanto, o efeito é, a nosso ver, ainda mais destrutivo, por ser mais rápido, menos orgânico e menos denso. As políticas da PWA (Public Works Administration) são plenamente aproveitadas, para não dizer incentivadas, pelo lobby das auto-estradas – o "Automobile Club" - activo na década de 30.

Ao contrário da rede anelar europeia, a de Los Angeles consistia numa malha que se estendia em todas as direcções. Em 1930, a GM, a Firestone e Standard Oil of Califórnia formam a National City Lines, que começa por comprar as linhas de trolley municipais, obrigando-as a funcionar com autocarros a diesel, fabricados pela GM, calçados com pneus Firestone e movidos pelo gasóleo da Standard Oil. Em 1949, um júri de Chicago condena as três empresas por conspiração criminosa, com uma multa de 5000 dólares, valor irrisório mesmo para a época. Mas por essa altura, a Pacific City Lines, uma subsidiária da NCL, já tinha adquirido (no ano de 1939) o controlo do sistema de trolleys de Los Angeles, arrancando os carris eléctricos e substituindo os eléctricos por autocarros a diesel, tornando a decisão inócua. O último eléctrico foi finalmente substituído em 1963.<sup>20</sup>

Os erros do New Deal não se resumem às auto-estradas. O bairro de Aliso Village, por exemplo, reflecte os riscos do modernismo utópico no planeamento em larga escala e da falta de uma visão integrada na resolução dos problemas de habitação.

Na década de 30, a zona de "The Flats" não era mais que um bairro degradado, com condições indignas para a habitação humana. É completamente arrasado, e reconstruído em 1942 sob o nome de Aliso Village, ocupando uma área de 120,000 m<sup>2</sup>, seguindo os modelos urbanísticos de então, inspirados na cidade-jardim.

Após a Segunda Guerra Mundial, perde progressivamente a população não-latina, e recebe um fluxo crescente de imigrantes mexicanos. Cercado pelo rio de um lado e um estaleiro ferroviário pelo outro, fica ainda mais isolado com a construção do East Los Angeles Interchange. Com o fecho da Pacific Electric Railway, a mobilidade da população fica ainda mais reduzida, seguindo-se o declínio inexorável com a sobrepopulação, a deterioração física dos espaços, e os problemas de gangs e criminalidade. É finalmente demolido em 1999.



Fig. 8 –Aliso Village, 1941. Fonte: <http://content.cdlib.org/ark:/13030/kt3w10270x/>

<sup>20</sup> Sudjic, Deyan: 100 Mile City

## Bunker Hill

Bunker Hill fica situada na principal zona de escritórios na baixa de Los Angeles. É incluída neste capítulo por representar o paradigma da mudança dos centros das cidades pós-industriais nos CBDs de hoje.

A renovação do bairro de Bunker Hill é actualmente o projecto mais longo de regeneração urbana de Los Angeles. Começou em 1955 e estima-se que termine apenas em 2015. Os terrenos originais haviam sido comprados por ingleses na década de 1860. Na década de 1880, Bunker Hill era já uma zona residencial para classe média-alta (médicos, advogados, comerciantes) dominada por mansões de três pisos. Em 1890, aparecem os primeiros hotéis, e por volta de 1920-30, a vizinhança expande-se para Oeste. Entretanto, começa a entrar em declínio, e os antigos residentes começam a mudar-se para novos bairros. Muitas das antigas mansões são vendidas a senhorios que começam a subdividi-las em quartos arrendados a homens solteiros. Dá-se também a proliferação de pequenos estabelecimentos de retalho: cafés, restaurantes, pequenos negócios (Loukaitou-Sideris 1998).



Fig. 9 – Bunker Hill, antes e depois. Fonte: <http://www.uglyangel.net/2010/08/then-and-now-on-bunker-hill.html>

Em 1940, Bunker Hill é habitada principalmente por residentes de baixos rendimentos, com uma larga percentagem de homens de maior idade, vivendo nas colinas. Das 1976 unidades residenciais do recenseamento de 1940, apenas 2.2% são ocupadas pelos donos. É, contudo, ainda uma zona com um bom ambiente de carácter eminentemente residencial. Cerca de dez anos mais tarde, em 1951, é já evidente a degradação do parque habitacional. Aumenta a pressão para reconversão da zona, vinda do sector imobiliário, bem como de vários serviços públicos da cidade - a polícia classifica o sector como de alta criminalidade, os bombeiros queixam-se da dificuldade de lutar contra incêndios nas colinas; o departamento de saúde pública classifica apenas 18% das unidades residenciais como aceitáveis, e o departamento de planeamento urbano queixa-se do custo dos serviços para os residentes da zona e da perda de receitas de impostos (Loukaitou-Sideris 1998). Como resultado, a CRA pinta um retrato de decadência e ruína, classifica a área como zona degradada e condena Bunker Hill, ordenando a demolição dos 396 edifícios existentes e o realojamento dos seus cerca de 11,000 residentes, a maior parte de baixos rendimentos.<sup>21</sup> O carácter do bairro é definitivamente perdido e inicia-se a metamorfose para o CBD que encontramos hoje.

### A expansão dos subúrbios

Conforme foi referido nos capítulos anteriores, os seguros da FHA (Federal Housing Authority) e empréstimos facilitados pela VA (Veterans Administration) permitiram a um grande número de famílias de rendimentos baixos e médios adquirirem casa em centenas de empreendimentos nos subúrbios de Los Angeles no pós-Segunda Guerra. Durante as primeiras etapas da sua existência, muitas dessas comunidades, predominantemente residenciais, dependem fortemente dos serviços da cidade de Los Angeles, começando gradualmente a gerar as suas próprias centralidades. Seguem-se dois exemplos do condado de Orange, a sul de Los Angeles: Anaheim, que resulta do crescimento orgânico a partir de um resort turístico, e Irvine, uma master-planned community (comunidade planeada).

<sup>21</sup> Fonte: CRA

## Anaheim

A conclusão da auto-estrada de Santa Ana e a Disneyland foram o catalisador que transformou a zona de Anaheim, em Orange County, num importante centro urbano de serviços e um novo pólo turístico no interior com a sua própria dinâmica interna, criando centenas de empregos e um importante mercado de consumo para produtores de bens e serviços. Numa década, a população de Orange County mais que triplicou, crescendo de 220,000 habitantes em 1950 para 704,000 em 1960 (Kling 1991).

Durante a década de 50, a estratégia habitualmente adoptada pelos promotores imobiliários na zona de Los Angeles (inspirada nas Levittowns e replicada um pouco por todo o resto dos EUA) consiste na aplicação do modelo fordista de produção de casas em massa (a custos inferiores às construções contratadas individualmente) para o mercado de clientes de baixo e médio rendimento, em lotes adquiridos nos subúrbios das grandes cidades.



Fig. 10 – Anaheim, CA. Fonte: Bing.

## Irvine

Irvine, uma cidade planeada desenvolvida a partir da década de 60, é actualmente um importante centro económico no condado de Orange, dentro da área metropolitana de Los Angeles, e estende-se por uma área de cerca de 170 Km<sup>2</sup>. Conta com cerca de 212,000 habitantes<sup>22</sup>.

Por volta de 1850, três rancheiros de Monterey County compram ranchos de gado na zona de Los Angeles / Irvine. Uma grave seca em inícios da década de 1860 deixa os rancheiros numa grave situação financeira. Nessa altura, convidam James Irvine, um comerciante abastado de San Francisco, a investir em 50% dos seus terrenos, outrora ricos em pastagens para gado, e agora vazios. Irvine acaba por comprar os Ranchos de San Joaquin, Rancho Lomas de Santiago e o Rancho Santiago de Santa Ana em 1876. Irvine acabaria por falecer dez anos mais tarde, em 1886 (Kling 1991).

Em 1889, a legislatura da Califórnia, por pressão dos proprietários de terras e dos comerciantes do vale de Santa Ana, aprova a criação do condado de Orange, da parte Sul de Los Angeles. Em 1894, James Irvine II, herdeiro de James Irvine, cria a Irvine Company, que incorpora os terrenos consolidados herdados do pai. Dá-se início à transição do uso da terra do pastoreio para a agricultura, nomeadamente com o cultivo de feijão, milho e cevada. Nas décadas de 1920 e 30, a escassez de água e o seu uso intensivo pela agricultura (que na altura incluía já produtos hortícolas) obrigaria à perfuração de centenas de poços e à instalação de milhares de Km de condutas para transporte de água, bem como a construção de diversas barragens e reservatórios para abastecimento de água e controlo de cheias (Kling 1991).

A pressão demográfica na década do pós-guerra leva à atribuição de terrenos agrícolas para usos urbanos por parte da Irvine Company. Um dos seus principais activos consistia numa frente de terreno com cerca de 13 Km de costa, entre Newport Bay e Laguna Beach. Em 1947, a companhia entrou no negócio da promoção imobiliária, subdividindo um considerável número de lotes, urbanizados mediante contratos com empresas de construção para a edificação de moradias unifamiliares, oferecendo leasings de longo prazo para as habitações e os lotes. Desta forma, a costa de Newport Bay e periferia começaram a receber uma população afluyente em aglomerados residenciais de superior qualidade a partir da década de 1950. Os novos inquilinos também se juntaram em associações de proprietários organizadas por executivos da Irvine Co. Estas associações permitiam

<sup>22</sup> Fonte: US Census Bureau, 2010

o uso, por parte dos associados, de espaços públicos e equipamentos comuns, geriam a sua manutenção e eram dirigidas por direcções eleitas que elaboravam um conjunto de leis e regras que controlavam o uso dos terrenos e garantiam os elevados standards de conservação das propriedades pertencentes à comunidade (Kling 1991).

Orange County viria a beneficiar de outro impulso com um impacto comparável ao da Disneyland. Em 1957, a University of California procurava terrenos para construir um novo campus a Sul de Los Angeles, e contratou os arquitectos Charles Luckman e William Pereira (que desenhou a torre Transamerica em San Francisco) para estudarem várias hipóteses de propriedades para a sua localização. Após o estudo de vários campus universitários na Europa e nos EUA, chegaram à conclusão que o seu sucesso dependia de um conjunto de factores para além da excelência do corpo docente e discente, a saber: a) existência de habitação para estudantes próxima do campus; b) o suporte e a simpatia por parte da comunidade; e c) a proximidade de um centro urbano cosmopolita. Apesar de existirem numerosas alternativas, os dois arquitectos e os regentes da Universidade da Califórnia chegaram à conclusão que as colinas de Irvine Ranch, a norte da baía de Newport, eram a localização mais indicada para o efeito. Apesar da resistência inicial por parte da administração da Irvine, uma das herdeiras da família (Joan Irvine Smith), após pressão de uma forte campanha nos meios de comunicação social, conseguiria que a Irvine doasse (ou melhor, vendesse por um dólar) cerca de 404 hectares de terrenos para as futuras instalações da UC Irvine. Para além do "altruísmo" forçado por Joan, a Irvine estava confrontada com outro problema: os seus vastos terrenos agrícolas, rodeados por terrenos cada vez mais urbanizados (valendo mais), viam o seu próprio valor perante o fisco aumentado, e, conseqüentemente, os seus impostos, representando um encargo cada vez maior para a companhia (Kling 1991).



Fig. 11 – a) Irvine Ranch. Fonte: <http://www.goodplanning.org/assets/images/sidebar/IrvineRanch.jpg> b) UC Irvine, planta de projecto, 1960. Fonte: <http://www.goodplanning.org/assets/images/sidebar/evolution.jpg>

Um primeiro relatório, elaborado por Pereira, concentrou-se na viabilidade financeira do projecto; um segundo, de 1960, incluía já uma planta inspirada na garden city de Ebenezer Howard, com uma geometria algo remanescente do pássaro de Brasília e das formas radiais tão caras ao barroco (ver imagens). Kevin Lynch, escritor e professor no MIT, elogiaria o projecto como fazendo "*uso de centros intensivos e variedade (...) e um diferenciado mas bem padronizado sistema de fluxos*" (Kling 1991).

O plano de Pereira para a UC Irvine previa a utilização de parcelas de terreno com uma área próxima dos 200 acres (cerca de 80 hectares, ou 0,8 Km<sup>2</sup>), destinadas a albergar estudantes, docentes e colaboradores da universidade, interligadas com o núcleo central da universidade. Estas parcelas poderiam ainda conter espaços comerciais, como restaurantes, lojas, escritórios, serviços, e áreas de entretenimento com relativa proximidade entre si, mimetizando as universidades históricas europeias. Inspirando-se na garden city de Howard, o plano de Pereira previa também as famosas cinturas verdes (greenbelts) e parques públicos, incluindo os incontornáveis shopping centers (Kling 1991, p. 60). O projecto manifesta uma especial preocupação em reduzir ao mínimo o uso do automóvel, privilegiando os acessos pedonais através de um sistema de espaços públicos interligados com zonas residenciais e serviços, uma densidade adequada à escala da comunidade, e um sistema radial com acessos directos ao centro.

O projecto preocupou-se em manter as actividades agrícolas (geradoras de receitas) durante o máximo tempo possível, em particular os pomares de citrinos, deixando as zonas montanhosas virtualmente intocadas.

A UC Irvine é hoje o maior campus da University of California. Os bairros residenciais incluem regras estritas sobre as cores com que os proprietários podem pintar as suas casas, e proíbem o depósito de caixotes do lixo à vista do transeunte (Lyons 2010).



Fig. 12 –UC Irvine. Fonte: <http://tmscollegecounseling.blogspot.com/2011/04/uc-irvine.html>

### O crescimento suburbano e as revoltas sociais

Ao mesmo tempo que nascem comunidades planeadas com uma qualidade de vida invejável na periferia de Los Angeles, como Irvine ou Anaheim, outras, mais antigas, não têm a mesma sorte. Os fracassos das políticas de regeneração urbana do New Deal e a contínua expansão dos subúrbios, sem a resolução de tensões sociais causadas pelo desemprego e pelas dificuldades económicas, acabam por ter o seu preço anos mais tarde, em movimentos de contestação urbana como os motins na zona de Watts, em 1965.



Fig. 13 – Motins em Watts, Los Angeles, 1965. a) Fonte: <http://negroartist.com> b) Fonte: <http://www.tcnj.edu/~blohm3/safeway.jpg>

Segundo o recenseamento de 1959/60, as taxas de mobilidade residencial eram mais altas para a região de Los Angeles / Long Beach que para qualquer outra área metropolitana. Nesse ano, 18.9% da população civil mudou de residência dentro do condado, comparado com 8.4% em Nova York e 14.4% em Chicago (Crouch 1963)

O crescimento da economia de Los Angeles nas décadas de 40 e 50 é reforçado pela indústria de defesa e aeronáutica. Na década de 1950, são efectuados trabalhos de reconstrução em larga escala para dotar Long Beach de um porto de grande capacidade (Crouch 1963). Em 1951, com o objectivo de uma melhor coordenação e gestão dos diversos sistemas de transporte públicos, é criada a Los Angeles Metropolitan Transit Authority, que será substituída em 1964 pela Southern California Rapid Transit District.

A Novembro de 1959, Walter Braunschweiger, chairman do Los Angeles Central City Committee e ex-VP do Bank of America, resume deste modo o pensamento corporativo da época: “Los Angeles tem uma oportunidade notável para avançar com o desenvolvimento de uma nova “baixa”. Existe a necessidade de novas, amplas estruturas e para investidores construir edifícios e para nós construirmos uma cidade... O plano pode melhorar o valor da área central de Los Angeles como a sede para negócios e um centro cultural e recreativo” (in Sideris 1998).

Em 1964, a legislatura do Estado da Califórnia cria o Southern California Rapid Transit District (SCRTD, ou RTD), passando a gerir todas as rotas de autocarro anteriormente operadas pela MTA, servindo os condados de Los Angeles, San Bernardino, Orange e Riverside. Engloba não apenas a antiga MTA, mas também outras dez companhias de autocarros privadas do Sul da Califórnia. A RTD é também incumbida da responsabilidade da criação de um sistema ferroviário de transporte público para o Sul da Califórnia. Apesar dos esforços da RTD, Los Angeles continuará a depender fortemente do automóvel particular para a mobilidade urbana, algo que afectará severamente as populações mais desfavorecidas dos subúrbios na crise petrolífera que se aproxima.

### Da crise petrolífera à contemporaneidade

A crise petrolífera de 1973 representa o fim do petróleo barato, com repercussões consideráveis na economia de uma cidade altamente dependente do automóvel, como Los Angeles.

### Política de transportes

A região metropolitana de Los Angeles é servida por uma fraca rede de transportes públicos, situação agravada pela sua baixa densidade populacional quando comparada com cidades como Chicago, Nova Iorque ou San Francisco, ou as principais cidades europeias.

No seu livro "100 Mile City", Sudjic considera LA demasiado grande e densa para funcionar como cidade com transporte baseado no carro (como Houston ou Phoenix) mas demasiado dispersa para um sistema de transportes públicos eficaz, especialmente numa população que gosta de aumentos de impostos ainda menos que do congestionamento de tráfego. De notar que em Wilshire Boulevard, no centro, a densidade média é de 12,000 pessoas por milha quadrada, num máximo de 28,000 (Sudjic 1992).

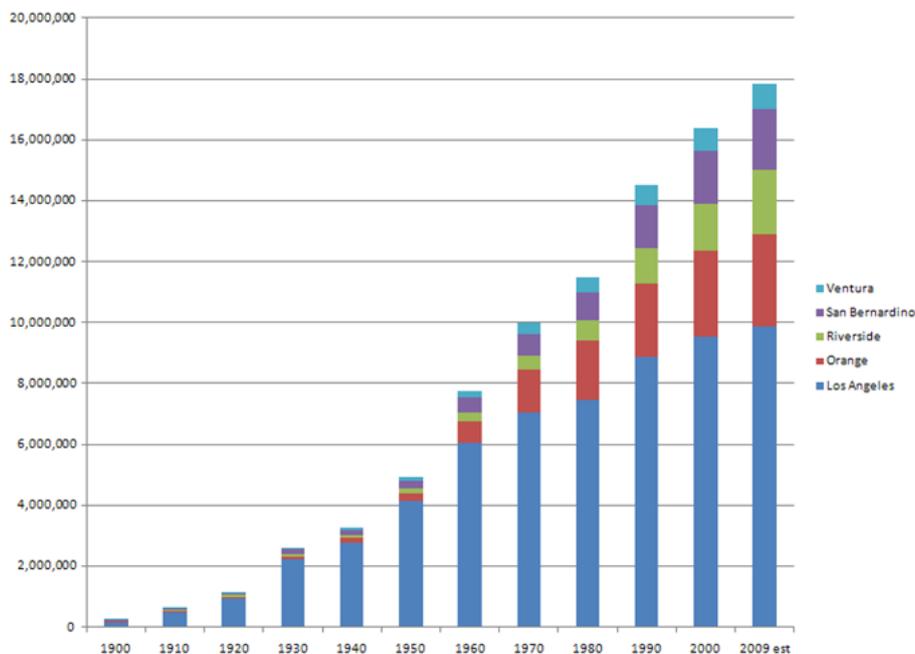


Fig. 14 – Crescimento da população da área metropolitana de Los Angeles desde 1900. Fonte: [http://globalgeography.aag.org/PopulationandNaturalResources1e/CS\\_US\\_July09/CS\\_US\\_July094.html](http://globalgeography.aag.org/PopulationandNaturalResources1e/CS_US_July09/CS_US_July094.html)

Em 1973, o RTD aliena parte dos seus serviços fora do condado de Los Angeles, que são absorvidos por outras agências, entre as quais a Orange County Transit District (hoje Orange County Transit Authority).

Em 1980, é aprovada uma taxa de meio cêntimo para um sistema de trânsito regional, e em 1990, a RTD inaugura a Metro Blue Line, a primeira linha moderna de light rail, de 35 Km de comprimento. A Los Angeles County Metropolitan Transportation Authority é fundada em 1993, pela junção da Southern California Rapid Transit District (ou RTD) e da Los Angeles County Transportation Commission.

Los Angeles é actualmente uma das mais vastas metrópoles do mundo, e a maior dos EUA em termos de área, com cinco vezes a população de San Francisco.

## Síntese

Com uma área que abrange mais de 10% do total do condado e 30% da sua população, a cidade de Los Angeles é a maior da sua área metropolitana, mas o seu centro de negócios não corresponde a um centro cívico e urbano com o mesmo significado das outras quatro cidades presentes neste estudo. O mesmo se passa com a sua densidade e imponência do perfil dos arranha-céus, que são banalizados por quaisquer um dos seus vizinhos a norte, e até mesmo a sul. O carácter apagado da “downtown” de Los Angeles explica-se pelo modo como a cidade nasceu. Enquanto que as suas congéneres neste estudo nasceram de um único núcleo que se foi progressivamente alargando enquanto o centro se densificava, Los Angeles teve um crescimento explosivo e multipolar pela conversão dos ranchos em “new towns” e lotes urbanizáveis. Ou seja, surgiram novas polaridades antes que um centro dominante se tivesse imposto com urbanidade suficiente para se assumir como único e incontestado centro cívico, urbano e de negócios.

Como é que uma cidade com tão fraco carácter conseguiu crescer tanto? Para além de uma economia diversificada, com indústrias que abrangem a extracção de petróleo, a produção automóvel e a aeronáutica, existe uma com um poder de atracção maior que todas as outras: Hollywood. É verdade que emprega apenas uma pequena percentagem dos migrantes que procuram a cidade. Mas tem um poder de atracção muito superior – quase que é possível, em cada empregado de mesa ou de bar, ver um aspirante a Clark Gable ou Rita Hayworth. A frustração dos sonhos destruídos também ajuda a explicar o ambiente sombrio que se esconde por detrás do glamour da noite dos Óscares e a superficialidade da sociedade Sul-Californiana.

	<b>Cidade: Los Angeles</b>	<b>Condado: Los Angeles</b>	<b>Estado: Califórnia</b>
Área (milhas quadradas)	468.67	4,057.88	155,779.22
Habitantes / milha quadrada	8,902.3	2,419.6	239.1
População	3,792,621	9,818,605	37,253,956
Crescimento demográfico 2000-2010	2.6%	3.1%	10%
Vivendo na mesma casa 1 ou mais anos entre 2005 e 2009	86.3%	87%	83.9%
Rendimento anual per capita médio 2005-2009 \$USD	27,070	26,983	29,020
Nível de pobreza entre residentes	19.1%	16% <sup>23</sup>	13.2%
Fogos	1,413,995	3,445,076	13,680,081
Proprietários	39.4%	48.6%	57.9%
Fogos em edifícios colectivos 2005-2009	53.5%	41.7%	30.7%
Pessoas por residência	2.85	3.02	2.91
Tempo médio de deslocação ao trabalho	29.3	29	27

Fig. 15 – Estatísticas demográficas, dados de 2010. Fonte: US Census Bureau.

<sup>23</sup> Valor de 2009

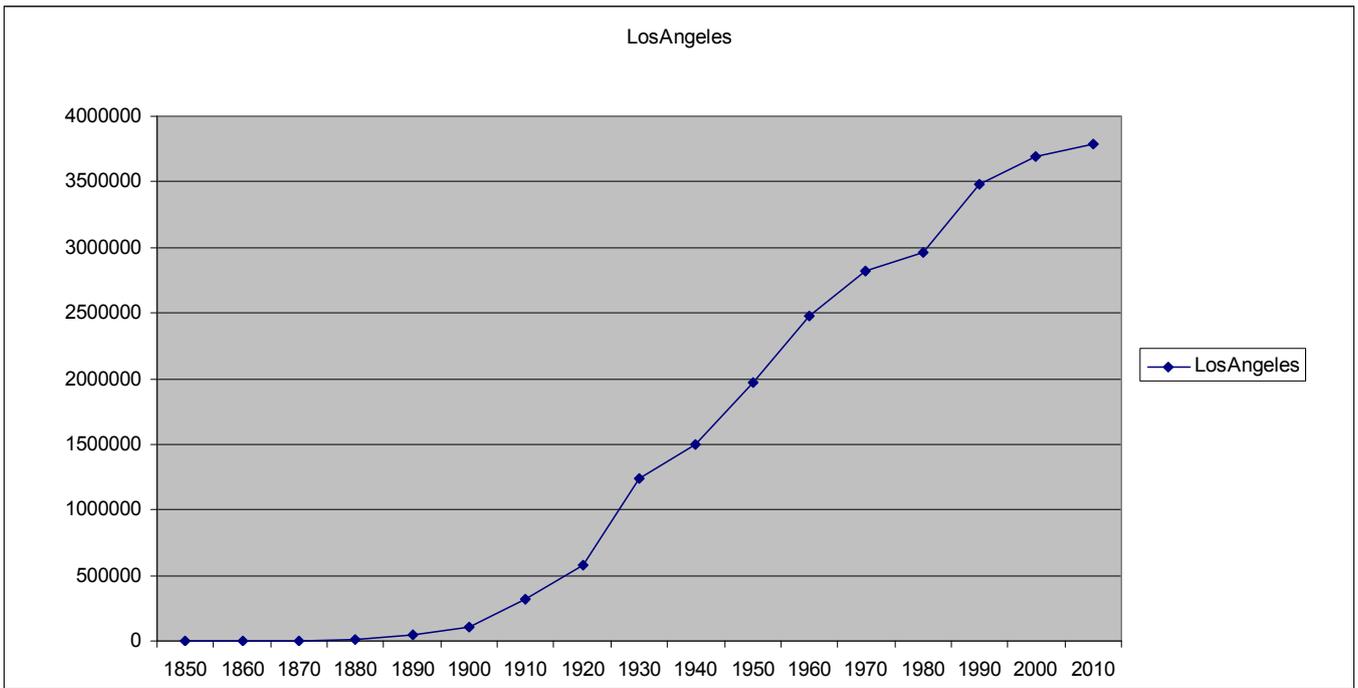


Fig. 16 – Evolução da população da cidade de Los Angeles. Dados do US Census Bureau.

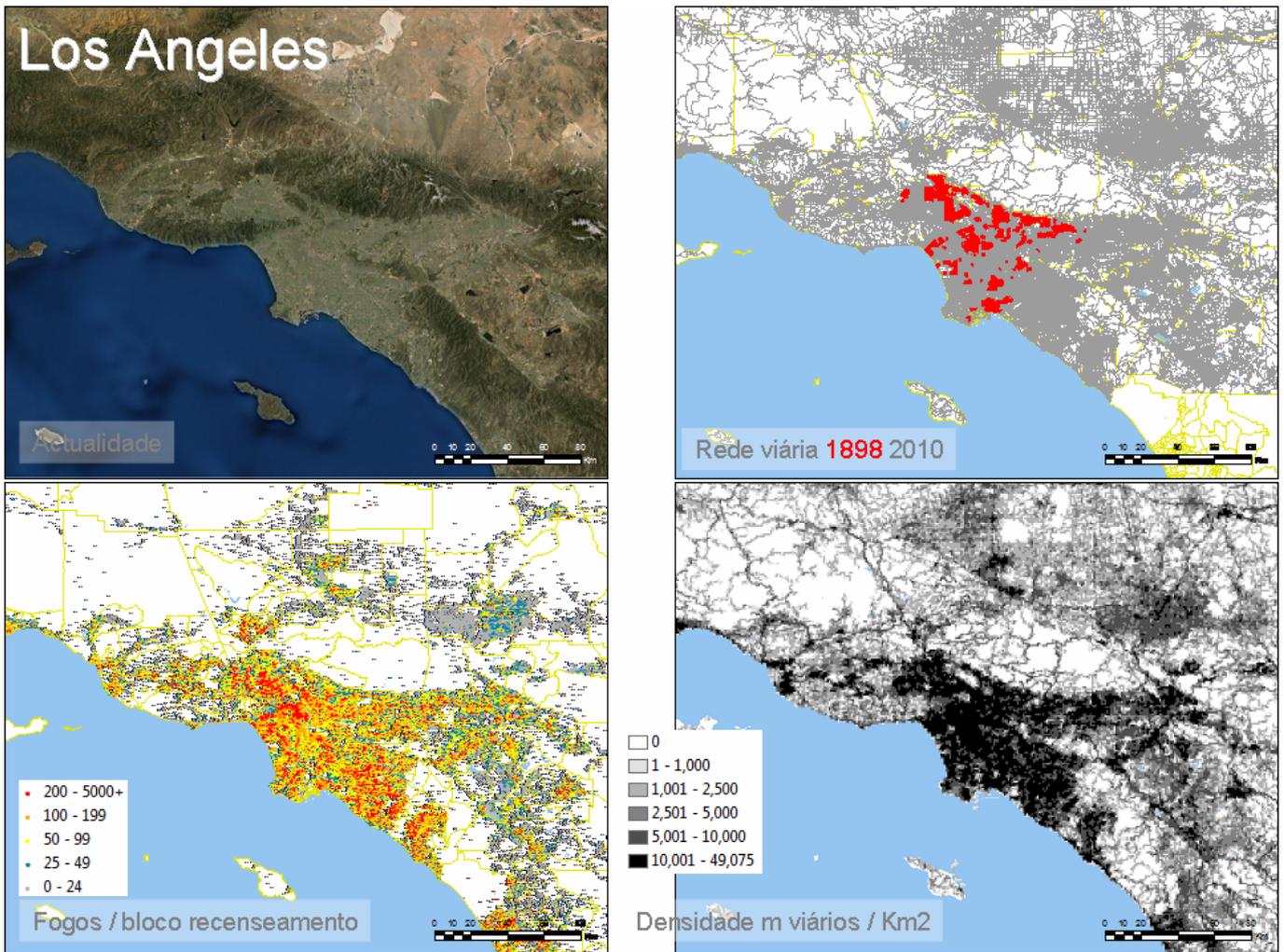


Fig. 17 – Los Angeles: a) Ortofotomapa; b) Evolução da mancha rodoviária; c) Densidade construtiva; d) Densidade rodoviária

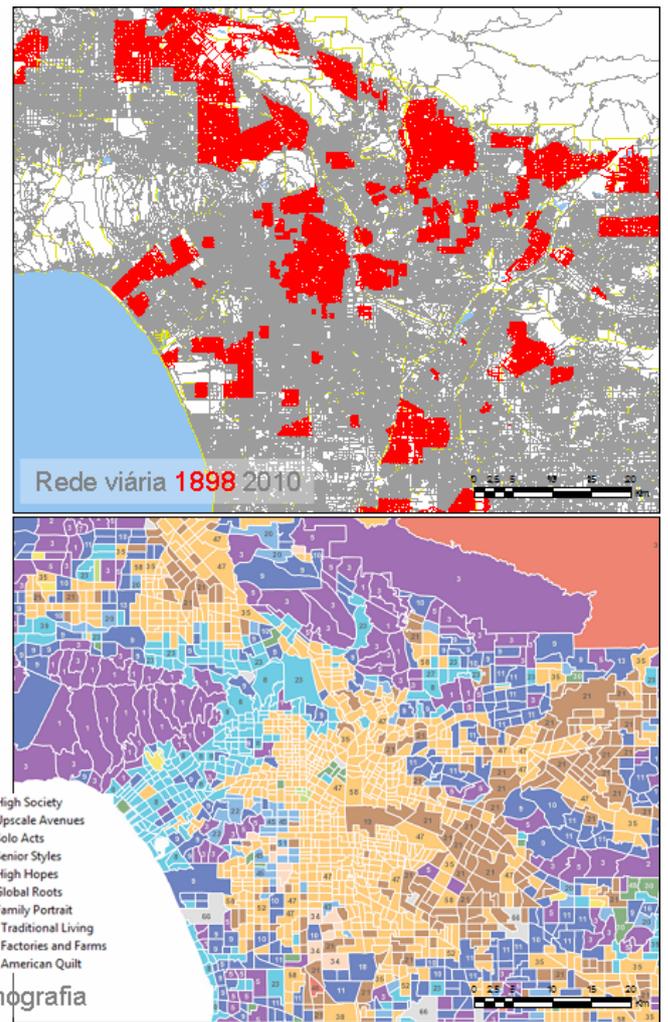
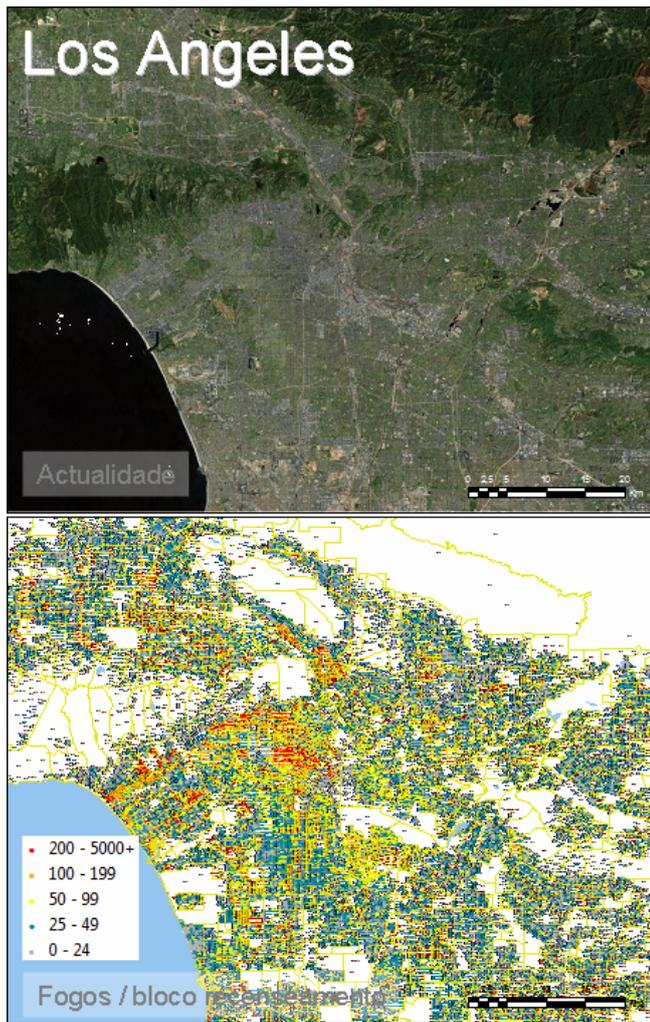


Fig. 18 – Los Angeles: a) Ortofotomapa; b) Evolução da mancha rodoviária; c) Densidade construtiva; d) Caracterização demográfica

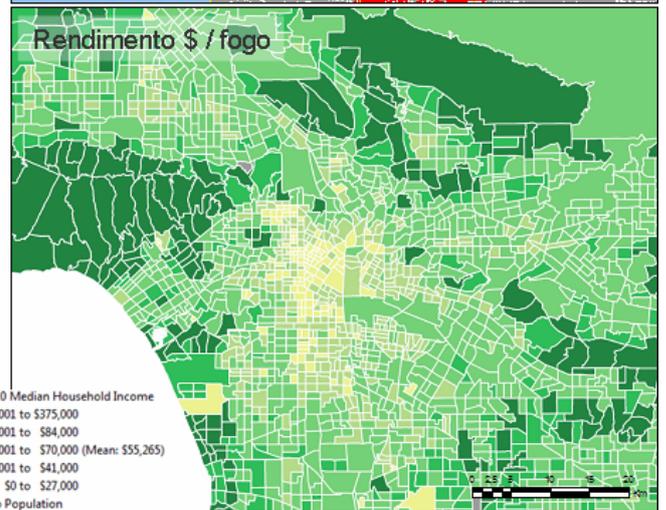
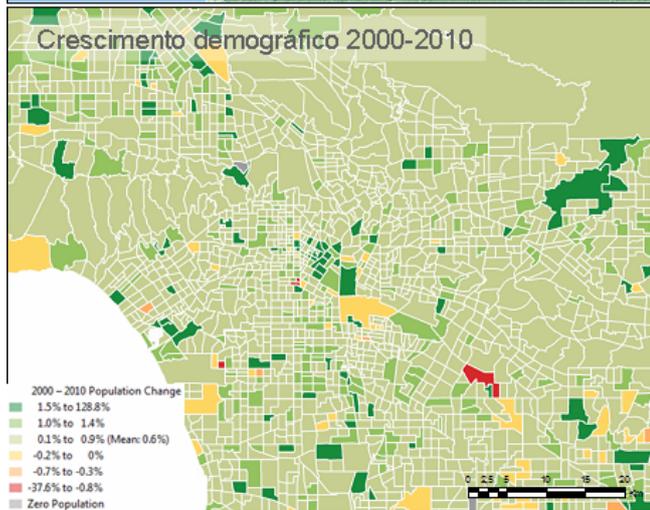
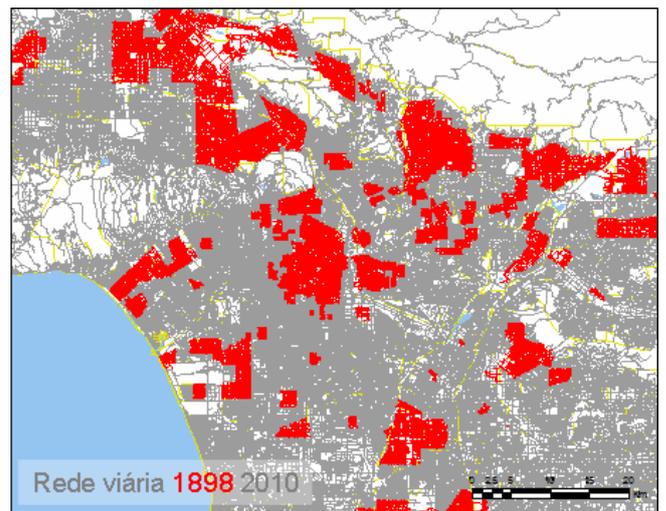
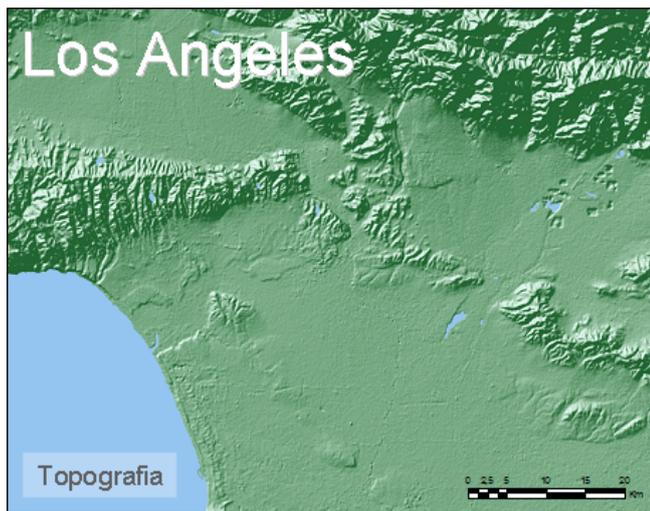


Fig. 19 – Los Angeles: a) Topografia; b) Evolução da mancha rodoviária; c) Crescimento demográfico; d) Rendimento por agregado

## 4.3 San Diego

---

### Da fundação das colónias à cidade industrial

A zona ocupada pelo actual condado de San Diego inclui uma grande parte dos desertos do Colorado e Mojave, sendo na época percorrida pelo rio San Diego (do qual hoje apenas se encontram vestígios à superfície), que nasce nas montanhas Volcan, a cerca de 100 Km da cidade.

Em 1542, João Cabrilho desembarca no que é hoje a baía de San Diego. Cerca de 1774, chegam os primeiros colonizadores, vindos da missão de San Fernando Velicata na Baja California. Em 1797, a missão de San Diego torna-se a mais populosa da Califórnia, com 1405 índios. No ano de 1821, inicia-se o período de domínio mexicano, que se prolongará por cerca de 25 anos. Em 1846, os EUA invadem o México a partir de leste, chegando a San Diego em Dezembro desse ano. Por volta de 1850, a população não-índia do condado de San Diego é de cerca de 800 pessoas.<sup>24</sup>

### Da cidade industrial à grande depressão

No ano de 1850, a população não-indígena da cidade de San Diego é de apenas 650 habitantes. É criado o condado de San Diego, incluindo grande parte dos desertos do Colorado e Mojave, abrangendo uma área que se estende das costas do Pacífico até ao rio Colorado. Na mesma altura, é passado o acto que incorpora a cidade de San Diego, e a primeira eleição estabelece o governo por parte de um Mayor e um conselho civil. Meses mais tarde, em Setembro de 1850, California torna-se num dos estados dos EUA.

Em 1857, a primeira escuna sai dos estaleiros de San Diego, marcando o início da história da indústria naval da cidade. Nos anos de 1861 e 1862, a Califórnia é fustigada por cheias (em Los Angeles chega a chover durante 28 dias seguidos). Seguem-se dois anos de seca, em 1863/64, que devastam a indústria da criação de gado californiana. A primeira escola pública abre em 1865, e o primeiro posto de correios em 1869. O Cosmopolitan Hotel abre em 1869.

Em 1869, é completada a construção de um cais no fim da 5ª avenida. Em 1870, a cidade aloca uma parcela de terreno para um parque urbano (é a primeira cidade da Costa Oeste a fazê-lo), na zona onde se encontra hoje o Balboa Park. O serviço de telefone é inaugurado em 1882, e abre a primeira biblioteca pública. A linha ferroviária transcontinental chega a San Diego em 1885, vinda de Los Angeles, e são instalados os primeiros candeeiros públicos de luz eléctrica em 1886. O primeiro sistema de transportes públicos de San Diego, a San Diego Street Car Company, inaugura as suas operações em 1886, com uma linha de cerca de 3.2 Km na rua Broadway.

No ano de 1887, a população de San Diego atinge um pico que se estima entre os 30,000 e os 40,000 habitantes, devido à guerra de preços nas tarifas entre as empresas ferroviárias de transportes, que originam também uma corrida ao imobiliário, que terminará logo no ano seguinte, com inúmeras propriedades colocadas à venda sem compradores. No fim da década, a população será de apenas cerca de 16,000 habitantes. A estação ferroviária de Santa Fe é inaugurada na baixa de San Diego, e a San Diego's Electric Rapid Transit Company inaugura o primeiro sistema de eléctricos no Oeste Americano, entre a D Street (na baixa) e a Old Town.

A primeira grande barragem de San Diego County, a Sweetwater Dam, é completada em 1888, abastecendo de água as cidades de National City e Chula Vista. No mesmo ano, abre o emblemático Hotel do Coronado.

Os primeiros cable cars iniciam a sua operação na cidade a meio de 1890. A empresa abriria falência em 1892. Na mesma altura, a San Diego Electric Railroad converte as carruagens puxadas por cavalos em eléctricos. O crash de Wall Street atinge San Diego, tal como o resto do país, e no ano seguinte, Alonzo Horton vende à cidade a propriedade onde actualmente se encontra o Horton Plaza Park, na condição desta o manter perpetuamente como parque público.

A Southern California Mountain Water Company é constituída em 1895, com o objectivo de construir barragens e reservatórios na região das montanhas de Otay-Hauser, reforçando o abastecimento de água à região. Em 1902, é autorizada a construção do Canal do Panamá pelo congresso americano, cuja abertura viria a ter um papel importante na dinamização da actividade portuária de San Diego, e da Costa Oeste americana em geral.

No ano de 1907, inicia-se a preservação da zona de Presidio como um parque. Cinco anos depois, em 1912, a Marinha estabelece uma base naval em North Island. Um ano mais tarde, é construído o cais da Broadway. A ponte Cabrillo é inaugurada em 1914.

---

<sup>24</sup> Fonte: sandieghistory.org

A exposição Panama-California, comemorativa da abertura do canal do Panamá, abre a 1 de Janeiro de 1915 no Balboa Park, e durará até 1 de Janeiro de 1917. San Diego procura capitalizar sobre o facto de ser o primeiro porto de atracagem americano para os navios que atravessavam em direcção a Oeste.

Em 1916, San Diego é atingida por fortes cheias na sequência de uma precipitação invulgarmente alta. 110 das 112 pontes da cidade são afectadas ou destruídas, e a barragem de Lower Otay é rompida pela força das águas.

Em 1917, a guerra mundial dinamiza o investimento militar em San Diego. É construído Camp Kearny, aprovada a construção de uma base de Marines, e também de um hospital militar. Em 1919, a Marinha norte-americana escolhe San Diego como base para a sua frota do Pacífico, e a San Diego & Arizona Railroad é completada, fornecendo à cidade uma linha directa de acesso ao Leste<sup>25</sup>. A lei seca torna a cidade de Tijuana numa boom town, onde os americanos podem beber e jogar livremente.

Em 1928, é inaugurado o aeroporto municipal de San Diego, baptizado Lindbergh Field em homenagem ao aviador. No fim da década, a população da cidade de San Diego aproxima-se dos 150,000 habitantes.<sup>26</sup>

Ano	San Diego City	San Diego County	California
1850	650	798	92,597
1860	731	4,324	379,994
1870	2,300	4,951	560,247
1880	2,637	8,618	864,694
1890	16,159	34,987	1,213,398
1900	17,700	35,090	1,485,053
1910	39,578	61,665	2,377,549
1920	74,361	112,248	3,426,861
1930	147,995	209,659	5,677,251

Fig. 20 –Evolução da população de San Diego. Fonte: US Census Bureau.

### Da grande depressão ao crash petrolífero

Em 1930, a cidade de San Diego conta com cerca de 148,000 habitantes, e o condado com cerca de 210,000. Sofre inicialmente com a depressão, como o resto da Califórnia, mas também beneficiará dos programas de ajuda federal, que darão um importante impulso à expansão da cidade.

A Consolidated Aircraft - que mais tarde se tornará na Convair - muda-se de Buffalo, Nova York, para San Diego, em 1932<sup>27</sup>. Em 1939, nos terrenos de Camp Kearny, é instalada a base aeronaval de Miramar, expandindo-se por uma área que no fim da guerra cobrirá cerca de 440 hectares.



Fig. 21 –Marilyn Monroe e Tony Curtis em "Some like it hot", filmado no Hotel del Coronado, San Diego, em 1959. Fontes: <http://blog.sandiego.org/wp-content/uploads/2010/11/chasing-marilyn1.gif> b) <http://www.looplane.com/travel/the-hotel-del-coronado-victorian-elegance/>

<sup>25</sup> A linha seria abandonada em 1976, sem nunca ter obtido sucesso económico, depois de ser destruída por fortes cheias.

<sup>26</sup> Fonte: San Diego History Center

<sup>27</sup> A Convair tornar-se-á numa importante empresa na indústrias de aeronáutica e defesa nas décadas seguintes.

A 7 de Dezembro de 1941, os japoneses bombardeiam Pearl Harbor, e as bases da Costa do Pacífico (entre as quais San Diego) ganham um interesse estratégico redobrado para a Marinha americana. Em 1941, inicia-se um projecto de habitação para as forças de defesa em Linda Vista - o maior na história da cidade, onde se constroem 3000 unidades em 300 dias. Em 1942, a Marinha adquire o Rancho Santa Margarita para instalar a sua base de Camp Pendleton, ocupando cerca de 48,000 hectares a norte da cidade de Oceanside.

Em 1945, com o fim da Segunda Guerra mundial e os investimentos relacionados com a manutenção da máquina de guerra, San Diego entra rapidamente em recessão. No mesmo ano, os eleitores da cidade aprovam a emissão de obrigações no valor de 2 milhões de dólares para desenvolver a zona de Mission Bay. Em 1947, é completado o aqueduto de San Diego, transportando água do rio Colorado para San Diego.

O último eléctrico de San Diego é retirado do serviço na zona de Union Depot, em 1949, e em 1951 é descontinuado o serviço de passageiros da San Diego & Arizona Railway. Em 1958, é inaugurada a auto-estrada 8.

Em 1963, Jonas Salk cria o Jonas Salk Institute for Biological Studies na zona de La Jolla, sobre a Costa do Pacífico, desenhado pelo arquitecto Louis Kahn. No ano seguinte, em 1964, abre a Universidade da Califórnia em San Diego, também em La Jolla, ocupando cerca de 400 hectares. A San Diego-Coronado Bay Bridge é inaugurada em 1969, substituindo o serviço de ferries através da baía de San Diego.

Ano	San Diego City	San Diego County	California
1930	147,995	209,659	5,677,251
1940	203,341	289,348	6,907,387
1950	333,865	556,808	10,586,223
1960	573,224	1,033,011	15,717,204
1970	696,769	1,357,854	19,971,069
1980	875,538	1,861,846	23,667,764
1990	1,110,549	2,498,016	29,760,021
2000	1,223,400	2,813,833	33,871,648

Fig. 22 –Evolução da população de San Diego. Fonte: US Census Bureau.

## Da crise petrolífera à contemporaneidade

Dois anos após o choque petrolífero, em 1975, a cidade cria a Centre City Development Corporation, destinada a apoiar os projectos de regeneração urbana da cidade. Em 1980, é inaugurado o sistema de light rail, e em 1981, o San Diego Trolley inicia o seu serviço para a periferia da cidade. Em 1985, abre o emblemático centro comercial Horton Plaza, que difere da caixa tradicional do "suburban mall" ao ser rasgado na diagonal, abrindo-se ao exterior e conectando-se à malha urbana pública.

No início dos anos 90, a cidade sofre dois duros golpes. Em 1992, a Convair / GD, uma importante empregadora na indústria aeronáutica, inicia um processo de deslocalização, e em 1993, a Marinha fecha um centro de treino naval, integrado numa política global de fecho de bases militares. Em 1997, será a vez de outro centro em Point Loma. São anos de austeridade na Califórnia, que enfrenta uma dívida pública cada vez maior.

Em 1992, é aprovada uma alteração ao zoneamento, para permitir uma maior densidade residencial no centro da cidade (downtown)<sup>28</sup>.

No início do século XXI, a cidade assiste à crescente "gentrificação" do centro, à medida que a população dos subúrbios é atraída de volta para um centro mais animado, trocando a televisão por espectáculos de teatro, ópera, restaurantes, esplanadas e outras actividades ao ar livre.

## Síntese

San Diego é actualmente a segunda maior cidade da Califórnia, depois de Los Angeles, e seguiu ritmos de crescimento semelhantes, com o handicap de ter tido um arranque tardio. Durante a lei seca, foi um ponto de passagem para os angeleños que procuravam o jogo e a bebida em Tijuana. Enquanto Los Angeles foi bafejada pela descoberta do petróleo e pela presença do vale fértil de San Fernando, San Diego teve a sorte de ser escolhida como base para a frota naval do Pacífico após o bombardeamento de Pearl Harbor. De resto, San Diego conseguiu, apesar de tudo, um crescimento mais equilibrado que Los Angeles. As suas magníficas praias tornaram-na num destino turístico importante para a região, e a presença de centros de investigação de

<sup>28</sup> Fonte: San Diego History Center

excelência, como a University of Califórnia, San Diego, a Scripps Institution of Oceanography ou o Salk Institute consolidaram-na como um centro científico importante em áreas como a biotecnologia e as ciências marinhas. A construção do Sea World, o edifício da ópera, teatros, museus, numerosos campos de golfe e a sua beleza natural atraíram um conjunto diversificado de profissionais qualificados que ajudam a explicar o seu robusto crescimento (quase o triplo de Los Angeles na última década) e um rendimento per capita superior ao da sua vizinha a norte. San Diego é a cidade menos densa do grupo, mas apesar de tudo os seus subúrbios são mais diversificados e menos monótonos que os de Los Angeles, com bolsas de pobreza bem mais raras. Ao contrário de Los Angeles, a zona mais pobre não se situa no interior, mas sim junto à costa, no interior da baía, por detrás da base naval. Ao progredir para norte, a situação altera-se: La Jolla, Del Mar e Oceanside são zonas residenciais de luxo, tal como o exterior da baía, na zona de Coronado.

	<b>Cidade: San Diego</b>	<b>Condado: San Diego</b>	<b>Estado: Califórnia</b>
Área (milhas quadradas)	325.19	4,206.63	155,779.22
Habitantes / milha quadrada	4,020.4	735.8	239.1
População	1,307,402	3,095,313	37,253,956
Crescimento demográfico 2000-2010	6.9%	10%	10%
Vivendo na mesma casa 1 ou mais anos entre 2005 e 2009	79.9%	81.7%	83.9%
Rendimento anual per capita médio 2005-2009 \$USD	32,348	30,705	29,020
Nível de pobreza entre residentes	13.1%	12.5%	13.2%
Fogos	516,033	1,045,259	13,680,081
Proprietários	50,6%	57,1%	57.9%
Fogos em edifícios colectivos 2005-2009	42.9%	34.9%	30.7%
Pessoas por residência	2.61	2.76%	2.91
Tempo médio de deslocação ao trabalho	22.5	24.8	27

Fig. 23 – Estatísticas demográficas, dados de 2010. Fonte: US Census Bureau.

Ao contrário de Los Angeles, o centro de San Diego combina o centro urbano, cívico e de negócios; a multipolaridade existe, mas a outro nível: o das zonas de lazer, como as praias de La Jolla ou Del Mar, os campos de golfe, ou o científico, como Scripps ou a UCSD. Apesar de ter partilhado com as outras cidades alguma degeneração do seu centro, San Diego conseguiu, graças a um conjunto de equipamentos públicos (Horton Plaza, Ópera, museus) e sinergias com o pequeno comércio e a restauração, reanimar a downtown com um fenómeno de gentrificação semelhante ao que aconteceu com outras cidades americanas nas décadas de 80 e 90, desacelerando o crescimento dos seus subúrbios.

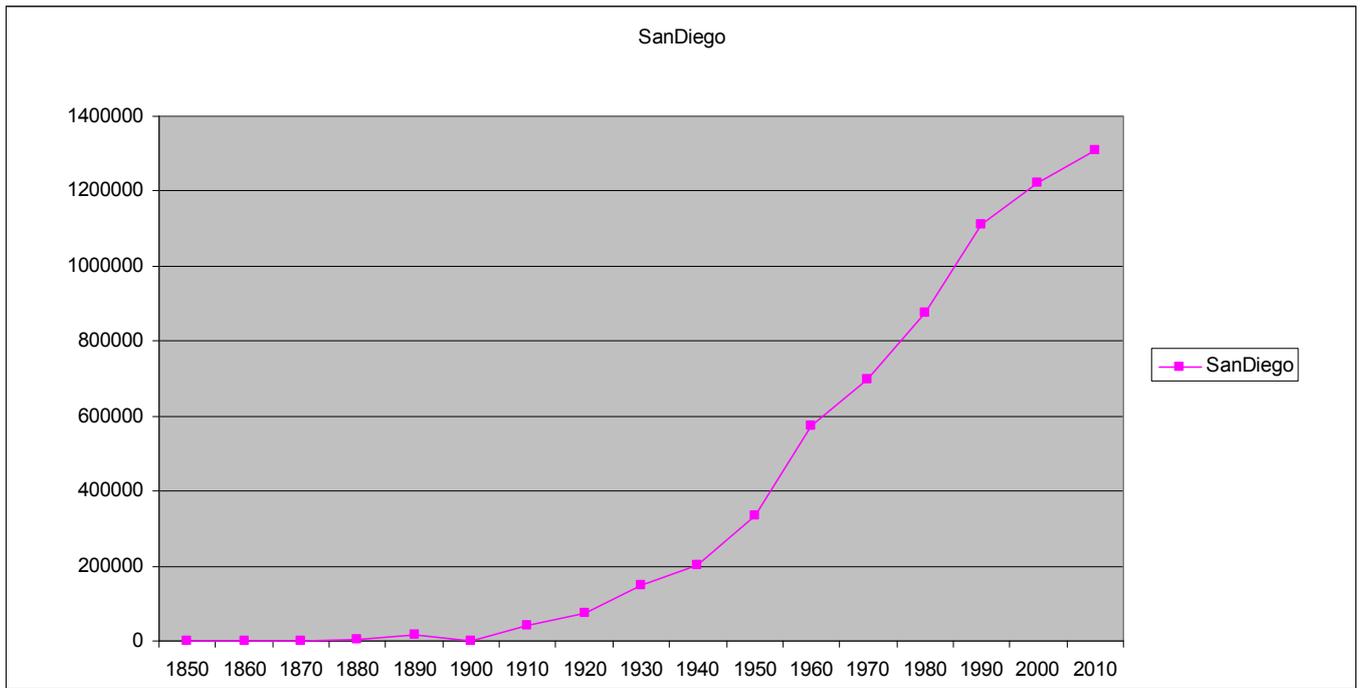


Fig. 24 – Evolução da população da cidade de San Diego. Dados do US Census Bureau.

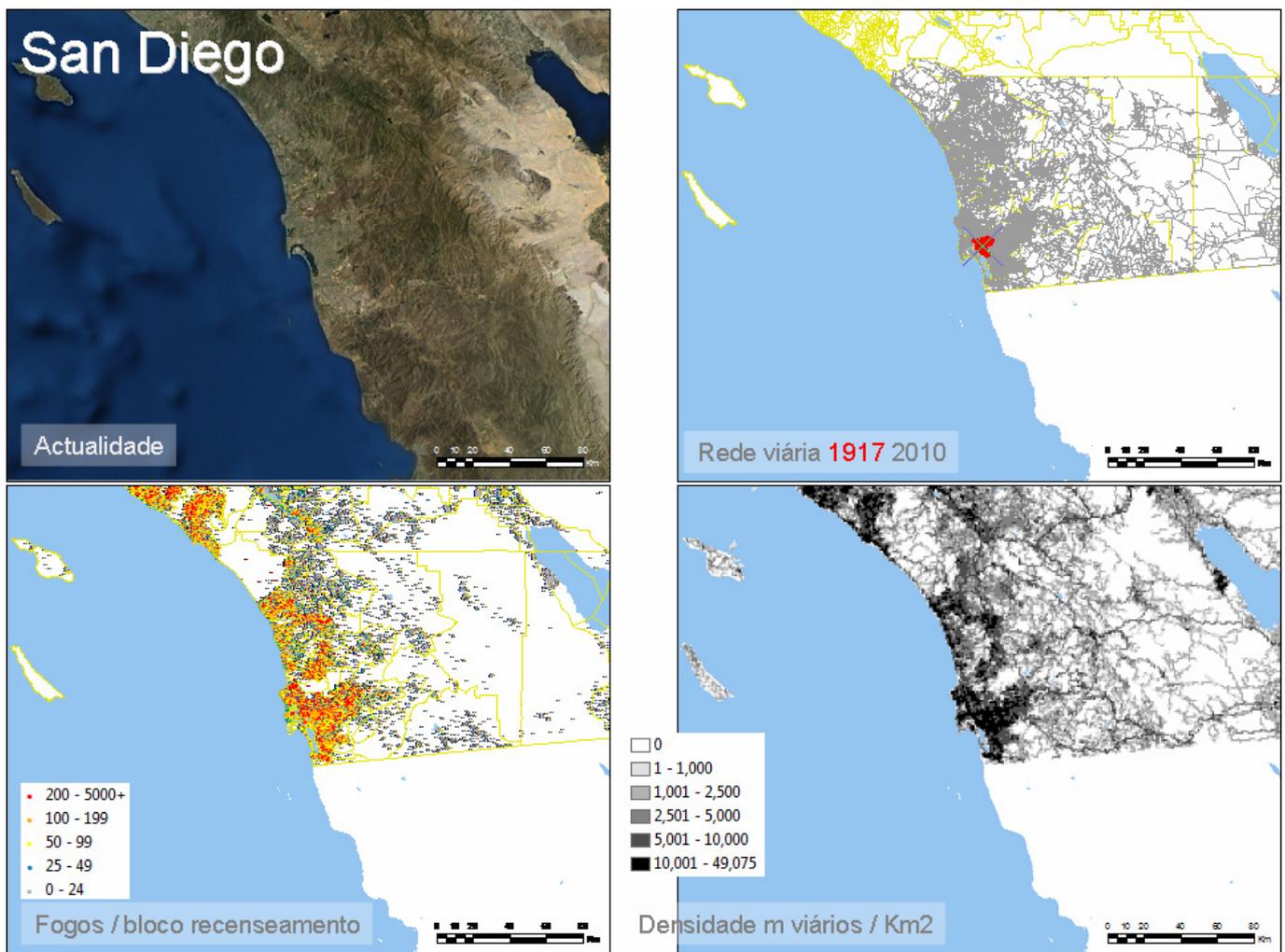


Fig. 25 – San Diego: a) Ortofotomapa; b) Evolução da mancha rodoviária; c) Densidade construtiva; d) Densidade rodoviária

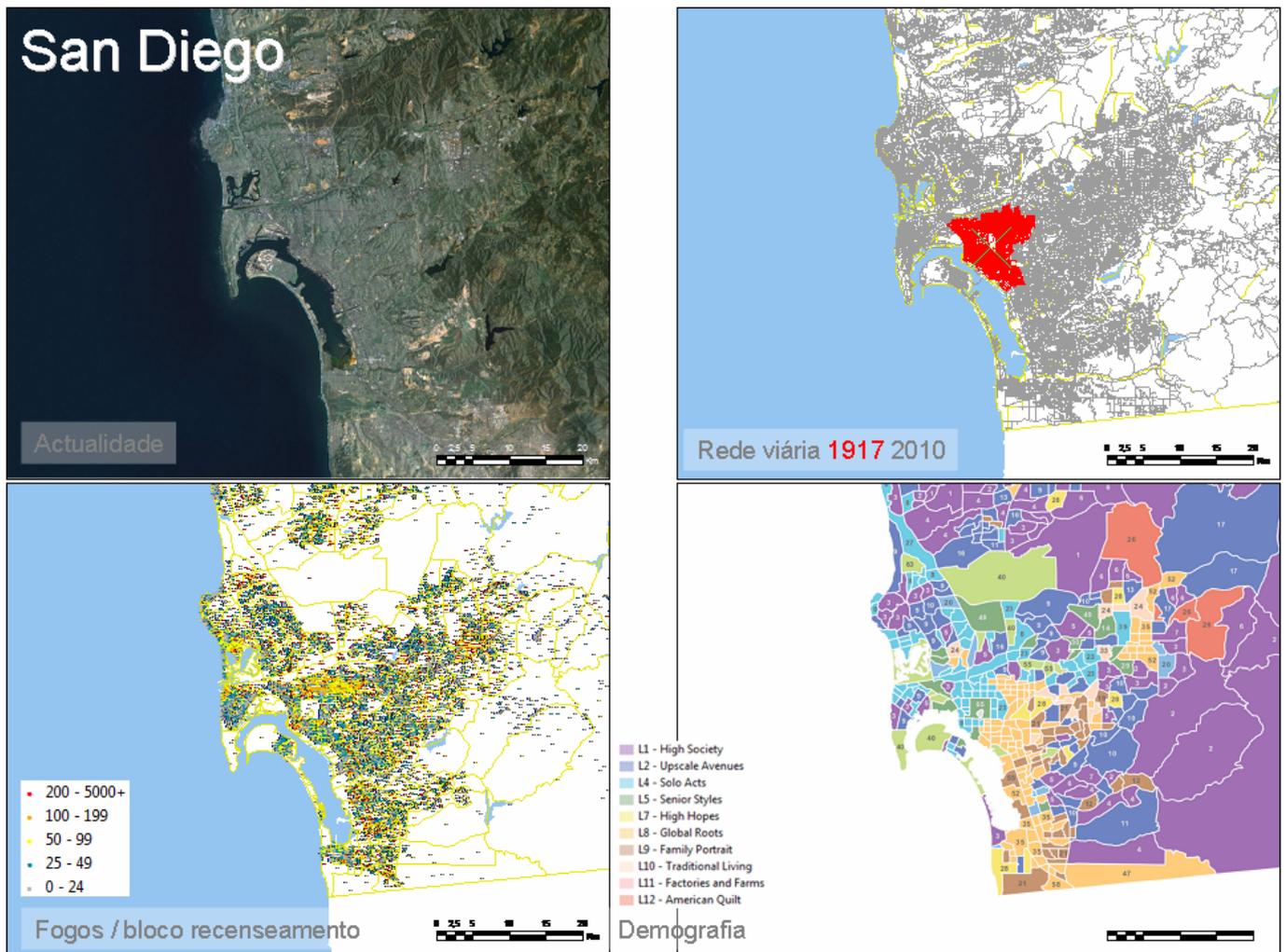


Fig. 26 – Los Angeles: a) Ortofotomapa; b) Evolução da mancha rodoviária; c) Densidade construtiva; d) Caracterização demográfica

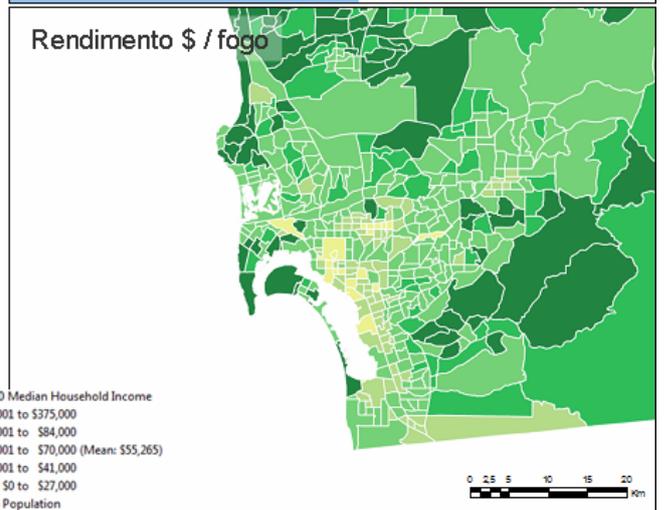
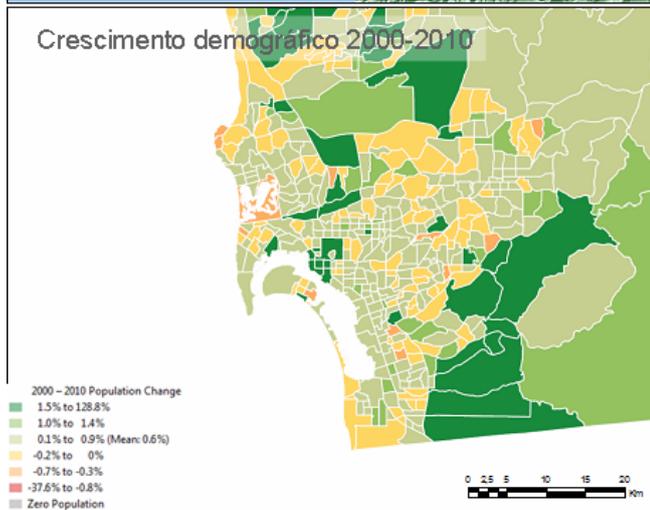
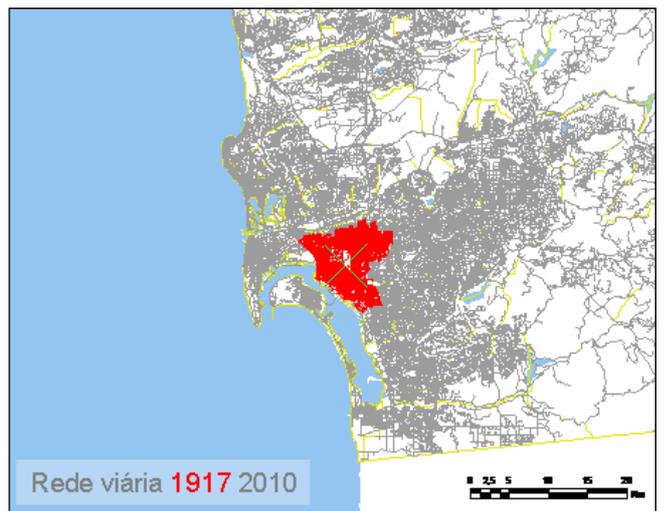


Fig. 27 – Los Angeles: a) Topografia; b) Evolução da mancha rodoviária; c) Crescimento demográfico; d) Rendimento por agregado

## 4.4 San Francisco

---

### Da fundação das colônias à cidade industrial

Por volta de 1775, Gaspar de Portolà chefiava uma missão sagrada a partir do Sul da Califórnia até à zona da baía de San Francisco. A primeira missão colonial chega a San Francisco em 1776, fundando a base militar do Presidio e a missão Dolores. Os índios Ohlone são submetidos ao domínio espanhol, convertidos à religião católica, e integrados nas diversas missões que os espanhóis constroem na região, entre as quais a Mission San Carlos Borromeo de Carmelo (em 1770), a San Francisco de Asís (em 1776), a Santa Clara de Asís (em 1777), a Mission Santa Cruz (em 1791), a Nuestra Señora de la Soledad (em 1791) a San José (em 1797), e a San Juan Bautista (em 1797). A maior parte destas missões daria origem a ranchos, e posteriormente a condados e cidades, cujos nomes são herdados desses tempos e se mantêm até hoje.

O primeiro nome da cidade de San Francisco foi Yerba Buena. O seu crescimento, inicialmente lento, foi ancorado no seu uso como porto e base naval, contando com poucas centenas de habitantes até à corrida ao ouro a partir de 1848.

Entre 1848 e 1849, a população de San Francisco cresceu de 1000 para 25.000 habitantes. O acesso pelo interior às regiões mineiras era difícil e lento, pelo que a maior parte dos exploradores escolheu as rotas marítimas, usando o porto de San Francisco como ponto de acesso.

### Da cidade industrial à grande depressão

O início da corrida ao ouro de 1848 transforma completamente a face de San Francisco. Sendo o principal porto de entrada para as mercadorias que alimentavam os mineiros que trabalhavam nas Sierras, as verdadeiras fortunas foram feitas pelos comerciantes de San Francisco que vendiam calças (como Levi Strauss), pás, mantimentos, bem como os proprietários de hotéis que cobravam verdadeiras fortunas pelos poucos quartos disponíveis que existiam para albergar os milhares de pessoas que chegavam à cidade para tentar a sua sorte no novo Eldorado.

### A corrida à infraestruturização de portos e ferrovias

Em 1863, a San Francisco and Oakland Ferry Railroad inauguram o primeiro troço de caminho de ferro na baía de San Francisco, que liga a Seventh e Broadway em Oakland até ao Oakland Wharf em Gibbon's Point (Scott 1959, p. 46), com ligação a San Francisco via ferry.

Em 1862 e 1864, durante a guerra civil americana, o Congresso americano aprova, através dos Pacific Railroad Acts dos mesmos anos, a construção de uma linha ferroviária transcontinental, atravessando os EUA, financiada através de obrigações com uma maturidade de 30 anos, emitidas por parte do governo federal americano.

Em 1869, essa linha chega à baía de Oakland, oposta à baía de San Francisco. Por essa altura, para além da baía de San Francisco, o desenvolvimento da Califórnia mal tinha começado. Três cidades competiam pela primazia como principais centros urbanos: San Francisco tinha um porto de águas profundas mas estava separada da linha ferroviária pela baía; Oakland tinha a vantagem de ser o terminal da linha ferroviária terrestre (com fáceis ligações a outras zonas do Estado) mas não tinha ainda um porto. Vallejo, menor que Oakland e San Francisco, tinha um porto de águas profundas e uma ligação ferroviária - a California Pacific (Scott 1959).

A ligação ferroviária intercontinental facilitou o escoamento de mercadorias de outros importantes centros industriais e comerciais (como Chicago) para a Califórnia, pelo que o comércio do porto de San Francisco conheceu um declínio logo após a sua conclusão, enquanto Oakland, na mesma altura (1870), atravessava um período de franco crescimento. Os habitantes de San Francisco esperavam que uma ligação a Sul, pela Southern Pacific, através do vale de Santa Clara, com uma conexão a uma linha do vale do Mississippi (numa junção no rio Colorado) resolvesse o problema do isolamento que estava a prejudicar o seu crescimento. Os proprietários das linhas a Sul de San Francisco (chamados Big Four) pediram um subsídio de 1 milhão de dólares à cidade para promover uma ligação (sem uma garantia firme) com término em Mission Bay, algo que seria rejeitado pelos eleitores por uma margem escassa - quer por desconfiarem dos "Big Four", quer por terem dúvidas na relação custo/benefício do impacto da ligação ferroviária na economia local (Scott 1959).

O receio do isolamento de San Francisco levou a movimentos de cidadãos que clamavam pela construção de uma ponte que ligasse a cidade às costas de Alameda, a leste da baía (Scott 1959). O Daily Evening Bulletin de Outubro de 1871 adiantava que San Francisco seguiria o mesmo destino de Veneza se as linhas ferroviárias não se estendessem através da baía até às docas de San Francisco. Em sentido contrário, o Daily Alta California opunha-se a uma ponte atravessando a baía por ser impraticável, defendendo instalações portuárias de superior qualidade e instalações de custo mais baixo que as cidades concorrentes. Do outro lado da baía, o Oakland Daily

Transcript apresentava as estimativas, por parte de um engenheiro civil, do custo da construção de uma ponte baixa com 5 milhas de comprimento - cerca de 16 milhões de dólares. Acrescentava ainda, com a devida dose de sarcasmo, que os "benefícios" para San Francisco de uma tal obra seriam a apreciação do valor imobiliário dos terrenos do lado leste da baía, e um "êxodo das famílias de San Francisco desagradadas com a viagem de barco a vapor" (Scott 1959).

Em Janeiro de 1873, o *Board of United States Engineers for the Pacific Coast* chega à conclusão que a construção de um porto onde fica actualmente o estuário de Oakland custaria metade da verba necessária para uma ponte ferroviária entre Oakland e a ilha de Yerba Buena, em San Francisco, no primeiro de uma sequência de estudos para a melhoria das condições portuárias de Oakland. Entretanto, outras melhorias nas docas de San Francisco mantêm esta cidade com um crescimento económico pujante, de tal modo que Oakland não só deixou de ser vista como uma ameaça, como se tornou cada vez mais evidente a inevitabilidade de o principal terminal ferroviário ficar do lado nascente da baía (Scott 1959).

Em 1870, o número de passageiros a chegar por via marítima a San Francisco foi de 20,000. Em 1873, esse valor mais que triplicou para 70,000. O número de passageiros a chegar por via ferroviária começou a convergir com o das rotas marítimas por volta de 1875. Um número crescente de visitantes chegava de leste impelido pela instabilidade política na Europa, ou as convulsões financeiras na Costa Leste dos EUA, com uma predominância de irlandeses, alemães, ingleses, e, em menor número, franceses, italianos, mexicanos, portugueses e outras nacionalidades. Os estrangeiros (incluindo chineses) compunham 2/3 do aumento da população na Califórnia durante da década de 1870 (Scott 1959).

### **O crescimento dos anos de 1870**

Os anos 70 assistem ao crescimento explosivo de San Francisco e também mudanças no uso dos terrenos. O troço entre as ruas California e Washington densificou-se, com a prevalência da habitação residencial sobre o comércio no piso térreo, algo que se tornaria característico em San Francisco nas décadas seguintes e que perdura até hoje nos bairros históricos. A parte antiga à volta de Portsmouth Plaza e o triângulo formado pelas ruas Market, Kearny e California perdeu população e tornou-se principalmente comercial. A sul de Market Street, verificou-se o crescimento de armazéns e estabelecimentos industriais, que provocaria um êxodo da população de maiores rendimentos de Rincon Hill e South Park para as ruas de Stockton, Bush, Pine, Powell e Mason, e a encosta sul de Russian Hill. Por outro lado, a classe operária mudou-se para oeste, ao longo das ruas Mission, Howard, Folsom e Harrison, provocando uma congestão que obrigaria à criação de novas ruas paralelas à Market, subdividindo os quarteirões anteriormente criados por Jasper O'Farrell em 1847 (Scott 1959).

A demonstração pública do cable car em 1873 abriria portas à expansão urbana para as zonas de Nob Hill e Russian Hill, cujos acessos demasiado íngremes para o acesso de carruagens a cavalo constituíam uma barreira intransponível. Em meados de 1880, Leland Stanford, magnata dos caminhos-de-ferro no norte da Califórnia, cria a Stanford University, em homenagem ao filho falecido em 1884, potenciando ainda o crescimento da cidade de Palo Alto (Scott 1959).

Nos finais da década de 1880 / inícios de 1890, o vale de Santa Clara (em particular San Jose) também beneficia do colapso do boom imobiliário que Los Angeles tinha vivido com a chegada da linha ferroviária da Santa Fe Railways, através da migração dos investidores desiludidos com o Sul da Califórnia para os vales férteis de Santa Clara (Scott 1959). A norte da baía, Marin County viria a crescer mais rapidamente que San Mateo após melhorias nas ligações marítimas a San Francisco, com horários mais alargados (Scott 1959, p. 83).

O ano de 1888 presencia a introdução falhada do eléctrico entre San Jose e Santa Clara, mas introduzida com sucesso na East Bay (Oakland e Berkeley) em 1891, mostrando a sua superioridade relativamente às alternativas da época, em particular o cable car (Scott 1959). A eficiência deste meio de transporte, e a sua superior velocidade, levaria a que os habitantes comessem a residir em zonas cada vez mais afastadas dos centros de comércio e dos seus locais de trabalho. Por outro lado, os concessionários das linhas de eléctricos tinham também interesses imobiliários nos terrenos servidos pelas mesmas, pelo que estavam dispostos a operá-las com prejuízo desde que o lucro gerado pelas vendas de terrenos compensasse essas perdas, ao ponto de A. L. Stone, um dos principais accionistas da Oakland, San Leandro and Haywards Electric Railway dizer claramente a um repórter do Oakland Daily Evening Tribune: "o nosso propósito original na construção da estrada é o de melhorar a nossa propriedade (imobiliária) e incrementar o seu valor" (Scott 1959).

Por volta de 1893, o sucesso com a introdução das linhas de eléctricos foi de tal ordem que a Oakland Railroad Company, que operava uma combinação de serviços de transporte baseada em carruagens puxadas a cavalo e barcos a vapor, foi obrigada a converter-se a este novo modo de transporte, tal era a concorrência das linhas paralelas na Grove Street e Shattuck Ave. (Scott 1959).

Em finais do século XIX, ao mesmo tempo que se consolidavam os conglomerados de transportes, algo de semelhante acontecia com o sector imobiliário, com a formação do Realty Syndicate (por parte do magnata de

transportes Francis Smith e do especulador Frank Havens), que lançaria um ambicioso projecto especulativo combinado de trânsito, imobiliário e de infra-estruturas. Por volta de 1897, esta companhia assumiria o controlo total dos serviços de transporte ferroviários onde Smith tinha adquirido interesses anteriormente, para no ano seguinte adquirir quatro novas companhias de transportes, todas consolidadas sob o nome Oakland Transit Company, conhecidas vulgarmente como Syndicate Railways. Uma campanha de promoção agressiva nos terrenos mais altos entre Mills College e o norte de Berkeley, bem como outras partes da East Bay, explorariam amplamente o crescimento desta rede de transportes (Scott 1959).

Por volta de 1896, Oakland assiste ao aparecimento de um movimento intitulado "Greater Oakland" (no qual a dupla Smith e Havens tinha um papel activo), que procurava alertar as forças vivas da cidade para a necessidade de um hotel de grandes dimensões, com respectivo saneamento, a abertura de ruas para a frente da baía, e um importante parque público. De todos os projectos, o parque foi o que recebeu maior atenção por parte da comunidade. No entanto, uma tentativa de aquisição de terrenos para o efeito seria inviabilizada num referendo de 1898, onde obteria a maioria dos votos, mas não os 2/3 necessários para a sua implementação. Entretanto, por volta de 1898, avançavam os trabalhos de dragagem na zona do porto de Oakland, que criariam simultaneamente uma nova frente marítima. A Oakland Water-front Company (uma subsidiária da Southern Pacific com a propriedade quase exclusiva do estuário de Oakland), numa tentativa de obter mais uma parcela de terreno que na altura pertencia a um proprietário privado, acabaria por sofrer um revés inesperado, quando o juiz decidiu que a cedência original da sua própria frente de terreno a Horace Carpentier (proprietário de uma empresa de serviço de ferries) em 1852, era nula porque ia contra o interesse público (Scott 1959). Em recursos posteriores, a Southern Pacific viria a sofrer um revés ainda maior, ao ser declarado que a sua parcela de terreno tinha o seu limite na linha da maré baixa de 1852, que em 1897 se situava entre 200 e 330 m da nova linha de costa, criada pelos detritos retirados pela dragagem. Esta decisão abria caminho à criação posterior do porto de Oakland, após duras batalhas entre a cidade e o monopólio da Southern Pacific para manter os seus privilégios (Scott 1959).

Em 1893, San Francisco sofre com o pânico da bolsa, a crise económica, e o alto desemprego. Vozes críticas insurgem-se contra monopólio da Southern Pacific e da Pacific Mail Steamship Company (devido aos custos elevados de transporte de mercadorias), e a cidade procura quebrá-lo com a entrada dos concorrentes Atchison, Topeka e Santa Fe Railway na baía, bem como um novo terminal na cidade de Richmond (Scott 1959). Para evitar a concorrência dos barcos a vapor com as suas próprias linhas transcontinentais, a Southern Pacific, a Central Pacific e outras linhas de caminho de ferro haviam pago à Pacific Mail 14,500,000 dólares em subsídios, sendo elas próprias receptoras de subsídios governamentais. A luta das cidades da baía de San Francisco contra os monopólios ferroviários daria ainda origem à criação de um novo projecto de linha-férrea em 1895, com fundos públicos (entre os quais se contariam as cidades de San Francisco, Stockton e Oakland) e privados: a San Francisco and San Joaquin Valley Railway, ou "Valley Road", ligando San Francisco ao vale de San Joaquin e servindo as cidades adjacentes ao seu percurso (Scott 1959).

A história da baía de San Francisco em finais do século XIX não ficaria completa sem mencionar a criação de uma das universidades mais importantes dos EUA actualmente - a Stanford University, criada pelo industrial milionário Leland Stanford (que fez a sua fortuna com os caminhos de ferro e foi também governador da Califórnia e senador americano), através de uma doação em homenagem ao seu filho, falecido em 1884 com apenas 15 anos. O projecto é da autoria de Frederick Law Olmsted, autor de numerosos parques e planos urbanísticos nos EUA durante a segunda metade do século XIX.

### **A transição para o século XX**

A economia da baía de San Francisco, tal como a de Los Angeles, é altamente beneficiada com a descoberta e a crescente produção de petróleo em todo o estado da Califórnia, a ainda pelo facto de coincidir com a introdução do automóvel (Scott 1959). Em 1903, a Standard Oil Company constrói um oleoduto de 283 milhas entre os campos petrolíferos de Bakersfield e a nova refinaria de Richmond (a norte de Oakland), a segunda maior do mundo na época (Scott 1959). O petróleo também contribui para o desenvolvimento da rede rodoviária de estradas da zona, visto que, misturado com areia e/ou gravilha, é usado para a construção de estradas, substituindo os caminhos de terra lamacentos e poeirentos. Por volta de 1904, já existiam mais de 470 milhas de estradas na baía de San Francisco. O transporte ferroviário local também beneficia com a chegada do petróleo. As locomotivas começam a usar crude vindo dos campos petrolíferos de Kern County, em substituição do carvão importado, reduzindo os custos energéticos da sua base económica (Scott 1959).

Entretanto, a abundância de energia eléctrica, disponibilizada por centrais hidroeléctricas, promove o crescimento económico e agrícola (apesar da lentidão no seu aproveitamento por parte da indústria), em particular no uso de bombas para irrigação (Scott 1959).

Por volta de 1905, o arquitecto e urbanista Daniel Burnham propõe o seu plano urbano para San Francisco, destinado a projectar a cidade para o futuro, com ponto focal na Market Street e Van Ness. Previa "um esquema

*de parques, ruas e espaços públicos para a cidade, abrangente e prático, que deverá ter em conta as capacidades financeiras actuais e abraçar as coisas que podem ser imediatamente postas em prática, mas sem se limitar a estas. Deve ser desenhado não apenas para o presente, mas para o futuro". (Scott 1959).*

Em 1906, San Francisco é sacudida por um violento terramoto, a que se segue um incêndio não menos destrutivo. Juntos, destroem grande parte da cidade. A violência do terramoto é de tal ordem que é sentido no centro do Nevada. De uma população de cerca de 410,000 habitantes, entre 227,000 e 300,000 perdem as suas casas.

Sobre as cinzas do incêndio e os escombros do terramoto, a cidade de San Francisco lança um movimento destinado a criar um sistema metropolitano (borough) semelhante ao anterior de Nova York. No entanto, esta medida, que seria implementada através de uma alteração à Constituição do Estado da Califórnia, seria repelida em 1912 pelas cidades de Oakland, Berkeley e Alameda (Scott 1969).

## **Da grande depressão ao crash petrolífero**

Em meados dos anos 30, San Francisco é palco de violentas greves que paralisam os portos e reforçam o movimento sindical. A entrada na Segunda Guerra Mundial ajuda a economia da cidade, quer na indústria relacionada com a construção de navios, quer no comércio, onde o porto da cidade é um dos principais pontos de abastecimento para a guerra no Pacífico. Em 1936, é inaugurada a San Francisco-Oakland Bay Bridge, e a Golden Gate Bridge no ano seguinte (1937).

Nos anos que se seguem ao final da Segunda Guerra, a cidade de San Francisco perde milhares de postos de trabalho (em grande parte ligados à indústria naval), que se realocizam noutras zonas a sul da baía. Durante os anos seguintes, a cidade assiste à luta de bancos, conglomerados industriais e proprietários de imóveis pela expansão da baixa, mediante a atribuição de maiores áreas para circulação rodoviária, e aumento do volume de construção, quer na densidade construída, quer na altura dos edifícios. Enfrentam a revolta da população em cada uma das propostas. Deste modo, o Oeste e o Norte são poupados à expansão dos arranha-céus que hoje dominam o centro financeiro, preservando zonas como Telegraph Hill, Chinatown e North Beach (Brook, Carlsson e Peters 1998). Ao mesmo tempo, tiveram outro efeito perverso: o crescimento descontrolado de outras zonas na periferia da cidade.

Da Grande Depressão até à década de 50, as grandes áreas metropolitanas lutam contra a decadência dos centros, esvaziados pelo crescimento de novos aglomerados nas periferias (Brook, Carlsson e Peters 1998). O influente lobby do petróleo, da indústria automóvel e da construção advoga a irrigação dos centros urbanos por auto-estradas. Na Califórnia, o California Department of Highways (a actual California Department of Transportation, ou Caltrans), na febre que tomou conta dos EUA no pós guerra, acelera a construção de vias rodoviárias com o Federal Highway Act de 1956, que esventra San Francisco com auto-estradas e viadutos na zona da Península e do Civic Center. Encontra, no entanto, forte oposição por parte da população, que se opõe ferozmente à invasão das suas comunidades pelos corredores de asfalto e betão.

## **A Freeway Revolt de 1955**

Um dos acontecimentos que porventura mais significativamente alterou a história de San Francisco foi a revolta contra os projectos de auto-estradas de 1955. Nesse ano, o Chronicle publicou o mapa com o plano rodoviário (intitulado Trafficways Plan) que previa a construção de dez auto-estradas atravessando a cidade - entre elas a Mission Freeway, a Golden Gate Freeway, a Park Presidio Freeway, a Crosstown Freeway, a Central Freeway e a Western Freeway. Gerou-se um movimento popular de revolta contra o plano, que se tornou um dos temas mais controversos da década de 50, e abriu portas ao BART (descrito adiante). Em 1958, é construída a Embarcadero Freeway<sup>29</sup>, mas em 1959, o Board of Supervisors cancela 7 das 10 auto-estradas previstas, bem como a expansão da Embarcadero até à ponte Golden Gate. Numa tentativa de aplacar a fúria da população, a CDH opta pela construção de viadutos "double-decker", que acabam por ser desastrosos quer do ponto de vista estético, quer pela resistência aos sismos, como se verá em 1989.

## **Western Addition A-1**

O centro da cidade de San Francisco sofre uma das suas transformações mais controversas em 1948, quando a zona de Filmore é declarada como degradada (blighted) segundo o California Redevelopment Act de 1945. 883 empresas e 4729 habitações foram desalojadas, e cerca de 2500 casas victorianas são demolidas<sup>30</sup>

Na sequência das demolições da zona de Filmore, a cidade avança com o projecto da "Western Addition A-1 redevelopment project area" - estabelecido em 1956 e terminado em 1973 para eliminar a degradação na área

<sup>29</sup> Seria demolida em 1991, após o terramoto de Loma Prieta em 1989.

<sup>30</sup> Fonte: responsáveis da Cidade de San Francisco

periférica ao cruzamento das ruas Geary e Filmore. Prevê ainda a transformação da Geary Street num boulevard. Na altura, os responsáveis pela Câmara de San Francisco favorecem um boulevard que atravessasse a Filmore Street através de um túnel, propondo ainda um centro comercial no centro da Geary Street onde já existia uma "department store". É proposto ainda o fecho de algumas ruas periféricas, como a Octavia, Ellis Pierce e O'Farrell, e a redefinição dos respectivos quarteirões, mantendo alguns edifícios como igrejas, bancos, unidades de saúde, hotéis, um espaço de venda de carros usados e um supermercado. A zona abrangida tem a dimensão aproximada de 44 hectares, dos quais 15 eram ocupados por ruas, 5 por parques públicos, escolas e equipamentos institucionais, 17 por zonas residenciais e 6 por zonas comerciais e industriais. Antes da intervenção, a zona tinha 6112 habitantes, que desceriam para 3724 após a mesma (com a área residencial reduzida para 12 hectares), sendo a área em falta absorvida pela ampliação do espaço para parques públicos, escolas e edifícios institucionais em 10 hectares. O programa foi implementado através de um empréstimo do US Department of Housing and Urban Development (HUD), num valor total de 16,2 milhões de euros.<sup>31</sup>

Em inícios da década de 50, a Geary St. sofre um alargamento para uma via rápida de 8 faixas de rodagem, para uma maior fluidez de tráfego através da zona de Filmore até o distrito de Richmond. Trata-se de uma das primeiras zonas a ser intervencionadas na zona A-1. As famílias deslocadas são realojadas em zonas dispersas, sem data prevista para o regresso. Os primeiros projectos para reconstrução da zona serão torres residenciais de apartamentos de luxo, como a Cathedral Hill Tower e Plaza, a Carrilon Tower, algumas moradias projectadas por Eichler, os edifícios Sequoia, e a catedral de St. Mary. O projecto deixou vagos três quarteirões para apartamentos com jardins que viriam a ser ocupados pela St. Francis Square Cooperative<sup>32</sup>.



Fig. 28 – a) Geary Blvd, vista leste de Laguna, Agosto 1961. Fonte: [http://foundsf.org/index.php?title=Redevelopment\\_A-1\\_and\\_Origin\\_of\\_St.\\_Francis\\_Square](http://foundsf.org/index.php?title=Redevelopment_A-1_and_Origin_of_St._Francis_Square); b) Cooperativa habitacional de St. Francis. Foto de 2010. Fonte: [http://foundsf.org/index.php?title=The\\_ILWU\\_and\\_Western\\_Addition\\_Redevelopment\\_A-2](http://foundsf.org/index.php?title=The_ILWU_and_Western_Addition_Redevelopment_A-2)



Fig. 29 – a) Western Addition A-1, San Francisco. Fonte: [http://foundsf.org/index.php?title=Redevelopment\\_A-1\\_and\\_Origin\\_of\\_St.\\_Francis\\_Square](http://foundsf.org/index.php?title=Redevelopment_A-1_and_Origin_of_St._Francis_Square) b) Demolição de habitação social construída nos anos 60 na Western Addition (Pierce St.), 1988. Fonte: <http://www.flickr.com/photos/daveglass/2282851644/>; c) Fig. 30 –San Francisco, Edifícios residenciais projectados por Eichler, em construção, 1962. Fonte: [http://foundsf.org/index.php?title=Redevelopment\\_A-1\\_and\\_Origin\\_of\\_St.\\_Francis\\_Square](http://foundsf.org/index.php?title=Redevelopment_A-1_and_Origin_of_St._Francis_Square)

<sup>31</sup> Fonte: City and County of San Francisco Redevelopment Agency

<sup>32</sup> Fonte: foundsf.org



Fig. 31 – a) San Francisco, corredor da rua Geary, orientação sudeste em direcção à Câmara, c. 1963. Fonte: [http://foundsf.org/index.php?title=Building\\_the\\_St.\\_Francis\\_Community](http://foundsf.org/index.php?title=Building_the_St._Francis_Community); b) Fig. 32 – Foto aérea da Western Addition A-1 em 1961. Fonte: [http://foundsf.org/index.php?title=Fillmore\\_Redevelopment](http://foundsf.org/index.php?title=Fillmore_Redevelopment)

### Western Addition A-2

O plano de reabilitação para os 112 hectares da Western Addition A-2 é aprovado em 1964, mas suspenso e reiniciado apenas por volta de Maio de 1966. O atraso resultou da passagem da Proposição 14 - um referendo proibindo a legislação anti-discriminação na venda ou aluguer de habitação na Califórnia. Enquanto a Proposição 14 se manteve em vigor, o United States Department of Housing and Urban Development (HUD) não podia financiar o projecto visto que estava impossibilitado de forçar uma regra não-discriminatória. A Proposição 14 viria a ser declarada inconstitucional pelo Supremo Tribunal da Califórnia a 10 de Maio de 1966, permitindo o prosseguimento do projecto após um interregno de dois anos, com custos elevados para o programa. O contrato de financiamento federal por parte do HUD viria a ser terminado em 1982, e desde 1989 o programa tem sido financiado principalmente através de incrementos de taxas<sup>33</sup>.

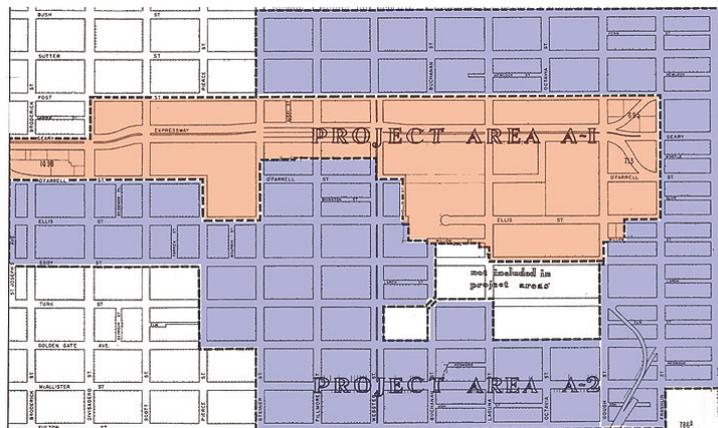


Fig. 33 – Planta da Western Addition, zonas A1 e A2. Fonte: [http://foundsf.org/index.php?title=Fillmore\\_Redevelopment](http://foundsf.org/index.php?title=Fillmore_Redevelopment)

## Da crise petrolífera à contemporaneidade

### O boom imobiliário de 1960-73

O boom imobiliário de 1960-73 (travado pela recessão de 73-75, despoletada pela crise petrolífera) acabaria por resguardar o centro de San Francisco da degeneração que afectou outras áreas metropolitanas do país. No entanto, o crescimento esteve longe de ser pacífico. Na zona de Fillmore, por exemplo, a comunidade negra lutou contra um projecto de renovação urbana em 1968, e conseguiu uma injunção por parte de um juiz que barrou o projecto e aprovou uma lei prevendo habitação social como forma de compensar os desalojados. Depois deste episódio, a franja sul da área a renovar foi preenchida com casas para famílias carenciadas. O projecto acabou por resultar num rotundo fracasso, incapaz de atrair investidores, deixando vastas zonas devolutas durante 20

<sup>33</sup> Fonte: City and County of San Francisco Redevelopment Agency

anos, e uma multidão de vagabundos que haveria de alimentar excessos como o massacre de People's Temple às mãos do reverendo Jim Jones.<sup>34</sup>

### Dos anos 70 à actualidade

Em finais da década de 1970, o microcomputador abre as portas à época de ouro para Silicon Valley, iniciando um novo surto de crescimento para a região.

San Francisco é actualmente a segunda cidade (de média e grande dimensão) mais densamente povoada dos EUA, a seguir a Nova Iorque. Esta situação decorre, tal como Nova Iorque, de constrangimentos geográficos, pelo facto de ter nascido numa península. Este facto confere-lhe a fama de “cidade mais europeia dos EUA”, pela sua urbanidade e cosmopolitanismo. A sua economia é bastante diversificada e apoiada em empresas de alta tecnologia que formaram um cluster extremamente competitivo a partir de invenções como o microchip, nas décadas de 60 e 70, mantendo essa vantagem competitiva desde então. San Francisco também é um importante centro financeiro, sede da VISA. Primeiro centro bancário da Costa Oeste e segundo centro bancário na América, entre 1960 e 80 duplicou o espaço imobiliário para escritórios 35.6 para 71 milhões s.f. (pés quadrados) 7.7 milhões de s.f. em construção em 1981 com mais 5.1 previstos (Los Angeles tem cinco vezes a população de San Francisco, mas apenas 0.5 milhões s.f. de espaço de escritório criados em 80). Imobiliário vago: 2%, sendo 2/3 deste de arrendamento<sup>35</sup>. A cidade é hoje dotada de uma boa rede de transportes públicos, ruas animadas, e de uma vida cosmopolita que rivaliza com a de qualquer outra cidade americana. Dispõe ainda de vastas áreas de espaços abertos, e uma grande diversidade cultural. As minorias étnicas compõem 50% da população, conhecida desde a sua fundação por comunidades coesas empenhadas na vida política da cidade.

A área metropolitana de San Francisco forma um eixo com a cidade de San Jose, ao longo da auto-estrada 101, conhecido por Silicon Valley, onde se encontram muitas das empresas mais influentes no sector das tecnologias da informação. Empresas como a Cisco, IBM, Applied Materials, Oracle, Yahoo, Google, Intel, Sun, HP, Apple têm a sua sede ou principais centros de investigação em Silicon Valley, que se distingue ainda por ter a maior concentração de prémios Nobel do planeta, a que não é alheia a proximidade de universidades de topo como a Stanford University ou a UC Berkeley, tal como laboratórios de investigação como o Livermore Labs e muitos outros.



Fig. 34 – San Francisco em 2005, zona da Market Street. Fotos do autor.

### Síntese

Como explicar o carácter tão diferente que têm duas cidades como Los Angeles e San Francisco? Não é uma questão fácil. Mas talvez se explique pelo facto de muitos migrantes terem ido para San Francisco trabalhar nos portos, comércio, finanças, investigação ou nas indústrias de alta tecnologia, enquanto muitos foram atraídos por Los Angeles para serem estrelas de Hollywood. Simplista e tendencioso? Talvez. Mas com um fundo de verdade.

Os dados estatísticos relativos a San Francisco fazem jus à noção que temos quando visitamos a cidade: um centro urbano denso e compacto. A percentagem de edifícios colectivos representa mais do dobro da média californiana, o que não surpreende tratando-se do primeiro centro urbano com dimensões médias em todo o Estado. O alto rendimento per capita – o maior do grupo – explica-se pelas altas qualificações da população da baía, formada por algumas das melhores escolas do país, como a UC Berkeley ou a Stanford University, e

<sup>34</sup> Fonte: Reclaiming San Francisco

<sup>35</sup> Fonte: The Castells reader on Cities and Social Theory

empregues pelas empresas de tecnologia de topo que abundam no eixo San Francisco – San Jose: Silicon Valley.

San Francisco foi severamente afectada pela desindustrialização e pelo fim dos investimentos na defesa após o término da Segunda Guerra Mundial, em particular na sua indústria naval. O seu centro foi palco de greves, tumultos, terremotos, mas nada conseguiu destruir a coesão das comunidades étnicas que ainda hoje lá sobrevivem. Após quase 30 anos de declínio demográfico e urbano, a emergência de Silicon Valley nos anos 70 trouxe à sua capital financeira uma nova prosperidade que se mantém até hoje. O centro da cidade continua a albergar as típicas moradias de três pisos (com um espaço comercial no rés-do-chão) dos tempos da corrida ao ouro, porque as suas comunidades, com uma coesão cimentada por décadas de adversidade e luta, se opuseram ferozmente a quaisquer planos da cidade em convertê-las em condomínios e edifícios de escritórios. Com algumas derrotas (como na Western Addition A1 e A2) e outras vitórias, como a demolição da Embarcadero Freeway.

A área metropolitana de San Francisco é a consequência natural da sua geografia, e estruturada à volta de três pólos principais: San Francisco, San Jose e Oakland, formando um “U” terrestre ou um “O” se lhe adicionarmos a Bay Bridge. As outras cidades secundárias encontram-se alinhadas ao longo deste corredor, ou corredores, se quisermos, ligando o centro financeiro e de negócios (San Francisco) com o tecnológico (Santa Clara / Cupertino / Palo Alto / San Jose) e o portuário / científico (Oakland / Berkeley). A expansão a norte, via Golden Gate, é menos significativa pela difícil topografia, sendo primariamente uma zona residencial de luxo que tenta manter o carácter das antigas aldeias piscatórias. De notar que San Francisco não é a maior cidade da sua área metropolitana: San Jose ultrapassa-a em população e em dimensão. No entanto, San Francisco continua a manter o estatuto de centro metropolitano onde tudo acontece, enquanto San Jose se assemelha a uma mini-Los Angeles com vastos subúrbios e uma "downtown" pouco densa que é animada sobretudo pela sua universidade.

	<b>Cidade: San Francisco</b>	<b>Condado: San Francisco</b>	<b>Estado: Califórnia</b>
Área (milhas quadradas)	46.87	46.87	155,779.22
Habitantes / milha quadrada	17,179.1	17,179.1	239.1
População	805,235	805,235	37,253,956
Crescimento demográfico 2000-2010	3.7%	3.7%	10%
Vivendo na mesma casa 1 ou mais anos entre 2005 e 2009	84.3%	84.3%	83.9%
Rendimento anual per capita médio 2005-2009 \$USD	44,373	44,373	29,020
Nível de pobreza entre residentes	11.5%	11.5%	13.2%
Fogos	376,942	376,942	13,680,081
Proprietários	37.9%	37.9%	57.9%
Fogos em edifícios colectivos 2005-2009	66%	66%	30.7%
Pessoas por residência	2.41	2.41	2.91
Tempo médio de deslocação ao trabalho	29.1	29.1	27

Fig. 35 – Estatísticas demográficas, dados de 2010. Fonte: US Census Bureau.

As bolsas de pobreza são raras, encontrando-se principalmente entre os sem-abrigo que se refugiam na baixa de San Francisco (uma cidade vista tradicionalmente como amistosa para os vagabundos) e na cidade de Oakland. No resto da baía, a procura de habitação por parte de mão-de-obra qualificada é tão elevada que se torna difícil para a população de baixos recursos aí residir. Por outro lado, este facto também cria oportunidades de emprego

em sectores subsidiários (ex. limpeza, restauração) a populações desfavorecidas que acabam por compor um mosaico demográfico diverso e equilibrado.

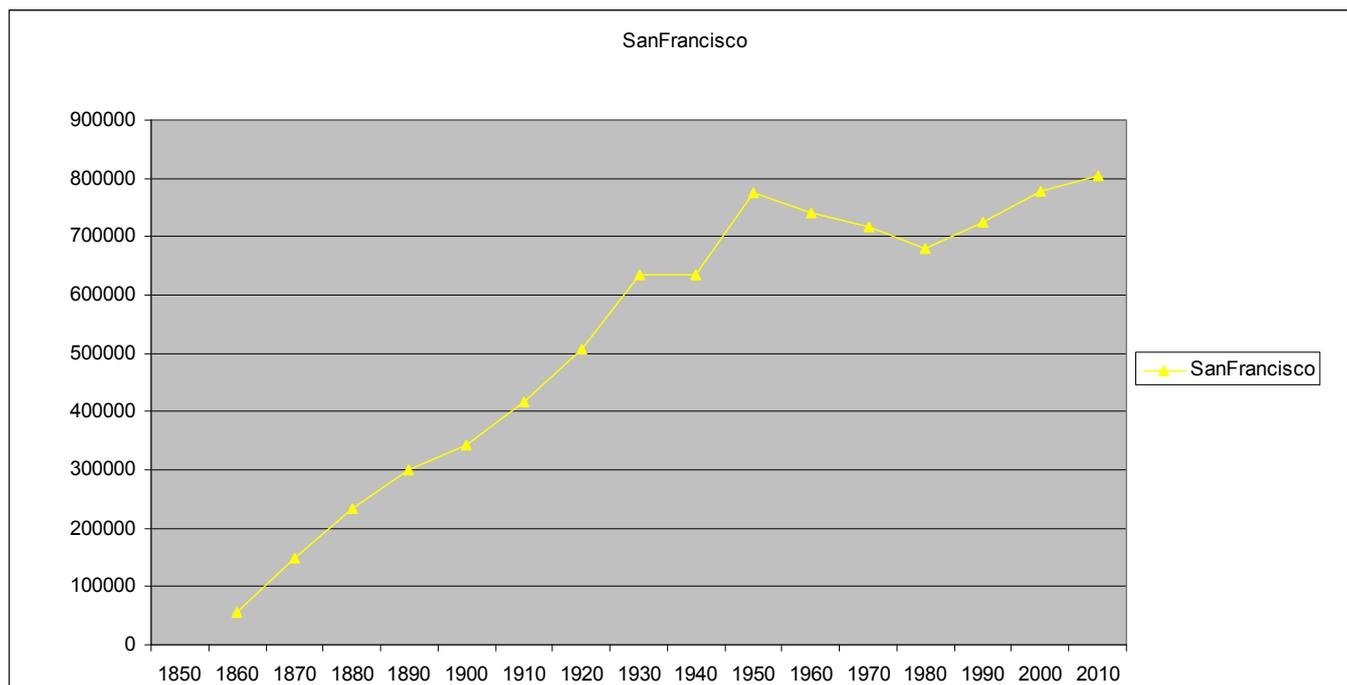


Fig. 36 – Evolução da população da cidade de San Francisco. Dados do US Census Bureau.

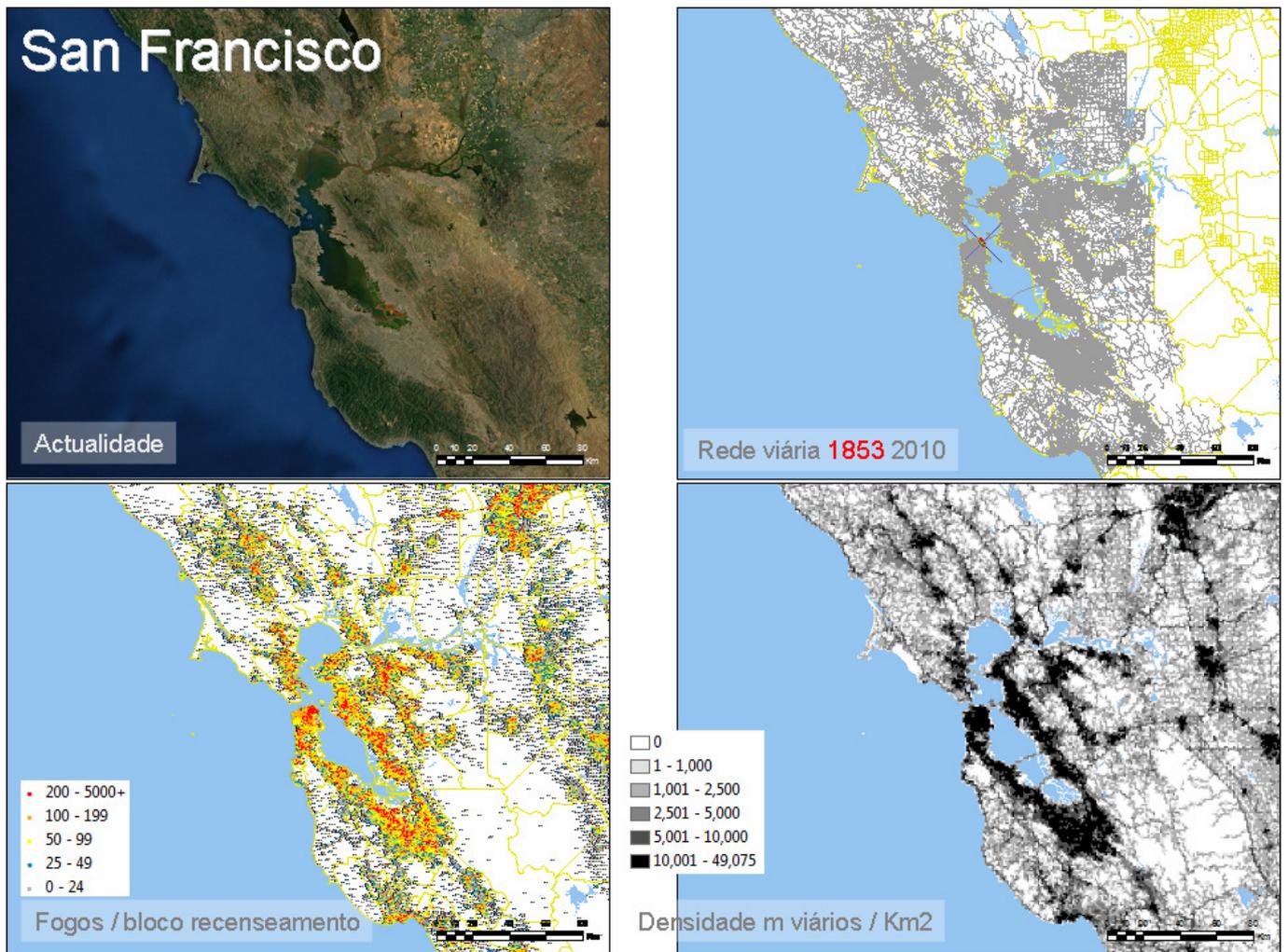


Fig. 37 – San Francisco: a) Ortofotomapa; b) Evolução da mancha rodoviária; c) Densidade construtiva; d) Densidade rodoviária

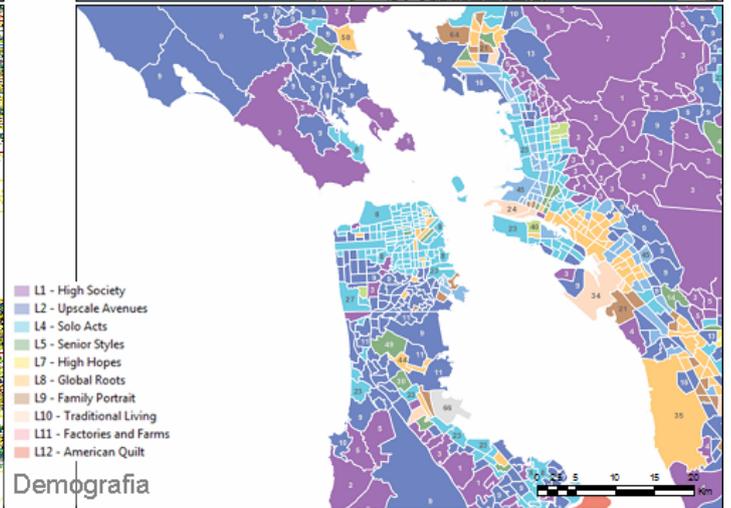
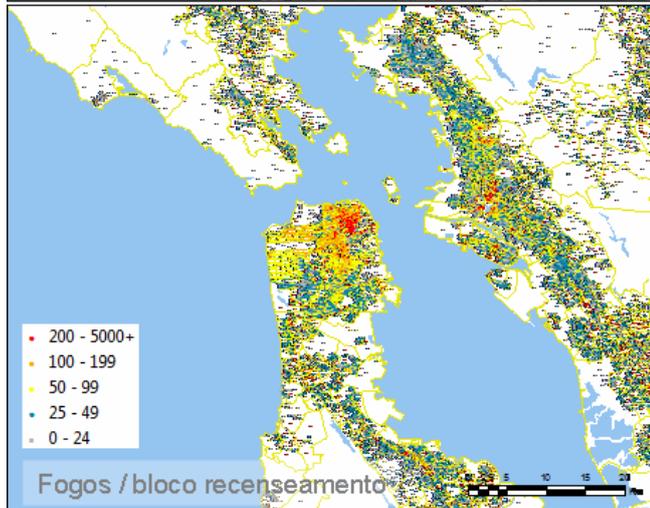
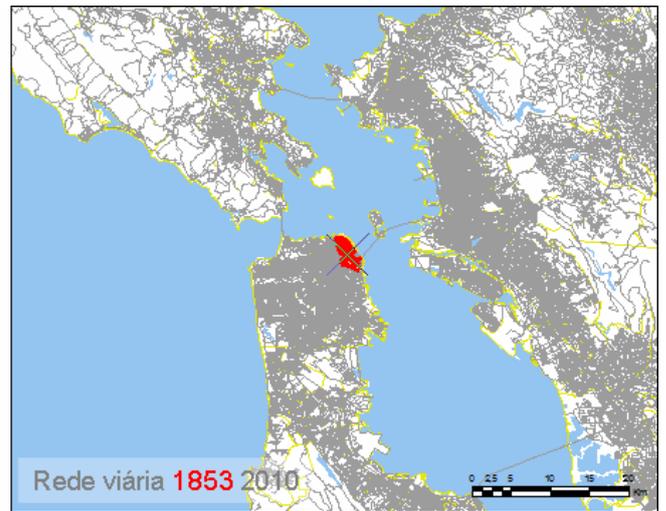


Fig. 38 – San Francisco: a) Ortofotomapa; b) Evolução da mancha rodoviária; c) Densidade construtiva; d) Caracterização demográfica

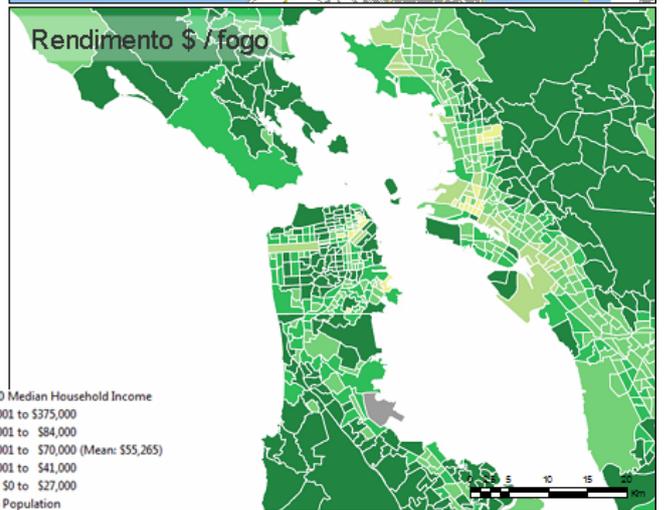
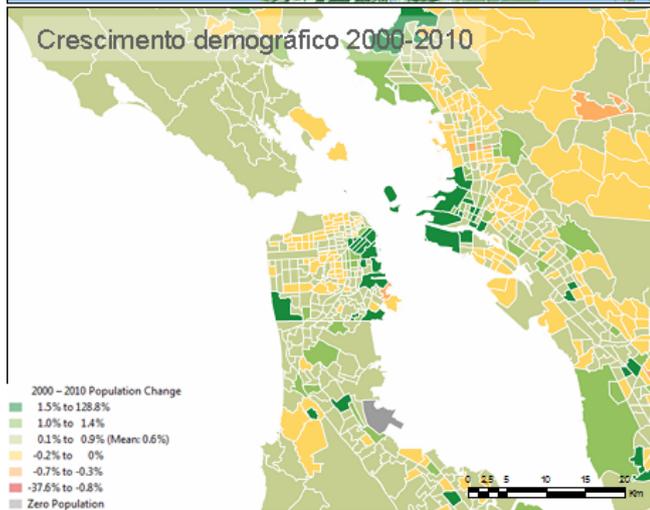
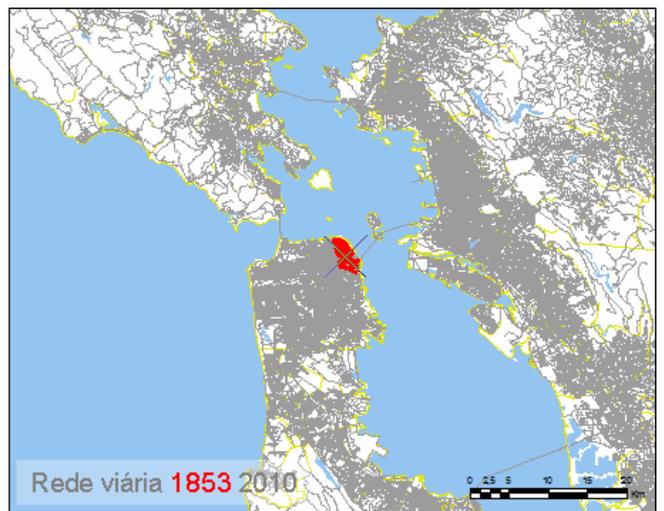


Fig. 39 – San Francisco: a) Topografia; b) Evolução da mancha rodoviária; c) Crescimento demográfico; d) Rendimento por agregado

## 4.5 Portland

### Da fundação das colónias à cidade industrial

A cidade de Portland é fundada sobre um espaço a que os comerciantes e todos aqueles que viajavam entre Oregon City e Fort Vancouver pelos anos de 1830 e 1840 chamavam "The Clearing" - uma clareira na margem oeste do rio Willamette.<sup>36</sup> Em 1849, abre o primeiro posto de correios, e por volta de 1850, a cidade conta com apenas 800 habitantes. A população vive principalmente da pesca, do corte e comercialização de madeira, da plantação de trigo e da produção de gado.

### Da cidade industrial à grande depressão

A cidade de Portland cresceu alicerçada numa economia baseada na exportação de cereais, madeira e seus derivados, beneficiando da proximidade do rio Columbia e do Oceano Pacífico, tornando-a num importante entreposto a nível de trocas comerciais com o exterior na zona do Noroeste americano. Estas circunstâncias levaram ao natural desenvolvimento de infra-estruturas portuárias, ferroviárias e de armazenamento, situadas na zona da actual baixa da cidade, enquanto os condados situados nos subúrbios se manterão predominantemente agrícolas até meados do século XX (Ozawa 2004).

Portland é incorporada como cidade em 1851. Em 1853, entra em serviço o seu primeiro ferry (na Stark Street), e em 1857, inicia-se a construção de uma estrada (Canyon Road) que ligará Portland às planícies de Tualatin. Em 1868, a Oregon Central Railroad inicia a construção de linhas de caminho de ferro. O pico na construção de linhas ferroviárias situar-se-á entre os anos de 1872 e 1884.

No ano de 1872, são introduzidos os primeiros trolleys puxados por cavalos. A primeira ponte sobre o rio Willamette (Morrison) é construída em 1887. No ano seguinte, em 1888, é inaugurada a primeira ponte construída em aço. O primeiro eléctrico entra em serviço em 1890, e a Union Station é inaugurada no ano de 1896. A expansão da rede ferroviária extra-urbana é expandida, sendo a linha de caminho de ferro entre Portland e Seattle terminada em 1909.

A ponte Hawthorne é inaugurada em 1910. Em 1912, o sistema de "streetcars" urbanos atinge o seu auge. A ponte Broadway é inaugurada em 1913, e no mesmo ano é instalado o primeiro sinal de trânsito, entre as ruas 5th e Washington. No ano de 1917, inaugura-se a abertura da ponte interestadual sobre o rio Columbia, e em 1925 faz-se o mesmo com a ponte Sellwood, a que seguiriam as pontes Burnside, Ross Island e Vista no ano seguinte. Em 1927, o aeroporto da ilha de Swan inicia o seu serviço, e em 1929 dá-se início à construção da parede portuária<sup>37</sup>:



Fig. 40 – Plano de Bennett para Portland em 1912. Fonte: <http://www.portlandonline.com/transportation/index.cfm?a=65807&c=36416>

### Da grande depressão ao crash petrolífero

A Segunda Guerra Mundial teve uma influência determinante no crescimento de Portland, através da concessão de importantes contratos de construção de navios aos estaleiros locais, criando milhares de postos de trabalho, e atraindo muitos habitantes do noroeste rural. Tal expansão teria efeitos benignos na economia local, em particular nas vendas a retalho, mas colocaria uma pressão acrescida nas necessidades de habitação, o que

<sup>36</sup> Fonte: Wikipedia

<sup>37</sup> Fonte: Portland Bureau of Transportation

determinou a reabilitação de zonas residenciais mais degradadas, como a de Albina, na altura habitada maioritariamente por afro-americanos, tendo no entanto a vantagem de se encontrar localizada próxima da baixa da cidade (Wollner, Provo e Schablisky).

Durante a recessão, Portland assiste a obras que se destinam principalmente a acomodar o automóvel, como o alargamento da rua de Burnside, a abertura da ponte de St. Johns, e a inauguração da Barbur Boulevard (uma via rápida paralela à actual auto-estrada 5). O aeroporto Portland Columbia é inaugurado em 1941, e inicia-se a construção do Harbor Drive em 1942, completado já depois da guerra, e que seria uma das obras mais controversas de Portland, ao cortar o acesso dos cidadãos ao rio para abrir caminho ao automóvel.

Incentivados pela necessidade da elaboração de planos para o pós-guerra (pedidos pelo governo federal), um grupo influente composto por actores do sector financeiro e imobiliário de Portland, nomeado pelo Mayor, convidou um consultor de nome Robert Moses, de Nova York, para desenvolver um plano para a cidade. Moses fora Secretário de Estado de Nova York entre 1927 e 1928, responsável por diversas comissões de obras públicas da cidade e do Estado de Nova York, e um dos mais controversos planeadores da sua época, considerando uns que se interessava mais por automóveis que por pessoas, e outros que abriu as cidades americanas ao desenvolvimento dos séculos XX e XXI. Esteve por detrás da construção de inúmeros túneis, viadutos, auto-estradas e infra-estruturas rodoviárias que ainda hoje rasgam o tecido urbano Nova York (profundas cicatrizes, para alguns), e o seu plano para Portland influenciou algumas das decisões mais desastrosas que a cidade viria a tomar décadas depois.



Fig. 41 – Avanços e recuos na rede rodoviária de Portland. Fonte: *The Portland Mercury*. Foto: Jason Kimney.

Uma das propostas mais significativas do plano "Portland Improvement" de 1943 incluía um anel que rodeava a baixa da cidade (semelhante ao que existe hoje com a cintura da Baixa e as auto-estradas 217 e I-205), a construção de várias pontes e viadutos, que esventraram a cidade e desalojaram comunidades inteiras. Algumas destas transformações são descritas em maior pormenor nos parágrafos seguintes, relativos às transformações urbanas que resultaram das intervenções das décadas de 60 e 70, em particular do South Auditorium. Para muitos dos habitantes de Portland (e para nós), felizmente, uma parte importante dos planos de Moses ficou apenas no papel (Moses 1943), tal como algumas das auto-estradas que ele planeou para o atravessamento da cidade. Outras, avançaram, como a I-84 e a I-5, encontrando pouca resistência por parte do Estado e da cidade depois do governo federal se dispor a pagar 90% do seu custo<sup>38</sup>.

O boom causado pelo fluxo de investimentos da indústria da guerra (e suas repercussões) duraria até cerca de 1948. Por volta de 1950, os responsáveis pela cidade de Portland encontram-se com líderes da comunidade civil para escolher quais os projectos a apoiar no âmbito do programa Housing Act de 1949, e escolhem duas zonas de intervenção: Vaughn Street, próximo do auditório cívico, e a Stephens Addition. Em 1952, o City Council de Portland apresenta um referendo propondo a renovação de 44 quarteirões na zona da Vaughn Street, maioritariamente de uso misto residencial / industrial. A proposta previa a demolição das habitações degradadas para reutilizar o espaço com pequenos armazéns e indústria ligeira. O referendo acaba sendo rejeitado pelos votantes<sup>39</sup>, provavelmente devido aos receios dos residentes da zona oeste e do interior leste de verem os custos das suas habitações aumentarem, bem como os impostos. A crítica é partilhada por alguns políticos que temem a interferência do governo federal dentro da cidade (Wollner, Provo e Schablisky) e possivelmente a perda da sua própria influência política.

<sup>38</sup> Fonte: *The Portland Mercury*

<sup>39</sup> Fonte: Multnomah County Budget Office



Fig. 42 – SW Harbor drive, em 1952, e South Waterfront em 1964. Note-se a construção dos pilares para a ponte Marquam. Fonte: <http://vintageportland.wordpress.com/category/areas/southwest/page/8/>

Nos anos seguintes, o novo Mayor, eleito em 1956, preocupado com a estagnação económica da cidade, procura sensibilizar os eleitores para a necessidade da aplicação de medidas de renovação urbana, não apenas para estimular a economia e revitalizar o centro, mas também para evitar a queda dos valores das suas próprias casas. Em 1958, os eleitores aprovam, por uma escassa margem, a criação da Portland Development Commission (PDC), cujos principais objectivos residem na prevenção da decadência urbana e do desenvolvimento industrial da cidade (Wollner, Provo e Schablisky).

O primeiro projecto de renovação urbana da PDC, vulgarmente chamado South Auditorium, consistiu numa zona de cerca de 45 hectares na parte sul da baixa, que incluía o auditório cívico, e que já tinha sido abordada no referendo de alguns anos antes, sem sucesso. Esta zona apresentava cerca do triplo da taxa de delinquência juvenil do resto de Portland, condições de habitação degradantes, e problemas de sobrelotação. O projecto previa a conversão de uma zona degradada de habitação de curta duração para edifícios de escritórios e instalações de empresas, e seria reforçado por um plano do departamento de estradas do Oregon, que atravessaria os limites este e sudoeste da zona da baixa, entrando na área de intervenção do projecto do PDC. Inicialmente, o plano previa a construção de habitação social na periferia da zona intervencionada, mas em 1961 um grupo de consultores externos considerou que a melhor solução para Portland seria o uso misto de apartamentos, escritórios e lojas. Entretanto, por volta de 1962, Portland fervilha em planos que propõem transformar a cidade numa utopia do século XXI, com pontes, viadutos, e centros de congressos, embalada pela candidatura aos jogos olímpicos de 1968. Esta é, no entanto, rejeitada, e a maior parte dos projectos não chega a sair do papel. Infelizmente (na nossa opinião), alguns são concretizados.

Entre 1965 e 1966, a zona a renovar no South Auditorium é expandida para incluir o limite sul da baixa e uma extensão de cerca de 12 hectares entre as ruas Market e Jefferson, ficando a área final limitada pela SW Market Street, Harbor Drive, Arthur Street e Fourth Avenue. O projecto avança com o apoio de 12 milhões por parte dos programas federais, destinados a financiar a aquisição de terrenos, a sua limpeza, e reconstrução com edifícios de escritórios, comércio e vendas a retalho, torres residenciais, um hotel, parques, centros comerciais e infra-estruturas de transportes. Foram realojadas 336 famílias (1573 residentes) e 289 empresas, e demolidos 445 edifícios. A zona intervencionada era habitada por uma comunidade heterogénea de fracos recursos, que consistia principalmente em imigrantes italianos e judeus que haviam chegado à América entre 1890 e 1920, bem como residentes chineses, gregos, e irlandeses. Estes imigrantes formavam comunidades relativamente auto-suficientes, semelhantes às cidades europeias que haviam deixado. Existiam padarias, talhos, mercearias e todo o pequeno comércio geralmente associado às necessidades quotidianas. Estas comunidades incluíam grupos socialmente bastante activos e interventivos na política da cidade (Olsen 2011). Muitos destes residentes criticaram o plano da PDC pelo desmembramento que iria causar às suas comunidades, e contestavam não apenas a legalidade das expropriações, mas também o valor injusto que lhes era pago pelas indemnizações.

Apesar das críticas, o programa foi avante, e por volta de 1963, os terrenos já estavam limpos. Para alguns, o programa teve um sucesso relativo por ter desacelerado a migração das populações mais afluentes para os subúrbios (Wollner, Provo e Schablisky). Outros não esquecem a inclusão de algumas das propostas nefastas do plano de Robert Moses, nomeadamente a profusão de auto-estradas e viadutos que varreram vários hectares de antigos bairros da face de Portland sem dó nem piedade. No caso da população judaica, por altura da demolição dos edifícios, grande parte da sua comunidade já se tinha mudado para a zona leste de Portland (Olsen 2011), o

que acabou por reduzir o impacto das mudanças na coesão da comunidade. No entanto, hoje, em retrospectiva, a maior parte da população verá provavelmente Moses com os mesmos olhos que o viu Robert Caro:

*"Para construir as suas auto-estradas, Moses desalojou das suas casas 250,000 pessoas - mais do que as que viviam em Albany ou Chattanooga, ou em Spokane, Tacoma, Duluth, Akron, Baton Rouge, Mobile, Nashville ou Sacramento. Ele arrancou o coração de uma quantidade de vizinhanças, comunidades do tamanho de pequenas cidades elas próprias, comunidades que tinham vida própria, lugares amistosos para se viver, a parte vital da cidade que fez Nova York uma casa para a sua população. Ao construir as suas auto-estradas, Moses inundou a cidade com carros. Ao sistematicamente matar à fome o metro e os caminhos-de-ferro suburbanos, ele dilatou essas cheias para dimensões capazes de destruir cidades. Ao assegurar-se que os vastos subúrbios, rurais e vazios quando ele veio para o poder, se enchiam com uma expansão descontrolada de um padrão de desenvolvimento de baixa densidade, apoiado em primeiro lugar em estradas em vez do transporte de massas, ele assegurou-se que a inundação continuaria por gerações senão por séculos, que a área metropolitana de Nova York seria - talvez para sempre - uma área em que os transportes - a movimentação de um sítio para o outro - seria uma preocupação irritante e consumidora de vida para os seus 14,000,000 residentes (Caro 1974).*

O financiamento do projecto foi garantido por 2/3 de fundos federais e 1/3 de fundos locais, obtidos a partir de suplementos de taxas. A cidade beneficiou com o incremento das receitas de impostos sobre o imobiliário, resultado da reapreciação dos valores dos terrenos intervencionados e também dos limítrofes, o que por sua vez permitiu investimentos adicionais em melhoramentos nas ruas, passeios, saneamento básico e outros espaços públicos, gerando um círculo virtuoso para a cidade e fazendo com que o saldo líquido do esforço financeiro da sua contribuição fosse de facto próximo do zero.



Fig. 43 – a) Portland, Zona de renovação urbana de South Auditorium durante as obras. Fonte: <http://vintageportland.wordpress.com>; b) Portland em 1943. Fonte: <http://www.cafeunknown.com/2007/03/portland-of-robert-moses-robert-moses.html>



Fig. 44 – Portland, W. Burnside e 10th, 1940 e SW Harbor Drive em 1952. Fonte: <http://vintageportland.wordpress.com>



Fig. 45 – Portland, West End Ross Island Bridge em 1932 e em 1952. Fonte: [vintageportland.files.wordpress.com](http://vintageportland.files.wordpress.com)

Após 1948, findo o boom da Segunda Guerra, a cidade observou um crescimento relativamente lento até cerca de 1970, algo em contra-corrente com o resto do país, o que de certa forma a terá preservado dos excessos que o urban sprawl trouxe às sua congêneres. Por outro lado, tendo à partida uma muito minoritária presença de população não-branca (0,8% em 1950), também esteve à margem das grandes migrações da população afro-americana que se deslocou para outros centros urbanos, diminuindo as tensões raciais e os riscos de desordem urbana que caracterizaram a sociedade americana nas décadas de 60 e 70 (Fishman 2000). Em linha com o que se passou na capital, a população de Oregon cresceu apenas cerca de 20% por década, bem abaixo dos seus vizinhos do sul (o Arizona, por exemplo, cresceu 54%, a Califórnia 57% e o Nevada 71% no mesmo período). Pior ainda, Portland, tal como Seattle, perdeu população na década de 70, apesar de a área metropolitana ter continuado a aumentar (Wollner, Provo e Schablisky).

À imagem do que acontecia no resto dos EUA na década de 50, Portland assistiu também ao êxodo dos cidadãos do centro para a periferia (que não era propriamente suburbana por se encontrar ainda dentro dos limites da cidade), acentuando o uso do centro como zona empresarial, onde estava a maior parte dos empregos, bem como a sede da administração pública. Como resultado, o centro começou lentamente a perder dinamismo durante os anos 50, situação agravada pelo facto de primar por uma relativa ausência de zonas de lazer e recreação, que a comunidade local procurou colmatar com um pequeno centro comercial na zona de Hillsdale, outro na 82ª avenida, e o colossal Lloyd Center Mall, inaugurado em 1960, na altura anunciado como o maior dos EUA (Wollner, Provo e Schablisky).

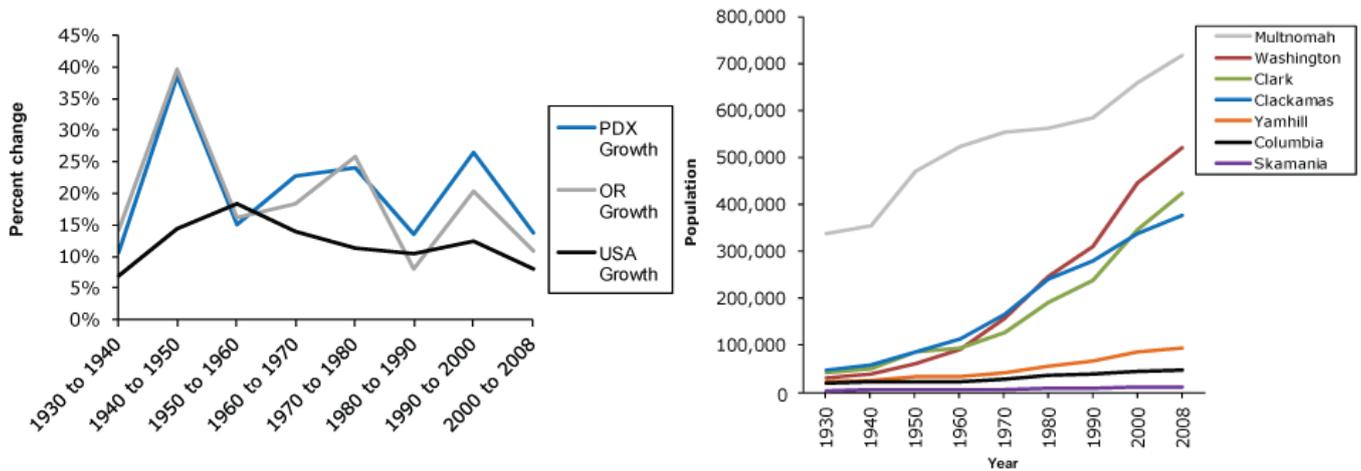


Fig. 46 – Crescimento populacional de Portland e Oregon. Fonte: US Census Bureau, in <http://mkn.research.pdx.edu/2010/05/population-dynamics/>



Fig. 47 – Lloyd Center Mall, Portland. Fonte:

[http://2.bp.blogspot.com/\\_ZbDKf8rNxQU/Rk1Y3AQqc9I/AAAAAAAAANG/exkgjk\\_wZMA/s1600/Lloyd%2BCenter,%2BPortland,%2BOR%2B1960s.bmp](http://2.bp.blogspot.com/_ZbDKf8rNxQU/Rk1Y3AQqc9I/AAAAAAAAANG/exkgjk_wZMA/s1600/Lloyd%2BCenter,%2BPortland,%2BOR%2B1960s.bmp)

A política da primazia ao automóvel é coroada com a retirada do último streetcar do serviço, em 1950, e a suspensão do serviço ferroviário urbano entre Oregon City e Portland em 1958. Nesse mesmo ano, é concluída a ponte Morrison. Em 1969 é aprovado o TriMet, que integra três serviços de transportes públicos: o autocarro, o light rail e o comboio suburbano, e em 1972, a cidade adopta um novo plano para a baixa.<sup>40</sup> Portland também é beneficiada pelos programas federais pós-New Deal, cujas medidas incluem 17 projectos de ampla renovação urbana na cidade a partir de 1958.

<sup>40</sup> Fonte: Portland Bureau of Transportation

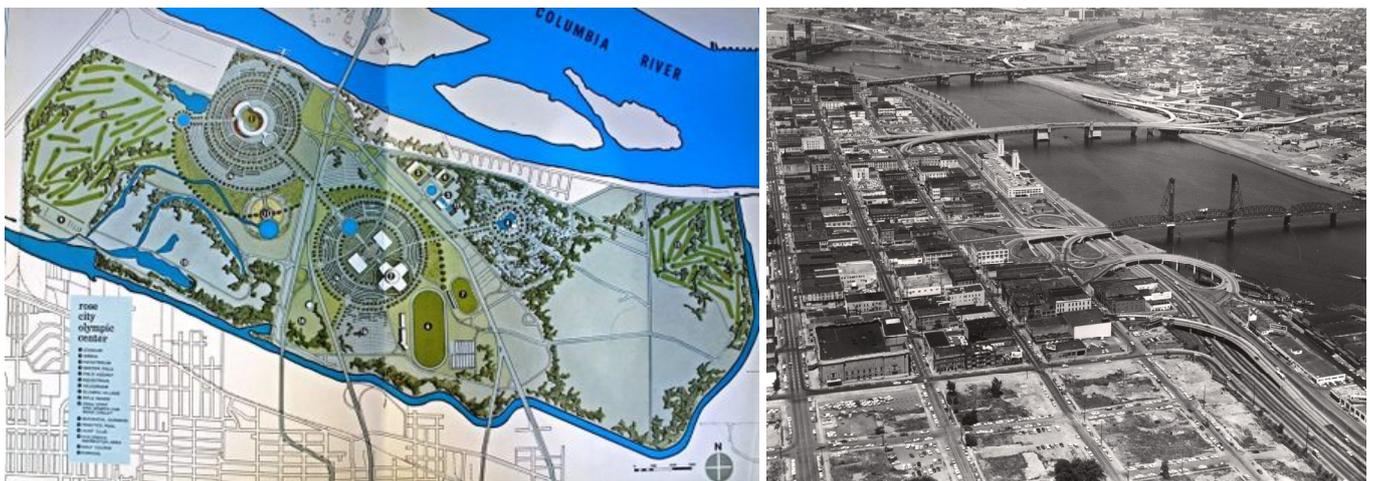


Fig. 48 – a) Planta da cidade olímpica da candidatura de Portland de 1962 para os Jogos Olímpicos de 1968. Fonte: <http://chatterbox.typepad.com/portlandarchitecture/2009/08/ghosts-of-portland-past-olympic-bids-elaborate-lights.html>; b) South Auditorium e baixa de Portland, 1963. Fonte: <http://vintageportland.files.wordpress.com>



Fig. 49 – Ilustrações do programa da cidade olímpica da candidatura de Portland de 1962 para os Jogos Olímpicos de 1968. Fonte: <http://chatterbox.typepad.com/portlandarchitecture/2009/08/ghosts-of-portland-past-olympic-bids-elaborate-lights.html>

Em 1966, são concluídas a ponte Marquam e a Minnesota Street Freeway, tornando a I-5 numa auto-estrada contínua, desde a Califórnia até Washington, criando uma alternativa a Harbor Drive para o tráfego que atravessava Portland.

No final da década, a atmosfera política de Portland começa a mudar. A velha geração de políticos do betão do "New Deal" começa a ser substituída por outra geração muito mais nova, e a atitude do "laissez-faire" transforma-se numa resoluta oposição à disseminação de auto-estradas e viadutos pela paisagem urbana. Quando o Estado do Oregon começa a comprar os terrenos anexos à Waterfront Freeway (nas margens do Willamette), em 1968, formam-se movimentos civis de protesto contra a medida, alinhados com o movimento The City Beautiful de inícios do século, advogando a adopção de medidas do plano de Olmsted de 1903 para Portland, que previa a construção de parques e cinturas verdes. Os engenheiros da velha escola avisam que o fecho da auto-estrada teria consequências desastrosas para o trânsito, ao que os opositores respondem alegando que a maior parte do tráfego pode ser redireccionada para a nova I-5.

Os activistas acabam por encontrar eco no então governador do Oregon, que, no seguimento da sua própria política de renovação da margem oeste do rio Willamette, cria uma task force para estudar a possibilidade de substituição da Harbor Drive por um espaço público. Esta propõe o seu fecho e a sua conversão num parque. A sociedade civil cria um movimento chamado Riverfront for Citizens, de apoio à medida, e propõe também um boulevard para a mesma zona, que acaba por ser apoiado pelo governador<sup>41</sup>. A crise petrolífera de 1973 traria novas alterações importantes na política de trânsito de Portland e também dos EUA.

### Da crise petrolífera à contemporaneidade

O movimento contra as auto-estradas em Portland havia começado já nos finais da década de 60, e em Agosto de 1973 sofre um grande impulso, quando o Congresso americano aprova leis que permitem às regiões

<sup>41</sup> Fonte: [cnu.org](http://cnu.org)

metropolitanas o cancelamento de projectos para novas auto-estradas, e a alocação dos seus fundos para outros projectos de trânsito alternativos.

A década de 1970 é fértil em medidas que visam a promoção do transporte público e a devolução da cidade ao peão. Em 1973, a cidade aprova o primeiro plano para a circulação de bicicletas, e no mesmo ano, abre a ponte Fremont (I-405) completando a variante da baixa. Em 1974, o governador decide cancelar a construção de uma nova auto-estrada (a Mount Hood Freeway), e a Harbor Drive é definitivamente encerrada a norte da Market Street, dando-se início à construção do Waterfront Park em sua substituição. São também demolidos edifícios entre a Front Avenue e a Harbor Drive, e a Front Avenue é alargada para permitir a sua transformação num boulevard.

No ano de 1975, é adoptada uma nova política de estacionamento e circulação para a baixa. Um ano depois, em 1976, a auto-estrada Mt. Hood Freeway é retirada do sistema interestadual, com fundos desviados para a Banfield LRT e 140 outros projectos de trânsito, e em 1977 abre o Downtown Transit Mall<sup>42</sup>.

Os anos 80 marcam a continuação da política de contenção urbana. Em 1980, o City Council aprova a Portland Comprehensive Land Use Plan, que estabelece limites urbanos ao crescimento da cidade, com o objectivo de travar o urban sprawl, concentrando o desenvolvimento urbano junto aos nós da rede de transportes públicos da cidade. Em 1986, é inaugurado o Eastside light rail; em 1988 a cidade adopta o Central City Plan, e em 1989, o Tri-Met é nomeado "America's Best Large Transit Agency" (melhor agência para grandes sistemas de transportes) pela American Public Transit Association.

Ao longo da década de 80, a cidade lança um concurso para a renovação da área junto ao Waterfront Park, com o nome Riverfront Project. A primeira fase é completada em 85, com um hotel com 84 quartos, 298 unidades de habitação, uma marina, e dois restaurantes. Em 1995, é completada a segunda fase, que adiciona mais 182 moradias, um clube de atletismo, e cerca de 600 m<sup>2</sup> de área de restauração e vendas a retalho.

Em 1990, o condado de Multnomah aprova o limite da colecta de impostos sobre o património imobiliário a uma taxa de 1,5%, e a taxa para projectos de renovação urbana é reduzida a zero<sup>43</sup>. Em 1991, o Departamento de Transportes do Oregon propõe a construção de uma nova auto-estrada, chamada Western Bypass, na zona suburbana do condado de Washington, a que movimentos activistas se opõem, apresentando uma proposta alternativa de transportes públicos de light-rail e autocarros, concentrando-se a construção junto das estações de trânsito - ou seja, uma política de Transit Oriented Development (TOD). A proposta não só seria aprovada, cancelando a construção da Western Bypass, como seria alargada ao resto da cidade de Portland, servindo de modelo ao resto do país.

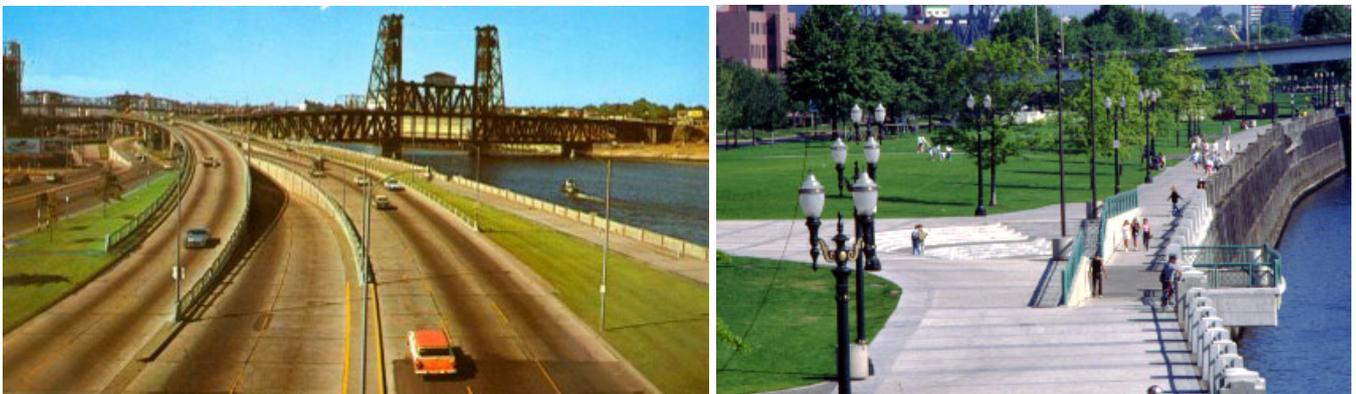


Fig. 50 – Harbor Drive antes da sua demolição, e hoje. Fonte: *cnu.org*.

Durante os anos 90, a região de Portland experimentou um crescimento económico assinalável ligado à transformação estrutural de parte da sua economia em empresas de alta tecnologia, a que não é alheia a proximidade de Silicon Valley, a sul, e os crescentes custos de fazer negócio na Califórnia, nomeadamente a nível salarial e, em menor grau, do sector imobiliário. Em 1976, a Intel montou a sua primeira fábrica no condado de Washington, pela disponibilidade de água e electricidade barata, e uma maior facilidade de recrutamento relativamente a uma Califórnia onde a concorrência era cada vez mais cerrada. Enquanto que entre 1975 e 1999 o número de patentes cresceu nos EUA à taxa de 2% ao ano, em Portland esse número foi de 6% no mesmo período (Ozawa 2004).

<sup>42</sup> Fonte: Portland Bureau of Transportation

<sup>43</sup> Fonte: Multnomah County Budget Office

Em 1995, é adoptado o plano de gestão de transportes "Central City Transportation Management Plan", e no mesmo ano, Portland é seleccionada como a cidade mais amigável para ciclistas nos EUA pela U.S. Bicycling Magazine. No ano seguinte, a cidade adopta o Bicycle Master Plan, a formação da Transportation Management Association, e em 1998, é aberto o Westside light rail. Em 2001, são inaugurados os Portland Streetcar e o aeroporto MAX .

O crescimento económico de Portland nos anos 90 foi o principal responsável pelo crescimento demográfico nessa década, que atingiu 26.5% na área metropolitana.<sup>44</sup> O sucesso da cidade deve-se a um conjunto de melhorias urbanas (parques, transportes públicos urbanos) financiados através de incrementos (ou aditivos) em taxas. Na política de transportes, assume-se o predomínio do transporte público, pedonal e bicicleta sobre o automóvel. Apesar do aumento da densidade demográfica, a qualidade do espaço público é melhorada com a construção de parques e zonas verdes, onde se destacam os melhoramentos na frente do rio. A cidade tem mais habitantes, maior densidade, e apesar de tudo menos congestão.

A qualidade de vida na cidade de Portland pode ser avaliada por alguns indicadores económicos e de marketing. Apesar de ser apenas a 29ª maior cidade dos EUA, é a sétima em termos de circulação de jornais, e terceira (após Seattle e San Francisco) no número de cafés (Cortright 2002, in Ozawa 2004). A Associação Americana de Médicos Podologistas<sup>45</sup> deu a Portland um honroso 9º lugar entre as melhores cidades para caminhar nos EUA (atrás de San Francisco e Seattle, em 1º e 7º lugares respectivamente), e a cidade ocupa consistentemente posições de topo entre os rankings das melhores cidades para se viver nos EUA.

## Síntese

Com o triplo da área de San Francisco e apenas 73% da população desta, não surpreende que, com a excepção de San Diego, Portland seja a cidade menos densa do lote. Talvez essa situação ajude a explicar o facto de ser também aquela que mais cresceu em 10 anos: mais de 10%.

O crescimento demográfico de Portland apresenta bastantes semelhanças com o da sua vizinha a norte, Seattle. O aparecimento do transporte ferroviário impulsiona o desenvolvimento da cidade na transição de séculos, para estagnar durante a recessão. O New Deal empresta algum alento à cidade, mas o seu efeito dura apenas uma década, a que se seguirá um longo período de estagnação que só é revertido por volta de 1980. Poderá residir aqui a explicação para um nível de pobreza de 16.1%, o mais elevado com a excepção de Los Angeles. O rendimento per capita também é o mais baixo, mais uma vez exceptuando Los Angeles. Paradoxalmente, Portland conta com o mais elevado nível de proprietários da sua própria habitação: 55.5%, o que também poderá indicar uma menor mobilidade, situação consistente com o fraco influxo de migrantes durante as décadas pós-depressão, em contraste com as restantes cidades deste grupo, em particular as do sul.

A tipologia prevalente - a moradia unifamiliar - explica a baixa densidade construtiva de Portland; apenas 36.8% dos fogos pertencem a edifícios colectivos, o valor mais baixo do grupo, e o agregado típico tem apenas 2.27 pessoas, valor apenas acima do de Seattle. Tal como Los Angeles, Portland expande-se em todas as direcções, e as barreiras dos rios Willamette e Columbia são ultrapassadas por numerosas pontes. Observando a topografia, nota-se que as zonas montanhosas fornecem um efeito barreira mais poderoso que os dois rios.

Sendo a segunda cidade com o rendimento per capita mais baixo, a riqueza encontra-se distribuída de maneira bastante mais homogénea que, por exemplo, Los Angeles, havendo também menos segregação a nível dos vários grupos demográficos. Como tal, as bolsas de pobreza são relativamente pequenas.

---

<sup>44</sup> Fonte: US Census Bureau

<sup>45</sup> <http://www.apma.org/>

	<b>Cidade: Portland</b>	<b>Condado: Multnomah<sup>46</sup></b>	<b>Estado: Oregon</b>
Área (milhas quadradas)	133.43	431.3	95,988.01
Habitantes / milha quadrada	4,375.2	1,704.9	39.9
População	583,776	735,334	3,831,074
Crescimento demográfico 2000-2010	10.3%	11.3%	12%
Vivendo na mesma casa 1 ou mais anos entre 2005 e 2009	79%	79.5%	80.7%
Rendimento anual per capita médio 2005-2009 \$USD	29,160	28,496	25,893
Nível de pobreza entre residentes	16.1%	15.1%	13.6%
Fogos	265,439	324,832	1,675,562
Proprietários	55.5%	56.8%	64.3%
Fogos em edifícios colectivos 2005-2009	36.8%	35.8%	23.3%
Pessoas por residência	2.27	2.35	2.49
Tempo médio de deslocação ao trabalho	23.8	24.3	22.1

Fig. 51 – Estatísticas demográficas, dados de 2010. Fonte: US Census Bureau.

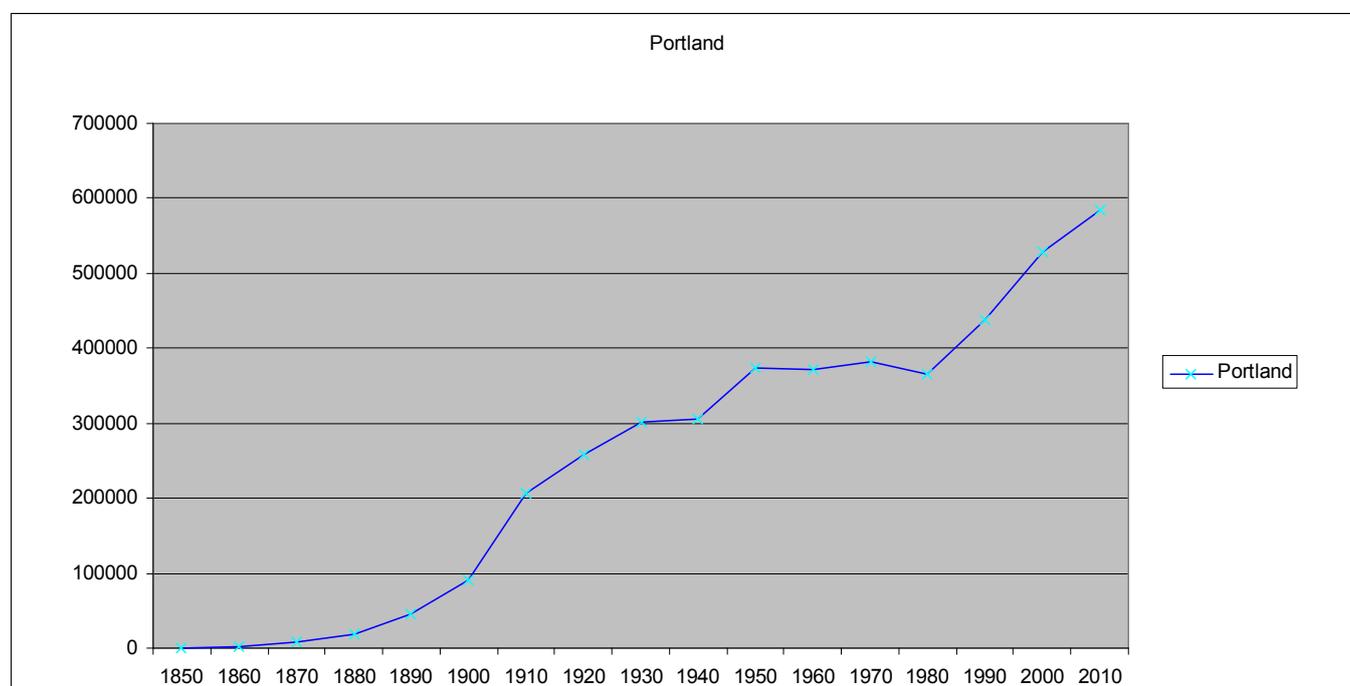


Fig. 52 – Evolução da população da cidade de Portland. Dados do US Census Bureau.

<sup>46</sup> A cidade de Portland estende-se ainda pelos condados de Washington e Clackamas, situando-se maioritariamente no de Multnomah.

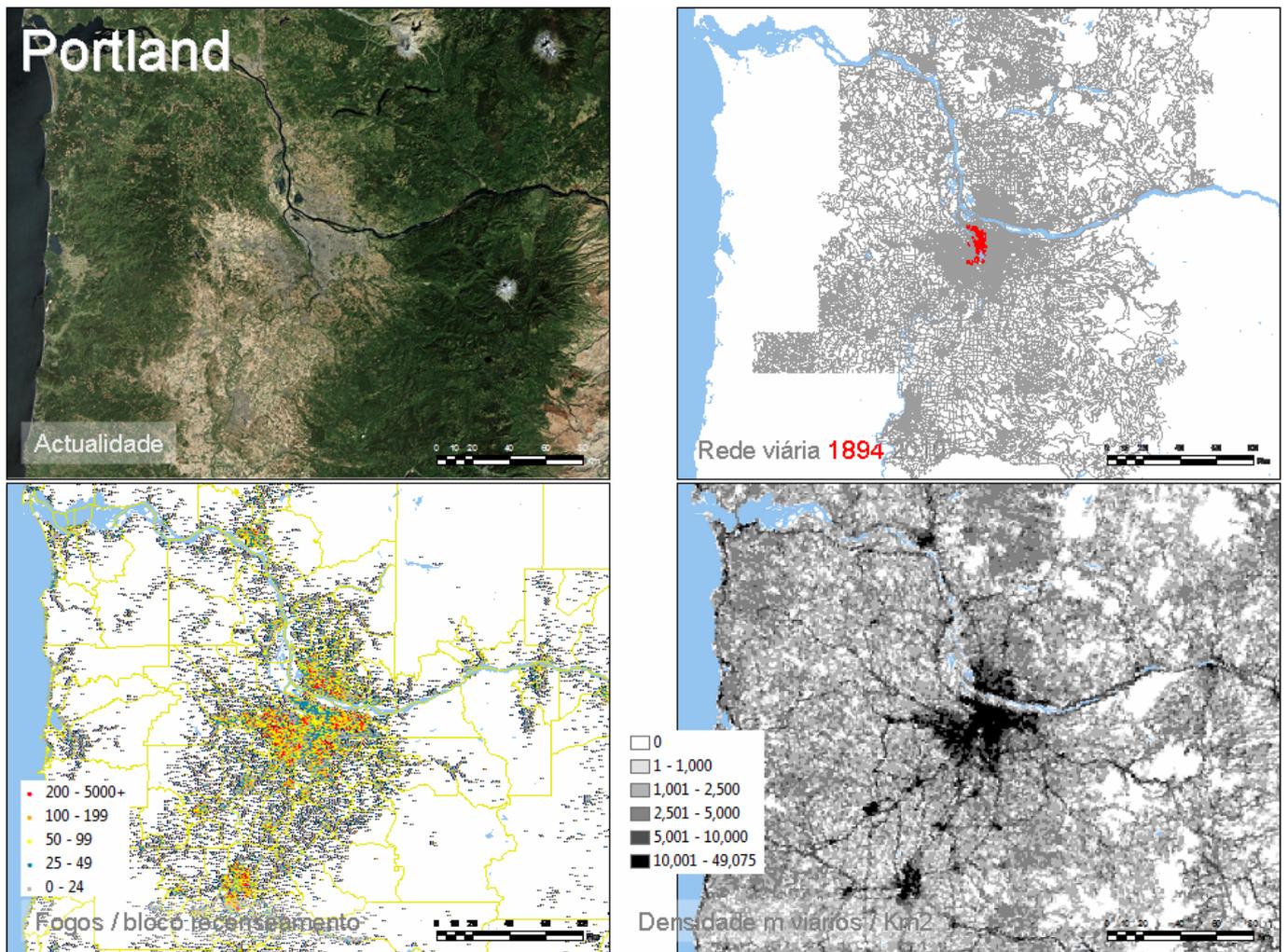


Fig. 53 – Portland: a) Ortofotomapa; b) Evolução da mancha rodoviária; c) Densidade construtiva; d) Densidade rodoviária

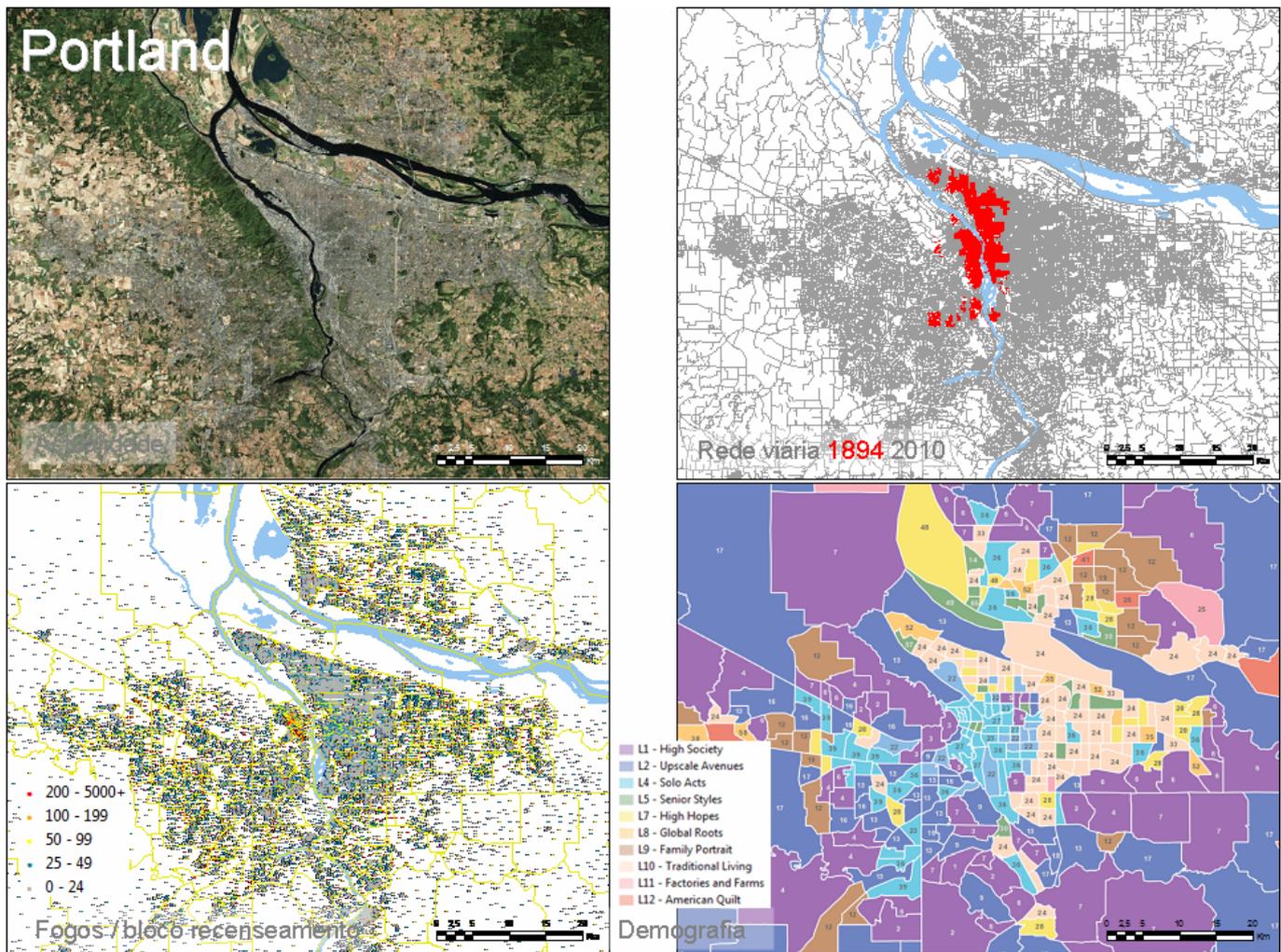


Fig. 54 – Portland: a) Ortofotomapa; b) Evolução da mancha rodoviária; c) Densidade construtiva; d) Caracterização demográfica

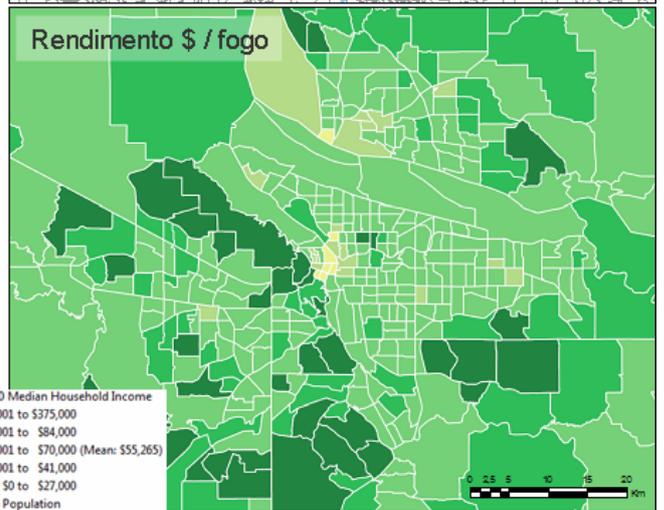
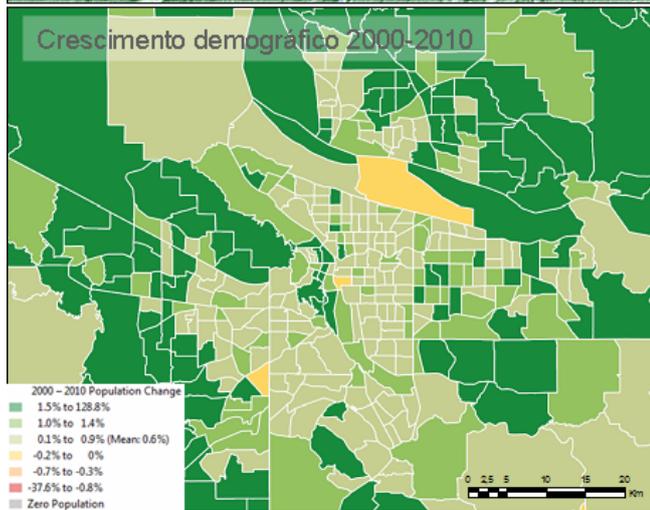
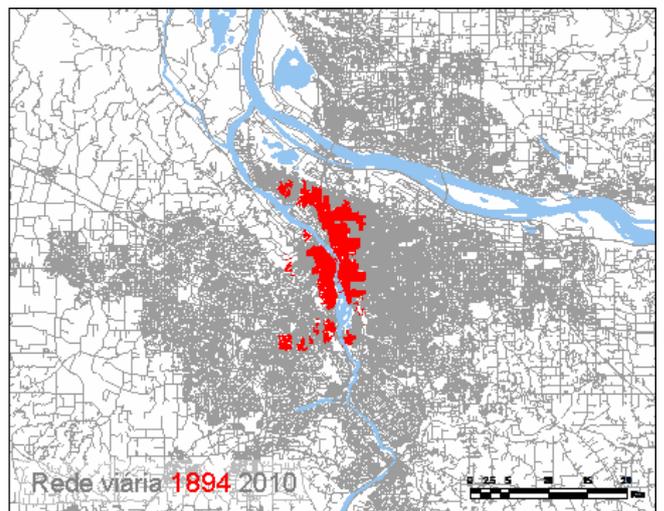


Fig. 55 – Portland: a) Topografia; b) Evolução da mancha rodoviária; c) Crescimento demográfico; d) Rendimento por agregado

## 4.6 Seattle

---

### Da fundação das colónias à cidade industrial

Brambilla e Longo, no seu livro "Learning from Seattle", descrevem provavelmente o que sentiram os primeiros visitantes de Seattle: (Brambilla; Longo, 1980)

*"Idealmente situada no topo de sete colinas, 80% rodeada por água, com vistas espectaculares do Lago Washington no seu flanco leste e vistas igualmente espectaculares do Monte Rainier, as Montanhas Olímpicas e do Estreito de Puget pontilhado por ilhas, Seattle é uma cidade com tanta beleza intrínseca, tantas vistas de cortar a respiração que podem ser vistas apenas olhando para fora da janela, que começa com uma vantagem sobre a maior parte das cidades"*

### Da cidade industrial à grande depressão

Seattle está localizada numa faixa estreita de território entre as águas salgadas da baía de Puget e as águas doces do lago Washington. A oeste, encontramos as montanhas Olympics, e a leste, as Cascades. Tem um clima marítimo temperado e recursos naturais abundantes<sup>47</sup>. A cidade foi fundada em 1851, com a chegada de um grupo de pioneiros conhecidos como "Denny Party". É incorporada como cidade a 1865, anulada a sua incorporação a 1867 e reincorporada em 1869 (Sleeper 1998), altura em que conta com cerca de 1000 habitantes.<sup>48</sup>

Em 1873, os cidadãos de Seattle oferecem à Northern Pacific a soma de 250,000 dólares em dinheiro e obrigações, 7,500 lotes na cidade, juntamente com 1200 hectares de terrenos não urbanizados e metade da frente marítima, para que esta construa o terminal ferroviário da futura linha intercontinental na sua cidade. A Northern Pacific recusa, optando por construí-lo em Tacoma, a cerca de 48 Km a sul, quase inabitada comparativamente a Seattle, e onde terá liberdade para ocupar o território como entender, aproveitando a *largesse* republicana do governo de então, que concedia às empresas ferroviárias os direitos de ocupação de milhares de hectares de terrenos (Sale 1976). Esta conjuntura torná-las-á nos poderosos conglomerados económicos capazes de ditar a sorte de pequenas cidades. A população de Seattle não baixa os braços e um conjunto de investidores decide construir o primeiro troço ferroviário por sua conta, criando a Seattle and Walla Walla Railroad, com uma linha entre Seattle e a cidade vizinha de Walla Walla. Após diversos contratempores e escasso sucesso económico, a empresa será comprada por uma subsidiária da Northern Pacific, mudando o nome para Columbia and Puget Sound Railroad.

Seattle, apesar do contratempo da perda da futura linha intercontinental para Tacoma, e da decadência do comércio da madeira (tendo-se inclusivamente tornado importadora líquida por exaurir os seus recursos madeireiros) consegue sobreviver com a exportação de carvão (que podia ser extraído relativamente perto da superfície) para as cidades vizinhas de Portland e San Francisco (Sale 1976). Começa também o desenvolvimento da sua rede de transportes públicos, com o primeiro cable car a ser introduzido em 1887, e os eléctricos em 1889.

Numa altura em que Seattle procura sair de um período de estagnação, a Junho de 1889, o centro da cidade é devastado por um incêndio que destrói mais de trinta quarteirões. Transformando a adversidade em oportunidade, a população reconstrói a baixa num par de anos, utilizando tijolo e pedra, em vez de madeira (Sale 1976).

Ao mesmo tempo que a cidade de Seattle floresce, acentua-se a concorrência da sua vizinha a sul, Tacoma, que, embalada com a chegada da linha de caminho de ferro, vê a sua população aumentar de 1098 habitantes em 1880 para 36,006 em 1890, enquanto que Seattle sobe de 3553 para 42,837 no mesmo período. No entanto, enquanto que Seattle continua a crescer, atingindo 237,174 habitantes em 1910, Tacoma estagna nos 41,801. (Sale 1976). Enquanto a economia de Tacoma se tinha tornado altamente dependente da presença da linha de caminho de ferro, Seattle tinha-a diversificado, reagindo melhor à depressão que se seguiu ao pânico de 1893.

Em 1896, é descoberto ouro no Alasca, e começa a febre de ouro do Klondike, ou Yukon, como por vezes é chamada. Seattle, como ponto de partida na rota marítima para o novo Eldorado e um dos principais pontos de abastecimento dos viajantes que tentavam a sua sorte a norte, beneficia economicamente com a descoberta, com o crescimento do porto e da própria cidade (tal como as vizinhas Vancouver e Portland), mas não se pode dizer que tenha sido determinante no seu futuro (Sale 1976). A febre do ouro foi de curta duração, terminando em

---

<sup>47</sup> Fonte: Arquivos municipais de Seattle

<sup>48</sup> Fonte: Wikipedia

1899, mas, independentemente desse facto, Seattle ganharia definitivamente o estatuto de importante porto marítimo no Noroeste.

Uma característica interessante de Seattle, que se mantém desde a fundação e ainda se verifica em 1897, com a excepção da zona de First Hill, prende-se com a mistura de usos e classes económicas por toda a cidade (Sale 1976). Grande parte do crescimento de Seattle deu-se através da anexação de cidades vizinhas. Entre 1905 e 1910, a área física de Seattle praticamente duplicou através da anexação de oito pequenas cidades na sua periferia, normalmente através de petições. Cada petição tinha que conter pelo menos 20% dos eleitores votantes na última eleição, e a sua área tinha que ser contígua à da cidade<sup>49</sup>. Seis delas (Ballard, Columbia, Ravenna, Southeast Seattle, South Park, e West Seattle) foram anexadas em 1907. Nesse mesmo ano, o Mayor cria o Pike Place Market, permitindo aos produtores a venda directa os seus produtos ao consumidor, com periodicidade semanal. Inicialmente de carácter temporário a estrutura viria a tornar-se permanente, com um crescimento progressivo até aos anos 20.

### **Da grande depressão ao crash petrolífero**

Tal como o resto do país, Seattle sofre com a depressão, e seguem-se longos anos de estagnação económica e estabilização do crescimento da população, situação que só é revertida com a Segunda Guerra Mundial. Esta, para além de estabelecer as bases de uma futura e importante indústria aeronáutica, marcaria também o princípio do fim da economia agrícola do Kent Valley (Sanders 2010) e também a decadência do mercado de Pike Place.

Após a guerra, a economia e a paisagem urbana de Seattle sofrem transformações consideráveis, resultado das políticas federais de defesa e do New Deal: a Interstate Defense Highway Act e a FHA, através do seguro federal para hipotecas, financiam projectos de regeneração urbana e estimulam a suburbanização da classe média branca, de negócios e empregos. A proliferação das auto-estradas transforma terrenos rurais em conurbações, enquanto a Boeing assume um papel crescente na economia e emprego locais através do fabrico de aviões, acabando, tal como o resto da indústria, por concorrer progressivamente com os agricultores pelo uso de água (Sanders 2010). A chegada da Boeing provoca também uma corrida aos terrenos agrícolas para os substituir por instalações industriais (Sanders 2010), bem como auto-estradas e outras infra-estruturas.

De um modo análogo às suas vizinhas da Costa do Pacífico, Seattle beneficia do aumento da despesa militar durante a Segunda Guerra. No pós-guerra, a indústria de defesa contagia o desenvolvimento da indústria aeronáutica civil, onde a Boeing se torna gradualmente num player mundial. Nos anos 60, diz-se: "As goes Boing, so goes Seattle".

No seguimento do resto do país, entre os anos 50 e 70, Seattle assiste também ao progressivo declínio do centro. Entre 1960 e 1980, o centro da cidade perde 63,000 pessoas para os subúrbios, e no mesmo período assiste-se também à redução da população caucasiana, de rendimentos mais elevados (Sanders 2010, 219).

Em 1968, Seattle sofre um severo golpe. A Boeing, que empregava 104,000 pessoas, despede cerca de 65,000, e o desemprego, até essa altura abaixo da média do país, salta para 15% - o dobro da média nacional (Brambilla; Longo, 1980). No entanto, em vez de entrar numa espiral de recessão e empobrecimento, este acontecimento serve de catalisador para a reinvenção da cidade e a diversificação da sua economia, altamente dependente da Boeing até então.

---

<sup>49</sup> Fonte: cidade de Seattle - seattle.gov

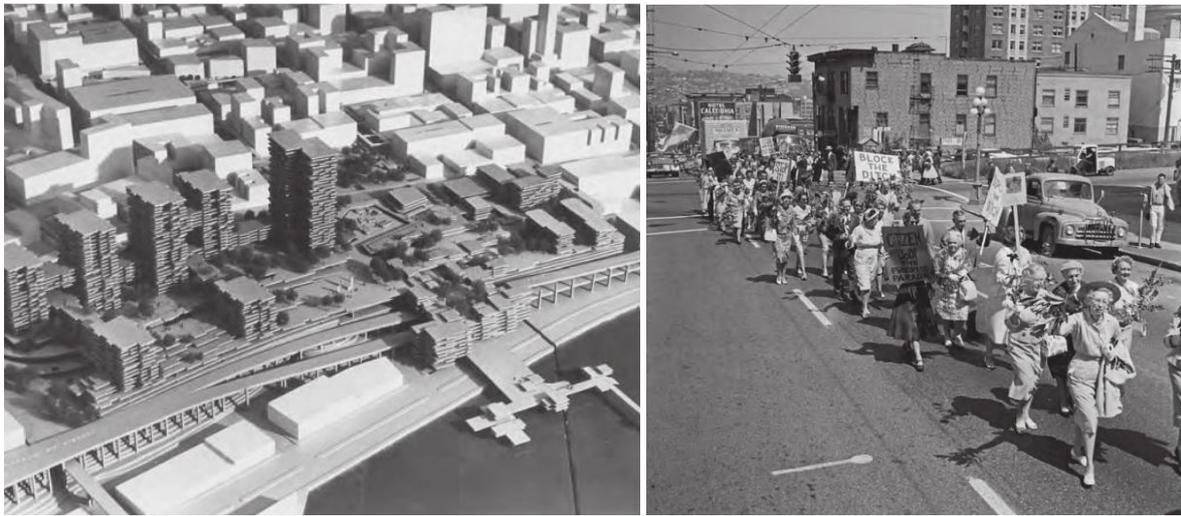


Fig. 56 – a) Pike Plaza Redevelopment Project, Seattle (Sanders 2010, 20) b) Seattle, 1961 - protestos na Spring Street contra a construção da auto-estrada (Sanders 2010, 48)

### Da crise petrolífera à contemporaneidade

A cidade de Seattle conseguiu com sucesso, nos últimos anos, diversificar a sua economia, onde a indústria aeronáutica e a Boeing ocupavam uma posição de relevo, sendo actualmente a sede de importantes empresas tecnológicas de relevo como a Amazon.com ou a RealNetworks, bem como outras nas áreas de biomédica e telecomunicações.

Entre os projectos mais significativos de reabilitação urbana, contam-se as obras de reconversão em Lake Union Park, onde uma zona pavimentada e um parque de estacionamento são requalificados com um tapete ajardinado e percursos pedonais, conforme mostram as imagens em anexo.



Fig. 57 – a) Axonometria, lado Sul de Lake Union, Seattle, 1891 b) Foto aérea, baixa de Seattle, Sul de Lake Union, 1924; c) Plano para o Lake Union Park, Seattle, 2006 - Seattle Parks Foundation. Fonte: <http://www.historylink.org>



Fig. 58 – Lake Union Park, Seattle. Fonte: <http://blog.seattlepi.com/insouthlakeunion/2010/05/27/a-visual-walk-through-lake-union-park/>



Fig. 59 – Lake Union Park, Seattle, a) Hargreaves Associates. Fonte: [hargreaves.com/projects/PublicParks/SouthLake/](http://hargreaves.com/projects/PublicParks/SouthLake/) b) Fonte: [marriott.com/](http://marriott.com/)

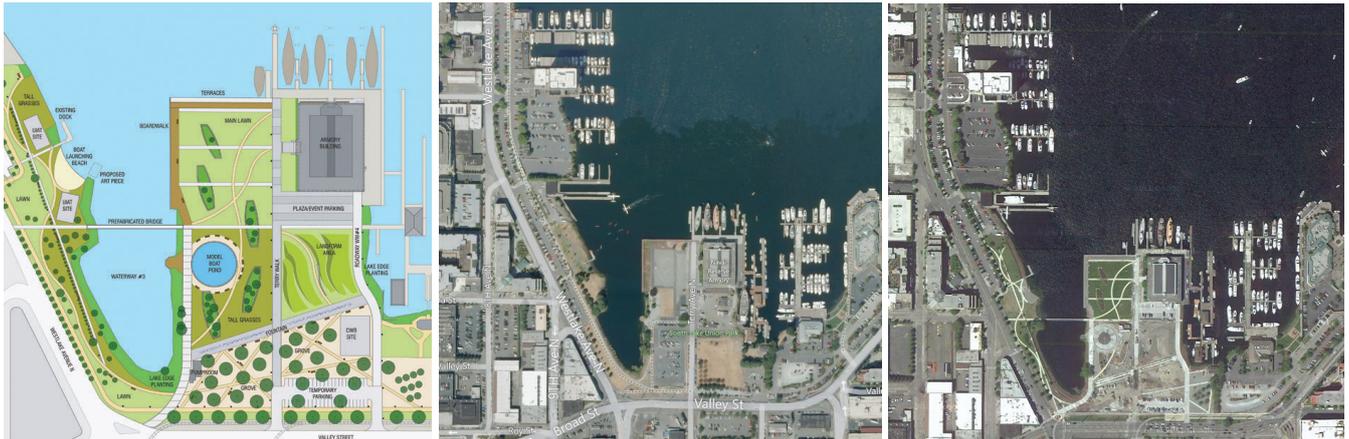


Fig. 60 – a) Projecto para Lake Union Park, Seattle, Fonte: [hugeasscity.com/images/Lake\\_Union\\_Park\\_Plan.jpg](http://hugeasscity.com/images/Lake_Union_Park_Plan.jpg); b) Lake Union Park, antes e depois da intervenção. Fonte: 1) Bing; 2) Google

## Síntese

De entre as cinco cidades, Seattle encontra-se a meio da tabela em termos de densidade, mais densa que Portland e San Diego, e menos densa que Los Angeles e San Francisco. De todas as cidades, é aquela com menor número de habitantes por residência: 2.06, o que contribui para a sua fraca densidade populacional. Partilha com San Francisco o facto de se encontrar rodeada por água, e tem, como cidade, uma população não muito inferior: 608 mil habitantes contra 805 mil. À semelhança do triângulo San Francisco / San Jose / Oakland, Seattle organiza-se à volta do Eixo Seattle / Tacoma / Bellevue, sendo Seattle / Tacoma o corredor dominante em termos de concentração urbana, o que facilita uma solução de transportes no modelo Transit Oriented Development. Este factor, aliado à boa rede de transportes colectivos, ajuda a explicar um competitivo valor de 24.7 minutos de tempo médio de deslocação ao local de trabalho.

Ao contrário de San Francisco, Seattle é a cidade dominante na sua zona metropolitana em termos de população e de dimensão. A semelhança também termina na densidade: apesar de terem ambas um centro denso, Seattle tem o dobro da área, sendo a densidade de San Francisco 2,4 vezes superior. No entanto, se tivermos em conta a área metropolitana, as diferenças esbatem-se, porque a periferia de San Francisco é igualmente menos densa.

O gráfico relativo ao crescimento populacional de Seattle mostra vários surtos e declínios, fruto de factores anteriormente explicados, como a chegada do transporte ferroviário, os investimentos na indústria de defesa em tempos de guerra (e o seu declínio no fim desta), ou a ascensão da Boeing e os seus cortes em 1968.

O mosaico populacional de Seattle é variado e com poucas bolsas de pobreza, facto que é confirmado pelos 12.2% de pobres, resultado que só é batido pelos 11.5% de San Francisco, o que mostra a vitalidade económica da cidade e a distribuição dos seus rendimentos. Trata-se da cidade com maior mobilidade: apenas 76.9% da população viveu na mesma casa 1 ou mais anos entre 2005 e 2009, reflectindo o dinamismo da sua sociedade.

	<b>Cidade: Seattle</b>	<b>Condado: King</b>	<b>Estado: Washington</b>
Área (milhas quadradas)	83.94	2,115.57	66,455.52
Habitantes / milha quadrada	7,250.9	912.9	101.2
População	608,660	1,931,249	6,724,540
Crescimento demográfico 2000-2010	8%	11.2%	14.1%
Vivendo na mesma casa 1 ou mais anos entre 2005 e 2009	76.9%	80.6%	81.1%
Rendimento anual per capita médio 2005-2009 \$USD	40,228	37,797	29,320
Nível de pobreza entre residentes	12.2%	9.8%	12.3%
Fogos	308,516	851,261	2,885,677
Proprietários	49.6%	60.9%	65.3%
Fogos em edifícios colectivos 2005-2009	49.4%	37.5%	25.9%
Pessoas por residência	2.06	2.38	2.52
Tempo médio de deslocação ao trabalho	24.7	26.6	25.4

Fig. 61 – Estatísticas demográficas, dados de 2010. Fonte: US Census Bureau.

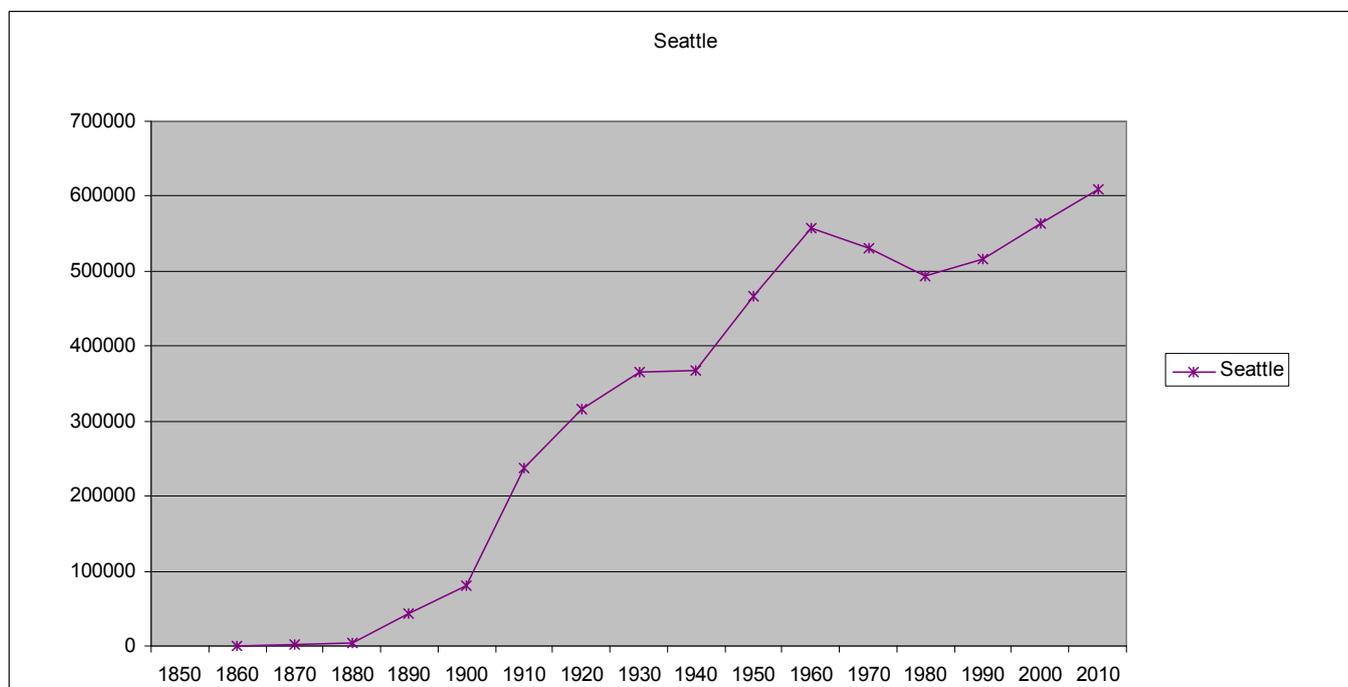


Fig. 62 – Evolução da população da cidade de Seattle. Dados do US Census Bureau.

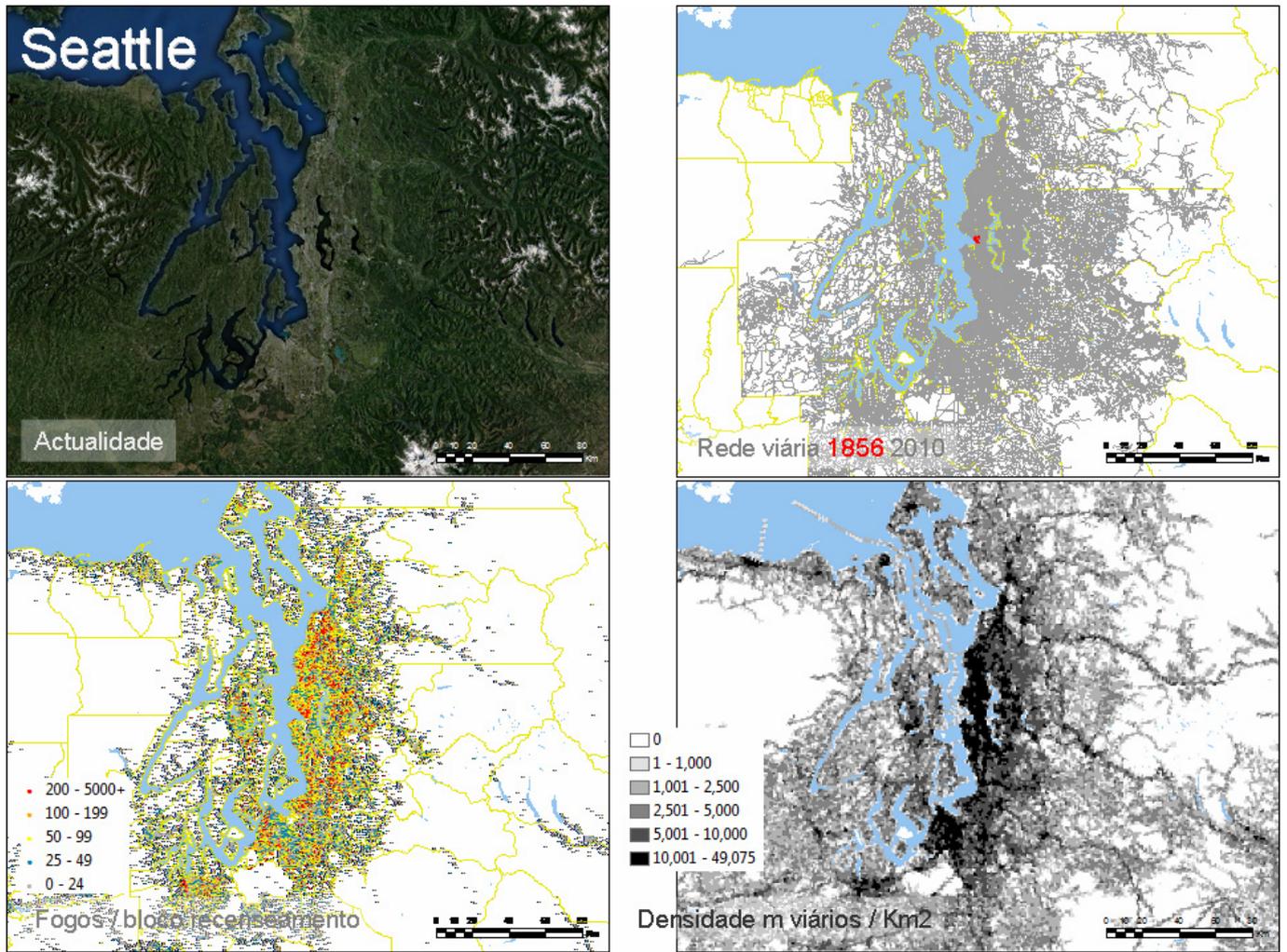


Fig. 63 – Seattle: a) Ortofotomapa; b) Evolução da mancha rodoviária; c) Densidade construtiva; d) Densidade rodoviária

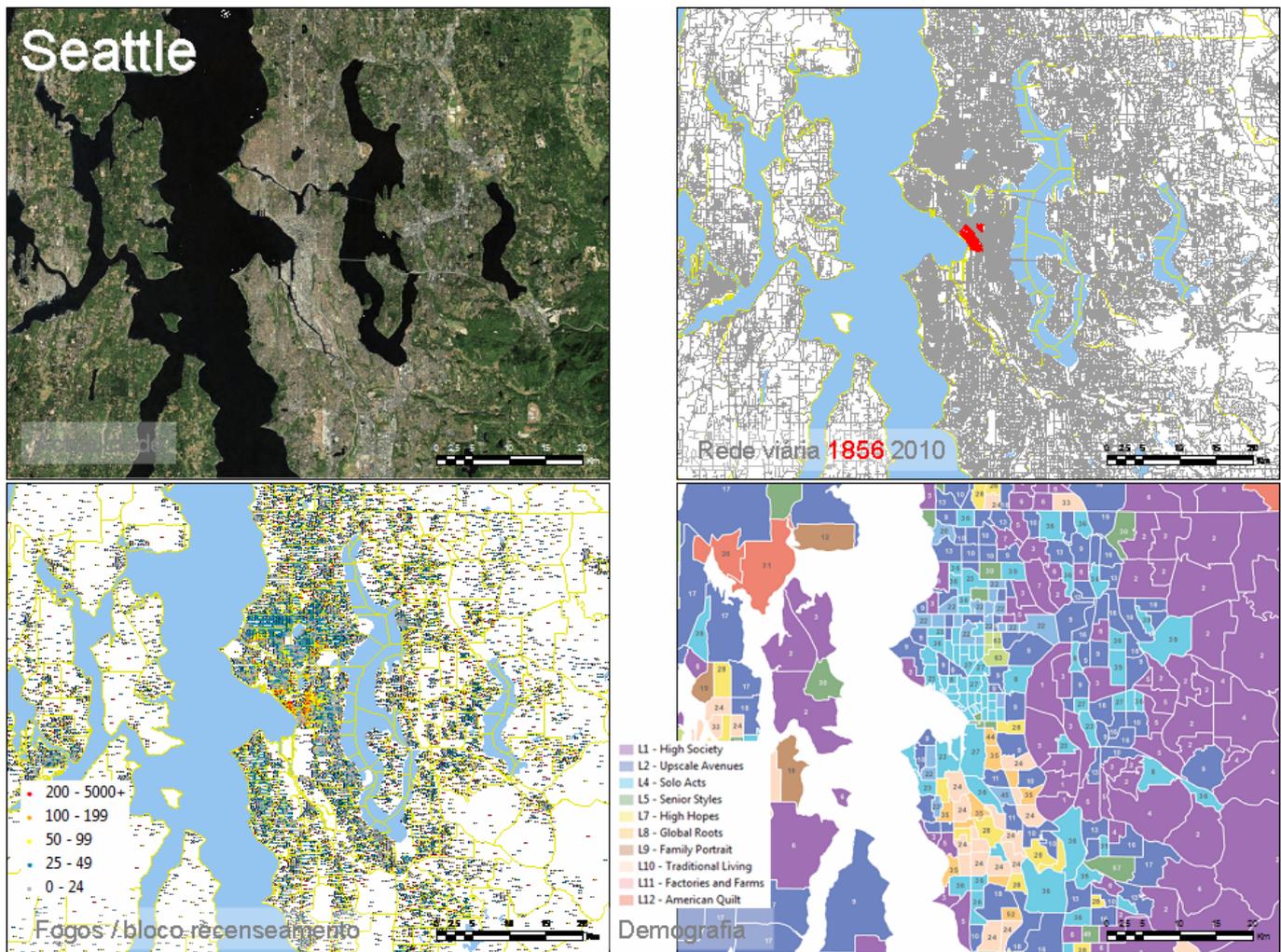


Fig. 64 – Seattle: a) Ortofotomapa; b) Evolução da mancha rodoviária; c) Densidade construtiva; d) Caracterização demográfica

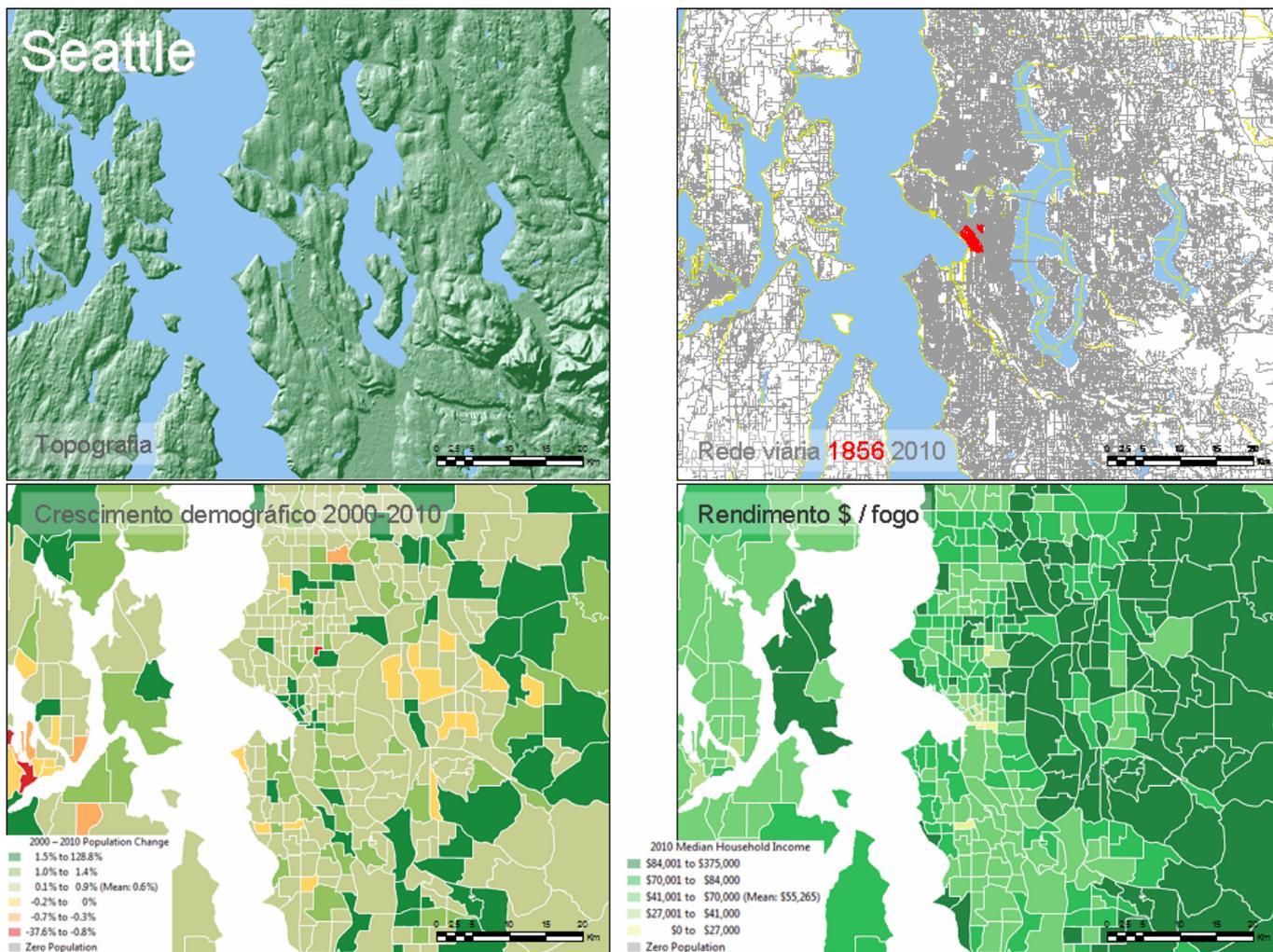


Fig. 65 – Seattle: a) Topografia; b) Evolução da mancha rodoviária; c) Crescimento demográfico; d) Rendimento por agregado

## 5 Casos de estudo - síntese, análise e reflexões

Seguem-se algumas reflexões que incluem um esforço de síntese sobre os casos apresentados ao longo das épocas tratadas, uma análise sobre as causas e as consequências das transformações espaciais sofridas nesse período, e um resumo sobre algumas das actuais correntes de pensamento no que concerne à organização das nossas cidades e o seu planeamento para o futuro.

### 5.1 Síntese e análise

---

#### Da fundação das colónias à cidade industrial

As cidades de Portland, Seattle e San Francisco desenvolvem-se a partir do potencial dos seus portos naturais de águas relativamente profundas, e nos dois primeiros casos, a abundância de fontes de água doce e outros recursos naturais, entre minérios e madeira. Em Los Angeles e San Diego, as razões principais para a sua localização e fundação prendem-se com questões de domínio militar do território, onde a presença de portos naturais também foi fundamental, numa época em que os transportes marítimos tinham uma importância determinante no comércio de longa distância.

Na cidade pré-industrial, o centro cívico mercantil distingue-se claramente da restante cidade, sendo consideravelmente mais denso (Loukaitou-Sideris 1998). Enquanto na Costa Leste, se chega a meados do século XIX com esse centro relativamente consolidado, na Costa Oeste não encontramos mais que um aglomerado de casas ou uma pequena vila na mesma altura. Esta situação irá alterar-se de forma significativa nas décadas seguintes.

Com o aparecimento da cidade industrial, o centro mercantil evolui para um centro de negócios central, ou Central Business District. Esta evolução é determinada por questões funcionais, tecnológicas, políticas e económicas (Loukaitou-Sideris 1998). Dentro dos factores políticos, contam-se os traduzidos em regulamentos de zoning, orientações e incentivos ao desenvolvimento protegem CBDs, excluindo outros usos considerados “indesejáveis”. O Central Business District surge na sequência da reestruturação das cidades mercantis dos EUA nos centros industriais capitalistas, aproximadamente entre 1830 e 1850 (Soja 1989). O primeiro CBD especializado aparece em Manhattan, em redor da Wall Street, mas cedo surgem outros similares em Boston, Filadélfia, Chicago e San Francisco. Existe, contudo, uma diferença importante: enquanto na costa Leste os CBDs resultaram da reconversão de centros existentes, a Oeste, décadas depois, são construídos em quarteirões especificamente talhados para a função (“business blocks”) por alturas da criação das respectivas cidades, ou pouco tempo depois (Loukaitou-Sideris 1998).

#### Da cidade industrial à grande depressão

Nas primeiras décadas da segunda metade do século XIX, Seattle, San Francisco e Los Angeles experimentam fases de crescimento lento alternadas com surtos de desenvolvimento devidos à descoberta de recursos naturais de grande valor económico (ouro e petróleo), e em todos os casos a chegada da ferrovia tem também um impacto decisivo na ampliação do perímetro urbano.

Posteriormente, durante um dos períodos de crescimento mais acelerado nos EUA, entre 1890 e 1910, enquanto o resto do mundo desenvolvido está envolto em instabilidade, recuperando das sequelas de revoluções, quedas de impérios e guerras nacionalistas, a América prospera e atrai centenas de milhares de imigrantes todos os anos. As próprias famílias americanas são numerosas, e o crescimento demográfico reflecte-se naturalmente no crescimento das cidades. Os subúrbios crescem agora em malhas cartesianas em todas as direcções. No caso de Los Angeles e do vale de San Fernando, em particular, a subdivisão dos ranchos em loteamentos faz surgir da noite para o dia new towns que se ligam através de avenidas e linhas férreas, num tecido urbano altamente fragmentado.

Algo de semelhante surge no vale de Santa Clara em menor grau, com focos em cidades como San Jose, Santa Clara, Palo Alto, Richmond, Stockton e Oakland, entre muitas outras. A construção de aquedutos passa a permitir o abastecimento da agricultura e dos meios urbanos numa escala que décadas antes teria sido impossível no clima árido do Sul da Califórnia, com escassas fontes de abastecimento de água e altamente irregulares. A baía de San Francisco também beneficia de melhoramentos semelhantes em aquedutos e redes de irrigação, sendo o seu impacto menor por se tratar de um clima menos árido. Em Portland e Seattle, com abundantes fontes de água, o problema não se coloca.

A história da Califórnia é feita de pequenas cidades que continuaram pequenas, e outras que se tornaram em grandes metrópoles. Durante o século XIX, em que as pequenas localidades dependiam fortemente das maiores em serviços, infra-estruturas de transporte, abastecimento de água, saneamento, portos, e outro tipo de recursos,

são frequentes as anexações, em particular nos casos de Los Angeles e Seattle. Quando não existia esta dependência, era comum os habitantes preferirem fundar a sua própria cidade e tomarem o destino nas suas mãos, quer para evitar suportar os custos de infra-estruturas já montadas que não os favoreciam, quer para se distanciarem de minorias indesejáveis - motivações que levaram algumas comunidades a procurarem a separação das cidades a que pertenciam. Do mesmo modo, durante finais do século XIX e inícios do século XX, quando as indústrias se começam a deslocar dos centros para os subúrbios (procurando mão-de-obra não sindicalizada mais barata), essas mesmas comunidades periféricas terão diferentes razões para resistir à anexação, procurando atrair os novos empregadores segundo as suas próprias regras (Hanlon, Short e Vicino, 2010).

Munidas de um sistema de transportes públicos variado e eficaz, as cidades expandem-se livremente para os subúrbios. Na Califórnia, o crescimento é explosivo, em particular no Sul. A recente descoberta de petróleo é o principal catalisador do crescimento económico, tal como a descoberta do ouro o tinha sido em San Francisco em meados do século XIX, mas o seu impacto é muito mais prolongado e profundo. Os vales férteis de San Fernando, a sul, e Santa Clara, a norte, tornam a Califórnia num importante território a nível nacional na produção agrícola e pecuária. As repercussões na restante economia dão-se em todos os sentidos, apoiadas em evoluções tecnológicas constantes, matérias-primas e recursos naturais abundantes, energia barata, mão-de-obra facilmente disponível, um sistema político pouco burocratizado e liberal, e uma classe empresarial dinâmica com amplo recurso ao capital através de um sistema bancário diversificado e de uma bolsa de valores com longas décadas de existência.

Durante as duas primeiras décadas do século XX, os EUA continuam o crescimento pujante das décadas anteriores, e tornam-se na primeira potência industrial, ultrapassando a Inglaterra e a Alemanha. A Primeira Guerra Mundial também os afirma como potência militar, ameaçando o domínio marítimo da marinha inglesa (que apenas será definitivamente ultrapassado com a cedência das bases militares após a Segunda Grande Guerra, na sequência do acordo Lend-Lease).

Los Angeles começa o seu crescimento não como uma "mancha de óleo"<sup>50</sup> a partir de um núcleo denso, mas a partir de várias localidades vizinhas que surgem da subdivisão de grandes lotes oriundos dos antigos ranchos. Este crescimento é inicialmente lento e limitado pela falta de um porto de águas profundas, pelas escassas fontes de água, e da carência de fontes de energia barata, obstáculos progressivamente removidos no início do século XX (Abu-Lughod 1999). A cidade cresce como resultado da junção de pequenas "new towns" alinhadas ao longo da linha-férrea, coalescendo até se fundirem, formando a massa urbana quase contínua que conhecemos hoje.

O crash bolsista de 1929 termina uma década de crescimento notável, em particular em Los Angeles, seguindo-se outra de lenta agonia.

### **Da grande depressão ao crash petrolífero**

Após o crash, o governo federal, com o apoio dos milhares de toneladas em reservas de ouro do FED, procura estimular a economia do país com diversos programas de assistência.

Em todos os casos, as cidades receberam um impulso determinante pela injeção maciça de fundos federais, quer relacionados com o reforço da defesa do país (mais sentido em Los Angeles e San Diego, com importantes bases navais), quer com o apoio a infra-estruturas de transporte (nomeadamente auto-estradas) e habitação (através da FHA criada com o New Deal).

Depois da Segunda Guerra Mundial, a canalização de biliões de dólares na construção de auto-estradas nacionais fomentou a dispersão dos subúrbios por todos os EUA, encorajada ainda por políticas federais de financiamento para a compra de casas por parte da classe média, permitindo aos americanos a realização do seu sonho: a casa unifamiliar nos subúrbios, ou o "American Dream". As empresas rapidamente seguem o mercado residencial no seu êxodo dos centros das cidades – cadeias de lojas, cinemas, hotéis e escritórios, todos encontram um novo mercado lucrativo nos subúrbios (Loukaitou-Sideris 1998).

Todo o país assiste a um crescimento imobiliário suburbano sem paralelo no boom do pós-guerra, logo que os efeitos da longa depressão são completamente debelados, quer a nível dos espaços comerciais (de notar que a área nova construída entre 1960 e 1990 é idêntica à que existia em 1960), quer no mercado residencial. À procura doméstica, acrescem as moradias suburbanas construídas para os veteranos de guerra que regressam do fim da Segunda Guerra, e das guerras da Coreia e do Vietname, com o apoio das hipotecas da GI Bill. As cidades com importantes presenças de bases militares, como Los Angeles e San Diego, são particularmente procuradas pelos veteranos que nelas criaram algumas raízes durante os seus tempos no activo.

---

<sup>E</sup> Expressão de Álvaro Domingues

Apesar de o crescimento do pós-guerra se ter concentrado particularmente nas periferias dos grandes centros urbanos, foi acompanhado de um crescimento e densificação desses mesmos centros através das proliferação dos Corporate Centers (Ascher 1995), personificados em arranha-céus mais ou menos emblemáticos e destinados a projectar a imagem de poder dos grandes conglomerados empresariais, bem como a atrair os profissionais mais qualificados, em particular nos sectores da finança, marketing, seguros e afins, que sempre se concentrou nesses mesmos centros. Em sentido inverso, a população residencial migrou para os subúrbios.

Os centros das cidades sofrem também com a saída de indústrias dos centros para os subúrbios com a crescente concorrência do Sudoeste Asiático (na tentativa de baixar custos e tirar partido dos menores salários e menor regulação das zonas suburbanas), deixando vazios urbanos de difícil reutilização. À medida que as populações crescem mais depressa nos mercados emergentes que nos países desenvolvidos, os fabricantes também preferem abrir novas unidades junto dos mercados onde o crescimento também é maior.

Durante a década de 60, os movimentos de contestação social expandem-se um pouco por toda a América, mas Los Angeles, com os maiores subúrbios e a menor densidade, é particularmente visada. San Francisco tem uma população particularmente activa no que concerne a actividade cívica, não porque tenha os maiores problemas (na nossa opinião), mas por uma longa história de comunidades coesas e um centro que consegue manter um elevado uso residencial. Portland, com menor diversidade étnica e maior coesão enquanto cidade, é relativamente poupada.

De um modo não surpreendente, as cidades de Portland, Seattle e San Francisco, com centros residenciais mais densos e comunidades politicamente mais empenhadas, resistem melhor à proliferação de auto-estradas e dispersão urbana que Los Angeles e San Diego.

### **Da crise petrolífera à contemporaneidade**

A década de 70 representa o nadir da vitalidade dos centros citadinos, mas desta vez os subúrbios também estão em crise. São os anos da inflação, da perda do poder de compra, da criminalidade, e da degradação do espaço público. De nação credora, os EUA passam a devedores.

A subida do preço dos combustíveis, aliada à recessão e à perda do poder de compra pela crescente inflação, levam as cidades a repensar a alternativa do transporte público. Portland faz um esforço notável de reconversão, apresentando provavelmente, de todos os casos, a maior progressão, enquanto San Francisco e Seattle também já oferecem aos munícipes um sistema relativamente abrangente de transportes públicos dentro da cidade. No caso de San Francisco, o BART é paradigmático das dificuldades de implementação de um sistema suburbano não-rodoviário que atravessa vários condados.

Los Angeles e San Diego, sem surpresa, são as cidades pior servidas por transportes públicos. Com malhas reticuladas extensas e pouco densas, deixam uma parte importante da população dependente do automóvel, e uma rede de transportes públicos de difícil rentabilização na restante, pela fraca densidade dos corredores servidos.

### **A "downtown"**

As cidades do Sul da Califórnia, com maior dispersão suburbana, são também aquelas que têm os centros menos densos e com menor vitalidade.

San Francisco tem um centro denso e compacto, resultante de diversos factores, entre as quais a circunstância de se encontrar numa península de reduzidas dimensões e ser relativamente antigo. Os quarteirões são de dimensão variável. A título de exemplo, um dos mais pequenos a sul da diagonal de Market Street mede 194 x 150 m; outro, a norte, mede 106 x 145 m, na zona residencial de Nob Hill. Os parques de estacionamento descobertos são raros, uma vez que o centro se consolidou antes da disseminação do automóvel. A distância típica entre edifícios (à face da rua) situa-se entre os 13 e os 20 m, sendo menor nas zonas residenciais, e maior no centro financeiro. Os edifícios são tendencialmente de baixa volumetria, com a excepção do Financial District, e distribuem-se normalmente pelo perímetro do quarteirão, deixando o centro vazio. Devido à elevada densidade, a frente de rua é praticamente contínua, com um relativo fechamento devido à maior proximidade dos edifícios. O perfil de rua é relativamente amistoso para o peão e fácil de atravessar, quer pelo número reduzido de faixas (sendo 2 a 4 um valor típico) quer pelo facto de terem frequentemente um sentido. Corredores distribuidores de tráfego, como a Market St. e a Dolores St., têm dois sentidos.

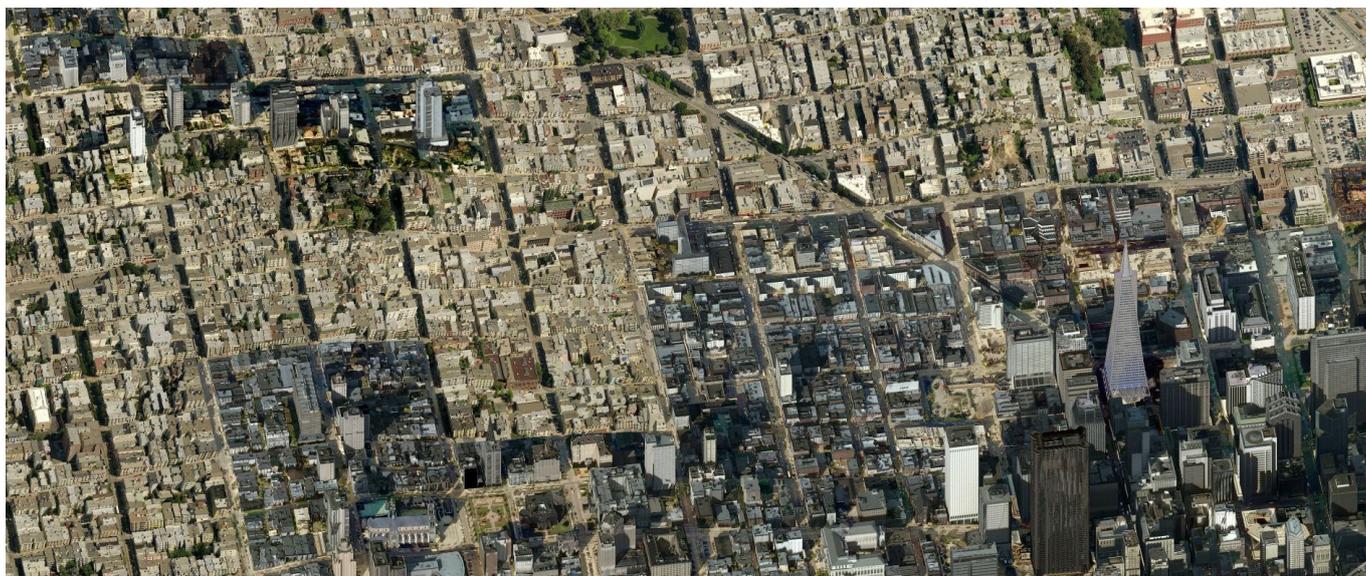


Fig. 66 – San Francisco, Chinatown ao centro, Financial District à direita. Fonte: Bing

Em plena "downtown", San Diego apresenta quarteirões de dimensão aproximada de 86 x 116 m, consideravelmente mais compactos que os de San Francisco. No entanto, a malha de San Diego é bem mais generosa para com o automóvel, com um maior número de faixas de rodagem e uma enorme profusão de parques de estacionamento descobertos, que em San Francisco são um bem escasso. Os edifícios são posicionados no quarteirão predominantemente tipo "Carta de Atenas": torres de elevada volumetria, deixando uma maior percentagem da parcela livre. Existem ainda numerosos quarteirões ocupados exclusivamente, ou quase, por parques de estacionamento. A distância entre edifícios (nas duas faces da rua) ronda os 25 m. Tanto o miolo do quarteirão como o centro são relativamente pouco densos, típicos das cidades do Sul. A frente de rua é fragmentada e pouco fechada. A proporção das zonas asfaltadas relativamente à restante área é considerável.

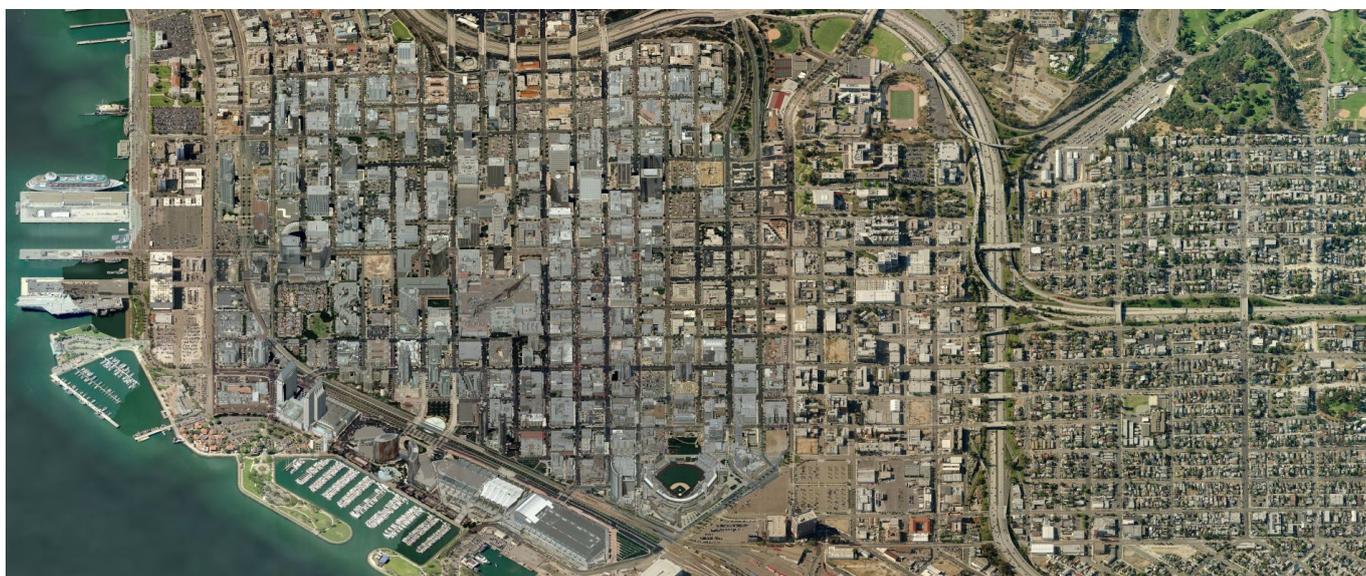


Fig. 67 – Centro de San Diego. Horton Plaza no centro. Fonte: Bing

O centro de Los Angeles (a "downtown") caracteriza-se por um tecido altamente fragmentado, desordenado e heterogéneo. Os arranha-céus do CBD agrupam-se num cluster junto à auto-estrada 110, o que lhes garante fácil acesso. A imagem pitoresca de Bunker Hill é uma recordação distante. À direita, temos as linhas de caminho-de-ferro e o famigerado Los Angeles River. Os edifícios periféricos ao CBD variam entre condomínios residenciais (os menos frequentes), armazéns (predominantes), escritórios e serviços diversos. O quarteirão típico do CBD mede cerca de 203 x 127 m, preenchido com edifícios de elevada volumetria, posicionados de forma variável no quarteirão, mas deixando amplo espaço para estacionamento descoberto. Existem também bastantes quarteirões ocupados exclusivamente (ou quase) por estacionamento, resultando numa cidade com uma pouco consistente frente de rua, onde o peão tem que atravessar com frequência 4 a 6 faixas de rodagem. Existem

árvores plantadas no perímetro de alguns quarteirões, mas a norma é a sua inexistência. Os quarteirões com zonas verdes também são raros.

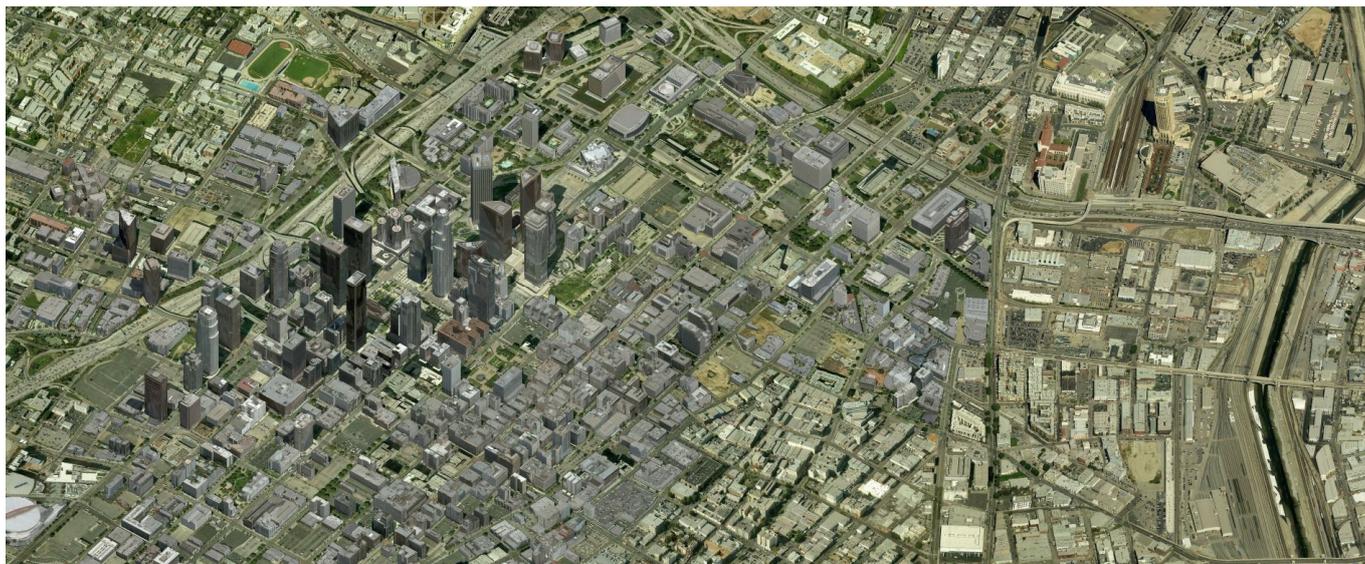


Fig. 68 – Centro de Los Angeles. Fonte: Bing

Seattle apresenta uma situação mista no seu centro, a sul de Lake Union. O quarteirão é tendencialmente quadrado, com cerca de 96 m de lado, subdividindo-se em dois rectângulos a poente e a noroeste, com variantes nas outras direcções, de dimensões semelhantes ou um pouco menores. A malha é ortogonal e sofre uma adaptação na frente do porto, seguindo a direcção deste e ligando-se à restante com um ângulo de cerca de 45 graus. O centro de Seattle é rasgado pela Interstate 5, dividindo o centro em duas metades, ligadas por vários viadutos. O quarteirão típico é preenchido com edifícios de elevada volumetria e altura, mas a percentagem de espaço ocupado por parques de estacionamento é consideravelmente menor que a de Los Angeles ou San Diego, e os quarteirões exclusivamente destinados a estacionamento mais raros. Existem árvores na maioria das ruas, alinhadas maioritariamente pelo perímetro do quarteirão, com algumas concentrações junto a zonas verdes.

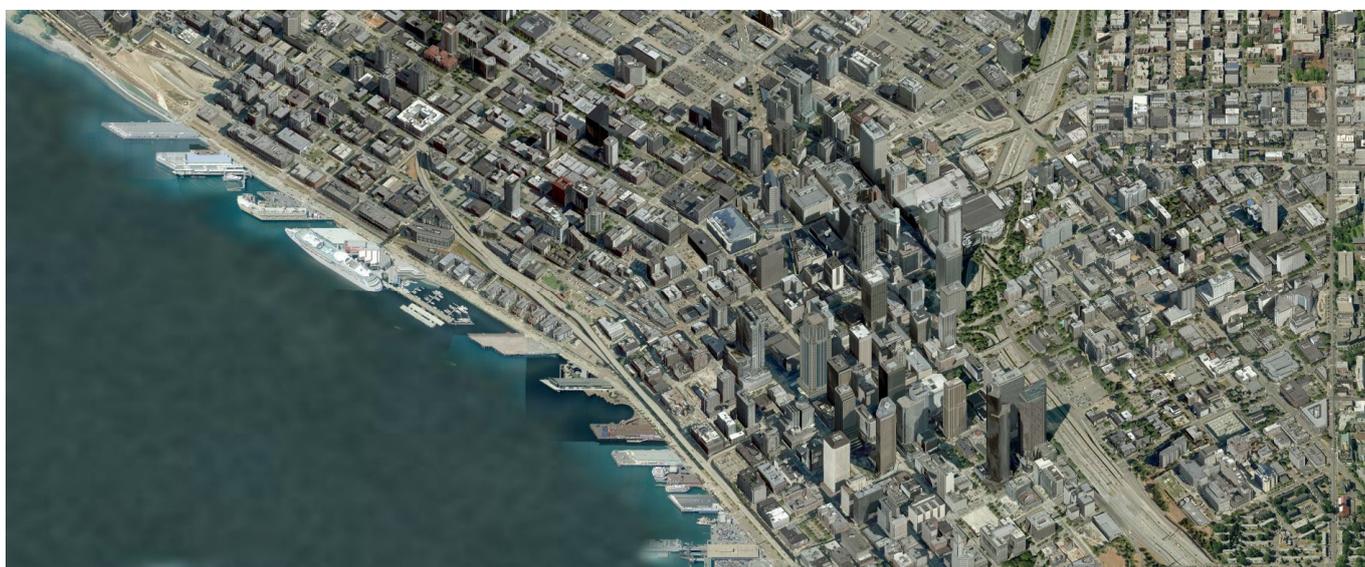


Fig. 69 – Centro de Seattle. Fonte: Bing

O centro de Portland é delimitado pelas margens do rio Willamette, a nascente, e uma ampla faixa arborizada a poente, formada pelos parques Forest e Holman, preservada da construção pela geografia do terreno. Os quarteirões têm uma forma quadrada com 80 m de lado, aproximadamente. Encontram-se distribuídos por duas malhas ortogonais com um ângulo de cerca de 30 graus entre si, e que se encontram na Burnside Street. O preenchimento do quarteirão é feito predominantemente por edifícios de volumetria média para uma cidade americana (10 a 30 pisos), existindo pontualmente edifícios de altura superior. A Park Avenue quebra a métrica do quarteirão, ocupando metade da largura e igual comprimento com uma faixa completamente arborizada que

se prolonga por 12 quarteirões. Encontram-se árvores em abundância, quer no perímetro dos quarteirões, quer em diversos parques. O rio Willamette divide o centro em duas partes, sendo a margem nascente ocupada pela auto-estrada 5, e a poente pelo Tom McCall Waterfront Park, em homenagem aos esforços do Mayor da cidade (durante os anos 70) em dotá-la de um parque à beira-rio. Os parques de estacionamento descobertos existem em número moderado, entre os extremos de San Diego e San Francisco. O dimensionamento das faixas de rodagem e do passeio resulta numa distância média entre edifícios que se aproxima dos 20 m, proporcionando um maior fechamento de ruas que, por exemplo, San Diego.



Fig. 70 – Portland, centro. Fonte: Bing

San Francisco, Seattle e Portland, cidades com centros mais compactos, têm ocupado consistentemente lugares cimeiros nos rankings das melhores áreas metropolitanas para se viver, com San Diego na categoria seguinte, e Los Angeles em posições menos honrosas.

San Francisco caracteriza-se pelo facto de oferecer ao visitante um sistema de espaços colectivos e pontos de interesse interconectado através de eixos visuais, percursos suficientemente próximos para serem percorridos a pé, ou com o auxílio de transportes públicos rápidos e eficazes, onde o carácter pitoresco do cable car tem criado a imagem de marca da cidade.

Seattle e Portland seguem-lhe o exemplo embora, a nosso ver, com menor eficácia, embora também sejam servidas por um abrangente sistema de transportes públicos.

San Diego tem um conjunto assinalável de parques públicos e zonas verdes amplos e bem tratados (como o Balboa Park e a zona de La Jolla), no entanto, estão demasiado distantes entre si para funcionarem como um sistema capaz de fazer o visitante sentir-se numa cidade com identidade própria. A mobilidade é fundamentalmente assegurada pelo automóvel.

Los Angeles representa a progressão, no sentido mais desfavorável, de San Diego, com pontos de interesse mais raros (na proporção do território), mais distantes, e ainda mais dependentes do automóvel. De todas as cidades, representa porventura aquela cujo centro tem um carácter menos vincado, e a que pior funciona como cidade.

### **Demografia, densidade e "sprawl"**

A comparação das cinco cidades revela alguns factos interessantes. Los Angeles, tendo de longe a maior área metropolitana, tem um tempo médio de deslocação ao trabalho semelhante ao de San Francisco, com 10% da área e com o dobro da densidade populacional. Existem várias explicações para esta situação. Por um lado, apesar de, como cidade, ter uma área reduzida, San Francisco representa o centro de uma área metropolitana onde as distâncias aos extremos são quase tão elevadas como as de Los Angeles, e concentradas em dois corredores em forma de "U", sendo o corredor Fremont - Oakland servido por várias pontes que actuam como zonas de congestão. O corredor San Jose - San Francisco também é servido principalmente por duas autoestradas: a 101 e a 280. O BART poderia ser uma alternativa viável mas só desce até Millbrae, pelo que a maior parte dos habitantes a sul prefere usar a viatura própria até ao destino final. San Francisco é, assim, penalizada pela congestão resultante de uma rede de transportes colectivos incompleta e insuficiente. Los Angeles, apesar de ter uma rede de transportes públicos muito menos eficiente que San Francisco, acaba por conseguir resultados comparáveis pelo facto de ter uma maior profusão de auto-estradas e alternativas de tráfego, e uma maior multipolaridade ao nível da distribuição dos centros onde se encontram os empregos. Se é

verdade que a “downtown” é o centro corporativo por excelência, não tem a preponderância que os centros das outras cidades, que dominam claramente as suas áreas metropolitanas; Culver City, Century City, Anaheim, Hollywood, são apenas exemplos de pólos concentradores de empregos nas mais diversas áreas, do entretenimento à indústria, passando pelo turismo.

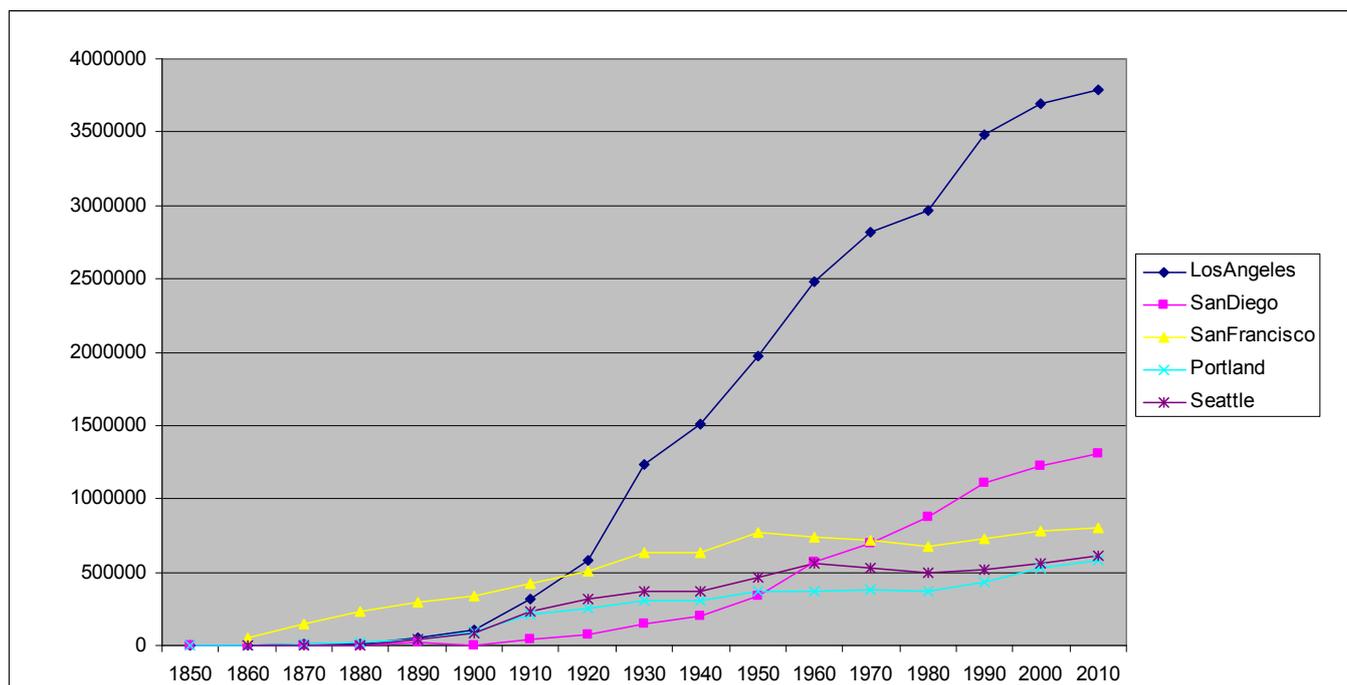


Fig. 71 – Evolução da população das cinco cidades. Dados do US Census Bureau.

Cidade	Los Angeles	San Diego	San Francisco	Portland	Seattle
Área (milhas quadradas)	468.67	325.19	46.87	133.43	83.94
Habitantes / milha quadrada	8,902.3	4,020.4	17,179.1	4,375.2	7,250.9
População	3,792,621	1,307,402	805,235	583,776	608,660
Crescimento demográfico 2000-2010	2.6%	6.9%	3.7%	10.3%	8%
Vivendo na mesma casa 1 ou mais anos entre 2005 e 2009	86.3%	79.9%	84.3%	79%	76.9%
Rendimento anual per capita médio 2005-2009 \$USD	27,070	32,348	44,373	29,160	40,228
Nível de pobreza entre residentes	19.1%	13.1%	11.5%	16.1%	12.2%
Fogos	1,413,995	516,033	376,942	265,439	308,516
Proprietários	39.4%	50.6%	37.9%	55.5%	49.6%
Fogos em edifícios colectivos 2005-2009	53.5%	42.9%	66%	36.8%	49.4%
Pessoas por residência	2.85	2.61	2.41	2.27	2.06
Tempo médio de deslocação ao trabalho	29.3	22.5	29.1	23.8	24.7

Fig. 72 – Estatísticas demográficas, dados de 2010. Fonte: US Census Bureau.

O mito da Los Angeles rainha do sprawl também é contrariado pelo índice de densidade populacional: o mais elevado de todos, com a excepção de San Francisco. San Diego, sem surpresa, é a cidade com menor densidade populacional, uma vez que também já tem um centro pouco denso. Portland e Seattle, apesar de terem centros consideravelmente mais densos que Los Angeles, têm subúrbios menos densos, e áreas metropolitanas proporcionalmente muito maiores que as de Los Angeles tendo em conta a população da cidade. O mito do sprawl angeleño também é contrariado pela percentagem de fogos em edifícios colectivos: a segunda

percentagem mais alta a seguir de San Francisco. Ou seja, até na tipologia Los Angeles apresenta características de cidade densa, enquanto Portland, tradicionalmente vista como seu paradigma, tem uma percentagem de edifícios colectivos muito inferior. A razão é idêntica: uma grande assimetria entre o centro de Portland e os subúrbios, principalmente de moradias monofamiliares (tal como Seattle), enquanto que em Los Angeles há uma maior regularidade tipológica entre centro e subúrbios (excluindo as torres dos CBDs). De notar que, no caso de Los Angeles, chamamos centro à “downtown”, por uma questão de simplificação.

Também na percentagem de proprietários, apenas atrás de San Francisco, Los Angeles apresenta características que normalmente são favoráveis a uma correcta utilização do espaço urbano; uma elevada taxa de arrendatários está normalmente associada a uma alta mobilidade e, portanto, uma menor necessidade de construção devido a uma maior oferta no mercado de arrendamento. Com tantos candidatos ao estrelato na indústria do entretenimento de Hollywood, não surpreende que a mobilidade na cidade seja tão grande.

Até no número de habitantes por residência Los Angeles pulveriza o mito da baixa densidade, apresentando o valor mais elevado de todas as cidades. Uma explicação para esta situação, a nosso ver, prende-se com a presença de uma elevada população de baixos rendimentos (principalmente hispânica e afro-americana) onde tradicionalmente os agregados familiares são maiores, por razões culturais e sociais cujo estudo está fora do âmbito deste trabalho.

O crescimento demográfico é influenciado por diversos factores, mas parece haver uma correlação com a densidade – ou seja, as zonas mais densas tendem a ter, logicamente, um crescimento menor. Tal poderá ser explicado com a subida de valores do imobiliário / m<sup>2</sup> (tendencialmente superiores em zonas mais densas), congestão, ou outros inconvenientes normalmente associados a maior densidade.

Tendo em conta os valores analisados, e a correlação normalmente assumida entre densidade e animação urbana, a que se deve a má reputação de Los Angeles, mais densa que a maior parte das suas congéneres, consideradas modelos a seguir?

Avançamos vários motivos:

- Monotonia. Havendo uma maior regularidade a nível do quarteirão e da densidade, Los Angeles torna-se uma cidade monótona e pouco estimulante.

- Baixa densidade do centro. A baixa densidade da “downtown” não atinge o ponto necessário para encher as ruas e as tornar vibrantes como as suas congéneres. Logo, os encontros fortuitos entre desconhecidos tornam-se mais difíceis, e a concentração de massa crítica que diferencia as cidades de nível mundial (como Tóquio e Nova York) de megalópoles de segunda ordem (como a Cidade do México ou Manila) é menos fácil de atingir.

- Zoning. Apesar de existir multipolaridade, ela revela-se numa escala que não apresenta as devidas vantagens para o peão; ou seja, a vizinhança continua a ser essencialmente monofuncional: vastos quarteirões residenciais com pouca oferta de emprego e de zonas de serviços e comércio, obrigado o recurso ao automóvel para um vasto número de tarefas quotidianas. As restantes cidades também têm vastos subúrbios, mas ao contrário dos guetos impermeabilizados de Los Angeles como Compton e South Central, encontram-se em zonas com maior contacto com a natureza, e caracterizam-se por casas unifamiliares para a classe média-alta que se afasta da cidade por opção própria.

- Transportes públicos. Ao não ter um centro dominador e uma estrutura cêntrica (mesmo que não radiocêntrica), a vasta malha reticulada de Los Angeles dificulta a elaboração de uma rede de transportes colectivos rentável e eficiente, tornando a vida nos subúrbios um pesadelo monótono e altamente dependente do transporte particular.

- Criminalidade, associada a factores complexos derivados da dimensão metropolitana da cidade, a presença de gangues, o falhanço de políticas de combate às drogas, e à degradação do espaço urbano resultante de outros factores explicados ao longo deste trabalho.

Esta síntese comparativa serve, portanto (a começar pelo autor), para destruir alguns mitos relativos ao sprawl californiano e para ajudar a compreender um pouco melhor a realidade urbana por detrás dos números, das estatísticas, imagens e estereótipos.

## 5.2 Reflexões

---

### Mudanças de paradigma no planeamento urbano

Enquanto nas décadas anteriores as elites governativas se preocupavam com o planeamento urbano das metrópoles como um todo, no pós-Segunda Guerra o planeamento urbano patrocinado pelo mundo empresarial passa agora a concentrar-se principalmente nos centros das cidades, a que não é alheia a preocupação das grandes corporações em tornar os centros num lugar mais adequado à presença das suas sedes (Fishman 2000).

O pós-Segunda Grande Guerra traz, paulatinamente, uma crescente multiplicidade de abordagens ao planeamento, bem como uma maior integração com outras ciências e saberes. Assiste-se também ao progressivo abandono da visão do planeamento tendo como base exclusiva o desenho físico do território. O planeamento também deixa de produzir um documento estático, para ser visto como um objecto dinâmico, constantemente reavaliado e em interacção com os diversos agentes na comunidade.

A partir dos anos 20, até à década de 1960, assiste-se à substituição do método levantamento – análise – plano, de Patrick Geddes, que já em versões tardias do British Planning Act deve ser repetido iterativamente cada 5 anos, por um conjunto de métodos alternativos que descreveremos adiante. Por outras palavras, verifica-se a mudança de paradigma de planeamento baseado no desenho, para o controlo contínuo sobre a evolução da zona, ajudado por dispositivos cujo objectivo é modelar ou simular o processo de desenvolvimento para que o controlo possa ser aplicado.

As décadas de 60 e 70 trazem, de forma progressiva, o desencanto e a crítica acentuada da urbanidade criada pelo Movimento Moderno, nomeadamente no que diz respeito ao planeamento urbano e à Carta de Atenas, violentamente atacada por diversos grupos, dos pós-modernistas ao Team X. Seguem-se, assim, diversas correntes de pensamento alternativas, de entre as quais Juan Busquets destaca as seguintes:

- A herdeira do próprio Movimento Moderno, assente nos padrões funcionais habitacionais mínimos, que amadureceu ao longo das décadas anteriores em grande parte do mundo ocidental. Foca essencialmente a habitabilidade e conforto urbano, apoiando-se em princípios humanistas, higienistas e ergonómicos.
- A corrente orgânica, caracterizada por pensadores como Lewis Mumford, em que a cidade consiste numa série de partes diferenciadas e devidamente interligadas, na qual o seu percurso se traduz em sucessivas experiências onde a cidade se dá a descobrir ao seu visitante. Junta-se a esta fórmula o conceito de unidade de vizinhança, a relação das habitações com a escola, o mercado e o jardim.
- A escola tipológica, baseada no estudo científico da cidade edificada para o estabelecimento de regras que sirvam de suporte para o desenvolvimento de futuros planos urbanísticos.
- A teoria de sistemas, ou 'system design', que durante a década de 60 procurou utilizar a algoritmia, bases de dados e sistemas de simulação para desenho urbano, planificação e projecção de evoluções futuras. Foi aprofundada nos anos 70 com a teoria dos jogos.
- A escola morfológica, que considera as características da trama urbana como um elemento determinante na história e evolução da cidade. Kevin Lynch e De Carlo foram alguns dos seus protagonistas mais importantes.

### Urbanismo e economia

Para além da discussão sobre as consequências sociais, culturais e ambientais da expansão urbana, interessa também questionarmo-nos sobre qual o impacto do grau de urbanização na economia. Existe uma correlação entre o grau de urbanização e o aumento do rendimento financeiro? A existir, é simples e linear? Quais as vantagens e os inconvenientes da localização de uma empresa no centro das cidades, em oposição à periferia?

Existe, à priori, uma economia por agregação, resultante das vantagens de custo para produtores e consumidores quando optam por se localizar na mesma área. Além disso, existe uma economia na urbanização, uma vez que recursos comuns (ex. saneamento, infra-estruturas) são partilhados. A maior densidade também implica menor investimento em transportes, e maior eficiência. Maiores concentrações de pessoas e bens permitem uma economia mais especializada e sofisticada, que beneficiam de uma maior variedade de trabalhadores à procura de trabalho. Por outro lado, a maior dimensão metropolitana permite a criação de clusters que tiram partido de serviços de apoio partilhados e de condições locais que lhes trazem mais competitividade, para além de terem mais facilidade de recrutar mão-de-obra com a especialização necessária numa pool mais vasta - tal como os trabalhadores têm mais liberdade de escolha no empregador, aumentando a concorrência nos dois sentidos. O mesmo princípio pode ser aplicado a fornecedores e a empresas de sub-empregada e outsourcing. Os custos de distribuição também são reduzidos (pela concentração de players na

cadeia produção-consumo), e a proximidade estimula a disseminação de know-how e a aprendizagem com os sucessos e os fracassos dos concorrentes. A existência de concorrência permite ainda a distribuição de capacidade produtiva (em parcerias ou concorrência pura) em alturas de pico de procura, nas quais um produtor isolado teria dificuldade em responder (Krugman 1996). Relativamente à sociedade em geral, beneficia de um maior cosmopolitismo, e dispõe de uma maior variedade e quantidade de espaços de lazer.

As desvantagens da localização de uma empresa na cidade prendem-se com os custos de congestão quando são atingidos os limites das infra-estruturas para suportar uma elevada densidade populacional, a qualidade dos serviços também se pode degradar por uma sobreutilização, e os custos de recrutamento e do imobiliário também tendem ser mais elevados em centros urbanos densos (Krugman 1996). Outros pontos negativos a considerar prendem-se factores endémicos nas cidades como a maior criminalidade ou a poluição.

Urbanismo e economia devem ser articulados colocando sempre, em primeiro lugar, a preservação dos ecossistemas. No seu livro "The Agile City", Russell reporta um caso num passado recente onde um promotor imobiliário planeava construir e vender moradias em dois lotes junto a uma praia da Carolina do Sul, não tendo, no entanto, tido em conta a lei de gestão da frente marítima do Estado, que proibia a construção nos referidos lotes porque a linha de costa era instável. A proximidade das casas do oceano tinha ainda um risco adicional colocado pelos ventos fortes e a possibilidade de destruição provocada por furacões e eventuais maremotos provocados por estes. Acontece que a Quinta Emenda exige ao Governo o pagamento de compensações aos proprietários se retirar propriedade privada para uso público. Apesar de a regra ter sido estabelecida para casos como expropriações para construção de estradas, por exemplo, os advogados do promotor processaram o Estado, e levaram o assunto até ao Supremo Tribunal dos EUA, alegando que o Estado tinha procedido a uma "tomada regulatória da propriedade", ao não permitir a construção, retirando portanto ao proprietário a hipótese de mais valias na propriedade e defraudando as suas expectativas de lucro. Apesar de o Supremo Tribunal não lhe ter dado razão, recomendou ao Estado que reanalisasse o processo. Este, aparentemente percebendo a indirecta, permitiu ao promotor a construção dos lotes. Desde essa altura tanto o Estado da Carolina como outros Estados não só relaxaram as leis de protecção costeira como discretamente deixaram de obrigar ao seu cumprimento (Russell 2011). Por outras palavras, é preferível relaxar a protecção ambiental a sujeitar o contribuinte a centenas de processos em tribunal e milhões pagos de indemnização pelo erário público. Entretanto, os diversos furacões que assolaram as Costas Leste e Sul dos EUA acabaram por dar razão à legislação original, como bem ficou demonstrado na destruição causada pelo Katrina na cidade de Nova Orleães, ou diversos outros casos na Florida, bem como o recente tsunami que atingiu o Japão em 2011.

### **Catalisadores da expansão urbana**

A atracção pelos subúrbios, para além das suas inerentes vantagens, cresce na mesma medida da aversão pelos centros, por vários motivos:

- a) A invasão dos centros por ondas de imigração, em finais de século XIX e todo o século XX
- b) Pela crescente insegurança derivada da criminalidade, em particular nos períodos de recessão económica
- c) Medo e desconfiança das minorias
- d) Influências nocivas das indústrias nos centros (séculos XIX e inícios do século XX).
- e) Congestionamento
- f) Degradação de edifícios e infra-estruturas
- g) Outros factores diversos

De notar que o subúrbio era, no passado, habitado normalmente pela população de classe média e alta, tendo, nos EUA, um significado inverso ao da Europa, onde era conotado com a classe operária mais desfavorecida, que vivia longe dos centros burgueses.

Enquanto San Francisco é considerada uma cidade que conseguiu manter um centro cosmopolita, multifuncional, denso e vibrante, Los Angeles é atacada precisamente pelas razões opostas. Sem pretender entrar em análises simplistas nem retirar conclusões precipitadas, é talvez útil enumerar algumas das semelhanças e diferenças entre as duas cidades.

As cidades encontram-se no mesmo Estado, junto à costa, com portos naturais (tendo o de San Francisco melhores condições visto ter águas mais profundas à priori), sendo o clima de Los Angeles menos húmido e a paisagem mais árida. No entanto, estão ambas próximas de vales férteis, e resolveram os problemas de abastecimento de água com aquedutos vindos de fontes mais ou menos distantes.

Los Angeles difere de San Francisco quer pelo facto de não ser uma península, de estar num terreno relativamente plano sem barreiras naturais importantes a Norte, Sul e Nascente. Ambas tiveram na sua génese as Missões coloniais espanholas. San Francisco teve um crescimento originado na corrida ao ouro de meados do século XIX, que potenciou o seu uso como porto num espaço de tempo relativamente curto. Em Los Angeles, a agricultura e a pecuária foram mais importantes, do ponto de vista económico, nos tempos de fundação da cidade.

Ambas tiveram surtos de crescimento relacionados quer com a chegada do comboio, quer com a descoberta de recursos naturais nas proximidades, como o ouro ou o petróleo. Surgem aqui, a nosso ver, duas diferenças importantes: em San Francisco, o crescimento começou mais cedo (por volta de 1850), enquanto que em Los Angeles esperou até meados da década de 1880, ou seja, cresceu mais depressa em menos tempo. Além disso, o de Los Angeles deu-se numa fase em que a economia era já condicionada por importantes conglomerados corporativos, relativamente inexistentes ou incipientes por altura do *Gold Rush*. Por outro lado, enquanto que o crescimento de San Francisco foi relativamente orgânico e radiocêntrico, e com uma maior dispersão na posse de terrenos, em Los Angeles essa expansão foi multipolar, derivada da subdivisão em parcelas dos antigos ranchos, formando comunidades planeadas inteiras de uma assentada, interligadas através de estradas, longas avenidas e canais ferroviários.

A fase de maior crescimento de Los Angeles dá-se já durante o século XX, com a indústria automóvel (veículos e pneus) em pleno boom, acrescida da ascensão dos lobbies da construção e do petróleo, então barato. Além disso, foi uma época marcada por um período de prosperidade e de preponderância de visões urbanísticas da Garden-city e Broadacre city (cidade dispersa), com sonhos idílicos de uma casa nos subúrbios e um jardim para cada cidadão.

San Francisco teve a sua primeira fase de crescimento urbano num contexto distinto, ainda no século XIX, onde a mobilidade era garantida pelos “cable cars” e o automóvel não existia. Deste modo, o crescimento foi contido pela necessidade de uma deslocação rápida ao centro urbano, onde estavam os empregos.

Apesar de não ser condição necessária e suficiente, nem determinante, a abundância de terrenos disponíveis e uma topografia relativamente plana facilita a disseminação do urban sprawl. Esta circunstância parece justificar, pelo menos em parte, o facto de uma cidade como San Francisco ter uma densidade bastante elevada e ser uma cidade relativamente compacta e pouco populosa, comparada com as grandes metrópoles. No entanto, fora da península, o sprawl espalhou-se um pouco por Silicon Valley, até o Sul de San José. Não se trata de uma expansão comparável com a de Los Angeles e a Cidade do México (contínuas e relativamente homogéneas), mas sim de aglomerados urbanos ao longo de eixos estruturantes (nomeadamente as auto-estradas 101 e o circuito 280 / 680) que se vão expandindo sob diversas formas (do rizoma à mancha de óleo) até se tornarem, talvez, numa metrópole contínua num futuro não muito distante.

## 6 Centralismo versus descentralismo

Ultrapassada a fase da pergunta "como chegámos a este ponto?" dos capítulos anteriores, colocam-se as questões: Como serão as cidades do futuro? A suburbanização do planeta é inevitável? A expansão urbana é reversível, ou, pelo menos, controlável?

Subúrbios, edge cities, edgless cities, conurbações, exurbs, são apenas alguns dos termos utilizados para classificar as formas urbanas periféricas às nossas cidades. Não querendo associar uma conotação demasiado negativa ao termo, consideramos que a metástase sugerida por Ascher em "Métapolis" é, na sua forma, uma descrição bastante fiel do modo como as metrópoles têm crescido.

Existem, a este respeito, duas correntes em conflito. Uma, centralista, preconizando a densificação dos centros. Outra, descentralista, defendendo a baixa densidade e o regresso aos campos, como forma de reatar o contacto com a natureza, ou alegando a inevitabilidade da conurbação como consequência das forças de mercado, da globalização e do crescimento demográfico.

Entre os centralistas, encontramos autores como Jane Jacobs, Andres Duany, e Peter Calthorpe.

Entre os descentralistas: Ebenezer Howard, Frank Lloyd Wright.

Estando o nosso ponto de vista fortemente alinhado com a visão centralista, procuramos, não obstante, apresentar as duas correntes de uma forma objectiva, apontando as vantagens e as insuficiências de cada uma.

Posto que as vantagens da concentração / centralismo representam as desvantagens da dispersão / descentralismo, são apresentadas num único quadro tendo o centralismo como referência.

Pontos fortes (concentração / centralismo)	Pontos fracos
Menores distâncias a percorrer	Concentração de poluição e ruído
Menor consumo de tempo e energia	Menor privacidade
Libertação de terrenos para áreas verdes e agrícolas	Paisagem 'opressiva'
Maiores opções de lazer e trabalho / distância	Concentração forçosa de habitação colectiva e espaços comuns
Rede de serviços mais eficiente (policimento, saneamento, correios, electricidade, transportes)	Afastamento da natureza
Sinergias por agregação	Maior potencial de conflitualidade, criminalidade e distúrbios comportamentais
Disseminação mais fácil de know-how	Maior probabilidade de anonimidade e alienação
Preservação do meio ambiente	
Fronteiras claramente delimitadas	
Maior previsibilidade	

## 6.1 Visão centralista

Entre as principais (e mais precoces) defensoras do movimento centralista conta-se Jane Jacobs, defendendo a revitalização dos centros das cidades, o restabelecimento da noção da comunidade, a reposição da rua como local de convívio e de interacção fortuita, e de criação de laços que fortalecem a sociedade, aumentando a sua coesão.

No seu "Morte e vida de grandes cidades", Jacobs elege como adversários de estimação Ebenezer Howard, defensor da cidade-jardim, e Le Corbusier, defensor da cidade-jardim vertical. Defensora da densificação dos centros urbanos, aponta o facto de Los Angeles ter uma densidade inferior à de Nova York e uma taxa de criminalidade muito superior (valores de 1959) como uma demonstração clara que a densidade não é sinónimo de insegurança. A nosso ver, trata-se de uma visão redutora algo tendenciosa, visto que ao tratar a densidade como um valor absoluto, acaba por ignorar questões importantes como a taxa de ocupação do solo, heterogeneidade, e a existência de zonas verdes, para citar apenas alguns exemplos.

Por outro lado, afirma "a ordem pública – a paz nas calçadas e nas ruas – não é mantida basicamente pela polícia (...) É mantida fundamentalmente pela rede intrincada, quase inconsciente, de controles e padrões de comportamento espontâneos presentes em meio ao próprio povo e por ele aplicados" (...) "força policial alguma consegue manter a civilidade onde o cumprimento normal e corriqueiro da lei foi rompido". Apesar de ter alguma razão na primeira parte da sua alegação, bastaria atentar na pacificação quase instantânea de diversas favelas no Rio após as intervenções das tropas de elite militares para perceber que a presença das forças de segurança não têm o papel meramente acessório que Jacobs nos quer fazer crer. E apesar de Jacobs ter razão quando diz que a dispersão não é, por si, uma garantia de segurança, a densidade por si também não o é, caso contrário cidades como São Paulo, Rio, New York, Bangkok e Lagos deveriam ser seguras e não o são. A segurança obtém-se, de facto, quando os habitantes de uma cidade passeiam livremente pelas suas ruas, porquanto, em cidades com igual densidade, poderemos ter maior insegurança se as pessoas se fecharem em casa com medo de sair à rua, agravando o problema. Em todo o caso, Jacobs está correcta, a nosso ver, quando refere que maiores densidades favorecem comunidades mais coesas e seguras, porque os vizinhos zelam pela segurança uns dos outros (Jacobs 1961). Preconiza, de facto, o regresso à América de Tocqueville, construída pelas comunidades e para as comunidades. Também está certa quando nota que os antigos centros da cidade forneciam aos pequenos negócios a diversidade necessária para sobreviverem, beneficiando do nível de serviços de retaguarda prestados pelas suas congéneres, dando-lhes apoio em muitas das suas necessidades do dia-a-dia (ex. pequenas reparações, material de escritório, consumíveis) sem terem que sair do seu próprio bairro, em trajectos curtos que poderiam ser feitos a pé. As novas downtowns, com as suas torres de escritórios e parques de estacionamento gigantescos, passaram a exigir a esses mesmos negócios deslocações aos subúrbios para as necessidades que dantes conseguiam satisfazer localmente. As grandes empresas, por outro lado, instalaram-se nos novos centros com cadeias logísticas já previamente estabelecidas pelas suas sedes, com entregas porta-a-porta, pelo que não só eram muito mais independentes relativamente à comunidade circundante, como também pouco contribuíam para a economia local, para além de esvaziarem as ruas a partir da hora de fecho do expediente.

O regresso aos centros é em muitos casos acompanhado do fenómeno a que os anglo-saxónicos chamam "gentrification", traduzido por alguns como "enobrecimento urbano"<sup>51</sup>. Representa, grosso modo, a ascensão em termos de classe social para uma certa área urbana.

Atkinson e Bridge, no seu livro "Gentrification in a global context", apontam algumas das vantagens e inconvenientes da "gentrificação", se podemos usar o termo.

Vantagens*	Inconvenientes*
	Mudança forçada dos mais desfavorecidos por incrementos em preços / rendas
	Custos psicológicos secundários derivados do realojamento
Estabilização de zonas em declínio	Ressentimento da comunidade, conflito
Incremento nos valores do imobiliário	Perda de casas a custos controlados
	Especulação imobiliária insustentável

<sup>51</sup> Fonte: Wikipedia

Redução de habitações vagas	Incremento de preços
	Aumento de sem-abrigos
Aumento de receitas fiscais	Maior parcela retida do consumo local através de lobbies
Encorajamento e viabilidade aumentada de futuros projectos	Realojamento comercial e industrial
Redução do suburban sprawl	Custo aumentado e mudanças para serviços locais
	Mudanças forçadas e pressões acrescidas em zonas pobres circundantes
Incremento de mix social	Perda de diversidade social (de socialmente diversa para guetos ricos)
Reabilitação da propriedade com e sem o patrocínio do Estado	Sub-ocupação e perda de população para as zonas "gentrificadas"

\*Fonte: (Atkinson; Bridge, 2005)

Na nossa opinião, a "gentrificação" representa acima de tudo o resultado de políticas de regeneração urbana com sucesso. Os seus inconvenientes devem ser combatidos através de medidas que promovam um mix social diverso, como incentivos aos promotores para que incluam habitações a custos controlados nos seus projectos.

### **Movimentos neo-tradicionalistas**

Os movimentos neo-tradicionalistas caracterizam-se pela defesa de uma urbanidade tradicional centralizada. Apesar de alguns deles não colocarem o centralismo ou a densidade no centro do debate das suas propostas, têm, a nosso ver, suficientes pontos de contacto para serem integrados nesse grupo, apesar de muitas das suas propostas serem utilizadas mais frequentemente no desenvolvimento de novas comunidades que a regeneração das existentes.

Nos últimos 20 anos, estes movimentos, que contam com arquitectos e urbanistas como Andrés Duany, León Krier, e Peter Calthorpe, entre outros, têm defendido um conjunto de medidas que visam devolver às nossas cidades o carácter tradicional que tinham antes da revolução industrial e do movimento moderno. Entre estas correntes, contam-se o New Urbanism de Calthorpe, o Smart Growth de Duany, o pós-modernismo de Krier, e o Transit Oriented Development (TOD), para citar apenas alguns exemplos mais conhecidos. Uma vez que estes movimentos contêm numerosas propostas comuns entre si (como se verá na descrição de cada um), são aqui abordados num único capítulo, que elenca de forma resumida as premissas de cada um dos grupos, evitando demasiadas repetições do mesmo conceito.

O trabalho de Peter Katz, "The New Urbanism", explica em detalhe os principais capítulos do New Urbanism, sendo uma excelente referência para quem pretender aprofundar o tema. Todos os movimentos defendem reformas no que concerne ao uso dos solos, divergindo eventualmente no âmbito. Enquanto que o New Urbanism e o TOD incidem principalmente no planeamento local e na atenção à vizinhança, em particular à rua e ao quarteirão, o Smart Growth foca o planeamento ao nível regional.

O conceito de "Smart Growth" engloba um conjunto de práticas, no que concerne ao planeamento urbano e teoria de transportes, que visa a redução do urban sprawl através da concentração do crescimento em centros urbanos densos e compactos, privilegiando os percursos a pé, combatendo a obesidade e doenças cardiovasculares, ao mesmo tempo que melhoram o ambiente e reduzem a congestão automóvel. Também defende o uso de transportes públicos e da bicicleta em detrimento do automóvel, da urbanização privilegiando usos mistos, e do regresso à frente de rua tradicional. Entre os seus defensores mais conhecidos encontram-se Andrés Duany e Peter Calthorpe. O "The Smart Growth Manual" de Duany extravasa o âmbito mais local do New Urbanism e é uma excelente referência para quem pretenda pesquisar propostas e soluções de âmbito regional.

Os projectos neo-tradicionalistas podem ser aplicados em novas comunidades planeadas, ou na conversão de comunidades já existentes, em particular no que concerne a medidas de gestão de tráfego, melhoramentos ao nível dos passeios, códigos de construção e reabilitação, renovação de edifícios públicos e sistemas de transportes públicos.

### **Traditional Neighborhood Development / TND**

O TND, ou o desenvolvimento da vizinhança tradicional, foi concebido por Andrés Duany e Elizabeth Plater-Zyberk, mas partilha o ADN do movimento Smart Growth, o TOD de Calthorpe e o New Urbanism, tal como o

pós-modernismo de Krier, apesar de este o ligar expressamente a um estilo arquitectónico vernacular, ao contrário de Calthorpe e o casal Duany / Plater-Zyberk, que consideram importante a homogeneidade de estilos mas não advogam um estilo arquitectónico em particular. Mesmo assim, o New Urbanism é atacado precisamente pela defesa dessa homogeneidade, por parte de muitos arquitectos que a consideram castradora da liberdade criativa. De qualquer modo, os movimentos partilham a premissa do New Urbanism de que “não é necessário inventar constantemente novas formas”.

O projecto de Seaside, na Flórida, elaborado pela firma DPZ de Duany e Plater-Zyberk, foi pioneiro na aplicação dos conceitos do TND - Ruas estreitas, amplos passeios, casas próximas umas das outras, alpendres que criam um espaço semipúblico entre a casa e a rua, e o centro da cidade percorrível a pé.

### **Princípios**

O TND apoia-se num conjunto simples de princípios, que passamos a enumerar, que norteiam não só o planeamento, mas também a arquitectura utilizada no desenho das suas comunidades.

As regiões metropolitanas são compostas por espaços finitos e claramente delimitados, e as suas fronteiras resultam da topografia, zonas costeiras, terrenos agrícolas, parques e bacias hidrográficas. A metrópole, por seu lado, consiste numa estrutura policêntrica composta por cidades e vilas, cada uma com o seu próprio centro. Relaciona-se com a sua periferia mantendo um equilíbrio delicado e necessário, nomeadamente com zonas agrícolas e a natureza. Todo o desenvolvimento urbano deve ter em conta o respeito pelos padrões históricos e a cultura da cidade. Esta, por seu lado, deve agir como um íman que atrai uma gama alargada de usos públicos e privados, suportando uma economia regional diversa, composta por pessoas dos mais variados rendimentos.

As cidades e vilas deverão trazer para o âmbito local um vasto espectro de usos públicos e privados para suportar uma economia regional que beneficie pessoas de variados rendimentos. Deverão existir habitações a custos controlados distribuídas pela região, para possibilitar oportunidades de trabalho e evitar a concentração de bolsas de pobreza. As receitas e os recursos podem ser partilhados com uma maior cooperação entre as municipalidades e os centros dentro das regiões, para evitar a competição destrutiva por bases tributárias, promovendo um uso racional, coordenado, de uma rede de transportes, lazer, serviços públicos, habitação e instituições ao serviço da comunidade.

A organização física da região deve ser suportada por uma estrutura de opções de transporte. Os sistemas de mobilidade rodoviária, ferroviária e ciclovias devem maximizar o acesso e a mobilidade através da região, enquanto reduzem a dependência do automóvel. As vizinhanças tradicionais devem ser desenvolvidas nos pressupostos que um trajecto a pé levará um máximo de 5 minutos até ao centro, devendo este incluir zonas de trabalho, comércio e lazer.

### **O New Urbanism**

A Carta para o Novo Urbanismo<sup>52</sup> partilha muitas das características do TND, e advoga um conjunto de princípios sumários que se dividem em três categorias principais:

- A região: metrópole, cidade e vila (town)
- O bairro (ou vizinhança), o distrito e o corredor
- O quarteirão, a rua e o prédio

Cada categoria engloba um conjunto de normas, que passamos a descrever, juntamente com algumas observações próprias.

#### **A região: A metrópole, a cidade, e a vila**

O New Urbanism classifica as regiões metropolitanas como espaços finitos com fronteiras geográficas derivadas da topografia, zonas costeiras, terrenos agrícolas, parques regionais, e bacias hidrográficas. A metrópole é feita de múltiplos centros que são as cidades, vilas e aldeias, cada uma com o seu próprio centro identificável e limites.

A região metropolitana é uma unidade fundamental da economia mundial contemporânea. A cooperação governamental, política pública, planeamento físico e estratégias económicas devem reflectir esta nova realidade.

A metrópole tem uma relação necessária e frágil com a sua região periférica de uso agrícola e paisagens naturais. A relação é ambiental, económica, e cultural. Os terrenos agrícolas e a natureza são tão importantes para a metrópole como um jardim o é para uma casa.

---

<sup>52</sup> Fonte: cnu.org

Os padrões de desenvolvimento não devem desvanecer ou erradicar os limites da metrópole. O desenvolvimento no interior de vazios urbanos conserva recursos ambientais, o investimento económico e o tecido social, ao mesmo tempo que reclama áreas marginais e abandonadas. As regiões metropolitanas devem desenvolver estratégias para encorajar o desenvolvimento desses mesmos vazios, em detrimento da expansão periférica.

Onde for apropriado, o novo desenvolvimento contíguo a limites urbanos deve ser organizado em vizinhanças e distritos, e ser integrado com a malha urbana preexistente. O desenvolvimento não-contíguo deve ser organizado como cidades e vilas com os seus próprios limites urbanos, e planeado para um promover um equilíbrio trabalho / residência, e não como dormitórios satélite. O desenvolvimento e re-desenvolvimento de cidades e vilas deve respeitar padrões históricos, precedentes, e limites.

### **O bairro, o distrito, e o corredor**

O bairro, o distrito e o corredor são os elementos essenciais do desenvolvimento e remodelação na metrópole. Eles formam áreas identificáveis que incentivam os cidadãos a assumir a responsabilidade pela sua manutenção e evolução.

Os bairros devem ser compactos, apelativos para os peões, e de uso misto. Os distritos geralmente enfatizam um único uso especial, e devem seguir os princípios de design da vizinhança quando possível. Os corredores são conexões regionais dos bairros e distritos, pois eles variam de avenidas e linhas ferroviárias a rios e vias arborizadas.

Muitas das actividades da vida diária deverão poder ser realizadas dentro de distâncias curtas, permitindo a independência daqueles que não conduzem, especialmente idosos e jovens. As ruas deverão ser concebidas como redes interconectadas, destinadas a encorajar o percurso a pé, reduzindo o número e a distância de viagens de automóvel, conservando energia.

Dentro dos bairros e vizinhanças, a existência de gama alargada de tipos de habitação e níveis de preços pode promover a interacção diária de pessoas de diversas idades, raças e recursos financeiros, fortalecendo os laços pessoais e cívicos essenciais para uma comunidade autêntica.

Os corredores de trânsito, quando devidamente planeados e coordenados, podem ajudar a organizar a estrutura metropolitana e a revitalizar os centros urbanos. Em contraste, os corredores de auto-estradas não deverão desviar recursos financeiros dos centros actuais.

As paragens de trânsito deverão ter, dentro de distâncias curtas percorráveis a pé, uma densidade apropriada de edifícios e uma variedade de usos do solo que permitam ao transporte público ser uma alternativa viável ao automóvel.

Os bairros e os distritos deverão incorporar uma concentração de actividades cívicas, comerciais e institucionais, em vez de as isolar em complexos remotos de usos únicos. As escolas deverão ser dimensionadas e localizadas no sentido de permitir o seu acesso, por parte das crianças, de bicicleta ou a pé.

A vitalidade económica e a evolução harmoniosa dos bairros, distritos e corredores podem ser melhoradas através de códigos de desenho que sirvam como guias previsíveis para a mudança.

Deve prever-se a distribuição de uma gama variada de parques, entre jardins de recreio, zonas verdes e campos de jogos, por entre a vizinhança. As áreas de conservação e os terrenos abertos deverão ser utilizados para definir e conectar diferentes vizinhanças e distritos.

### **O quarteirão, a rua e o prédio**

A tarefa principal de toda a arquitectura e paisagismo urbano é a definição física de ruas e espaços públicos como locais de uso compartilhado. Os projectos arquitectónicos individuais devem respeitar o carácter da comunidade onde estão inseridos. A imagem da cidade é mais importante que o estilo arquitectónico.

A revitalização dos espaços urbanos depende da confiança e da segurança. O desenho das ruas e edifícios deve reforçar ambientes seguros, mas não à custa de acessibilidade da abertura ao exterior.

Na metrópole contemporânea, o desenvolvimento deve acomodar adequadamente os automóveis. No entanto, tal deve ser feito respeitando o peão e a forma do espaço público. As ruas e as praças devem ser seguras, confortáveis e interessantes para o peão. Desde que correctamente configuradas, encorajam o seu atravessamento a pé e permitem aos moradores conhecerem-se entre si, encorajando-os a reforçar os laços de vizinhança e a protegerem a sua comunidade. O quarteirão deverá ser dimensionado de modo a permitir o seu fácil atravessamento pelo peão.

A arquitectura e o paisagismo devem evoluir a partir do clima local, a topografia, a história, e as práticas de construção correntes. Os edifícios públicos e os espaços públicos de reunião requerem a escolha de locais

importantes para reforçar a identidade da vizinhança e a cultura democrática. Merecem uma forma distinta e nobre, porque o seu papel é diferente dos outros edifícios e lugares que constituem o tecido da cidade.

Todos os edifícios devem fornecer aos seus habitantes um sentido claro de localização, tempo e clima. Os métodos naturais de aquecimento e ventilação são mais eficientes a nível da utilização de recursos que sistemas mecânicos. Poderão utilizar toldos, varandas e alpendres como elementos de protecção da chuva e do sol, por exemplo, ou janelas altas para uma maior entrada de luz. A preservação e renovação de edifícios históricos, distritos e paisagens afirmam a continuidade e evolução da sociedade urbana.

## **Pressupostos comuns**

Para evitar repetições, segue-se um resumo de características defendidas pelos vários movimentos neo-tradicionalistas e centralistas.

### **A cidade e o centro**

A comunidade deve ter um centro de actividades discernível. É frequentemente uma praça, um largo, ou um espaço ajardinado, ou um cruzamento com bastante movimento ou com carácter histórico. Este centro deve incluir uma paragem de trânsito.

Deve ser dada especial atenção à protecção do domínio público e à criação de espaços públicos de qualidade, incluindo passeios e percursos, parques, vistas de rua e edifícios públicos. Isto ajuda à criação da identidade de uma comunidade e à sua coesão, permitindo comunidades mais fortes e mais saudáveis.

Os edifícios na zona do centro devem ser colocados junto do passeio e perto uns dos outros, criando um sentido urbano em termos de definição espacial. Os edifícios na direcção da periferia são colocados com maior afastamento entre si, criando um ambiente mais rural.

A maior parte dos edifícios estão dentro de um passeio de 5 minutos (400 m) do centro. As ruas são desenhadas para serem percorridas a pé e de bicicleta, com passeios em ambos os lados e ciclovias onde necessário, com bons cruzamentos, medidas de acalmia do tráfego para regular a velocidade de veículos automóveis, e outras medidas para encorajar o trânsito não-motorizado. A centralização de serviços públicos possibilita uma maior comodidade e rapidez de serviço no relacionamento do cidadão com as autoridades locais e o Estado.

A cidade deverá ter um conjunto de pontos de interesse (edifícios históricos, igrejas, lugares de reunião) que fortaleçam a sua identidade e o sentido de pertença dos seus cidadãos. Os pontos mais altos da cidade, mais facilmente visíveis, deverão ser reservados para usos públicos, e utilizados para orientação do visitante.

### **A rua**

O New Urbanism defende o regresso à rua tradicional e à clausura da "rue corridor" tão criticado por Le Corbusier, onde, grosso modo, a largura da rua não deve ser superior a seis vezes a altura dos edifícios que a rodeiam (ou da frente de árvores caso estas existam junto ao passeio). Os movimentos neo-tradicionalistas também advogam um conjunto de características destinadas a tornar o percurso do peão mais confortável, como alpendres na frente das casas e outros mecanismos de protecção das intempéries, bancos e esplanadas que tornem as ruas não apenas um local de passagem mas também de permanência, o que ajuda a aumentar a sua segurança (Jacobs 1961). O grau de eficácia destas medidas pode ser julgado pela apetência que os cidadãos tenham em viver a sua reforma no sítio onde moram actualmente, versus a mudança para uma comunidade sénior especificamente desenhada tendo em vista as suas necessidades. Quanto maior for a necessidade dessa mudança, maior será o grau de falhanço das políticas urbanas.

Devem evitar-se ruas demasiado longas em linha recta, por convidarem os automóveis a utilizar uma maior velocidade. Idealmente, deverão convidar o visitante a descobri-las à medida que as percorre, através de pontos de vista que terminam em locais de interesse (Cullen 1961), ou, em locais mais nobres, eixos pontuados por marcos que terminem em edifícios ou monumentos de carácter histórico nos seus extremos.

Preconiza-se o uso de ruas traseiras para acesso às garagens, libertando as frentes para o peão e evitando o atravessamento dos passeios. Defende-se o regresso da frente da rua tradicional, com os edifícios posicionados com as janelas viradas para a rua, aumentando a sua vigilância (como também defendia Jane Jacobs).

### **Unidades de vizinhança**

O Smart Growth defende unidades de vizinhança com um raio de cerca de 400m, e que possam ser percorridas em cerca de cinco minutos. Estas unidades são organizadas e definidas através de um centro e uma periferia, cuja combinação permite o cimentar de uma noção de comunidade. Enquanto o perímetro pode não estar claramente definido, considera-se que o centro é essencial. Este centro deverá estar assinalado por um espaço

público como uma praça, um largo ou uma zona ajardinada. A sua escolha dependerá do carácter da cidade, sendo uma praça mais apropriada num ambiente urbano e uma zona verde num ambiente rural (Duany 2010).

O perímetro da unidade de vizinhança poderá ser definido por uma avenida ou boulevard (permitindo que o tráfego periférico não tenha que atravessar a vizinhança pelo centro) ou por ruas que expressamente pretendam capturar este tráfego para apoiar o comércio local (Duany 2010).

Dentro de cada unidade de vizinhança, os jardins públicos e zonas de recreio devem estar dentro de um limite de dois minutos (distância a pé) da maior parte das casas. Cada jardim deverá ter uma área próxima dos 100 m<sup>2</sup>, com pavimentos duros e moles, bancos, equipamentos para as brincadeiras das crianças, e árvores, para fornecerem suficiente sombra nos dias de mais calor. Estes jardins poderão ocupar o lugar de um lote livre, ou, de preferência, estar numa zona de fácil vigilância, como um cruzamento ou o extremo de um corredor visual. Idealmente, estes jardins deverão ter nas suas proximidades ATLS e jardins infantis, geridos por entidades públicas ou associações de moradores (Duany 2010).

### **Espaços públicos**

Existem tipologias de espaços públicos que foram amadurecidas ao longo de séculos, e que já deram provas de poder desempenhar cabalmente a sua função. É preferível utilizar tipos com provas dadas que invenções arriscadas que são uma obra de arte no papel mas na prática não funcionam. Uma praça tem tipicamente de 400 a 2000 m<sup>2</sup>, e deve estar rodeada por ruas com edifícios à face da rua em pelo menos três dos seus lados. Dispõe de árvores plantadas no seu perímetro, com um centro aberto e ensolarado. Inclui zonas de passagem pavimentadas e relvados como zonas de lazer e brincadeira para as crianças. As zonas de passagem deverão seguir traçados lógicos que correspondam ao atravessamento mais comum (Duany 2010).

### **Hortas urbanas**

Deve ser explorada a instalação de hortas urbanas ao longo do transecto definido pelo Smart Growth, do seguinte modo:

Pequenas quintas, de 400 a 2000 m<sup>2</sup>, nas orlas rurais, podem produzir alimentos para a região.

Jardins nos lotes residenciais suburbanos ajudam as famílias distantes dos centros urbanos a satisfazer as suas próprias necessidades de alimentação.

Jardins instalados em contentores, como canteiros em janelas, varandas ou nas coberturas dos edifícios, reduzem a dependência de produtos transportados do exterior, em áreas mais urbanas.

Hortas comunitárias podem fazer o mesmo para residentes de edifícios de médio e grande porte nos centros urbanos.

### **Tipologias de edifício**

Existe uma variedade de tipologias de edifício. Estes assumem a forma de moradias isoladas, em banda, e apartamentos, em que os mais novos e mais idosos, indivíduos e famílias, mais pobres e mais abastados podem encontrar um sítio para viver. A densidade média deverá rondar as 6/7 unidades por acre (0.4 hectares) ou superior (Campoli e MacLean, 2002).

Os neo-traditionalistas advogam o retorno do edifício estreito face à rua, versus a caixa que ocupa todo o quarteirão das grandes superfícies comerciais. Para convencer o cidadão comum a prescindir da climatização artificial, a segurança e o conforto do interior dos centros comerciais, há que procurar dar-lhe essas características, tanto quanto possível, nos edifícios tradicionais junto às ruas, explicando o impacto negativo no ambiente do elevado consumo energético das grandes superfícies (em ventilação mecânica e iluminação artificial, por exemplo), bem como as vantagens acrescidas para a comunidade de voltar a ter as ruas movimentadas da cidade tradicional, promovendo a economia e o comércio locais, e tornando a vizinhança mais segura.

A introdução das grandes superfícies comerciais no enquadramento do New Urbanism exige um downsizing que poderá estar previsto nos códigos de construção municipais, e pode ser feita através da ocupação dos pisos térreos de complexos residenciais mistos, garantindo à partida um conjunto de clientes de proximidade que o "downtown mall" não tem. Estas unidades de maior dimensão são particularmente indicadas em áreas degradadas que necessitem de retrofitting após o abandono de unidades industriais de média dimensão, por exemplo.

Os edifícios que delimitam espaços públicos deverão ter funções, características e formas compatíveis com a ocupação desses espaços. As praças e largos poderão ter cafés e lojas à face da rua, edifícios públicos (como

tribunais, repartições de finanças, ou a Câmara Municipal, por exemplo), edifícios privados de serviços (nomeadamente escritórios), e serviços de transportes (como o metro, autocarro, ou o light-rail).

Existem espaços para trabalhar dentro e adjacentes à vizinhança, incluindo lojas, edifícios de escritórios, e unidades para trabalho e residência em simultâneo. Deverão existir também lojas suficientemente variadas para a maior parte das necessidades domésticas, como lojas de conveniência, estações de correio, bancos, e ginásios.

Deve-se permitir a existência de um pequeno edifício auxiliar na parte posterior das moradias. Pode ser utilizado como um apartamento para alugar, ou um espaço para trabalhar. Deverá existir uma escola primária suficientemente próxima para que a maior parte das crianças possam fazer o percurso a pé a partir da sua casa. A distância não deverá ser superior a uma milha (1.6 Km).

Existem caminhos, parques e campos de jogos próximos de cada casa. Esta distância não deverá ser superior a 200 m. As redes de estradas e caminhos altamente interconectados fornecem múltiplos percursos entre destinos, aumentando a acessibilidade e reduzindo potenciais problemas se uma rota é encerrada. Os pontos de acesso a unidades de vizinhança podem ser sinalizados com pórticos ou sinais. Os caminhos secundários são relativamente estreitos e ladeados por filas de árvores que reduzem a velocidade do tráfego e criam um ambiente apropriado para o peão e o ciclista.

Certos espaços proeminentes são reservados para edifícios públicos. Deverá existir um edifício disponível para reuniões de membros da comunidade e/ou vizinhança. Os parques de estacionamento e as portas de garagem raramente estão localizados na frente de rua. O estacionamento é relegado para as traseiras dos edifícios e geralmente acedido por becos e caminhos traseiros.

A vizinhança deverá ser auto-governada, tomando decisões em assuntos de manutenção, segurança e evolução física.

## **Políticas urbanas**

Segue-se um resumo de algumas das políticas urbanas que, a nosso ver, são de interesse para a regeneração dos centros e a contenção do perímetro urbano.

### **Planeamento**

Partindo do pressuposto que a população dos EUA crescerá 10% durante os próximos 20 anos, o crescimento urbano também é inevitável. Mas a transformação espacial pode ser moldada, encorajando a densidade, reocupando o centro das cidades que perderam população ao longo das décadas, evitando ocupar novas áreas rurais. O Smart Growth, por exemplo, pretende orientar esse crescimento de modo a ter o menor impacto possível no ambiente, ao mesmo tempo que maximiza a qualidade de vida das populações.

"Think globally, act locally, but plan regionally" (Duany 2010). A unidade de planeamento do Smart Growth deve ser regional, segundo Duany, visto ser este perímetro que mais directamente influencia a vida das populações, do ponto de vista daquilo que pode ser planeado. O centro da vila das cidades coloniais foi hoje substituído por uma área metropolitana onde os cidadãos trabalham, fazem compras, vão à escola, ao cinema, ao teatro, ou visitam um museu. O planeamento da região utiliza mecanismos como a definição de corredores de trânsito e centros urbanos, e deverá ser superiormente coordenado por uma estrutura que incorpore as cidades no centro das decisões, e que tenha a autoridade suficiente para resolver conflitos, possibilitando uma racional utilização de meios a nível regional e a gestão e preservação dos recursos naturais, a bem das populações de toda a região. Por outro lado, o planeamento ao nível da região possibilita o combate ao NIMBismo (Not In My Backyard) através de políticas regionais integradas, que partilhem o fardo da localização dos equipamentos menos desejados (ETARs, refinarias, centrais termoeléctricas, prisões, etc.)

### **E-governance e comunidade**

O planeamento a nível regional não pode servir de desculpa para um distanciamento das populações. O envolvimento da comunidade deve ser feito desde as fases mais embrionárias do projecto, para evitar bloqueios após centenas de horas de trabalho em discussões à porta fechada. A comunicação com os munícipes deve ser feita não só através dos canais tradicionais, mas utilizando os novos meios ao dispor, como a Internet. Por outro lado, é importante que a comunicação não flua apenas num sentido, e que se utilize progressivamente o e-government para devolver às comunidades o poder de intervenção à microescala que tinham nos tempos coloniais retratados por Tocqueville, podendo opinar, e votar, sobre medidas que têm impacto sobre as populações.

## **Fiscalidade e investimento**

Uma das principais causas da degeneração urbana nos centros das metrópoles mais antigas prende-se com questões de concorrência fiscal por parte dos municípios vizinhos. Ao implementar uma partilha da receita de impostos, é possível evitar a predação dos subúrbios, ou a disseminação de políticas contrárias ao bem comum para a obtenção imediata de receitas (ex. construção nos nós das auto-estradas, abertura de grandes superfícies comerciais e/ou logísticas em terrenos rurais quando existem zonas degradadas vagas nos centros das cidades).

Por outro lado, existem outras medidas de combate à congestão de tráfego que podem melhorar a vida no centro das cidades e permitir um uso mais racional das infra-estruturas de transportes, como a variação das taxas e portagens no uso de equipamentos e infra-estruturas (ex. auto-estradas, estacionamento, túneis) conforme o grau de congestão (Duany 2000), tal como já acontece com a electricidade. O aumento de preço em horas de ponta incentiva os utilizadores a procurarem outras alternativas ou ajustarem os seus hábitos, diminuindo a pressão sobre os recursos que estão sobre-utilizados para utilizar outros eventualmente sub-aproveitados.

A nível de investimento, deve ser dada prioridade a projectos que têm o máximo benefício económico, ambiental e social, retirando o apoio do Estado às comunidades que optem por repetir os erros do passado (Duany 2010). A cidade deverá também cobrar aos construtores, através de taxas, os custos excessivos que estes imponham à comunidade, desde o impacto na rede de saneamento básico pela quantidade de solo impermeabilizado, bem como o tráfego automóvel acrescido, dando, em sentido contrário, benefícios caso estes construtores desenvolvam zonas degradadas ou promovam a utilização de transportes públicos ou os percursos a pé.

Note-se ainda que a cidade neo-tradicional traz benefícios económicos aos moradores através da simples valorização do seu património imobiliário. Além disso, existem poupanças derivadas de uma maior densidade populacional (economias de aglomeração), bem como sinergias provocadas por uma maior interacção entre indivíduos resultante dessa mesma densidade (Krugman 1996).

## **Revisão de zoneamento**

Duany aponta a necessidade da revisão de zonas exclusivas para uma determinada função sem justificação. Existem zonas onde se compreende o uso exclusivo para uma função, como áreas de tratamento de resíduos, indústrias particularmente nocivas, plataformas logísticas de transportes, ou complexos temáticos virados para o entretenimento. Outras, como grandes plataformas comerciais ou grandes superfícies, poderiam perfeitamente ser compatibilizadas com outro tipo de usos, evitando a congestão em horas de ponta e fazendo um uso mais racional dos solos (em lugares de estacionamento usados para uso residencial à noite e comercial de dia, por exemplo), criando novas centralidades e possibilidades de desenvolvimento económico em espaços anteriormente desertos após o horário laboral. A tendência actual de construção de superfícies comerciais com os pisos superiores destinados a habitação é apenas um exemplo que pode ser replicado com sucesso na reconversão de zonas mono-funcionais.

## **Reconversão de usos**

Enquanto os subúrbios continuam a crescer, Duany aponta o facto de, apenas nos EUA, 59 cidades com mais de 100,000 habitantes terem perdido 10% ou mais da sua população desde 1950 (Duany 2010). Existem várias alternativas para os vazios urbanos nestas cidades, sendo as mais óbvias as políticas de atracção de investimento e regeneração urbana que tragam novamente a população para o centro. Em situações onde tal seja inviável por factores exógenos impossíveis de controlar (como por exemplo o declínio da indústria automóvel na zona de Detroit), as zonas devolutas podem ser reocupadas com projectos de índole agrícola, como hortas urbanas (se o solo não estiver poluído), ou outro tipo de zonas verdes, que promovam a abertura da cidade à natureza.

## **Zonas verdes**

As zonas ajardinadas devem merecer uma atenção especial nas políticas de planeamento, através da criação de corredores ecológicos que possibilitem a protecção da vida animal e vegetal, e permitam a interligação de zonas verdes entre si, criando um sistema de percursos lúdicos que permitam a penetração da natureza dentro da cidade e aumentem a sua coesão enquanto comunidade. As árvores têm um papel determinante, pela sombra que oferecem, pelo enriquecimento da paisagem visual, ou como marco (no caso das mais altas) para o visitante se orientar em direcção a zonas públicas de maior interesse. As caldeiras deverão ter um perímetro adequado que permitam o desenvolvimento das raízes sem o risco da deformação do pavimento ao seu redor (Duany 2010).

A presença de parques junto às cidades, para além da protecção do habitat e da vida animal, é também um poderoso incentivo económico. Os melhores profissionais (em particular os criativos) são estimulados não apenas pelo salário, mas também pela qualidade de vida e proximidade da natureza.

O conceito das cinturas verdes de Ebenezer Howard sofreu algumas transformações com o passar do tempo, mas continua actual nos seus propósitos principais, como a restrição ao crescimento descontrolado dos subúrbios, evitando que cidades vizinhas se juntem ou que invadam terrenos agrícolas, preservando o carácter de cidades históricas, e permitindo a regeneração urbana, encorajando o uso de terrenos já urbanizados. As cinturas verdes poderão ser utilizadas para potenciar acesso ao campo pela população urbana, com oportunidades para desportos ao ar livre e actividades recreativas junto de áreas urbanas, para além das vantagens óbvias da retenção de paisagens atractivas junto das zonas habitadas e a melhoria das zonas degradadas à volta das cidades, promovendo o interesse público na conservação da natureza, e conservando os usos agrícolas e florestais nos terrenos periféricos à cidade.

## **Transportes**

No que concerne a políticas de transporte e mobilidade, tanto o Smart Growth como o TOD têm bastantes propostas coincidentes que já foram abordadas nos respectivos capítulos. Duany apresenta a necessidade de mapear corredores e centros regionais (ou nós) num sistema linear que interliga diversas vizinhanças e distritos. Esses corredores consistem em auto-estradas, linhas ferroviárias, rios ou outro tipo de infra-estrutura de transporte que sirva as populações. O Smart Growth advoga o retorno à utilização do transporte ferroviário como forma de libertar recursos financeiros - o transporte rodoviário, mesmo sem o petróleo caro, custa 7 vezes mais e tem um maior impacto na emissão de CO<sub>2</sub> para a atmosfera (Duany 2010).

Duany realça um fenómeno de que os californianos já se deram conta há pelo menos 30 anos: o do tráfego induzido; ou seja, qualquer incremento de capacidade nas auto-estradas congestionadas da Califórnia é rapidamente consumido em poucos anos. Um estudo conduzido em 30 condados californianos, entre 1973 e 1990, concluiu que em cada incremento de 10% na capacidade das auto-estradas em zonas metropolitanas, a distância percorrida em veículos-milha aumenta 9% - ou seja, a capacidade extra é rapidamente absorvida por condutores que anteriormente não utilizavam a auto-estrada por se encontrar congestionada, retirando passageiros aos transportes públicos e perpetuando o desequilíbrio de financiamento que impede a sua rentabilização.

Quando uma auto-estrada atravessa um terreno rural, existe imediatamente a tentação de urbanizar esse corredor, pelas mais diversas razões (custo dos terrenos, desejo de viver na proximidade do campo, inexistência de congestão, etc.) Esse intuito deve ser combatido através de legislação apropriada, que assegure que as orlas das auto-estradas não se convertam num prolongamento dos subúrbios à moda das cidades lineares de Soria y Mata.

Um dos objectivos essenciais do TOD é o de restringir a necessidade de transporte. Ou seja, orientar o desenvolvimento das nossas cidades de modo a que o que necessitamos para o nosso dia-a-dia esteja à distância de um simples percurso a pé. Em alternativa, deveremos ter uma rede de transportes colectivos que dispense o uso do automóvel na maior parte das situações. Por seu lado, o New Urbanism não exclui o automóvel do transporte urbano, mas disciplina o seu uso e amplia as opções de transporte disponíveis, dando prioridade ao transporte público (nomeadamente à qualidade dos pontos de acesso e dos serviços) e ao percurso curto feito principalmente a pé ou de bicicleta.

A redução do uso do automóvel pode ser conseguida também através de incentivos à partilha de passageiros (carpooling), criando faixas para um número mínimo de passageiros (que podem ser corredores de transportes públicos) ou taxas para a circulação de automóveis que tenham apenas um passageiro, em casos de congestionamento mais grave.

As redes de transportes influenciam decisivamente os padrões de urbanização (Duany 2010), pelo que se torna crucial a implementação de uma política coordenada entre planeamento urbano e transportes. Tradicionalmente, a política de transportes é subordinada às necessidades de crescimento urbano, mas é possível utilizá-la de modo inverso; ou seja, estabelecer uma rede de transportes com o objectivo de se transformar padrões urbanos na solução desejável. Este ajuste deve ser conseguido de um modo gradual, prevendo o reforço da relação entre o transporte público e a comunidade. Desta forma, sem fracturas nem roturas, disciplina o crescimento através da necessidade de se viver perto das paragens dos transportes públicos. Entra-se assim num círculo virtuoso, em que os transportes públicos densificam o centro e mantêm a vitalidade das comunidades que atravessam, ganhando mais passageiros e rentabilizando o seu serviço. Para além de Duany, também Calthorpe defende o transporte público como um instrumento de planeamento.

Os incentivos à utilização de transportes públicos devem ser complementados com políticas de acalmia do tráfego e interfaces com os percursos pedonais e as ciclovias, com pontos agradáveis e confortáveis nos acessos a transportes públicos (cafetarias, venda de jornais, cadeiras limpas e confortáveis, protecção das intempéries).

O planeamento da rede de transportes deve ser feito de forma integrada e abrangente. Mesmo que a sua implementação seja faseada, o planeamento não deve sê-lo, com o risco de se criarem assimetrias, conflitos e

soluções redundantes, pouco eficientes na utilização de recursos e inadequadas na satisfação das expectativas dos utentes. Por outro lado, uma rede bem planeada e divulgada perante a comunidade permite aos actores ligados ao sector imobiliário uma melhor coordenação dos seus investimentos com as autoridades locais e os habitantes da região.

Os transportes devem ser planeados de forma a que o passageiro tenha o mínimo de transbordos. A definição de corredores, por ordem de importância, ajuda a estruturar o trânsito e a permitir a concentração de carruagens nos trajectos mais utilizados, para que o tempo de espera seja o menor possível. Os pontos de paragem também deverão ser cuidadosamente escolhidos e qualificados, para que se possa estabelecer o círculo virtuoso entre uma viagem agradável, uma paragem confortável e segura, e uma comunidade que é reforçada pela presença do transporte público e vice-versa.

As distâncias entre paragens deverão ter em conta diversos factores, como a proximidade de pontos de interesse, a concentração de potenciais utilizadores, e principalmente a natureza do transporte, a sua capacidade e a sua velocidade. Um metro suburbano, ou light rail, poderá fazer paragens de uma milha (1.6 Km) ou mais (Duany 2010), enquanto que um autocarro ou um eléctrico, que se movem a menor velocidade, poderão ter paragens mais frequentes. Quanto menor a velocidade, maior é a compatibilidade de acesso directo através da rua ou do passeio, bem como a junção ao tráfego automóvel.



Fig. 73 –a) Interfaces transportes públicos / bicicletas, Portland Transit Mall, Portland. Fonte: <http://www.flickr.com/photos/thomasngo/4195440641/sizes//in/photostream/>; b) Corredores exclusivos para Transportes Públicos, Portland Transit Mall, Portland. Fonte: <http://www.wired.com>

## Estacionamento

O estacionamento automóvel nos centros das cidades deve ser reduzido ao indispensável, tendo em conta que não é possível compatibilizar uma vizinhança que privilegia o contacto humano e a animação das ruas com a vontade de todos os visitantes de terem um sítio para estacionar o carro. O estacionamento subterrâneo serve para minorar o problema, mas por outro lado não resolve o problema do congestionamento das ruas para lá chegar. O compromisso é difícil, como se viu pelos excessos cometidos durante as décadas de 50 e 60, e deverá ser sempre o automóvel a ceder espaço ao peão, procurando-se compensar o visitante com um contexto urbano suficientemente interessante para ser percorrido a pé, munido de uma rede de transportes alternativos que o motive a prescindir do automóvel. Também deve ser dada uma especial atenção à necessidade de parques de estacionamento automóvel junto aos interfaces de transportes públicos, em particular aos de média e longa distância.

## Malha urbana

O New Urbanism preconiza uma malha urbana densa e interligada, numa variante da grelha ortogonal, criticando os cul-de-sacs e os becos sem saída que cortam as alternativas de trânsito em caso de congestionamento. Ruas fechadas apresentam ainda o inconveniente adicional de dificultarem a passagem de viaturas de emergência, em especial em situações de catástrofe ou acidentes. Também se tornam mais difíceis de policiar, e dificultam a entrega de correio e mercadorias. Também não favorecem o estabelecimento de laços sociais entre a vizinhança, visto que actuam como um efeito barreira que reduz a mobilidade dos moradores e os isola dos seus vizinhos (Duany 2010). Por outro lado, existem diversos estudos que mostram que uma malha densamente interligada reduz as distâncias viajadas per capita e os volumes de tráfego nas artérias de maior capacidade de tráfego. Zonas com fraca interligação com o exterior também correm o risco de se tornarem em guetos, visto que as actividades ilícitas não convivem bem com zonas com amplo movimento e vigilância.

De forma análoga, deve evitar-se o fechamento das comunidades ao tráfego exterior (como muitas vezes acontece nas comunidades planeadas), visto estes sistemas favorecerem a congestão e obrigarem a percursos mais longos.

No seu Smart Growth Manual, Duany estabelece quatro componentes básicos numa rede de transporte para bicicletas: percursos para bicicletas, faixas para bicicletas, boulevards para bicicletas, e faixas partilhadas. Os percursos para bicicletas estão fisicamente separados do tráfego de maior velocidade. As faixas para bicicletas são demarcadas através de alterações no pavimento, e utilizadas em estradas de velocidade média. Os boulevards para bicicletas consistem em ruas com um baixo volume de tráfego em que é dada prioridade ao ciclista através de sinalização ou de medidas de acalmia do tráfego. As pistas partilhadas são as estradas com tráfego suficientemente lento para que possam ser partilhadas por ciclistas e automobilistas de forma segura e confortável. Estes quatro componentes devem ser integrados numa rede suficientemente abrangente para uma utilização eficaz nos diversos tipos de percurso: casa-trabalho, casa-escola, lúdico e acessos ao centro e comércio. Deste modo, deverão interligar-se com a rede de transportes públicos, para permitir distâncias mais longas (sendo a bicicleta utilizada como interface que compense a distância do ponto de partida até ao nó do transporte público). Para além dos obrigatórios parques de estacionamento para bicicletas, é ainda desejável a existência, junto aos mesmos, de duchas, dentro ou fora de edifícios públicos ou privados (Duany 2010).



Fig. 74 – a) Cul-de-sacs, Rancho Santa Margarita (Los Angeles). b) Malha reticulada, San Francisco (ruas California e Pierce). Fonte: Bing

A uma malha densa e bem interligada corresponde um tamanho de quarteirão pequeno. Regra geral, as comunidades com os quarteirões mais pequenos são as mais utilizáveis para percursos pedonais (Jacobs 1961). No entanto, tal não deverá ser sinónimo de um enxame de estradas e de um uso do solo excessivo para arruamentos, mas sim um conjunto de ruas hierarquicamente distribuídas, com passagens traseiras estreitas para uso de serviços (ex. recolha do lixo) e garagens, ou vias pedonais que atravessam quarteirões residenciais. Estas ruas traseiras de serviço apresentam a vantagem acrescida de libertarem a frente dos edifícios das garagens inestéticas e dos contentores do lixo, para além de assegurarem que os passeios não terão que ser atravessados por automóveis a caminho das suas garagens. As ruas traseiras, ou de serviços, poderão prescindir de pavimentação em ambientes menos urbanos, poderão ter apenas cerca de 3m de largura (Duany 2010), visto o seu uso ser ocasional. Poderão ter apenas um sentido, mas mesmo com dois sentidos poderão resolver um eventual cruzamento de viaturas com um simples desvio de uma delas para uma entrada de garagem. As ruas traseiras podem ainda ter um uso não-automóvel, como acessos pedonais a praias ou percursos para bicicletas. Também podem atravessar um tecido urbano misto, pontuado por residências e pequenas lojas com montras à face da rua. O uso de túneis e passagens superiores para peões deve ser evitado, sendo substituído por medidas de acalmia de tráfego sempre que possível (Duany 2010).

Tendo em vista o utilizador habitual (ou aquele que não tenha espaço para guardar a bicicleta em casa), deverão ser disponibilizadas bicicletas para aluguer junto às redes de ciclovias, com sistema de pagamento por cartão de crédito ou moedas.

Do mesmo modo, poderão ser alugados veículos automóveis partilhados para trajectos curtos (Duany 2010), mercado particularmente indicado para veículos eléctricos para um número reduzido de ocupantes. O seu uso pode ser incentivado através da disponibilização de lugares de estacionamento exclusivos com tomadas eléctricas para a sua carga, com benefícios óbvios na redução do ruído e da poluição.

### **Crescimento sustentável e gestão de recursos naturais**

O Smart Growth defende a preservação dos recursos agrícolas locais (ao nível do Estado), procurando reduzir o trajecto entre produtor e consumidor, e a logística (bem como os custos de transporte associados) necessária para a sua distribuição. Duany advoga a utilização do conceito do transecto, presente na ecologia para explicar a progressão entre habitats, no planeamento urbano. Mais importante que a transição entres sistemas, é a sua coerência interna, e o facto de serem compatíveis e de se suportarem entre si.

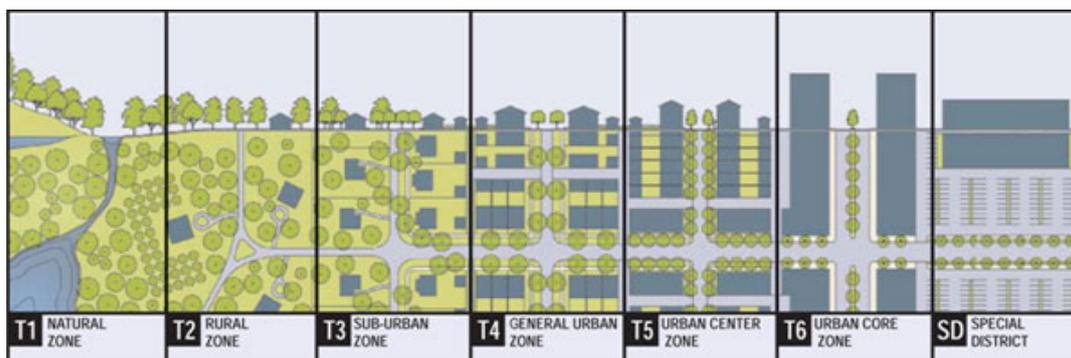


Fig. 75 – Transecto, com diversas zonas de transição entre um ambiente rural e uma zona urbana (Duany 2010)

A construção deve ser feita apenas onde os recursos naturais o permitam - em particular a água. Duany aponta casos de estados americanos com disputas azedas por causa da água (como Colorado e Nevada) de difícil resolução.

O planeamento urbano deve dar uma atenção especial à topografia, em particular no que concerne ao escoamento das águas pluviais. Deve ser mantido, tanto quanto possível, o curso natural das águas, e evitar-se a impermeabilização dos solos, em particular nas zonas onde este é mais poroso. As zonas pantanosas também devem ser protegidas da erosão através de uma cintura de protecção de pelo menos 30 metros, com parques, bosques, ou outro tipo de barreiras naturais que, para além de protegerem o habitat natural, o enriqueçam (Duany 2010).



Fig. 76 – Rotunda com mudança de piso, Rancho Santa Margarita, CA.. Fonte: Bing

### Sustentabilidade e eficiência energética

Existem standards de medição de índices de sustentabilidade e eficiência energética, sendo o principal o Leadership on Energy and Environmental Design rating system for the New Urbanism (LEED-ND), desenvolvido pelo Congress for the New Urbanism, o Natural Resources Defense Council e o U. S. Green Building council. Trata-se de um standard semelhante ao que já existe para os edifícios (LEED) mas expandido para a escala da comunidade. Com esta ferramenta, as municipalidades, os promotores imobiliários e os potenciais residentes podem determinar de forma objectiva a forma como a sua comunidade adere aos princípios de sustentabilidade do Smart Growth, podendo inclusivamente ser utilizada para certificar comunidades, ou unidades de vizinhança, do mesmo modo que o LEED certifica actualmente edifícios (Duany 2010)

### Códigos de construção

Um dos componentes do Smart Growth consiste na elaboração de um conjunto de orientações fáceis de seguir, por parte dos construtores, para que um projecto tenha "via verde" na câmara municipal para efeitos de aprovação. Estas orientações deverão reflectir os princípios estabelecidos para um crescimento harmonioso da comunidade, e poderão ser incentivadas mediante a atribuição de subsídios ou isenções de impostos e taxas, conforme o interesse da câmara. Pelo contrário, o seu incumprimento poderá não só impedir a obtenção de

incentivos, como a aplicação de taxas, multas, ou simplesmente a negação de prestação de serviços públicos até a situação ser corrigida.

### **Teste de qualidade**

A qualidade de uma comunidade pode ser avaliada de uma forma sumária através da resposta às seguintes perguntas<sup>53</sup>:

#### **Planeamento**

Existe uma visão comum e abrangente, ao nível da comunidade, sobre o uso individual de terrenos?

Essa visão abrange uma política integrada de transportes?

#### **Auto-suficiência**

Existem serviços de utilização comum como lojas, clínicas, escolas, espaços de lazer e transportes públicos dentro de um raio que possa ser percorrido confortavelmente a pé? Esses serviços também estão próximos entre si?

Existe um rácio adequado entre postos de trabalho e habitações num raio de 3 ou 4 Km?

#### **Malha urbana**

As ruas têm uma boa conectividade? Os quarteirões têm uma dimensão suficientemente curta que permita o seu fácil atravessamento a pé? As ruas têm medidas de acalmia de tráfego em zonas sensíveis, como bairros residenciais e centros comerciais? São devidamente estreitas?

#### **Disposição de edifícios**

Existe uma frente de rua tradicional, vigiada a partir do interior dos edifícios que a ladeiam? Ou os edifícios estão escondidos por detrás de muros e parques de estacionamento?

#### **Acessibilidade**

As ruas são fáceis de atravessar, mesmo por pessoas com limitações ou deficiências? Têm passeios? Estão correctamente desenhados? Prevêem o uso de cadeiras de rodas e carrinhos de compras? Permitem o uso misto por parte de bicicletas, transportes públicos e do peão de uma forma segura? Têm passeios suficientemente largos que permitam as brincadeiras de crianças com segurança? Mesas com esplanadas? Pequenos eventos?

Existe uma rede de ciclovias? Está correctamente integrada com a restante rede de transportes públicos? Existe estacionamento para bicicletas? Sistema de aluguer de bicicletas? Vestiários com duches junto aos principais locais de trabalho?

As crianças podem ir para a escola a pé ou de bicicleta em segurança? Se não, existem programas para melhorar as condições actuais? Existem transportes alternativos?

#### **Transportes**

A comunidade tem uma rede de transportes abrangente? O tempo de espera é, em média, inferior a meia hora? Em horas de ponta, a congestão é moderada? Existem transportes ferroviários que permitam uma ligação conveniente ao centro metropolitano mais próximo? Os nós de acesso aos transportes públicos de média e longa distância dispõem de locais de estacionamento automóvel para os seus utilizadores?

Os transportes são economicamente viáveis? Existe uma associação local de gestão de transportes?

#### **Coesão**

A comunidade tem um nome? Existe um sentido de orgulho e de pertença à mesma? Tem identidade própria?

#### **Diversidade**

Existe uma variedade de tipos de habitação e de preços que permita às populações mais desfavorecidas viver na comunidade? Existem programas que assegurem que existam habitações a custos moderados em zonas servidas por transportes públicos? Essas habitações estão próximas dos serviços utilizados pelos cidadãos no seu dia-a-dia, como unidades de saúde, bancos, correios e espaços comerciais?

#### **Políticas ecológicas**

Existem medidas de preservação de zonas naturais, espaços verdes, recursos hídricos, florestas e linhas de costa? A qualidade do ar é medida regularmente, e encontra-se dentro dos limites recomendados?

---

<sup>53</sup> Fontes: Duany, Calthorpe, entre outras

## 6.2 Visão descentralista

---

Entre os principais defensores da visão descentralista, contam-se Ebenezer Howard e as "cidades jardim" e Frank Lloyd Wright, com a sua Broadacre City. Num campo mais neutro, existem diversos autores que procuram explicar e descrever a cidade de fronteiras difusas do século XXI, mais complexa e imprevisível, como Ascher e Castells. A título de exemplo, para Castells e Borja, a humanidade caminha em direcção a uma urbanidade difusa:

*“A humanidade encaminha-se para um mundo de urbanização generalizada (...) se a urbanização é a forma de assentamento espacial habitual da espécie humana, faz sentido continuar a falar de cidades? Sim tendencialmente, tudo é urbano, não deveríamos mudar as nossas categorias mentais e as nossas políticas de gestão para um enfoque diferencial entre as distintas formas de relação entre espaço e sociedade?” (...) Em suma, três macroprocessos relacionados entre si; a saber: a globalização, a “informacionalização” e a difusão urbana generalizada parecem convergir em direcção ao desaparecimento da cidade como forma específica de relação entre território e sociedade. (...) O global poderia organizar-se em torno a centros direccionais, tecnológicos e residenciais de elite conectados entre si por comunicações de longa distância e redes electrónicas, enquanto que a população poderia individualizar o seu habitat na difusão urbana descrita, ou agrupar-se em comunidades defensivas de ideologia quase tribal para assegurar a sua sobrevivência num mundo estruturado globalmente no seu centro e desestruturado localmente em múltiplas periferias.” (Borja e Castells, 1998)*

### **Novas formas suburbanas: Edge cities, Edgeless cities, Exurbs**

As "Edge Cities", popularizadas por Joel Garreau, representam, grosso modo, os núcleos urbanos que se formam na periferia das grandes cidades, junto a auto-estradas que servem meios urbanos. Encontram-se frequentemente perto de aeroportos ou estações ferroviárias de alta velocidade. Os seus ocupantes incluem edifícios de escritórios e complexos de vendas a retalho ou distribuição. Do mesmo modo que as empresas trocaram o CBD pelas edge-cities para se manterem competitivas, reduzindo custos, encontram hoje uma barreira ao seu crescimento pela reduzida densidade de consumidores na sua periferia, competindo com empresas globais que vendem os seus produtos através da Internet na cidade vizinha ou no continente vizinho. Actualmente, o renascimento dos centros das metrópoles coloca novos desafios às edge cities, com obstáculos como a distância ao centro e as redes de transportes.

As "Edgeless Cities" não representam centralidades suburbanas, mas apenas zonas de serviços pouco densas, frequentemente formadas por superfícies comerciais de média e grande dimensão, junto a nós de auto-estradas. Encontram-se normalmente das proximidades de grandes áreas metropolitanas, e são hostis ao pé, quer pela falta de transportes públicos, quer pela ausência da micro-escala que permita o seu percurso confortável a pé. São frequentemente difíceis de localizar, e primam pela mono-funcionalidade.

Os "Exurbs", representam os aglomerados que se formam entre os subúrbios metropolitanos e as zonas rurais. Ficam fora do perímetro suburbano, mas já têm uma urbanidade suficiente para não poderem ser considerados rurais. Caracterizam-se pela sua baixa densidade, e são procurados frequentemente por pessoas que procuram uma vida semi-rural. O termo foi usado pela primeira vez por A. Spectorisky em 1955, no seu livro "The Exurbanites" (Spectorisky 1955). Nos EUA, em 2000, cerca de 10,8 milhões de pessoas viviam nos "exurbs" de grandes áreas metropolitanas, sendo mais prevalentes no Sul e no Midwest que no Noroeste ou o Oeste. No mesmo ano, a população ex-urbana da Califórnia representava 2.1% do total, contra 4.4% em Washington e 1.5% no Oregon. Em estados como a Carolina do Sul e o Texas essa percentagem sobe a 9.5% e 6%, respectivamente (Berube, Singe, Wilson, Frey 2006).

Map 3. Exurban Character of Census Tracts in the Greater Los Angeles Area  
Based on Commuting Ties, Population Growth, and Housing Density

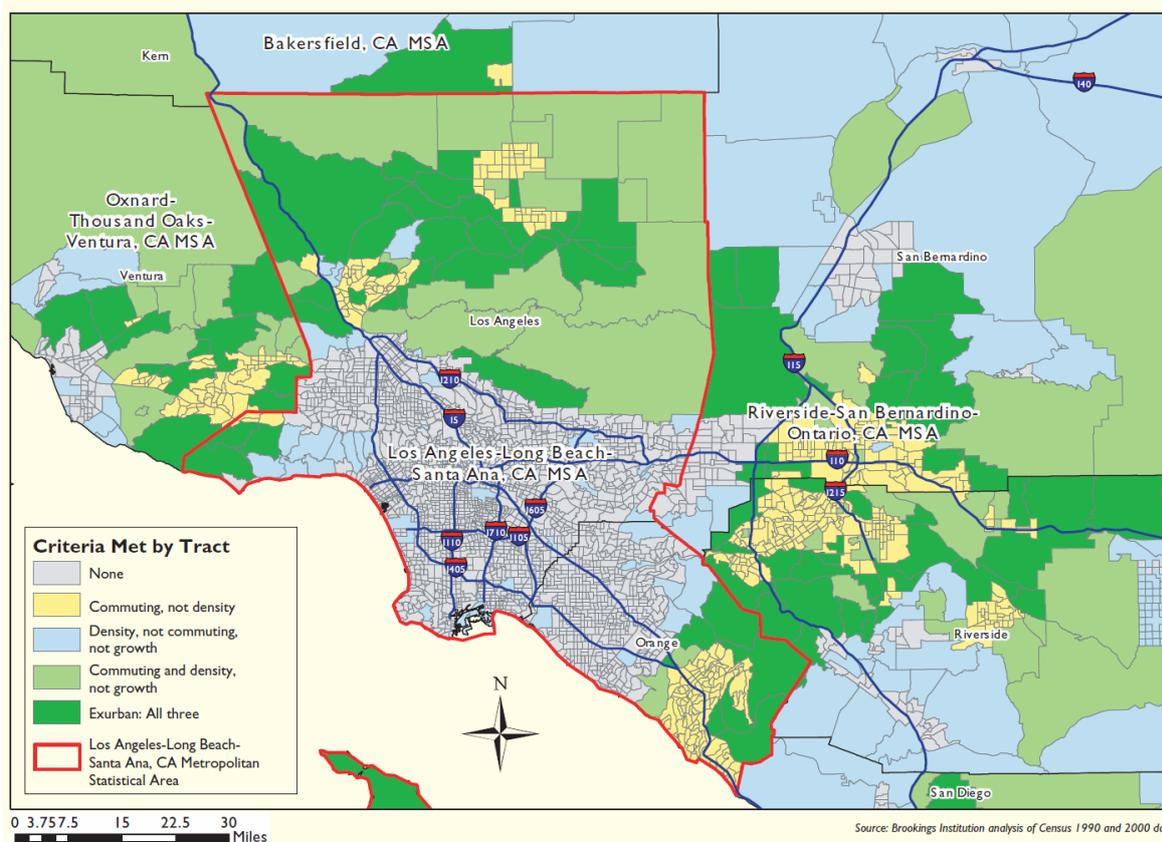


Fig. 77 – População ex-urbana na área metropolitana de Los Angeles. Fonte: Brookings Institution / (Berube, Singe, Wilson, Frey 2006)

### Comunidades planeadas / Planned communities

As comunidades planeadas, ou planned communities, têm como característica fundamental o facto de terem sido planeadas desde a sua concepção, habitualmente em terrenos não urbanizados. As dimensões variam do pequeno bairro ou vizinhança até à cidade. No capítulo relativo à expansão urbana, são abordados alguns exemplos como Mission Viejo. O caso de Irvine também pode ser consultado nos capítulos anteriores.

As comunidades planeadas podem ser construídas por uma ou mais entidades, no entanto são normalmente planeadas por uma única. Distinguem-se normalmente pela inclusão das seguintes características: a) Usam standards a nível de desenho; b) Desenho unificado e integrado; c) Projectos-tipo, e d) Usos mistos.

Existem em diversos modelos, formas e escalas. Nos casos de menor dimensão, à escala do condomínio, temos por exemplo as habitações e empreendimentos em cluster, que são formados conjuntos de habitações que partilham uma área descoberta comum (Mandelker 2010), ou os empreendimentos de usos mistos, que combinam funções residenciais e não-residenciais, compreendem frequentemente edifícios de vários pisos, e procuram emular um certo carácter de rua e uma vivência urbana. Numa escala superior, temos as master-planned communities. Existe ainda o sub-grupo das gated communities, fechadas ao exterior e com um acesso normalmente controlado.

As comunidades planeadas foram precedidas de algumas alterações que as tornaram possíveis. Na década de 1950, surgiu no Porto Rico o conceito de propriedade por parte de condomínios. No caso dos apartamentos, o condomínio está geralmente associado à propriedade do próprio edifício, enquanto que nas moradias envolve habitualmente a posse e gestão de edifícios comuns (casa do condomínio, salas de jogos), jardins, piscinas, e espaços públicos em geral. Outro evento importante para o seu aparecimento prende-se com modificações às regras de zoning, nomeadamente ao zoning por cluster e ao zoning por Planned Unit Development em ambientes suburbanos, que permite aos promotores imobiliários o desenvolvimento de projectos de usos mistos (residencial, comércio e serviços), onde a medição de densidade é aplicada ao projecto num todo e não a um lote individual (Knox 2008).

Uma das mais conhecidas comunidades planeadas na Califórnia, Palos Verdes Estates, está localizada nos terrenos do antigo Rancho Palos Verdes, entre Santa Mónica e Long Beach, a noroeste do porto de Los Angeles,

e foi desenhada por Frederick Olmsted Jr. (filho do famoso paisagista). Incorporada como cidade em 1939, a sua construção começou no início da década de 20, com a subdivisão de lotes e a construção das primeiras casas em estilo colonial espanhol<sup>54</sup>. A cidade tem actualmente 13,438 habitantes<sup>55</sup>, praticamente a mesma população de 2000. Estende-se por uma área de cerca de 1240 hectares. O custo por m<sup>2</sup> do imobiliário está entre os mais elevados da Califórnia e do país. Os seus residentes são maioritariamente de classe média e alta, e são proibidas quaisquer alterações às moradias que não sejam previamente aprovadas por um júri.

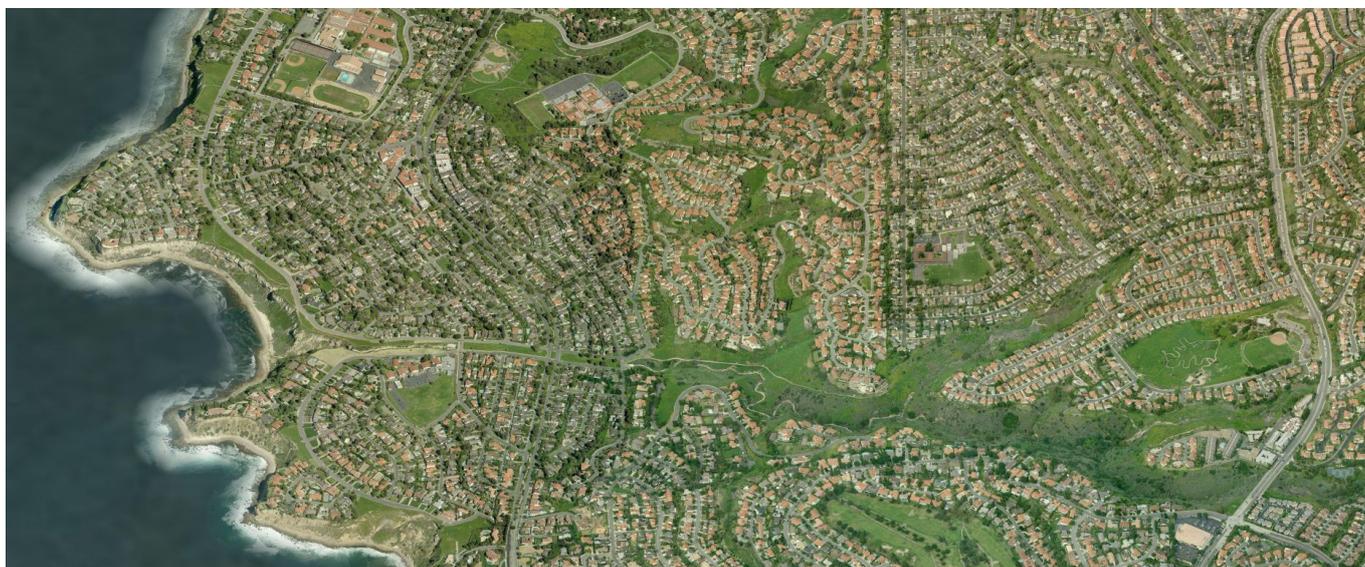


Fig. 78 – Palos Verdes Estates. Fonte: Bing.

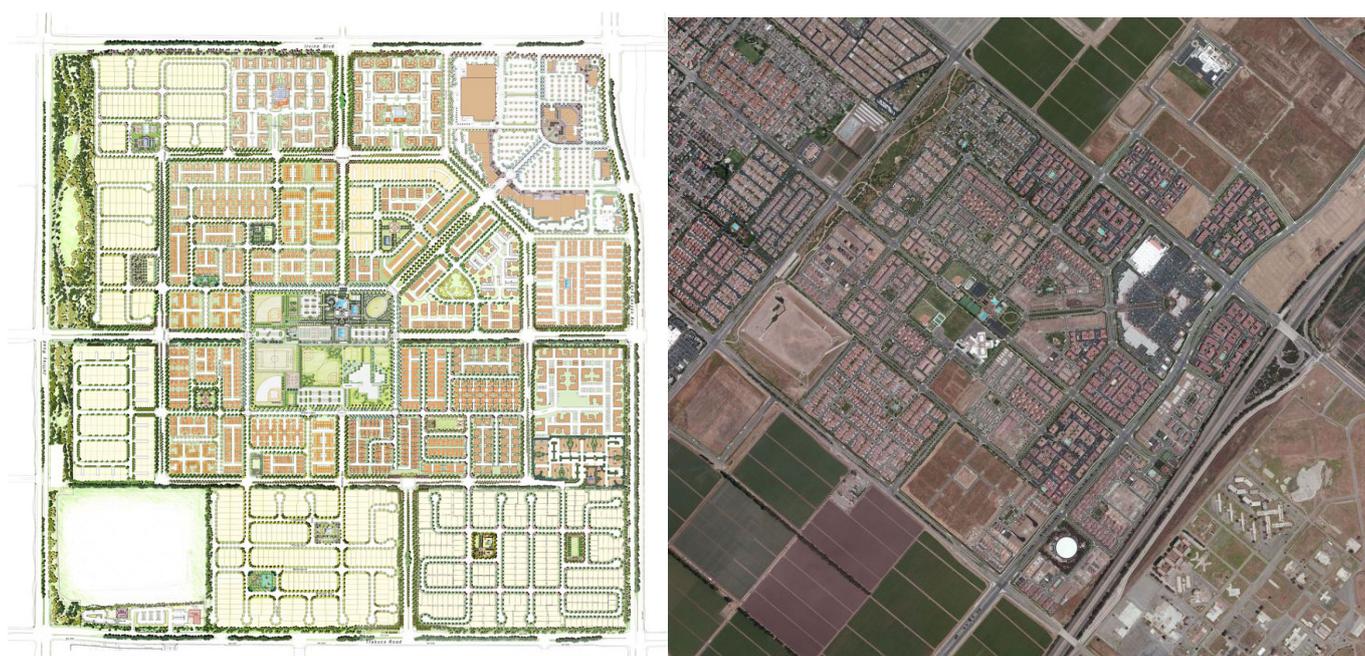


Fig. 79 – Comunidade planeada de Woodbury village. a) Planta. Fonte: <http://landuselaw.wustl.edu/BookDPC/Images/A%20Woodbury%20Village%20Master%20Plan.jpg> b) Vista aérea. Fonte: Bing.

<sup>54</sup> Fonte: City of Palos Verdes Estates

<sup>55</sup> Recenseamento de 2010, US Census Bureau

## Gated communities

As comunidades fechadas (gated communities) representam o próximo passo no "American Dream". Surgem como uma defesa causada por uma percepção de insegurança, pelo desejo de auto-segregação onde é permitido escolher a vizinhança e o vizinho, ou pela necessidade de evitar que a piscina paga por alguns seja utilizada por todos. Distinguem-se das outras comunidades planeadas pelo facto de terem o seu perímetro encerrado por muros, cercas, ou outro tipo de barreira, e terem um acesso centralizado através de um ou mais portões. Não representam mais que a evolução de uma forma de comunidade que sempre existiu ao longo dos tempos, destinada a manter afastados membros indesejáveis e a preservar a segurança dos seus ocupantes. São frequentes em África, na América do Sul, e nos países com maiores desigualdades na distribuição de rendimentos. Na Califórnia, temos como exemplo Canyon Lake, uma comunidade no condado de Riverside (a norte de Los Angeles), ocupando cerca de 816 ha, com uma população de 10,561<sup>56</sup> habitantes, distribuídos por 3935 fogos; Beverly Park, uma comunidade privada criada em 1990 com cerca de 100 hectares na cidade de Los Angeles, ou Hidden Hills, uma cidade desenvolvida nos anos 50, e incorporada no condado de Los Angeles, com uma população de 1856 habitantes<sup>57</sup>.

Os exemplos escolhidos ilustram algumas diferenças importantes entre si, visto representarem cidades autónomas (como Hidden Hills) ou condomínios fechados privados dentro de uma cidade (Beverly Park). Este modelo é também frequentemente usado para "retirement communities", viradas para séniores.

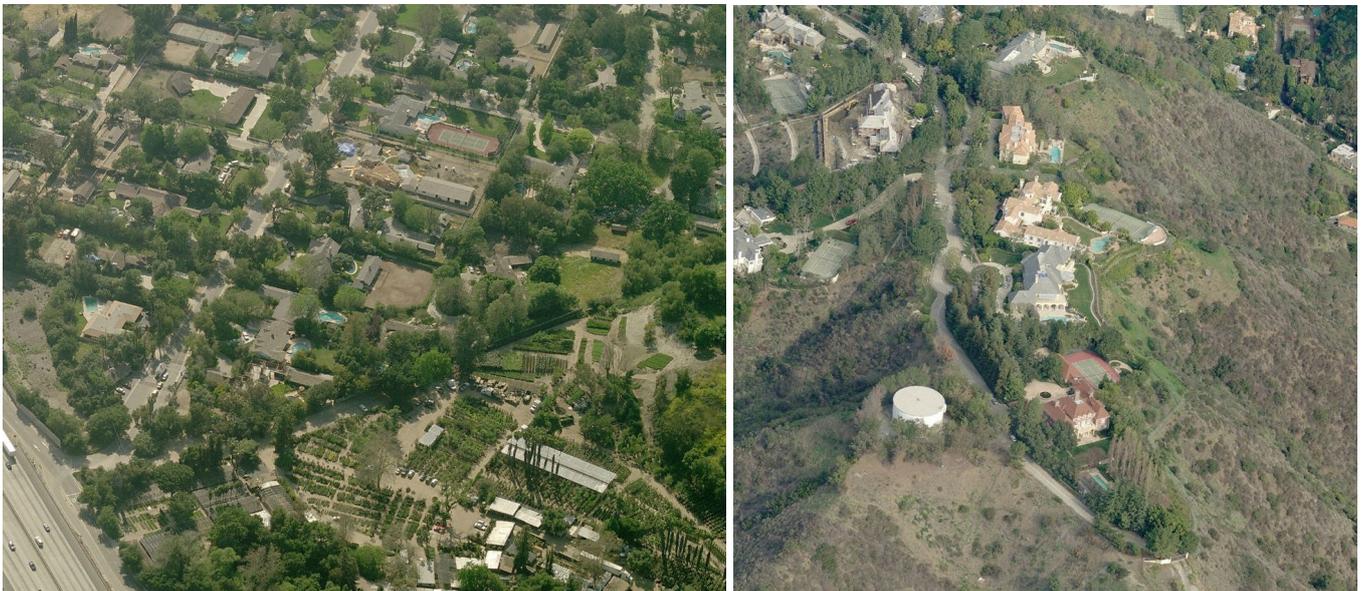


Fig. 80 – a) Hidden Hills; b) Beverly Park, CA, entrada. Fonte: Bing.

## Cidades privadas

A tradicional cidade americana deu lugar a um conjunto diverso de organizações comunitárias cujo objectivo é sempre o mesmo: a defesa dos seus interesses. Tendo em conta os problemas dos principais centros urbanos, como o crescente endividamento, o aumento de custos no suporte de infraestruturas, a criminalidade, para citar apenas alguns casos, são cada vez mais frequentes as associações de proprietários que se organizam para gerirem de forma autónoma as suas comunidades, rejeitando ao mesmo tempo quaisquer responsabilidades fora destas.

Esta atitude tem gerado sentimentos contraditórios na sociedade. Por um lado, as municipalidades suburbanas vêem aligeirada a carga dos seus serviços ao delegá-los em terceiros, ao mesmo tempo que continua a receber a sua parte do imposto sobre o património imobiliário. Mas por outro, a criação de enclaves privados onde os habitantes não só se organizam para a sua manutenção como podem ainda criar as suas próprias milícias para a manutenção de segurança podem afectar seriamente a coesão social e gerar movimentos de revolta por parte dos menos afortunados (Knox 2008), a quem pode ser barrado o direito de entrada por não ter o "pedigree" correcto. Estas circunstâncias poderão agravar sentimentos de exclusão e de perda de direitos de cidadania com repercussões semelhantes às dos motins de Watts de 1965.

O poder ditatorial das associações de moradores não se limita aos meros visitantes, mas também a potenciais novos moradores. As regras pelas quais se regem (e que os proprietários são obrigados a aceitar na compra da

<sup>56</sup> US Census Bureau, 2010

<sup>57</sup> Fontes: Wikipedia, US Census Bureau, 2010

sua propriedade) permitem aos seus membros o direito de veto sobre novos vizinhos, que têm que ser previamente aprovados pela comunidade antes de poder fazer parte dela. Existem casos de proprietários que viram as suas casas penhoradas e vendidas em hasta pública em menos de um ano por dívidas de centenas de dólares à sua associação, o que comprova o poder discricionário que detêm sobre os "mal comportados" e a arbitrariedade com que o podem exercer, em nome da preservação do valor do seu próprio património (Knox 2008). Contudo, diversos Estados, entre os quais a Califórnia, têm aprovado legislação no sentido de evitar este tipo de abusos, impondo limites mínimos ao valor em dívida para que possam ser feitas penhoras, e concedendo ao proprietário a possibilidade de recompra da sua habitação num prazo de tempo razoável após a venda em hasta pública, mediante o pagamento dos valores devidos.

As associações são vulgarmente dirigidas por conselhos que integram proprietários e membros das empresas ligadas à promoção do empreendimento. As normas podem ser livremente alteradas pelo conselho a qualquer altura, mediante deliberações em assembleia (geralmente com pouca participação). No entanto, os estatutos são habitualmente protegidos de alterações por livre arbítrio de conselhos menos ortodoxos pelo facto de exigirem normalmente maiorias qualificadas dos residentes (e não apenas dos presentes na votação) (Knox 2008).

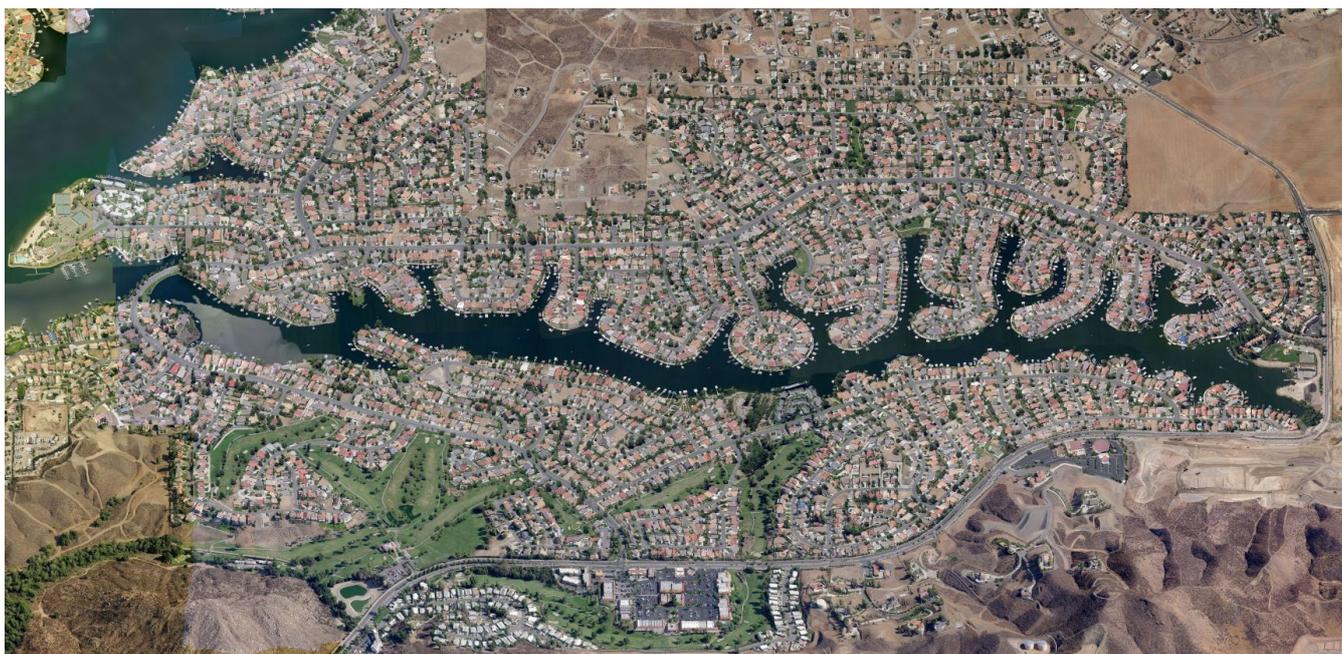


Fig. 81 – a) Canyon Lake, CA. Fonte: Bing.

### 6.3 Políticas para o futuro

A resolução dos problemas da expansão urbana transcende em muito as simples políticas de planeamento urbano e requerem o envolvimento de uma multiplicidade de actores da nossa sociedade. Alguns exemplos:

**Optimização de recursos** - deve incentivar-se a construção de novas infra-estruturas paralelas às existentes (ex. saneamento básico e abastecimento de água, electricidade e telecomunicações, auto-estradas e corredores ferroviários, linhas de alta tensão). As infra-estruturas também podem ser utilizadas como barreiras ecológicas, impedindo a expansão urbana. Deve ser dada ênfase à intensificação de usos e à sua polivalência (ex. espaços que funcionam como restaurantes de dia e cibercafés à noite). Também se pode fazer uma melhor gestão do uso dos solos com zonas multifuncionais que permitem a partilha de estacionamento entre diferentes proprietários (dia/noite), ou com o uso de boulevards em vez de vias de tráfego denso, com medidas de acalmia do tráfego, mais adequados à convivência com o peão.

**Política fiscal** - Devemos perguntar-nos se faz sentido utilizar os impostos sobre combustíveis para financiar a construção de estradas que, por sua vez, incentivam à utilização de mais automóveis, enquanto que o restante investimento público se tem que contentar com o que resta. Por outro lado, há que compatibilizar a saudável competição fiscal entre cidades e regiões com os desequilíbrios causados por incentivos fiscais e subsídios para a expansão nos subúrbios (competindo pela atracção da iniciativa privada) depauperando os centros históricos, duplicando infra-estruturas e zonas impermeabilizadas e aumentando tensões sociais. As políticas fiscais das cidades deverão ser coordenadas com as da região, penalizando as práticas contrárias ao interesse público com multas e incrementos de impostos e taxas, e evitando associar a receita de impostos a decisões que trocam a saúde financeira pelo interesse da comunidade a longo prazo - anexando, por exemplo, as receitas de licenças de construção regionais a um bolo fiscal que é redistribuído independentemente da sua origem.

Ligações à sociedade civil - os EUA cresceram na base do envolvimento das comunidades nas decisões municipais desde os tempos pós-coloniais. Existe uma larga história de envolvimento do governo local na planificação do desenvolvimento económico e de parcerias público-privadas. Devem promover-se as ligações de vizinhança fortes, com influência crescente na política de crescimento económico. A sociedade só tem a ganhar com a presença de uma densa rede de organizações não lucrativas que exercem um papel estratégico no desenvolvimento económico de toda a região.

Desenvolvimento económico - O sucesso económico de uma comunidade não é possível sem uma prestação de serviços públicos de qualidade, sendo esta a função central de qualquer municipalidade. No entanto, num mundo globalizado onde até as cidades vizinhas competem entre si para atrair investimento privado, há que dar especial atenção à promoção económica e turística da região, a campanhas internacionais para atracção de investidores e visitantes, ao planeamento e zoning, feito em interacção com outros actores públicos e privados, às parcerias com bancos com linhas de capital de risco, para promover empresas públicas e mistas.

A competitividade das cidades, num mundo globalizado, assenta hoje cada vez menos em factores tangíveis como a proximidade de recursos naturais ou energéticos, a posição geográfica ou a acumulação de capital, e cada vez mais noutras áreas, como o funcionamento eficiente do sistema urbano-regional, a inserção nos sistemas de comunicações, a qualificação de recursos humanos, o apoio público aos agentes económicos e sociais, ou a coesão social dentro de uma sociedade cosmopolita (Borja e Castells, 1998).

Compete à municipalidade estar vigilante no sentido de evitar algumas das principais causas da decadência e desemprego nos centros: a congestão, causando ineficiências operacionais; o alto valor do imobiliário ou poluição dos solos, tornando a nova construção difícil ou cara; o transporte público radial, ou desinvestimento no sector; os elevados custos em segurança, frutos da criminalidade potenciada por tensões sociais e desemprego. Deve ainda procurar coordenar-se com os governos central e local em medidas de educação que permitam a formação de população laboral pouco especializada ou com uma educação básica fraca (Roberts e Sykes, 2002). A cidade do século XXI deve tomar consciência que o seu crescimento económico também está ligado à sua posição no mundo, procurando dinamizar as relações com cidades e regiões vizinhas, promovendo-se no exterior, através de Câmaras de Comércio, organizações profissionais, associações e redes de diversa ordem.

Segurança urbana e justiça - Deve promover-se a coordenação de forças de segurança e ordem pública locais (ex. polícias universitárias, polícias municipais, Sheriffs), a justiça municipal, a cooperação com o governo local, a luta contra tráfico de droga, a reinserção de toxicodependentes, e o combate à discriminação, racismo, e xenofobia (Borja e Castells, 1998).

Ambiente - As cidades devem adoptar normas claras de protecção do meio ambiente, concentradas em legislação facilmente disponível e consultável por parte de todos os actores envolvidos no desenvolvimento urbano, de promotores imobiliários a agentes municipais, passando pelo cidadão em geral.

Plano social e cultural - Os programas de habitação social devem ser complementados com o ênfase no desenvolvimento de novas centralidades, a descentralização político-administrativa, a existência de programas de geração de emprego fora da concorrência internacional, a criação de serviços personalizados, uma correcta manutenção da infra-estrutura e serviços urbanos, a criação de uma cultura de ecologia urbana, a dinamização da oferta cultural, e a promoção de serviços de educação e saúde públicos e privados. (Borja e Castells, 1998).

Infra-estruturas de serviços urbanos, transportes e comunicações - Não é possível a manutenção de infra-estruturas urbanas indefinidamente sem o equilíbrio financeiro da cidade. O financiamento da infra-estrutura e manutenção de serviços básicos deve ser feito de modo a penalizar o consumo excessivo, subsidiando o uso por parte da população mais desfavorecida, abrangendo sectores como o transporte público, abastecimento de águas, e a rede de saneamento. A gestão poderá ser pública ou através de programas-contrato, em parcerias público-privadas (ex. telecomunicações, ferrovias, energia), com uma racional análise da relação custo / benefício, prevendo de forma clara a assunção de responsabilidades em zonas cinzentas (torres de telecomunicações, cablagem, meios de comunicação social locais, etc.) (Borja e Castells, 1998).

Políticas regionais - As vantagens de uma política próxima dos cidadãos não nos devem fazer esquecer os inconvenientes de uma gestão descentralizada, a saber: a dificuldade de lidar com um mundo complexo, a ausência de recursos locais em número suficiente e/ou adequado, a protecção das minorias sob a pressão de eleitores cada vez menos tolerantes com estas, o NIMBismo<sup>58</sup> e a evasão de responsabilidades (onde colocar ETARs, resíduos, etc.), ou a redundância de infra-estruturas e equipamentos com municípios vizinhos. A maior parte dos casos tem soluções satisfatórias numa maior coordenação de políticas e de partilha de recursos e responsabilidades com os municípios vizinhos, para além dos poderes regionais e nacionais.

---

<sup>58</sup> Not In My Backyard

**Governo do território** - Existem determinadas funções do governo metropolitano que podem ser descentralizadas com óbvias vantagens para o cidadão, substituindo um governo central por uma gestão partilhada entre pequenas localidades. Por outro lado, a organização política do poder local deve privilegiar a eleição directa de líderes, ter limites à duração de mandatos, e possibilitar a nomeação de chefias intermédias por concurso público. Por outro lado, os serviços públicos devem ser geridos com transparência e eficiência, permitindo uma autonomia que lhes permita a obtenção de vantagens competitivas por sinergias com outros parceiros (públicos ou privados), utilizando diversos modelos de gestão conforme seja mais apropriado, sempre fiscalizados pelos órgãos eleitos pelo munícipe. Este, por seu lado, deve poder comunicar facilmente com os seus representantes, utilizando os meios tradicionais, bem como as novas tecnologias, como a Internet e a possibilidade do e-voto.

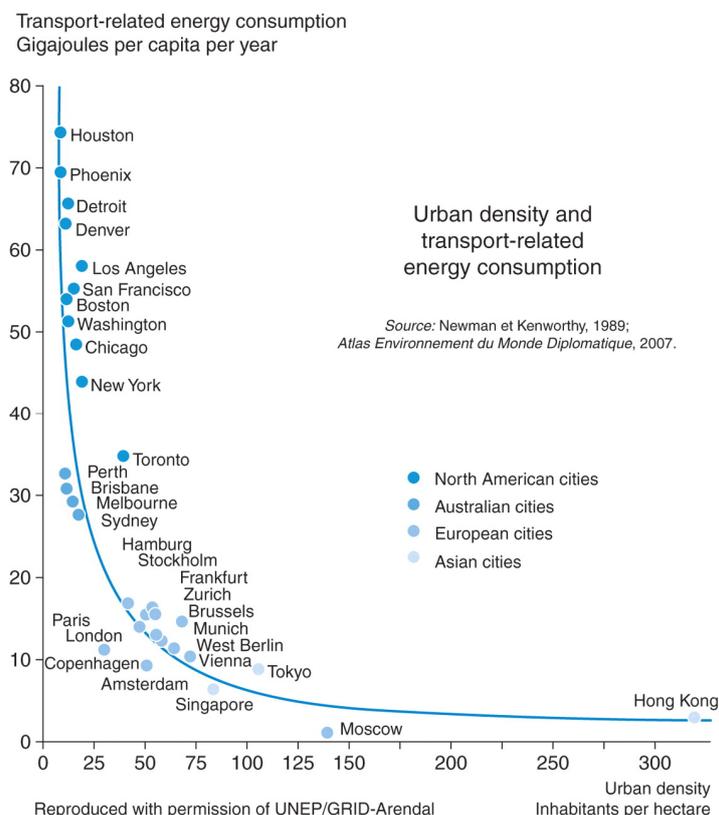


Fig. 82 – Densidade urbana versus consumo de energia relacionado com transportes. Fonte: UNEP/GRID / Roberts, Peter e Sykes, Hugh, "Urban Regeneration"

## 7 Contenção versus expansão - alguns casos

Seguem-se alguns exemplos paradigmáticos de contenção e expansão urbana. Trata-se de projectos que resultam da densificação e reabilitação dos centros, e da expansão de baixa densidade para as periferias. Pretendem oferecer apenas tópicos de futura investigação para eventuais interessados, sendo abordados de forma resumida, visto uma análise exaustiva estar fora do âmbito deste trabalho.

### 7.1 Contenção urbana

Os projectos de contenção urbana apresentados neste capítulo focam algumas das vertentes principais da revitalização urbana, e incluem exemplos ligados à recuperação ecológica e ao equilíbrio ambiental, ao Transit Oriented Development, à densificação dos centros, e à remoção de infra-estruturas automóveis em benefício da mobilidade local e requalificação urbana.

#### Reabilitação do rio de Los Angeles

A bacia de Los Angeles é irrigada pelo rio de Los Angeles a oeste e rio de San Gabriel a leste, cuja nascente se situa nas montanhas de San Gabriel (Orsi 2004).

A cidade de Los Angeles tem vivido de costas voltadas para o rio praticamente desde a sua fundação, apesar de este atravessar a cidade de Los Angeles em cerca de 51 Km.<sup>59</sup> O rio caracteriza-se pela imprevisibilidade do seu leito, causada por uma pluviosidade altamente irregular, com valores tão díspares como 81 mm (2006/7) e 858 mm (1883-4), numa média de 38 mm desde 1877<sup>60</sup>. Há dois séculos, a baía de Los Angeles era composta por um ecossistema delicado caracterizado por uma vegetação luxuriante junto a terrenos pantanosos, com uma variedade abundante de vida selvagem que sustentava as comunidades índias que viviam nas margens do rio.

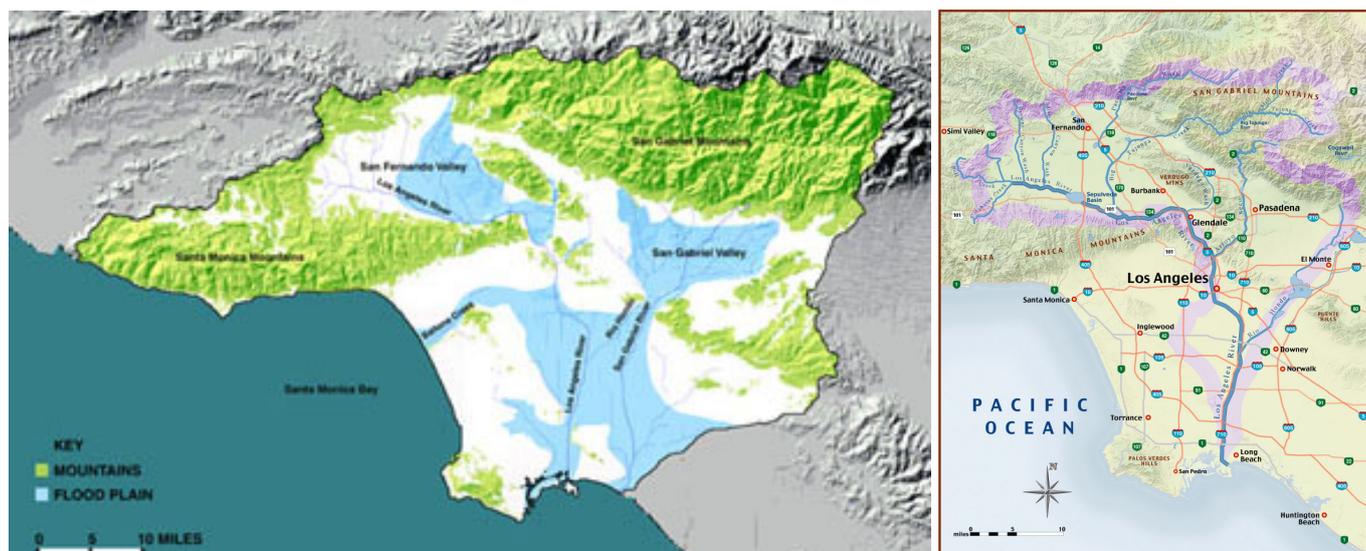


Fig. 83 – a) Bacia hidrográfica de Los Angeles no séc. XIX. Fonte: <http://www.deliriousla.net/lariver/images/1800sm.jpg>; b) Fig. 84 – Bacia hidrográfica do rio de Los Angeles, actualmente. Fonte: <http://www.enviroreporter.com/gallery/rocketdyne-gallery/rocketdyne-gallery-2-maps/>

Ao longo das décadas, a população da cidade procurou domesticar o rio através da construção de reservatórios, canais, diques e consolidação das margens. Após cada episódio de cheias, procedeu-se à construção de estruturas de transporte e contenção em betão, cada vez maiores em número e dimensão. Milhares de árvores foram arrancadas e substituídas por pavimentos betuminosos, eliminando a sua preciosa capacidade de retenção das águas através das raízes, e agravando os problemas de impermeabilização dos solos. Não surpreendentemente, e apesar dos milhões de toneladas empregues em betão para controlar o rio, as cheias de 1980 provocaram 18 mortos e 270 milhões em prejuízo (Orsi 2004). O rio apresenta um aspecto deplorável em várias porções do seu leito. Visto pela população como pouco mais que um esgoto, os detritos vão-se acumulando nas encostas, sendo libertados quando as correntes são aumentadas em épocas de forte pluviosidade.

O programa de reabilitação do rio procura mudar esta realidade, despoluindo-o, requalificando as margens, e permitindo a sua utilização por actividades lúdicas como a canoagem.

<sup>59</sup> Fonte: [http://www.lariverrmp.org/Background/master\\_plan.htm](http://www.lariverrmp.org/Background/master_plan.htm)

Fonte: <sup>60</sup> <http://www.wrh.noaa.gov/lox/>



Fig. 85 – a) Cheias do rio de Los Angeles em Compton, 1903. Fonte: <http://en.wikipedia.org/wiki/File:Compton-Flood-1903.jpg>; b) Detritos no Rio de Los Angeles depois de uma tempestade. Fonte: [http://www.treehugger.com/Trash-Beach\\_Los-Angeles.jpg](http://www.treehugger.com/Trash-Beach_Los-Angeles.jpg)



Fig. 86 – a) Rio de Los Angeles, próximo de Downey Road. Fonte: <http://www.johnhumble.com/wp-content/uploads/2011/06/The-Los-Angeles-River-Near-Downey-Road-Vernon-20021.jpg> b) Rio de Los Angeles. Fonte: <http://blog.goodosphere.com/?tag=los-angeles-river>



Fig. 87 – Rio de Los Angeles em "Grease" (1978). Fonte: [http://upload.wikimedia.org/wikipedia/en/9/93/Grease\\_car\\_race\\_LA\\_river.jpg](http://upload.wikimedia.org/wikipedia/en/9/93/Grease_car_race_LA_river.jpg)

Com o objectivo de centralizar a gestão e a coordenação dos projectos de reabilitação do rio, foi criado Ad Hoc River Committee, com a participação da Câmara de Los Angeles e de diversas entidades privadas, incluindo

promotores imobiliários e fundações sem fins lucrativos. Seguem-se as linhas gerais do plano de revitalização, o River Revitalization Master Plan:<sup>61</sup>

Estabelecimento de linhas orientadoras para projectos urbanos, uso dos solos e desenvolvimento para a zona do rio, que criem oportunidades de desenvolvimento económico para melhorar as comunidades adjacentes ao rio, proporcionando-lhes espaços públicos, habitação, espaços comerciais, como restaurantes e cafés, equipamentos de ensino, e áreas para outras instituições públicas

Melhoria do ambiente, da qualidade da água, dos recursos aquáticos e do equilíbrio ecológico e funcional do rio

Providenciar acesso público ao rio

Providenciar espaços recreativos e abertos, novos percursos, e a melhoria dos habitats naturais para suportar a vida selvagem

Preservar e melhorar a capacidade de controlo de cheias do rio

Promover o crescimento da consciência de comunidade do rio de Los Angeles, e orgulho no mesmo



Fig. 88 – Programa de reabilitação do rio de Los Angeles. a) Tratamento do canal. Fonte: scag.ca.gov; b) Parques e espaços públicos. Fonte: scag.ca.gov



Fig. 89 – Programa de reabilitação do rio de Los Angeles - proposta para Reseda. Fonte: scag.ca.gov

<sup>61</sup> Fonte: [http://www.lariverrmp.org/Background/master\\_plan.htm](http://www.lariverrmp.org/Background/master_plan.htm)



Fig. 90 – Programa de reabilitação do rio de Los Angeles - proposta para Sherman Oaks. Fonte: scag.ca.gov

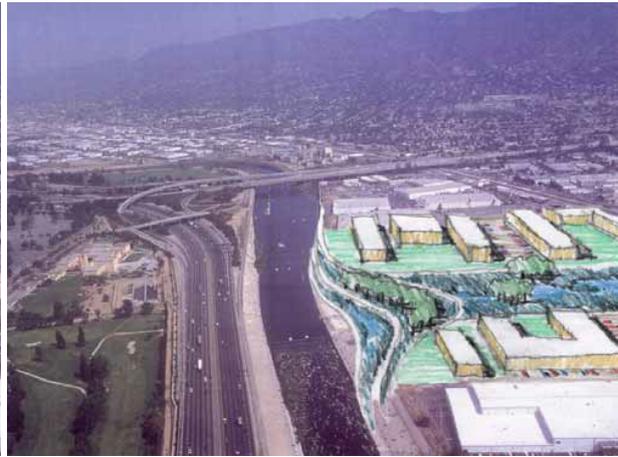
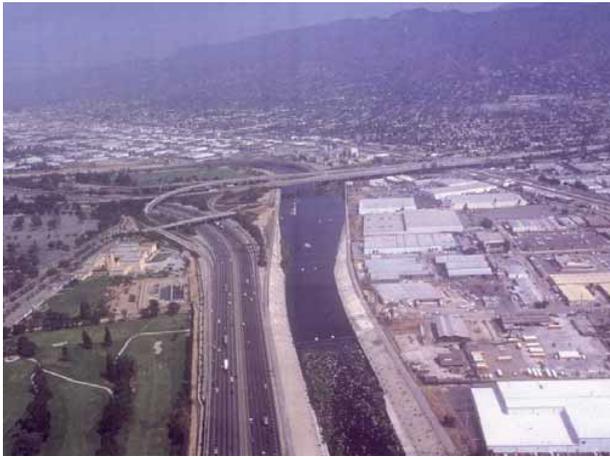


Fig. 91 – Programa de reabilitação do rio de Los Angeles - proposta para Atwater (Norte). Fonte: scag.ca.gov



Fig. 92 – Programa de reabilitação do rio de Los Angeles - proposta para a baixa (Downtown). Fonte: scag.ca.gov

Uma das medidas de dinamização do rio, denominada "Paddle the LA River", consiste na programação de viagens organizadas pela LA Conservation Corps, promovendo travessias de canoa e kayak no rio.

## Plano de Transit-Oriented Development para San Diego

Em Outubro de 1992, a cidade de San Diego aprovou um documento orientador relativo ao uso dos terrenos urbanos, denominado "Land Guidance System - Transit-Oriented Development Design Guidelines". Segue, em linhas gerais, os princípios do Transit Oriented Development, descritos em mais pormenor nos capítulos respectivos.

Essencialmente, o plano adopta os seguintes princípios: a) a maximização do uso das áreas urbanizadas existentes acessíveis ao trânsito, através de uma reurbanização e densificação que tenham em conta as infra-estruturas existentes; b) a redução da utilização de áreas não-urbanas, através do desenho eficiente da área urbana; c) o emprego de estratégias do uso dos solos para reforçar o trânsito; d) a redução do número de deslocações automóveis e o número de Km regionais percorridos, através da criação de oportunidades para o percurso a pé e de bicicleta; e) a protecção do ambiente natural e do carácter da comunidade através da redução da expansão rodoviária; f) a redução de emissões poluentes e conservação dos recursos energéticos limitados; g) a oferta de uma variedade de tipologias de habitação; h) a promoção de uma comunidade com maior vitalidade, mais interactiva e mais segura (Calthorpe 1992).

O plano TOD para San Diego foi elaborado pela empresa Calthorpe and Associates, de Peter Calthorpe, e prevê o reforço da rede de transportes públicos, bem como a subdivisão de quarteirões de maior dimensão, que passarão a ter uma maior diversidade de usos, conforme se pode ver na planta anexa.



Fig. 93 – Plano TOD de Calthorpe para San Diego, antes e depois. Fonte: <http://www.calthorpe.com/sd-tod>



Fig. 94 – Plano TOD de Calthorpe - Trolley no distrito de Gaslamp de San Diego. Fonte: <http://www.calthorpe.com/sd-tod>

## Horton Plaza, San Diego

A Horton Plaza, em San Diego, representa a evolução do centro comercial para um proto-new-urbanism que procura recriar o ambiente urbano da Toscana em pleno centro da cidade. O bloco maciço típico do suburban mall é rasgado por um corte diagonal que abre o espaço comercial ao exterior e permite uma comunicação mais franca com o tecido urbano vizinho, compatibilizando uma elevada densidade com o carácter de uma aldeia mediterrânica.

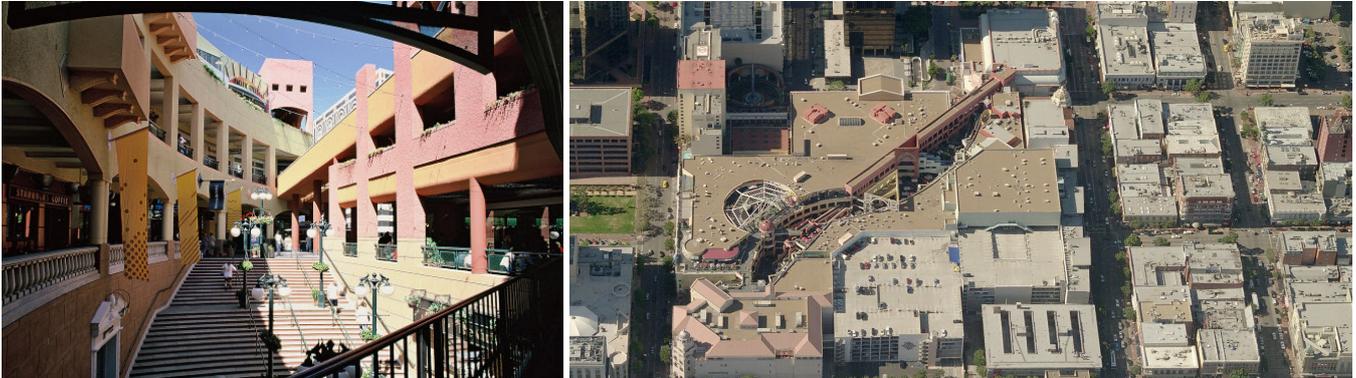


Fig. 95 – a) Horton Plaza, San Diego. Recriação de uma vila toscana. Fonte: <http://www.minkler-photo-gallery.com/images/san-diego-attractions-horton-plaza.jpg>; b) Horton Plaza, vista aérea. Fonte: Bing.

## Remoção da Embarcadero Freeway, San Francisco

A Embarcadero Freeway foi um centro de controvérsia entre os habitantes de San Francisco desde a sua construção. Em 1986, o Board of Supervisors da cidade apresentou um plano para demoli-la, que foi rejeitado pela maioria dos votantes, influenciados por uma campanha que os alertava para os perigos de engarrafamentos crónicos na cidade. Os residentes que esperavam ver a cidade seguir o exemplo de Portland, pensavam que estavam perante uma causa perdida, até 1989, quando o terramoto de Loma Prieta danificou a Embarcadero Freeway e outras auto-estradas na zona da baía. Em vez de se falar na demolição, o debate passou a ser sobre a alocação de fundos para a reconstrução. Desta vez, os opositores à demolição não conseguiram assustar os eleitores com as ameaças de paralisação do trânsito da cidade, visto que, nessa altura, a auto-estrada já estava fechada, e, apesar de alguns engarrafamentos iniciais logo a seguir ao terramoto, e passado pouco tempo, o trânsito já se tinha adaptado à nova realidade e a cidade funcionava sem problemas. Depois da remoção da auto-estrada em 1991, os valores do imobiliário na sua vizinhança subiram 300%, e novos bairros inteiros, orientados para a frente marítima, foram construídos e rapidamente ocupados com bastante sucesso, sendo hoje uma das zonas com maior vitalidade na cidade.



Fig. 96 – Market Street: antes e depois. Fonte: [preservenet.com](http://preservenet.com)



Fig. 97 – Fig. 98 – a) San Francisco, Embarcadero Freeway, 1960. Fonte: <http://www.flickr.com/photos/telstar/91182844/sizes/z/in/photostream/>  
 b) Embarcadero após demolição do viaduto. Fonte: <http://www.eons.com/groups/topic/2267662-The-Embarcadero-Freeway>

## O BART

De todos os projectos implementados na baía de San Francisco no pós-Segunda Guerra Mundial, o BART representa um dos esforços mais importantes na introdução do transporte colectivo e consequente redução do uso do automóvel e do "sprawl". O projecto é incluído em particular detalhe pelo paradigma que representa na dificuldade da introdução de sistemas semelhantes na Califórnia.

A história do BART inicia-se em 1946, como um conceito que começa a tomar forma em reuniões informais de empresários e líderes cívicos da zona da baía de San Francisco<sup>62</sup>. Nos anos 50, a California Division of Highways tinha um plano para a extensão de auto-estradas dentro de San Francisco<sup>63</sup>. Até essa altura, a auto-estrada tinha a primazia do transporte em massas na Califórnia, mas em San Francisco germinavam já os ingredientes de uma revolta que a salvou do esvaziamento urbano e questionou a hegemonia do lobby das auto-estradas. Existia, portanto, uma particular animosidade contra a expansão do transporte rodoviário, e uma certa predisposição para a aceitação de alternativas, como o metropolitano, o comboio suburbano, ou o 'light rail'.

O BART, ou Bay Area Rapid Transit, consiste num sistema de transporte ferroviário suburbano, concebido para a área metropolitana da Baía de San Francisco. O projecto foi decidido entre os anos de 1959 e 62, mas começou, a título legislativo, em 1949, com a criação de uma entidade autárquica própria - *district* - para o sistema, e de uma comissão encarregue da mesma em 1951, com poderes para um estudo prévio. Em 1953, foram aprovados os fundos para um estudo preliminar para o projecto. O assunto foi entregue a uma empresa de consultoria de Nova Iorque (escolhida entre quatro), com quatro perguntas base:

- 1) É necessário um sistema interurbano rápido de transporte?
- 2) Se sim, que áreas deveria servir e através de que percursos?
- 3) Que tipo de instalações melhor serviria os interesses da zona?
- 4) Seria o custo justificado? (Hall 1992). O relatório dos consultores - o 'Parsons, Brinckerhoff report', entregue em Janeiro de 1956, procurou responder a cada uma destas questões, em diferentes graus de detalhe e precisão.

<sup>62</sup> Fonte: Bart.gov

<sup>63</sup> Fonte: foundsf.org

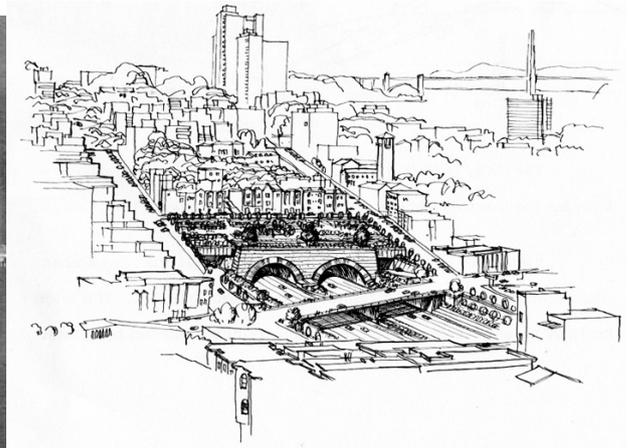


Fig. 99 – a) Plano de 1948 para atravessar San Francisco com auto-estradas. Fonte: preservenet.com; b) Estudo preliminar para uma auto-estrada de 8 faixas a passar por baixo de Russian Hill vinda do Embarcadero a caminho da Golden Gate Bridge. Fonte: foundsf.org



Fig. 100 - Foto de meados da década de 1950 com as propostas de auto-estradas de ligação do Norte pela 7<sup>th</sup> Ave. à linha Oeste no Golden State Park, contribuindo para o início da revolta contra as auto-estradas. Fonte: foundsf.org b) Plano para o intercâmbio da Sunset freeway. Fonte: foundsf.org



Fig. 101 – a) San Francisco nos anos 50, e os trilhos dos Cable Cars. Fonte: San Francisco Archive; b) Fig. 102 - Propostas para auto-estrada. Fonte: foundsf.org; c) Protestos contra a auto-estrada caminham pelo Embarcadero, old Embarcadero Freeway, com o Ferry Building em 2º Plano, c. 1964. Foto: San Francisco History Center, SF Public Library. Fonte: Foundsf.org

Os consultores decidiram que existia, de facto, essa necessidade. Os motivos prendiam-se com o crescimento demográfico e o uso crescente do automóvel e o conseqüente congestionamento viário, ameaçando o papel de vanguarda das localidades existentes na região como centro de atracção de emprego, comércio e cultura. Ou seja, de um modo preliminar, a principal razão para o avanço do projecto prendia-se com a preservação da estrutura espacial existente (Hall 1992).

O percurso, ligado obviamente ao primeiro requisito – necessidade - tinha originalmente um comprimento de 123 milhas (cerca de 197 Km) e previa a ligação entre os dois grandes centros urbanos de San Francisco e Oakland, através de um túnel subterrâneo que passava por baixo da baía de San Francisco. O estudo dos consultores baseou-se em diversas tecnologias de transporte disponíveis na época, do autocarro ao monorail, e acabou por

aconselhar um transporte ferroviário convencional. Esta decisão poderá ter estado ligada ao facto de os consultores já terem estado ligados, no início do Séc. XX, ao estudo da implementação do sistema de metro de Nova Iorque.

O estudo inicial previa um custo de, pelo menos, 586 milhões de dólares, com um acréscimo possível de mais 130 milhões, e um subsídio anual entre 33 e 38 milhões para cobrir o deficit esperado para a operação, sem especificar em concreto como haviam chegado a estas cifras, ficando-se por uma explicação vaga. No entanto, na conclusão do seu estudo, os consultores consideraram que os habitantes da Baía de San Francisco não só podem suportar os custos do sistema, como não podem dar-se ao luxo de não o ter.

Tendo em conta a luz verde dada pelo estudo, era necessário agora ultrapassar os obstáculos políticos, económicos e financeiros necessários para o arranque do projecto. O consórcio de engenheiros encarregue de produzir o projecto detalhado para o sistema informou em Maio de 61 que o custo total do mesmo seria da ordem de 1.3 biliões de dólares - cerca do dobro do inicialmente estimado - e 400 milhões de dólares superior ao permitido aos legisladores locais. Após muita controvérsia e manobras de bastidores em Sacramento (capital política do estado), foi decidida a emissão de obrigações para financiamento do projecto.

Os condados de San Mateo e Marin County retiraram-se do projecto em Dezembro de 1961 e Maio de 1962, respectivamente. Como resultado, o trajecto ficou limitado a 75 milhas, com um custo de cerca de USD \$923M para infra-estruturas fixas. Após o apoio de alguns jornais influentes da região, e diversas batalhas judiciais, a construção arrancou finalmente em 1962.

Os consultores responsáveis pelo estudo preliminar foram contratados, sem concurso, para a consultoria do projecto, o que viria a motivar outra batalha judicial por parte dos cidadãos da baía (que viriam a perder). Foi decidido que o BART seria desenvolvido tendo por base uma tecnologia muito avançada e não testada, que incluía a construção de carruagens em materiais leves e a condução por métodos automáticos computadorizados, dispensando a intervenção humana.

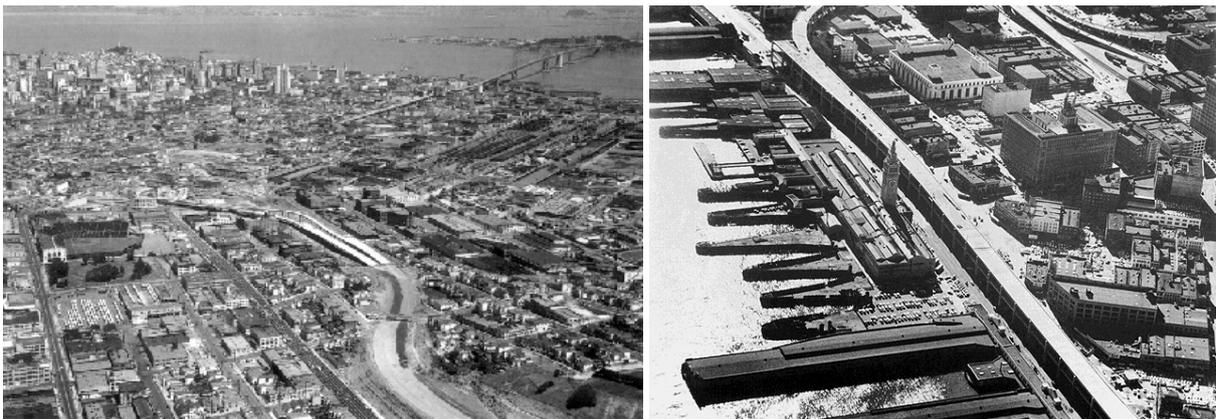


Fig. 103 - Auto-estrada James Lick Freeway em construção em 1953 – a primeira de San Francisco. Foto: Ed Brady. Fonte: foundsf.org. b) A Embarcadero Freeway em 1958 (entretanto removida).

No seu estudo, Hall (Hall 1992) refere que, segundo um perito da indústria aeroespacial, quando um projecto se baseia em mais de 10% de nova tecnologia, irão surgir problemas. No caso do BART, quase 100% do projecto utilizava tecnologia nova e não testada. Desta forma, os fornecedores dos diversos componentes do sistema não só tinham que fabricá-los, mas também desenhá-los, e isto incluía a investigação e a produção de protótipos, bem como a adopção de tecnologias usadas na indústria aeroespacial mas nunca integradas, e ainda menos testadas, no transporte ferroviário.

Apesar destas contrariedades, o sistema arrancou em 1972. Contudo, como resultado da ambição pela inovação tecnológica dos designers, o sistema foi afectado por um sem-número de avarias e disfunções, que levaram ao abaixamento da velocidade máxima e a sistemas de controlo manuais completamente retrógrados. Por outro lado, as carruagens eram uma fonte constante de problemas – em 1975, com três anos de uso, num dia normal 40% estariam inactivas por motivos de avaria, e mesmo em 77, o número de avarias continuava alto: cerca de 20 por dia, entre motores, componentes electrónicos, travões, portas e sistemas de ar condicionado (Hall 1992).

Segundo Hall, um dos pilares para o sucesso do BART prendia-se com a sua capacidade para desviar a tendência inabalável para o uso do carro privado. Com a absorção de 2.5% de todas as viagens da sua área, e 5% das viagens em hora de ponta (números da época), falhou este pressuposto. Segundo M. Webber (Webber 1976), a razão principal prende-se com o facto de o BART não servir as necessidades dos residentes, que medem a conveniência pelo tempo da viagem porta-a-porta, e não apenas o tempo da viagem do BART.

O problema da configuração ferroviária, pela necessidade de infraestruturização dos percursos com carris, é que a coloca, por si, fora do alcance pedonal da maior parte dos residentes. Uma vez que estes necessitam de transporte alternativo, carro ou autocarro, para chegar até às estações do BART, porque não continuar nesse transporte até ao destino? Num estudo citado por Hall sobre as atitudes dos utilizadores do sistema, 59% destes referiram que era impossível usar o BART para a sua jornada de trabalho, e 86% destes não o usavam por ser demasiado longe da sua casa ou trabalho. Webber conclui, referindo que 'são as características porta-a-porta, sem atrasos, sem transferes do automóvel que, eliminando o tempo de acesso, fazem os automóveis privados tão atractivos para os viajantes, e não a sua velocidade de ponta. O BART oferece exactamente o conjunto oposto de características para o motorista, sacrificando aquelas que ele valoriza mais'. Segundo Hall, o erro original, então, estava na percepção do problema a ser resolvido; não foi visto da forma como os passageiros (ou as pessoas cuja opinião interessava) o via; mas sim, na dos planeadores, que o viam do ponto de vista do operador.

Hall refere que o relatório dos consultores de 1956 tornava claro que eles pensavam que a velocidade da linha era muito mais importante que o tempo de acesso, mas sem terem nenhuma prova directa deste facto; tendo estudos subsequentes no mundo inteiro provado de forma concludente que os passageiros valorizam consideravelmente mais o tempo de espera e transferência que o tempo em movimento (mesmo que lento). Hall continua alegando que, mesmo que tivesse sucesso na captação dos utilizadores do automóvel privado, o BART teria um impacto global pequeno porque muito poucos destes utilizadores viviam próximo do sistema projectado; e mesmo aqui, os projectistas assumiram, injustificadamente, que a longo prazo o sistema mudaria os padrões de vida e trabalho da Baía de San Francisco: o relatório de 1956 refere especificamente que o BART encorajaria o desenvolvimento de grandes núcleos de actividade empresarial em localizações apropriadas. O que este facto ignora, segundo Hall, é o facto de já nessa altura os residentes estarem espalhados sobre uma área considerável, e esta dispersão ainda aumentar mais com o tempo (facto que se verifica até hoje). Ou seja, o sistema não poderia alcançar a maior parte destes passageiros excepto com a utilização de autocarros ou carros e, como vimos, na prática as pessoas não consideravam que tal fosse vantajoso.

Segundo Hall, o sistema poderia ter funcionado se os californianos tivessem adoptado hábitos europeus, e o relatório de 1962, dos mesmos consultores, parece sugerir que tal poderia acontecer. Os principais benefícios, segundo este, não seriam relacionados com o transporte; incluiriam a preservação dos centros urbanos, a valorização do imobiliário, a prevenção da dispersão urbana, melhores condições de empregabilidade e acesso a equipamentos sociais, culturais e recreativos. Hall acrescenta que os votantes nas eleições seguintes relativas à emissão de obrigações não valorizaram as questões deste modo. Se o fizessem, tê-las-iam possivelmente rejeitado, mas foram eventualmente importantes para outros actores-chave. Os primeiros foram os consultores originais que elaboraram os primeiros relatórios; "intuindo" o interesse público e apresentando um padrão "correcto" para o desenvolvimento da região, e assegurando que o desenvolvimento de um sistema de trânsito ferroviário rápido asseguraria o cumprimento desse padrão, que, de resto, não poderia ser quebrado, apesar de não apresentarem quaisquer justificações para tal. Ao fazê-lo, continua Hall, ignoraram a ligação dos californianos aos seus carros por razões emocionais e racionais.

Para crédito dos consultores, defende Hall, o California Act de 1949, que estabelecia o distrito do BART, já especificava uma solução do género ferroviário. A conclusão do Departamento de Transportes, em 1975, defendia que era impossível identificar um número significativo de profissionais que, na altura crítica, durante os anos 50 e 60, questionassem seriamente o conceito do transporte ferroviário suburbano; uma vez que os autocarros estavam progressivamente a perder quota para os automóveis privados, um sistema "vendável" ao público teria forçosamente que ser de outra natureza – ou seja, ferroviário. De resto, o relatório de 56, recebido com igual entusiasmo pelo público, a imprensa (pública e especializada) e a legislatura, já se poderia considerar condicionado pela aceitação implícita da ideia do transporte ferroviário, uma vez que os consultores escolhidos já eram eles próprios adeptos da mesma (Hall 92).

Um segundo grupo de actores-chave, na perspectiva de Hall, consistia em personagens influentes do mundo empresarial de San Francisco e Oakland, para os quais os padrões de desenvolvimento previstos pelos consultores apresentavam vantagens óbvias, nomeadamente no desenvolvimento dos centros urbanos virados para o comércio e o negócio. Estas pessoas, com influência no Bay Area Council nos anos 50 e no comité Blyth-Zellerbach de 61-62 (uma organização de líderes empresariais também membros do Bay Area Council) e na organização dos Cidadãos para o Trânsito Rápido (Citizens for Rapid Transit), que era suportada pelas contribuições desses interesses empresariais (especialmente banca e construção) eram quem mais beneficiava com a emissão das obrigações. De acordo com Hall, estas ligações eram extraordinariamente próximas, interconectadas e persistentes, mostrando no seu estudo uma tabela com ligações entre as mesmas. Apesar de tudo, estas ligações não foram denunciadas como uma conspiração para beneficiar as empresas em detrimento do público em geral, mas sim um alinhamento de vontades e benefícios, onde todos ganhavam, uma vez que tudo o que era benéfico para os negócios da Baía de San Francisco também era benéfico para esta em geral.

Um terceiro grupo de actores-chave citado por Hall prende-se com os votantes, em particular na eleição para a emissão de obrigações em Novembro de 62, onde havia uma concentração da oposição ao projecto no condado de Contra Costa, cujos eleitores da parte Leste não teriam nenhum benefício directo. De resto, de acordo com Hall, era difícil isolar razões específicas para o apoio, que era bastante generalizado; os pobres, por exemplo, não perceberam o efeito regressivo (aparente mais tarde através de impostos) que teriam que suportar, nem as áreas geográficas identificaram claramente o seu interesse pró ou contra o BART, uma vez que o problema, de uma forma mais perceptível, consistia na congestão do tráfego e o BART oferecia aos votantes uma forma de evitar a construção de mais 40 faixas de auto-estrada retirando destas outros automóveis (que não os seus).

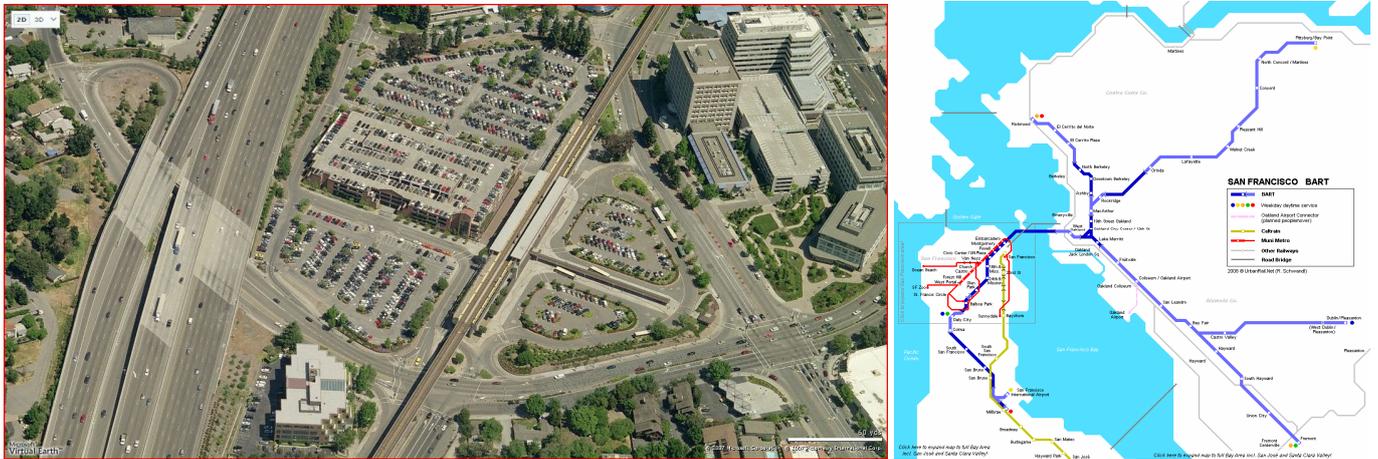


Fig. 104 – a) BART, estação de Walnut Creek. Fonte: Parkingcarma.com; b) Mapa do BART. Fonte: www.urbanrail.net

Em 69, no voto controverso e duro sobre o aumento do imposto sobre as vendas a retalho, os legisladores estaduais tornaram-se nos actores chave. Mas nessa altura, refere Hall, o BART era já um facto consumado; a única questão prendia-se em como encontrar os \$183M necessários para concluir o sistema, através de uma taxa de uma forma ou de outra taxa sobre os automóveis. Aparentemente, a taxa sobre as vendas a retalho venceu, porque os proprietários de automóveis, por mais que não a quisessem, detestavam os impostos sobre os seus carros ainda mais. Os oponentes incluíam o lobby das auto-estradas, por razões óbvias, e o Governador Reagan, por razões de conservadorismo fiscal, e porque pretendia oferecer aos votantes a hipótese de uma nova ponte sobre a baía através das portagens sobre as pontes existentes. Certamente, continua Hall, ninguém considerou questões de equidade entre faixas de nível económico da população – o imposto sobre as vendas a retalho - foi o produto de um expediente político numa situação complexa (Hall 92).

Um trabalho da autoria de M. M. Webber (Webber 1976) demonstra que o estudo inicial dos consultores, feito em 62, se veio a verificar desfasado da realidade em vários parâmetros, desde o tráfego automóvel até ao número de utilizadores do BART, e sempre com prejuízo para a rentabilidade do projecto. Quanto ao tráfego rodoviário, previa um volume de tráfego em 1975 demasiado elevado (só viria a cumprir-se em 51% do previsto). Além disso, o número de passageiros médios previstos para o BART, diariamente, para 75, seria de 258,496, mas na realidade apenas tinha 131,370 por essa altura. Por outro lado, enquanto o relatório esperava que 61% dos passageiros deixaria de utilizar o automóvel em prol do BART, apenas 35% o fizeram (ou 44,000 contra 157,000 previstos)(Hall 92). Pior: a capacidade libertada nas auto-estradas por esta diversão de tráfego era rapidamente compensada com a chegada de tráfego adicional.

Como consequência de diversas revisões de projecto, erros, omissões e atrasos, e apesar da redução do percurso para 71 milhas, em Outubro de 1974, o custo do sistema havia escalado para USD \$1.6 biliões. Pior: enquanto que o relatório de 62 previa um superávit de USD \$11M em resultados operacionais por volta de 75-76, na realidade o sistema tinha um deficit de \$40M, mantido por uma extensão temporária do imposto sobre vendas a retalho (Sales tax). Em 1977/78, esperava-se que as receitas da venda de bilhetes cobrissem menos que 35% das receitas operativas, deixando ao contribuinte o encargo dos restantes 65% (Hall 92).

O trabalho de Webber mostra que apenas 11% do capital investido (vindo das portagens pagas pelos automobilistas na ponte San Francisco – Oakland) e 37% dos custos operacionais (suportados pelos bilhetes) foram efectivamente pagos pelos beneficiários do sistema. Os restantes custos foram repartidos pelos três condados beneficiários do sistema, através de impostos relacionados com o imobiliário e sobre as vendas a retalho. Webber, e outros, argumentam que estes impostos, sendo formas de taxaço regressivas, afectam principalmente os pobres, enquanto que os beneficiários, ou seja, os passageiros, são de classes mais altas. Esta conclusão é para nós discutível, visto que por um lado existe certamente um número considerável de passageiros do BART que o usa por razões económicas, e por outro lado quem paga impostos pela venda ou posse de imóveis provavelmente não pertence à camada mais desfavorecida da população.

De acordo com um estudo levado a cabo por economistas de Berkeley (Hall 92), os autocarros e os carros particulares, em custos reais, são alternativas mais económicas. Mais: mesmo com o BART a funcionar no máximo da sua eficiência, o estudo indicava que ainda assim o BART seria mais caro que os autocarros. Hall refere que as somas deste estudo se baseiam numa visão puramente economicista dos custos. Webber, no seu trabalho, tendo em conta a necessidade de pagamento do capital investido a uma taxa de 4.14%, acrescido dos custos operacionais, calcula que o custo médio por viagem totalizaria \$4.48 (aos preços da altura); pelo que com um preço médio de bilhete em \$0.72, o subsídio seria, na realidade, de \$3.76. Hall refere, a crédito do BART, que este, sendo um sistema pioneiro, recebeu muito pouca ajuda federal; para além disso, apesar de todo o ênfase colocado na automação no projecto inicial, acabou por ter uma componente de trabalho humano bastante pesada.

Hall adianta que a maior parte dos comentadores da história do BART parecem concordar que na prática, o processo de tomada de decisão foi altamente condicionado pela percepção do âmbito da decisão, e que esta restrição de visão era partilhada por homens de negócios, dos media, e votantes. O processo de planeamento técnico não definiu nenhuns objectivos formais, não olhou a nenhuma alternativas e não fez nenhuma avaliação formal até 1961. Hall cita ainda alternativas como o uso dos carris no tabuleiro inferior da Bay Bridge (que foram desmontados em 1958) – foram considerados na altura, mas rejeitados; e na época não se falava nas faixas dedicadas para transportes públicos. O problema focava-se no congestionamento de tráfego e na construção de auto-estradas, em que, em termos de oposição política, San Francisco liderava a nação e até mesmo o mundo.



Fig. 105 – a) Estação do BART de Embarcadero, San Francisco. Fonte: [www.urbanrailnet.com](http://www.urbanrailnet.com). © Robert Schwand; b) BART, Aeroporto de San Francisco: em cima, o shuttle Airtrain entre terminais. Em baixo, o BART, com ligações a San Francisco, Fremont, Pleasanton, Milbrae, Walnut Creek, outras. Fonte: Chronicle / Chris Stewart.

No seu estudo de 1995, "Twenty years of the Bay Area Rapid Transit system: Land use and development impacts", Robert Cervero and John Landis analisam o impacto do BART na estrutura urbana, em particular no cumprimento dos objectivos do programa inicial: o encorajamento do crescimento ordenado e da expansão através de padrões baseados na multicentralidade. As suas conclusões são semelhantes à do estudo feito poucos anos após a abertura do sistema em 73, ou seja, o BART teve um impacto modesto. A sua influência relativamente ao uso do solo estendeu-se principalmente nas zonas da baixa de San Francisco e Oakland, e algumas estações suburbanas.

De resto, poucas alterações quanto a este uso foram detectadas, ou por oposição da população local, ou por um mercado imobiliário pouco animado. Segundo este estudo, onde o BART parece ter trazido alguns padrões de multicentralidade regional, foi nas estações de Walnut Creek e Concord, onde é aparente algum desenvolvimento de espaço comercial e de serviços de volumetria média. No entanto, este desenvolvimento não funcionou como contraponto ao provocado pelos nós de auto-estradas até essa altura (95). Na realidade, o espaço comercial acrescentado junto às estações do BART na East Bay é largamente inferior ao construído junto às auto-estradas longe do BART.

Independentemente deste facto, e com a excepção da cidade de San Francisco, a sua área metropolitana continua a crescer essencialmente com o mesmo padrão de urbanização dispersa que torna a utilização de transportes de massas tão pouco eficiente.

Segundo Cervero e Landis, junto a várias estações suburbanas, a mudança mais notável foi a construção de empreendimentos residenciais multi-familiares. Na maior parte dos casos, as autoridades locais ajudaram a alavancar estes projectos através de incentivos financeiros e a disponibilização de terrenos. Acrescentam ainda que análises estatísticas revelam que a disponibilidade de terrenos vagos para construção são um factor importante de previsão sobre as mudanças do uso dos terrenos próximo das estações (o que não é

surpreendente). Ou seja, apesar de, só por si, a presença do BART não ser suficiente para impor estas mudanças em larga escala, parece ter sido um catalisador importante, e, combinado com iniciativas públicas coordenadas (ao nível do planeamento municipal e apoios financeiros) pode atingir resultados significativos.

Esta conclusão parece suportar uma suspeita geralmente associada com os transportes em massa: as comunidades de residentes de estratos económicos superiores frequentemente opõem-se à sua passagem pela sua vizinhança, com receio que a facilidade de acesso por habitantes menos favorecidos venha a depreciar o valor dos seus terrenos. Talvez este factor explique a resistência à passagem do BART pelas comunidades afluentes de Palo Alto, Atherton, e Los Altos, impedindo a sua progressão para Sul até San Jose.

Totais	Volume de vendas			Preço médio		
	Dez-08	Dez-09	% alter.	Dez-08	Dez-09	% alteração
Alameda	1,492	1,552	4.0%	\$338,000	\$360,000	6.5%
Contra Costa	1,788	1,634	-8.6%	\$252,500	\$287,500	13.90%
Marin	165	265	60.6%	\$562,500	\$635,000	12.90%
Napa	111	128	15.3%	\$402,500	\$356,000	-11.60%
Santa Clara	1,265	1,915	51.4%	\$436,000	\$475,000	8.9%
San Francisco	366	499	36.3%	\$616,500	\$650,000	5.4%
San Mateo	435	642	47.6%	\$537,000	\$586,500	9.2%
Solano	733	698	-4.8%	\$213,500	\$217,500	1.9%
Sonoma	534	495	-7.3%	\$300,000	\$330,000	10.00%
<b>Baía SF</b>	<b>6,889</b>	<b>7,828</b>	<b>13.6%</b>	<b>\$330,000</b>	<b>\$380,000</b>	<b>15.20%</b>

Fig. 106 – Preços de imobiliário residencial, Baía de San Francisco. Fonte: dqnews.com.

Apesar de todos os problemas, derrapagens de custos, e atrasos na implementação, o BART é actualmente considerado um caso de sucesso pelo impacto que teve na redução da congestão do tráfego de auto-estrada, bem como a densificação dos nós servidos pelas suas estações. Deixa, no entanto, um conjunto de lições, que têm sido aproveitadas pelos novos projectos de TOD:

Lição Nº 1 – Definir e quantificar claramente objectivos e metas - A decisão por detrás do lançamento de um sistema de transportes estruturante e abrangente deve ser apoiada em objectivos tangíveis e quantificáveis, e facilmente avaliáveis.

Lição Nº 2 – Limitar o uso de tecnologia não testada - Num projecto da envergadura do BART, parece claramente ter sido um erro a aposta num sistema tão inovador anteriormente não testado. O número elevado de falhas, e o atraso decorrente da necessidade de investigação e desenvolvimento (R&D) prejudicou claramente a calendarização do projecto, o cumprimento das metas financeiras, e a percepção pública da sua utilidade.

Lição Nº 3 – Não fazer depender o sucesso de pressupostos de mudança não garantidos - Os planeadores do BART partiram de pressupostos de mudança de hábitos por parte da população residente como um dado adquirido, como o abrir mão do automóvel particular em prol de um interesse comum.

Lição Nº 4 – Pensar no sistema como um todo - Um sistema de tráfego de alta capacidade só é útil quando ligado a sistemas secundários com capilaridade suficiente para ligar origem e destino de uma forma rápida, cómoda e segura. A velocidade do sistema principal, só por si, de pouco serve quando o utente tem que esperar pelas ligações secundárias, ou quando estas não estão disponíveis ou são pouco seguras. Por outro lado, nem sempre um sistema de alta capacidade é eficaz em tecidos urbanos dispersos e relativamente homogéneos em termos de densidade.

Lição Nº 5 – Um eficiente sistema de transportes deve ser complementado com outras medidas de apoio - Só por si, um sistema de transportes tem um impacto limitado na mudança de usos do solo. É necessária uma política de apoios financeiros eficaz, bem como um plano municipal adequado e uma disponibilidade de terrenos suficiente para que um novo enquadramento urbano equilibrado e multinodal possa surgir sem constrangimentos.

Lição Nº 6 – Não ignorar o efeito da percepção do impacto do transporte de massas no valor do imobiliário - É necessária uma correcta pedagogia para evitar a associação entre a conveniência do transporte de massas e a 'invasão de indigentes e pobres' nos bairros mais favorecidos.

Lição Nº 7 – "Carrots and sticks" - Por vezes, não chega a política da cenoura. Se os incentivos não forem suficientes para aumentarem a procura do transporte de massas, há que penalizar o transporte individual. Com o BART, tal não aconteceu, pelo que durante décadas os residentes continuaram a preferir o automóvel. O nivelamento poderá ser feito através de impostos sobre os combustíveis, faixas dedicadas para o transporte público (ou vários passageiros por veículo), impostos de circulação, custo de estacionamento, impostos sobre a venda de veículos, entre outras medidas.

## West Oakland Redevelopment

O terramoto de Loma Prieta em 1989, de forma análoga ao que aconteceu com a Embarcadero Freeway de San Francisco, forneceu aos habitantes de Oakland a oportunidade de se livrarem do viaduto Cypress, ao mesmo tempo que reconverteram a frente portuária de West Oakland, em particular junto à praça de Jack London Square.

O viaduto Cypress foi substituído pela Mandela Parkway, que consiste numa longa faixa ajardinada com percursos pedonais ao longo do seu eixo.

A Jack London Square, com uma maior densidade populacional no seu perímetro, bem como uma escala e formas mais adequadas à sua utilização como espaço público, acaba por ter uma utilização mais intensa e uma maior repercussão na vida da comunidade que a Mandela Parkway.



Fig. 107 – Colapso do viaduto Cypress, Oakland, durante o terramoto Loma Prieta de 1989. Fonte: USGS



Fig. 108 – Oakland, Mandela Parkway, sobre o trajecto do antigo viaduto Cypress. Fonte: Google Earth.



Fig. 109 – Oakland Produce / Waterfront. Fonte: Bing.



*Fig. 110 – Oakland, Jack London Square ao centro, marinas. Fonte: Bing.*

## Portland TriMet Transit Mall

O Portland Transit Mall foi criado no âmbito do programa TriMet, em 1977, e consiste num conjunto de corredores de transportes públicos na baixa de Portland, que se estende por cerca de 20 quarteirões. Foi sucessivamente ampliado em 1994 e no início do século XXI. É hoje considerado um dos sistemas de transporte público melhor desenhados e de maior sucesso nos EUA.



Fig. 111 – a) Vista do MAX e do Portland Transit Mall. Fonte: [http://farm5.static.flickr.com/4056/4518330073\\_8bfeffeb51a\\_z.jpg](http://farm5.static.flickr.com/4056/4518330073_8bfeffeb51a_z.jpg); b) Portland light rail. Fonte: [http://www.urbanindy.com/wp-content/uploads/2011/03/portland\\_transit\\_mall\\_1-500x332.jpg](http://www.urbanindy.com/wp-content/uploads/2011/03/portland_transit_mall_1-500x332.jpg) b) Portland Transit Mall. Fonte: Wikipedia

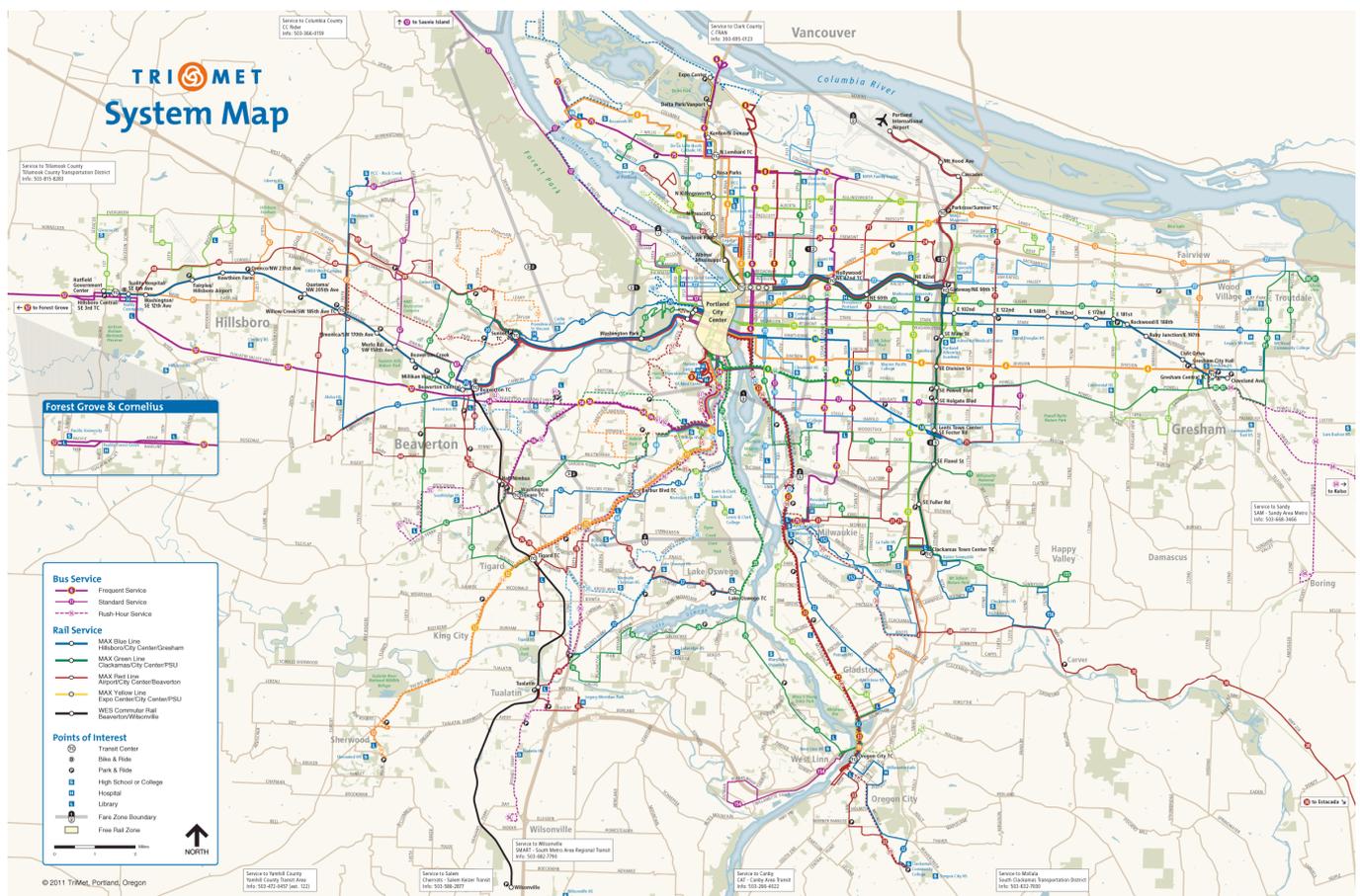


Fig. 112 – Planta do sistema TriMet. Fonte: [trimet.org](http://trimet.org)

## Lutraq, Portland

Lutraq é o acrónimo para um projecto-piloto da Calthorpe Associates que utiliza os princípios do Transite Oriented Development. Apoiado no sucesso do TriMet, tem como objectivo principal a atracção do crescimento projectado de 160,000 pessoas no condado de Washington para um padrão urbano de uso misto potenciado

pelos princípios do Transit Oriented Development, ao invés do crescimento standard do urban sprawl monofuncional<sup>64</sup>.



Fig. 113 – a) Projecto regional TOD de Calthorpe para Portland; b) Planta da estação de Orenco. Fonte: <http://www.calthorpe.com/lutraq>

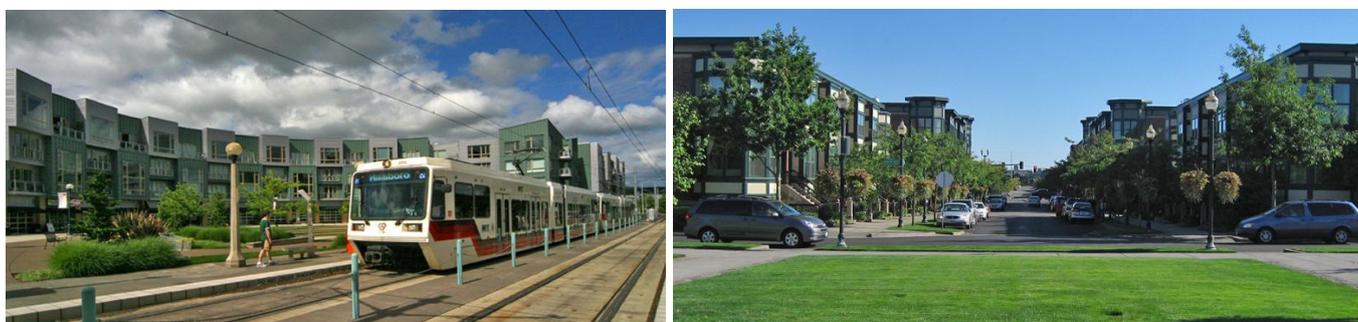


Fig. 114 – Lutraq, a) linha de Beaverton e b) núcleo urbano da estação de Orenco. Fonte: Calthorpe Associates.

<sup>64</sup> Fonte: Calthorpe and Associates.

## 7.2 Expansão urbana de baixa densidade

Seguem-se alguns exemplos de expansão urbana de baixa densidade, nomeadamente de comunidades planeadas em Los Angeles. Irvine, de maiores dimensões, não é incluída pelo facto de estar já presente no capítulo referente à evolução histórica de Los Angeles, pelo que se incluem outras representantes como Laguna Niguel, Ladera Ranch, Mission Viejo e Santa Margarita, situadas em subdivisões do antigo rancho de Mission Viejo, e Coto de Caza, junto a Mission Viejo.

Tratam-se de casos de sucesso com residentes de classe média e alta. Não faltam em Los Angeles subúrbios degradados, com inúmeras histórias de violência relacionada com gangues, toxicoddependência, e pobreza. No entanto, no âmbito deste trabalho, consideramos mais útil apresentar os exemplos mais positivos de sprawl, destacando os aspectos que partilham com New Urbanism e a TND, como o cuidado desenho urbano, a multifuncionalidade, a atenção dada ao peão, a preocupação com a uniformidade de estilos arquitectónicos e a construção de comunidades coesas. Não se pretende, portanto, escamotear a realidade prevalente, maquilhando-a com pérolas urbanísticas, nem muito menos defender o sprawl usando-as como álibi. Interessa, acima de tudo, desmistificar o estereótipo do subúrbio americano como a clonagem ad-nauseum das Levittowns residenciais monofuncionais, monótonas e contínuas.

### Mission Viejo, Los Angeles

O plano original para West Mission Viejo previu um uso do solo em 72% para funções residenciais, 20% para espaços abertos, zonas recreativas e agricultura, e 4% para usos industriais e comerciais. Foi desenvolvido pelo urbanista Donald Bren, que viria mais tarde a ser presidente da Irvine Company.<sup>65</sup> Trata-se de uma das últimas zonas urbanizadas de Orange County, devido às dificuldades impostas pela sua geografia.

A cidade de Mission Viejo é criada numa área de 52,000 acres (cerca de 21,000 hectares), pertencentes ao antigo Rancho Mission Viejo. O plano de urbanização foi aprovado em 1965 pelo Orange County Board of Supervisors (conselho de administração do condado de Orange, na zona de Los Angeles). Na altura, as moradias custavam cerca de 21,000 dólares a cada família, tendo sido habitadas a partir de 1966.<sup>66</sup> A população em 2011 é de 93,483 habitantes<sup>67</sup>

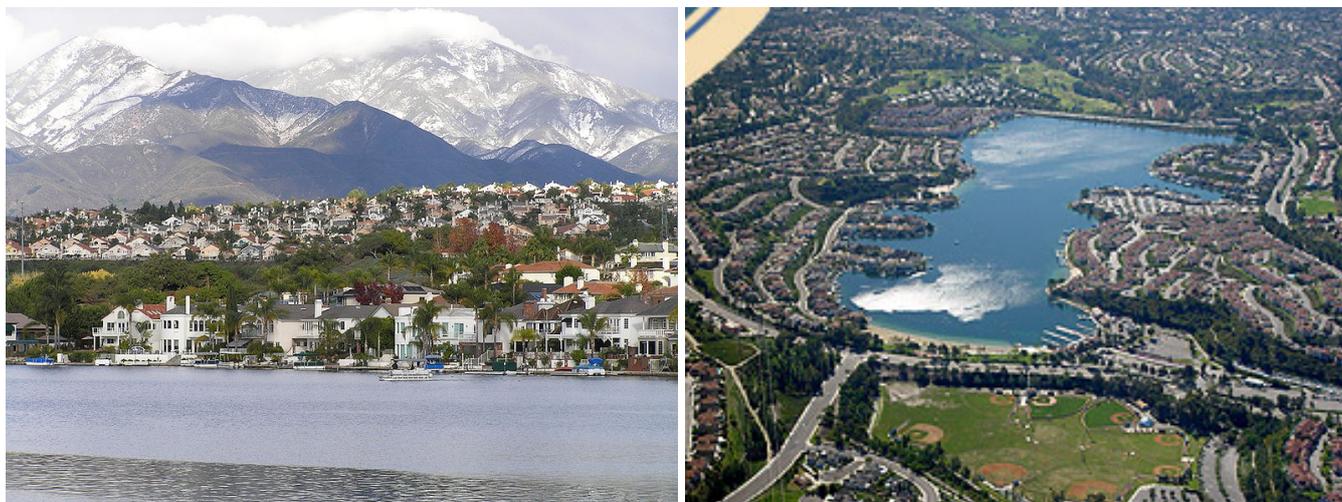


Fig. 115 – a) Lago Mission Viejo, com montanhas Saddleback ao fundo. Fonte: wikipedia. b) Mission Viejo. Fonte: <http://www.searchochomes.com/images/Lake-Website.jpg>

### Rancho Santa Margarita, Los Angeles

Trata-se de mais uma comunidade planeada, e uma das cidades mais recentes do condado de Orange, constituída dentro dos limites do antigo Rancho Mission Viejo. Ocupa 33,7 Km<sup>2</sup>, dos quais 0,27% são cobertos por água. A população é de 47,853 habitantes, segundo o recenseamento de 2010, semelhante à de 2000 (47,214). O recenseamento de 2010 indica 17,260 habitações (16,665 habitadas), com uma densidade média de 512,9 / Km<sup>2</sup>, 71.4% ocupadas pelos proprietários, e as restantes arrendadas (28.6%) ou por vagas (1.2%)<sup>68</sup>

<sup>65</sup> Fonte: Wikipedia

<sup>66</sup> Fonte: <http://cityofmissionviejo.org/History/>

<sup>67</sup> Fonte: Wikipedia

<sup>68</sup> Fonte: Wikipedia

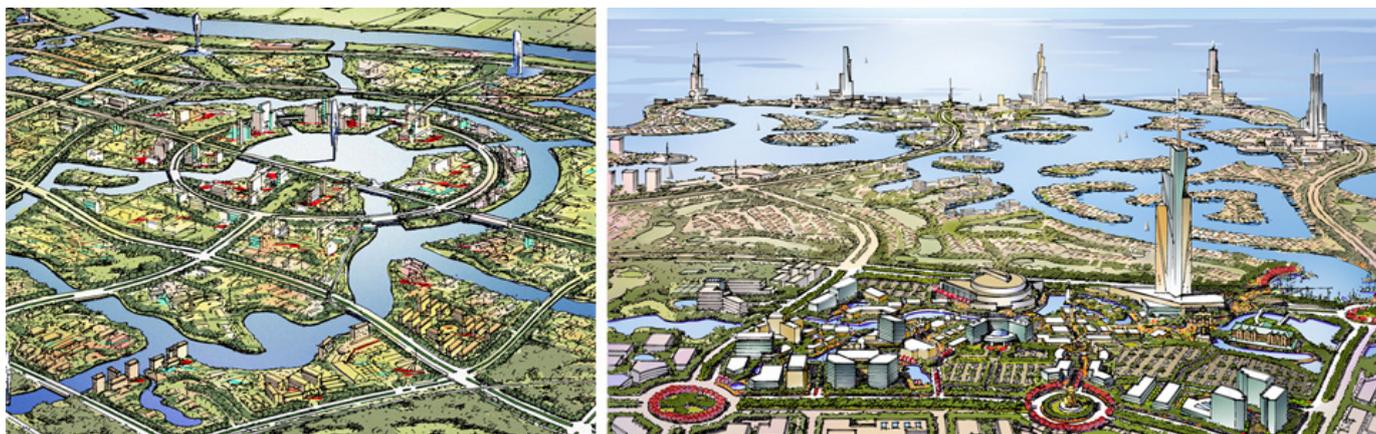


Fig. 116 – Ilustrações do projecto da comunidade de Rancho Santa Margarita. Fonte: <http://www.landdesign-studio.com/featured-projects/rancho-santa-margarita>

O centro da cidade reflecte um zoning de uso misto, com cerca de 100 hectares, com espaços comerciais, escritórios, serviços e residenciais. Inclui um campo de golfe de 18 buracos.



Fig. 117 – Rancho Santa Margarita: a) planta. Fonte: <http://www.landdesign-studio.com/featured-projects/rancho-santa-margarita>; b) Rancho Santa Margarita, centro da cidade. Fonte: <http://www.landdesign-studio.com/featured-projects/rancho-santa-margarita>



Fig. 118 – Rancho Santa Margarita. Fonte: <http://www.orangecounty.net/cities/imagepages/RanchoSM.html>



Fig. 119 – Rancho Santa Margarita, foto aérea (axonometria). Fonte: Bing.



Fig. 120 – Rancho Santa Margarita, centro da cidade e lago. Fonte: <http://www.century21-orangecounty.com/city/ranchosantamargarita/rancho-santa-margarita.html>

Rancho Santa Margarita é gerida por várias associações de moradores, entre as quais se cita, a título de exemplo, a SAMLARC, com 13,000 unidades habitacionais, 13 parques, 4 piscinas, uma lagoa, um lago e vários percursos pedonais sob a sua gestão.

## Ladera Ranch I e II, Los Angeles

A comunidade planejada de Ladera Ranch I localiza-se dentro da zona do antigo Rancho Mission Viejo. A sua construção foi iniciada em 1999. Conta com 22,980 habitantes em 2010, segundo o recenseamento dos EUA, habitando um total de 7115 fogos<sup>69</sup>, que se estendem por cerca de 1600 hectares.

Para moderação da velocidade de veículos automóveis, utiliza rotundas, estradas estreitas, e alamedas. Inclui vários centros comerciais, um centro de actividades, estação de bombeiros, biblioteca, três escolas primárias, um ciclo, numerosos parques e zonas recreativas, e 800 hectares de espaços verdes. A rede de infra-estruturas inclui duas auto-estradas três pontes, doze rotundas, quatro reservatórios de água, estações de bombagem de água.



Fig. 121 – a) Ladera Ranch. Fonte: <http://socrealty.com/wp-content/themes/soc/images/cities/ladera-ranch.jpg>; b) Fig. 122 – Ladera Ranch. Fonte: <http://www.flickr.com/photos/rememberephoto/3555316877/sizes/l/in/pool-683583@N24/>

Ladera Ranch II representa a expansão de Ladera Ranch I, com 12530 moradias, construídas em 5 aldeamentos, ocupando cerca de 2600 hectares.

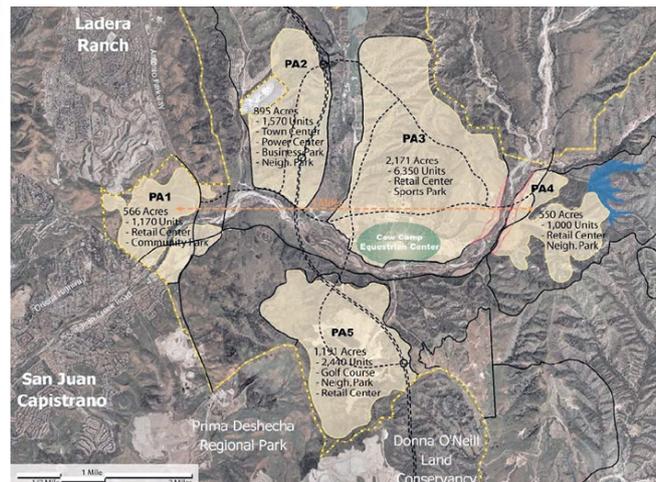
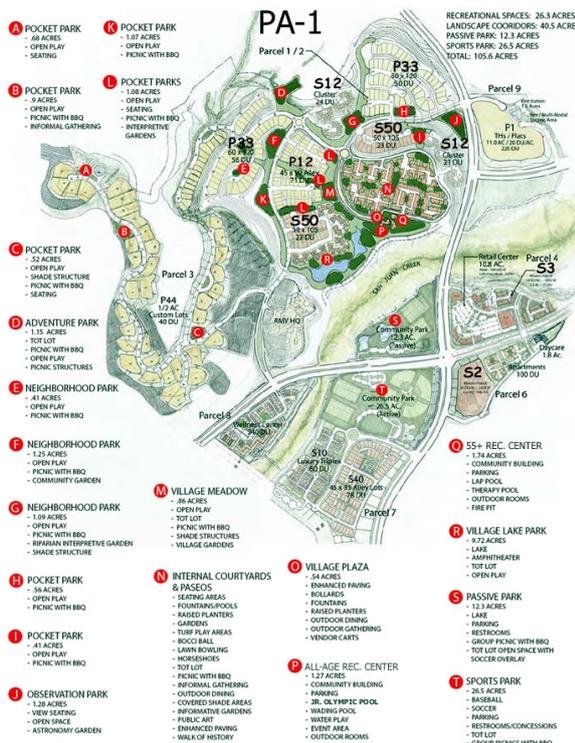


Fig. 123 – a) Ladera Ranch II, projecto. Fonte: <http://www.irvinehousingblog.com/blog/comments/ladera-ranch-ii-rancho-mission-viejo-company/>; b) Ladera Ranch II. Fonte: <http://www.irvinehousingblog.com/blog/comments/ladera-ranch-ii-rancho-mission-viejo-company/>

<sup>69</sup> Fonte: Wikipedia

## Coto de Caza, Los Angeles

Coto de Caza localiza-se no condado de Orange, a sul de Los Angeles, é uma das mais antigas comunidades planeadas na região, e onde os valores por m<sup>2</sup> do imobiliário atingem números mais altos. O projecto iniciou-se em 1968 como uma coutada de caça, tendo entretanto evoluído para uma comunidade residencial de cerca de 4000 casas e quase 15,000 habitantes.<sup>70</sup>



Fig. 124 – Coto de Caza, Orange County, região de Los Angeles, Fonte: <http://orlandohorseproperty.com/Coto-de-Caza-Horse-Community.html>

---

<sup>70</sup> US Census Bureau, em 2010

## Playa Vista, Los Angeles

A comunidade de Playa Vista é incluída neste trabalho por se tratar de uma pequena comunidade planeada na sequência da reconversão de uma unidade industrial. Situa-se a Norte do aeroporto de LAX, junto à costa, e a sul de Marina del Rey, nos terrenos da antiga fábrica de aviões da Hughes Aircraft, e estende-se por cerca de 404 hectares. Caracteriza-se por um zoning de uso misto, e a sua criação foi altamente controversa pelo facto de ter sido construída nas wetlands (zona pantanosa) de Los Angeles, uma zona particularmente sensível do ponto de vista ecológico, sacrificando o habitat natural de diversas espécies autóctones.

Em 1996, a Dreamworks apresentou um projecto para construção dos seus estúdios, integrados numa comunidade planeada, numa parcela de terreno não urbanizada anexa às construções existentes, envolvendo um pequeno lago com edifícios multiusos de 2 a 4 andares, e em 1997, a cidade planeou inclusivamente a oferta de 345 milhões de dólares em subsídios ao projecto, dos quais 70 milhões teriam como destinatário o estúdio de cinema. O projecto do estúdio acabaria por ser cancelado, mas a comunidade acabaria por avançar conforme mostram as imagens.



Fig. 125 – Playa Vista, Los Angeles. Fonte: Bing



Fig. 126 – Playa Vista, a) Los Angeles. Fonte: [law.marquette.edu/facultyblog/wp-content/uploads/2008/08/playa\\_vista.jpg](http://law.marquette.edu/facultyblog/wp-content/uploads/2008/08/playa_vista.jpg) b) Playa Vista, maquete de projecto da Dreamworks. Fonte: <http://www.amapm.com/entertainment.asp>

## 8 Conclusões

Feito o enquadramento histórico, o levantamento dos casos de estudo e a sua análise, resta-nos apresentar as conclusões deste trabalho.

Focaremos, em primeiro lugar, aquelas que consideramos ser as principais causas para os fenómenos de suburbanização que observámos, para de seguida elencarmos as suas consequências directas, bem como algumas das propostas que nos parecem mais indicadas para restabelecer o equilíbrio destas cidades, e de outras em circunstâncias semelhantes.

### 8.1 Suburbanização e as suas causas

---

O processo de suburbanização dos EUA não começou no século XX. Tem as suas raízes na forma como evoluções tecnológicas, culturais, políticas e aspirações pessoais se concertaram para transformar a geografia urbana da América pós-colonial. Essas raízes encontram-se agrupadas em diversas categorias, que passamos a enumerar.

#### Cultura

Tal como nos tempos pós-independência, o fenómeno da suburbanização foi moldado por uma cultura doméstica que sempre profetizou a separação casa - trabalho, e apenas prescindiu dela quando a tal foi obrigada. Nas primeiras cidades coloniais, enquanto existiam terrenos agrícolas disponíveis no seu perímetro, os colonos deslocavam-se à cidade para tratarem de negócios, para se abastecerem de mantimentos e resolverem assuntos que requeriam o contacto com outros membros da comunidade - mas não a substituíam facilmente como local de residência pela sua quinta ou rancho.

Durante o período industrial, a população operária foi obrigada a mudar-se para os centros urbanos, mas afastou-se deles e regressou aos subúrbios logo que a introdução dos transportes suburbanos o permitiu - tal como aconteceu mais tarde com o automóvel.

Em suma, é fácil estarmos todos de acordo com a necessidade de densificação das cidades... desde que tal não interfira com a nossa prerrogativa de ter a moradia unifamiliar no campo com um acre de terreno.

#### Transportes

As evoluções tecnológicas no sector dos transportes condicionaram definitivamente a forma e a evolução dos subúrbios. A existência de transportes, só por si, não garante a expansão suburbana, mas a sua ausência limita-a de forma considerável.

As cidades industriais do século XIX foram invadidas por vagas de trabalhadores vindos dos meios rurais e do estrangeiro, em busca de emprego nas fábricas que se multiplicavam nos seus centros, ou junto aos principais portos e nós ferroviários. Como os transportes colectivos da época eram praticamente inexistentes, caros ou lentos (como o streetcar puxado por cavalos), o operariado é obrigado a procurar habitação junto às zonas fabris. Os bairros habitacionais tornam-se densos, e as condições são frequentemente degradantes.

Com o advento da electricidade, generaliza-se o uso do eléctrico e aumentam-se as distâncias permitidas nos trajectos casa - trabalho. A população mais afluenta é a primeira a mudar-se para os subúrbios. Procura refúgio da poluição da cidade, do congestionamento, das minorias, dos estrangeiros, e do crime. Anseia pela tranquilidade da vida no campo, o contacto com a natureza, a segurança e a privacidade confinadas no lote de terreno que envolve a sua moradia.

O transporte público suburbano permite também às empresas uma maior liberdade de localização. Com a excepção de indústrias pesadas ou altamente dependentes da proximidade de infra-estruturas de caminhos-de-ferro ou portos (para receberem ou escoarem as suas mercadorias), as restantes começam gradualmente a distribuir-se ao longo dos corredores ferroviários suburbanos.

A cidade muda de dimensão e morfologia. A sua expansão é predominantemente radial, não necessariamente através de anéis concêntricos, mas de eixos que se estendem conforme as condicionantes de diversa ordem, como a geografia, recursos naturais, ou outras.

Com a invenção do trolley eléctrico, libertando-se dos carris através do uso de pneus de borracha, há uma nova mudança de paradigma. Os trolleys já não estão limitados à linha férrea e passam a abranger um território que já não é descrito em termos de corredores, mas sim de áreas. Além disso, democratizam o transporte público, visto que circulam por estradas públicas, não estando sujeitos aos monopólios dos conglomerados ferroviários. O aparecimento de novos bairros e comunidades já não está condicionado à presença da ferrovia nem ao

pagamento de incentivos aos gigantes dos caminhos-de-ferro, ou à expropriação de terrenos para a implantação de carris. Está dependente, no entanto, da implantação de catenárias que permitem a distribuição de energia eléctrica ao motor do trolley.

Com o aparecimento do motor de combustão interna, o trolley também se liberta da catenária, e o autocarro oferece mais uma alternativa de transporte, que compete com o eléctrico e o trolley nos principais corredores de transporte, mas reina incontestado nos subúrbios sem carris ou catenárias. Mais tarde, passa a competir também com o comboio em médias e grandes distâncias. Estamos, por esta altura, na primeira década do século XX.

A democratização do automóvel ao longo dos primeiros 30 anos do século XX provoca uma nova revolução urbana. Os eléctricos atingem o seu auge algures entre 1910 e 1920 e começam o seu inexorável declínio. Obrigados a partilhar a via pública com o automóvel, sentem uma dificuldade crescente na competição com este. São alvos da ira do automobilista que protesta pela sua lentidão e pelos estragos que os carris provocam nos pneus. O ciclista também não é propriamente um entusiasta dos trilhos onde as rodas ficam ocasionalmente entaladas. O highway lobby, entretanto, elege o transporte ferroviário como alvo a abater. As empresas de eléctricos são compradas pelos highwaymen com um único objectivo: a substituição dos eléctricos por autocarros e a remoção dos carris. As empresas de construção encerram o ciclo construindo as estradas, e o automóvel particular viabiliza finalmente o subúrbio tal como o conhecemos hoje.

## **Lucro**

A opção dos agentes económicos privados pelo crescimento dos subúrbios em detrimento dos centros não foi uma escolha ideológica, mas sim financeira.

A construção nos subúrbios representa negócios lucrativos para os vários actores do Highway Lobby: construção, petróleo, automóvel, pneus. Quanto maior a mobilidade e as distâncias, maiores as vendas e o lucro.

No que concerne o sector imobiliário, o potencial de lucro na venda de moradias construídas em massa para a classe média em subúrbios não urbanizados, com terrenos baratos, é superior à regeneração de zonas degradadas nos centros, com trabalhos altamente especializados e contextos sociais e políticos difíceis.

A banca, naturalmente, preferirá apostar em bairros novos com potencial de crescimento e clientes de classe média com hipotecas que asseguram retornos durante décadas (especialmente quando são asseguradas pelo governo), por contraponto com minorias desempregadas com graves problemas de integração social, que a comunidade quer ver pelas costas e cuja relação com os governantes é, na melhor das hipóteses, volúvel.

Juntos, estes actores vendem o "American Dream" ao consumidor americano: a casa nos subúrbios com hipoteca, com as auto-estradas, os automóveis, os pneus e o combustível. Para implementar a sua estratégia, organizam-se. As mediadoras imobiliárias juntam-se numa associação que aborda a classe média americana com um marketing é simples e directo: o sonho da vida nos subúrbios com um bónus: o uso da casa como veículo de investimento e segurança financeira, pelo qual vale a pena endividar-se. Ao contrário das acções, trata-se de um valor seguro, cujo valor não desaparecerá numa onda de pânico da bolsa. Meia verdade meio mito, como mais tarde se verá. Os highwaymen também não perdem tempo: a era do comboio é substituída pelas Highway Acts que proclamam o automóvel individual como estandarte da liberdade individual e do desenvolvimento económico. As auto-estradas, os túneis e os viadutos dilaceram bairros históricos e destroem comunidades em nome do progresso. Criam-se as sementes para longas horas passadas no trânsito no percurso casa-emprego.

## **Factor tempo**

O rápido crescimento urbano, de forma orgânica e não planeada, favorece o aparecimento de subúrbios, visto que a comunidade não tem o tempo suficiente para se organizar, consolidar relações interpessoais e de vizinhança, planear espaços colectivos e gerar por sua iniciativa novas centralidades.

## **Opções políticas condicionadas por questões conjunturais, ideológicas e preconceitos**

Nos primeiros anos da Grande Depressão, o presidente Herbert Hoover procura reavivar a economia com cortes de impostos e aposta em obras públicas com fundos federais, mantendo apesar de tudo um orçamento equilibrado. A Reserva Federal injecta doses maciças de liquidez na economia, recapitalizando os bancos e baixando os juros. A fórmula não funciona, e a recessão é agravada em 1931 com as repercussões de semelhantes crises na Europa. Em 1932, o desemprego ultrapassa já os 23%. Hoover torna-se o bode expiatório da crise, e não consegue ser reeleito. Roosevelt, o vencedor, encontra-se numa encruzilhada. Pode adoptar uma postura liberal, esperando que a economia saia da crise sozinha, baseado no pressuposto que os ciclos são um elemento natural da vida económica, ou intervir nesta seguindo uma postura keynesiana de intervenção do

Estado na economia. É o que faz, e em doses maciças, com o New Deal. Aposta no sector da construção, que usa mão-de-obra intensiva, e portanto essencial para reduzir o desemprego, através de um amplo programa de obras públicas em infra-estruturas, equipamentos e habitação. Tem aqui outra encruzilhada: a aposta na regeneração dos centros, ou no crescimento dos subúrbios. A sua administração optará pela segunda, atrevemo-nos nós a especular, pelos seguintes motivos:

- Desilusão com os centros. A inícios da década de 30, são dominados pelo submundo do crime, suportado pela venda clandestina de álcool (na sequência da Lei Seca), jogo, prostituição e drogas. Em contrapartida, os subúrbios representam a tradição americana dos colonos, o trabalho honrado, a vida no campo e a rectidão religiosa.
- Construção versus regeneração. É mais fácil construir em terrenos livres que regenerar zonas degradadas e habitadas por populações hostis.
- Rapidez. É mais fácil mudar a aptidão de latifúndios vagos, com poucos proprietários, que expropriar centenas de lotes de terrenos urbanos, indemnizando os respectivos proprietários.
- Segregação. A migração para os subúrbios tem subjacente a satisfação do eleitorado branco de classe média, e a segregação das minorias nos guetos onde já habitam.
- Lobbying.

O âmbito, a escala e a forma da suburbanização transformaram-se radicalmente após o New Deal. As suas políticas expansionistas tinham objectivos sociais e económicos, à partida, nobres: a revitalização da economia, a melhoria das condições de habitação e também da mobilidade. No entanto, esses objectivos foram corrompidos através de um realinhamento com os interesses dos lobbies privados da construção, do petróleo e da indústria automóvel, e reformulados com uma política expressa de segregação e de expansão urbana.

Deste modo, em vez de suportarem o interesse público, as políticas governamentais acabaram por apoiar dinâmicas de mercado que subverteram completamente a sua finalidade. Ao privilegiar o financiamento de novas construções, em vez de reabilitar as existentes, polvilharam zonas verdes e terrenos agrícolas com estilhaços urbanos que transformaram o percurso casa / trabalho num pesadelo e multiplicaram a necessidade de estradas e do automóvel. Com a ajuda do governo federal, o "highway lobby" assegurou-se que durante o século seguinte os americanos não poderiam passar sem os seus produtos.

Por outro lado, ao canalizar os fundos públicos através do financiamento à banca para a obtenção de hipotecas, bem como a securitização de empréstimos privados, essas mesmas políticas beneficiaram principalmente a classe média e alta, bem como todos os actores envolvidos nos mercados imobiliário e financeiro, deixando de fora as populações mais pobres sem as garantias necessárias para a aprovação de um empréstimo para a compra ou construção de casa. As zonas mais degradadas, ou frequentadas por "indesejáveis", foram classificadas pelo governo federal, a banca e o sector imobiliário como sub-standard para efeitos de obtenção de crédito, e deixadas à sua sorte. Com o alibi da ajuda à economia, as "minorias pouco recomendáveis" foram discriminadas e segregadas nos centros, enquanto as classes média e alta foram premiadas com incentivos financeiros para se transferirem para os subúrbios. Como resultado, transformaram-se muitas zonas nos centros em guetos onde ficaram as minorias que não tinham forma de escapar à pobreza. Por fim, os projectos de habitação social destinados às classes mais desfavorecidas, em vez de favorecerem a sua promoção social num contexto integrado de reabilitação económica e promoção do emprego e da educação, limitaram-se à produção em massa de dormitórios mono-funcionais para uma população sem emprego, frequentemente cortada do resto da cidade por auto-estradas ou linhas de caminhos-de-ferro, acentuando ainda mais o seu isolamento.

Com a mudança da população mais abastada para os subúrbios, transforma-se a dinâmica do eleitorado, as políticas, que reflectem a sua própria agenda, surgem novos padrões de formas urbanas e de organização comunitária, e altera-se a relação entre indivíduos e a comunidade. Acentua-se o NIMBismo, e o eleitorado suburbano rebela-se contra a contribuição solidária para suportar os centros habitados pelas minorias com as quais não se identifica. Proliferam as comunidades privadas e auto-suficientes. Numa frase: mudam as prioridades do país. A diversidade étnica dos bairros operários, fruto das vagas de imigrações da Europa e do resto do mundo, que alimentava o frenesim típico das comunidades vibrantes de cidades como Nova York, San Francisco e Seattle, transforma-se num puzzle complexo, disfuncional e paralisante.

### **Utopias vendidas por visionários e capitalistas**

O "American Dream" é difundido através do cinema, financiado pela alta finança, os highwaymen e as corporações que beneficiam do consumismo que lhe é associado. A utopia do futuro é vendida sob a forma da Broadacre City de Frank Lloyd Wright, e consumida repetidamente sem questões nem dúvidas. Tal como no horóscopo, as ilusões são mais facilmente consumidas que o realismo e a adversidade.

## **Preconceito cultural, criminalidade e percepções de insegurança**

Durante grande parte do século XX, o subúrbio surge como refúgio face à percepção do centro da cidade como zona suja e poluída, perigosa, associada a uma maior criminalidade, ou o recesso das minorias. Por outro lado, os EUA mostraram tradicionalmente uma maior preferência pelo espaço privado em detrimento do público no planeamento urbano em virtude de um historial de conflitos étnicos e de classe relativamente à Europa (Fainstein 1987), onde tais problemas eram relativamente desconhecidos até finais do século XX.

### **Posse da terra**

A concentração de grandes áreas de terreno nas mãos de importantes conglomerados corporativos facilitou a urbanização em larga escala de vastas áreas em baixa densidade.

### **Leis de incorporação**

A facilidade de incorporação como cidades por parte de comunidades com umas quantas dezenas de casas provocou a disseminação do poder local com completa autonomia sobre o seu crescimento, graças à falta de políticas regionais e fiscais integradas. Ao depender substancialmente das receitas locais ligadas ao imobiliário, quer em licenças de construção, quer na taxação do património na venda e na posse, deu-se às comunidades suburbanas o incentivo para a expansão e os meios para o fazerem.

### **Geografia**

A geografia plana foi um dos factores que contribuíram para a urbanização em baixa densidade de Los Angeles, apesar de, na nossa opinião, não ser um dos mais importantes.

## **8.2 Consequências**

---

A estrutura espacial das cidades americanas reflecte uma organização social complexa e em mudança. Resulta de evoluções demográficas, tecnológicas, culturais, económicas, sociais e políticas.

O subúrbio atravessou o século XX altamente incompreendido. De comunidades planeadas auto-suficientes de condomínios de luxo a guetos de trabalhadores de colarinho azul, passando pelos parques de trailers e os aglomerados de grandes superfícies comerciais de distribuição e retalho, existem inúmeras variantes que combinam diferentes causas, consequências, e soluções. No entanto, durante as décadas do pós-guerra, muitos historiadores escolheram as Levittowns como estereótipo, discutindo-o até à exaustão, e ignorando uma realidade muito mais complexa que exigiria uma análise profunda de questões em diversos domínios que não só estariam fora da sua especialidade, como também do seu interesse, visto que abriria feridas causadas por tensões sociais e raciais que a América de então preferia não ter que enfrentar.

Até à Grande Depressão, os subúrbios são, de uma forma genérica, o resultado do crescimento orgânico das cidades. Em 1929, são já perceptíveis casos de fragmentação e dispersão urbana, mas as dificuldades de transporte e o número moderado de automóveis em circulação mantêm os perímetros urbanos sob controlo. Apesar dos subúrbios terem dimensões consideráveis, as cidades conservam, não obstante, centros densos, multifuncionais, com uma ampla diversidade cultural, demográfica e social.

Após o crash bolsista, a economia americana entra numa espiral de desalento, desemprego e recessão económica que se alimentam e amplificam em circuito fechado. O desemprego cresce de forma descontrolada. Posta em marcha a máquina do New Deal, de 1932 a 1960 a sinfonia já foi composta: o maestro e os músicos encarregam-se da execução. São 30 anos de agonia para os centros e de disseminação de subúrbios e auto-estradas, relatadas de forma extensa nos capítulos anteriores. A Segunda Grande Guerra trará o fim da Depressão, mas não o do crescimento suburbano, que, pelo contrário, acelera.

Na década de 50, é já evidente a necessidade de uma mudança de estratégia. Acentuam-se os problemas com gangues, criminalidade e exclusão social. As políticas de intervenção urbana passam a ser mais integradas com medidas activas de apoio ao emprego e de regeneração dos centros. No entanto, essa regeneração faz "tabula rasa" de comunidades inteiras, densas e coesas, substituindo-as por torres residenciais "Carta de Atenas", atravessadas por auto-estradas e viadutos para que os executivos cheguem rapidamente aos CBDs. Argumenta-se que não faz sentido reabilitar edifícios cancerosos quando se pode clonar um paciente novo utilizando as múltiplas vantagens da tecnologia moderna e do fordismo aplicado à casa pré-fabricada. Novo fracasso: os edifícios são novos, mas as comunidades foram destruídas. A vida vibrante do centro desapareceu. A frente de rua animada é substituída pela praça estéril e vazia. Os amplos espaços públicos mantêm-se desertos e inseguros. Não têm residentes para os encher, porque foram transferidos para outras paragens e substituídos por torres de escritórios que se esvaziam com o pôr-do-sol. Noutros casos ainda piores, os terrenos terraplanados

ficam vagos durante décadas à falta de investidores privados interessados em desenvolvê-los. Tornam-se em parques de estacionamento que bem se poderiam chamar cemitérios urbanos ou jardins de seringas. Jane Jacobs expõe a nu a realidade pura e dura em 1961.

A migração para os subúrbios durará aproximadamente até 1980. A partir dessa data, em certas cidades - não em todas - observamos a inversão da tendência com o regresso aos centros, enquanto nos subúrbios se observam situações mistas: crescimento numas áreas, retracção noutras. A realidade metropolitana torna-se mais complexa e menos previsível, com fluxos de geometria e escala variáveis, forças centrífugas e centrípetas, potenciadas por acontecimentos globais e evoluções tecnológicas que ocorrem por toda a parte.

Entretanto, os subúrbios modificaram-se, ao ponto de termos actualmente dificuldade em classificá-los. Tornaram-se em manchas policêntricas, dendríticas, rizomas. Muitos autores defendem inclusivamente que já não faz sentido falar de subúrbios. Edge cities, edgeless cities, metápoles, exurbs, são algumas das tentativas de compartimentação que colocam em evidência o desaparecimento da simples dialéctica centro / periferia. Como exemplo, Los Angeles está longe de ser um centro com subúrbios. Consiste numa estrutura policêntrica de diferentes matizes e configurações, que interagem entre si em relações complexas com direcções e intensidades variáveis. Muitas das cidades-satélite ditas suburbanas gozam de um maior equilíbrio e vitalidade que a "downtown" metropolitana, com maior pluralidade de usos, maior segurança, e comunidades mais coesas e saudáveis. No entanto, nasceram como subúrbios. Noutras cidades, os primeiros subúrbios que apareceram com o New Deal estão hoje em decadência, enquanto que o centro renasceu.

Contrastando com uma relativa estabilização na Europa, nos EUA, a procura de habitação continua a aumentar, quer pelo crescimento da população, quer pelo facto de a dimensão média do núcleo familiar estar a diminuir, facto que continua a estimular a expansão urbana e a exigir medidas de controlo.

Para agravar o problema, enquanto os interesses dos lobbies ferroviários do século XIX estavam de certa forma alinhados com as massas e o desenvolvimento económico, o "highway lobby" do século XX segue precisamente o sentido oposto, absorvendo os fundos públicos que os transportes colectivos e os centros das cidades tão desesperadamente necessitavam para auto-estradas que não só retalharam esses mesmos centros, separando e destruindo comunidades outrora coesas, como aspiraram a vida das "downtowns" para as periferias.

### 8.3 Propostas

---

Não temos, neste capítulo final, a pretensão de ser o génio da lâmpada com soluções milagrosas para questões complexas onde muitos outros autores, com longos anos de trabalho e estudos bastante mais aprofundados, erraram.

A resolução dos problemas da dispersão urbana exige hoje equipas multidisciplinares, o intercâmbio de informação com a população, o e-governance, e principalmente, bom senso e a capacidade de aprender com os erros do passado.

A realidade complexa e intrincada que envolve pessoas, bens e serviços não se compadece com analogias simplistas ou rótulos que a comparam com páginas de hipertexto e evoluções tecnológicas, nem muito menos encontraremos as soluções se nem somos capazes de formular devidamente o problema. Pior ainda, corremos o risco de o ver onde ele não existe. Tal como o morador da comunidade planeada no subúrbio vê o centro da cidade, degradado e com altas taxas de criminalidade como o centro do problema, o morador do centro vê o subúrbio como o aspirador de recursos públicos responsável pelo esvaziamento da sua cidade e a destruição do ambiente.

O New Urbanism, Smart Growth e Transit Oriented Development apontam caminhos que permitem uma cidade mais equilibrada, mas necessitam de ser complementados com uma visão territorial de conjunto. A check-list da comunidade piscatória da Nova Inglaterra não funciona num território com a densidade de Hong Kong. O TOD resolve o problema do corredor, mas necessita ser complementado com soluções para os espaços interestriciais. Last but not least, os neo-urbanistas têm do outro lado da barricada o "American Dream" da vida dos subúrbios, os interesses da indústria e dos políticos financiados por essa indústria.

As economias de escala levam à realização de projectos cada vez maiores, a nível comunitário, contrariando o crescimento orgânico faseado que caracterizou os centros históricos que conhecemos. O crescimento da especulação imobiliária como actividade económica tem ainda como consequência um apetite voraz por terrenos que já não resulta da mera satisfação directa da procura, sendo também um veículo de investimento, num contexto em que a indústria tradicional se deslocaliza para países emergentes.

As políticas regionais de gestão integrada são úteis, mas concentram-se com frequência no âmbito local e regional esquecendo-se do global. Ao falar-se em "predação fiscal", alegando que os subúrbios fazem concorrência desleal ao centro, há que ter em conta que o sucesso de um país como um todo depende da

competitividade das suas cidades. E quando estas deixam de ter o incentivo de lutar para ser competitivas com o vizinho, o próprio país acaba por perder competitividade no mercado global.

Enfrentamos hoje o desafio de transformar um caminho quase certo rumo a futuras megalópoles, ingovernáveis e com longas horas passadas em filas de trânsito, num atalho para cidades sustentáveis. O consumo desenfreado de terrenos férteis, o esgotamento de recursos naturais e a destruição do nosso ecossistema despertaram uma consciência ambiental até há pouco adormecida, e encorajaram um novo olhar sobre a transformação espacial metropolitana. Combatendo uma atitude de resignação relativamente à dispersão urbana, pensadores, políticos, urbanistas e arquitectos lançam novas propostas de transformação estrutural e espacial das nossas cidades, que passam, entre outras, pela densificação dos centros, pela aposta nos corredores de transportes públicos, e pelo retorno à imagem tradicional da cidade. Este trabalho procurou evidenciar os principais erros do passado e apresentar algumas das propostas destinadas a combatê-los. Se servir para estimular o leitor para um estudo mais aprofundado sobre o tema, já terá valido a pena.



*Fig. 127 – “Metropolis”, Paul Citroën, 1923*

## 9 Referências Bibliográficas

- Abu-Lughod, Janet L. - New York, Chicago, Los Angeles: America's global cities, University of Minnesota Press, 1999
- Ahamed Ahamed - Lords of Finance - The Bankers Who Broke the World, The Penguin Press, New York, 2009
- Ascher, François - Metapolis ou l'avenir des villes, Editions Odile Jacob, Paris, 1995
- Atkinson, Rowland; Bridge, Gary - Gentrification in a global context, Routledge, 2005
- Attoe, Wayne; Logan, Donn - American Urban Architecture: Catalysts in the Design of Cities, University of California Press, 1992
- Barnett, J. - The Fractured Metropolis, Harper Collins, New York, 1995
- Baudrillard, Jean - The Consumer Society, Editions Denoël, 1970
- Berube, Alan; Singe, Audrey; Wilson, Jill H.; Frey, William H. - Finding Exurbia: America's Fast-Growing Communities at the Metropolitan Fringe, The Brookings Institution, 2006
- Borja, Jordi e Castells, Manuel - Local y Global, Ed. Taurus, 1998
- Bottles, Scott L. - Los Angeles and the automobile, University of California Press, 1987
- Brambilla, Roberto; Longo, Gianni - Learning from Seattle, Institute for Environmental Action, 1980
- Broadbent, Geoffrey - Emerging concepts in urban space design, Taylor & Francis, 1990
- Brook, James; Carlsson, Chris; Peters, Nancy J. - Reclaiming San Francisco, City Lights Books, 1998
- Calthorpe Associates - Transit-Oriented Development Design Guidelines, San Diego, 1992
- Calthorpe, Peter - Politics, Culture. City Lights, 1998
- Calthorpe, Peter; Fultron, William - The Regional City, Island Press, Washington, 2001
- Caro, Robert - The Power Broker, Knopf, 1974
- Cervero, Robert e Landis, John - Twenty years of the Bay Area Rapid Transit system: Land use and development impacts, 1997
- Corboz, André - Looking for a city in America, David Godine, 1992
- Corburn, Jason - Toward the Healthy City, The MIT Press, Cambridge MA, 2009
- Crouch, Winston W; Dinerman, Beatrice - Southern California Metropolis, University of California Press, 1963
- Cuff, Dana - The Provisional City, Massachusetts Institute of Technology, 2000
- Cullen, Gordon - The concise townscape, Architectural Press, 1961
- Deverell, William e Iglar, David; "A companion to California history", Blackwell Publishing, 2008
- Domingues, Álvaro - A Rua da Estrada, Dafne Editora, 2009.
- Donald, James - Imagining the modern city, University of Minnesota Press, 1999
- Duany, Andres; Plater-Zyberk, Elizabeth; Speck, Jeff - Suburban Nation: The Rise of Sprawl and the Decline of the American Dream, North Point Press, 2001
- Duany, Andres; Speck, Jeff; Lydon, Mike - The Smart Growth Manual, McGraw Hill, New York, 2010
- Fagan, Brian - Before California, AltaMira Press, 2003
- Fainstein, Susan e Campbell, Scott - Readings in Urban Theory, Blackwell Publishers Ltd, Oxford UK, 2002
- Fishman, Robert - Bourgeois Utopias: Visions of Suburbia, Bourgeois Utopias, in The Rise and Fall of Suburbia, Basic Books, New York, 1987
- Fishman, Robert - The american planning tradition, Johns Hopkins University Press, Washington DC, 2000
- Frug, Gerald - City Making, Princeton University Press, 1999
- Fujita, Masahisa; Krugman, Paul; Venables, Anthony J. - The spatial economy: cities, regions and international trade, MIT Press, 1999

Ghent Urban Studies Team - Urban Fragmentations and Constructions, 010 Publishers, Roterdão, 2002

Graham, S.; Marvin, S. - Splintering Urbanism: Networked Infrastructures, Technological Mobilities, and the Urban Condition., New York, Routledge, 2001

Hall, Peter - Cities in Civilization, Weidenfeld and Nicholson 1998

Hall, Peter – Great Planning Disasters, University of California, Berkeley, 1992

Hall, Peter - The World Cities, Widenfeld & Nicolson, London (3ª ed.), 1984

Hanlon, Bernadette; Short, John Rennie; Vicino, Thomas J. - Cities and Suburbs, Routledge, New York, 2010

Jacobs, Jane - The death and life of great american cities, Random House, New York, 1961

Katz, Peter – The New Urbanism, 1994

Kling, Rob; Olin, Spencer; Poster, Mark - Postsuburban California, University of California Press, 1991

Knox, Paul L. - Metroburbia USA, Rutgers Press, 2008

Koolhaas, Rem; Mau, Bruce - S, M, L, XL, Monacelli Press, 1995

Krugman, Paul - Increasing Returns and Economic Geography, Journal of Political Economy, Junho de 1991, Vol. 99, No. 3, pp. 483-499

Krugman, Paul - On the Number and Location of Cities, European Economic Review, Março de 1993, Vol. 37, No. 1, pp. 293-298.

Krugman, Paul - Urban Concentration: The Role of Increasing Returns and Transport Costs, International Regional Science Review, 1996, Vol. 19, No. 1-2, pp. 5-30

Lang, Robert E. - Edgeless Cities, The Brookings Insitution, Washington DC, 2003

Loukaitou-Sideris, Anastasia; Banerjee, Tridib - Urban Design Downtown, Poetics and Politics of Form, University of California Press, 1998

Lowenthal, Abraham - Global California - Rising to the cosmopolitan challenge, Stanford University Press, Stanford, California 2009

Lyons, Amy - California's Orange County Insider's Guide, Morris Book Publishing, LLC

Mandelker, Daniel - Designing Planned Communities, iUniverse, 2010

Mangin, D. - La Ville Franchisée, Les éditions de la Villette, Paris, 2004

Moses, Robert - Portland Improvement, New York, 1943

Mumford, Lewis - The City in History, Harcourt, Brace & World, New York, 1968

Olsen, Polina - Stories from Jewish Portland, 2011

Orsi, Jared - Hazardous Metropolis, University of California Press, 2004

Ozawa, Connie - The Portland Edge, Portland State University, 2004

Philips, John - Palos Verdes Estates, Arcadia Publishing, 2010

Portas, Nuno – A Cidade como Arquitectura : Apontamentos de método e crítica. Lisboa, Livros Horizonte, 1969.

Portas, Nuno – Os Tempos das Formas. Guimarães, Departamento Autónomo de Arquitectura da Universidade do Minho, 2005.

Portas, Nuno; Domingues, Álvaro; Cabral, João – Políticas Urbanas. Tendências, Estratégias, Oportunidades. Lisboa, Fundação Calouste Gulbenkian, 2003.

Ramella, Richard; Laubly, William; Feierabend, Ruth - Mission Viejo Ranch Westerly Portion, Mission Viejo Company

Roberts, Peter e Sykes, Hugh - Urban Regeneration, Sage Publications, Londres, 2002

Russell, James S. - The Agile City, Island Press, Washington DC, 2011

Sale, Roger - Seattle, Past to Present, University of Washington Press, 1976

Sanders, Jeffrey Craig - Seattle and the Roots of Urban Sustainability: Inventing Ecotopia, Pittsburgh Press, 2010

Schrag, Peter - California, University of California Press, 2006

Scott, Mel - American City Planning Since 1890, University of California, 1969

Scott, Mel - The San Francisco Bay Area, a Metropolis in Perspective, University of California Press, 1959

Sleeper, Barbara - "Our Seattle", Voyageur Press, 1998

Soja, Edward - Postmetropolis: Critical Studies of Cities and Regions, Oxford, Basil Blackwell, 2000

Soja, Edward - Postmodern Geographies: The Reassertion of Space in Critical Social Theory. London, Verso Press, 1989.

Spectorsky, A.C. - The Exurbanites, J.B. Lippincott Co., Filadélfia, 1955

Sudjic, Deyan - The 100 Mile City, A Harvest Original Harcourt Brace & Company, New York, 1992

Tocqueville, Alexis - Democracy in America, 1835

Webber, M.M. - The Bart Experience - What Have We Learned, University of California, Berkeley, Institute of Urban and Regional Development, Monograph 26, 1976

Wollner, Craig com Provo, John e Schablisky, Julie - Brief history of urban renewal in Portland, Oregon

Wong, L. "China's urban migrants - the public policy's challenge", Public Affairs, vol. 67, Fall 1994

Wright, Frank Lloyd - "The Disappearing City", 1ª edição 1932 ; reedição Horizon Press, 1969

## 10 Agradecimentos

Quero em primeiro lugar agradecer todo o apoio prestado pelo meu orientador, o professor Rui Manuel Trindade Braz Afonso, da FAUP, que tornou este trabalho possível.

A Carlos Pires e Ana Paula Rocha, o meu obrigado pela ajuda na eliminação de gralhas.

Agradeço ainda a colaboração de:

Dania Duran Flynt | Community Affairs | Department of Communication & Public Affairs  
Community Redevelopment Agency of the City of Los Angeles  
1200 West 7th Street Suite 200 Los Angeles CA 90017-2381

Yuri Shcherbina  
University of Southern California Libraries  
Technical Services  
Metadata Section

M<sup>ª</sup> Teresa Ojeda  
Manager, Information and Analysis Group  
City of San Francisco, Planning Department  
1650 Mission Street, Suite 400  
San Francisco, CA 94103

Gayle Meldau  
Mission Viejo Library  
Mission Viejo, CA

Nicholas P. Maricich  
Los Angeles Department of City Planning  
Policy Planning Division  
200 N. Spring Street, Suite 667  
Los Angeles, CA 90012

Sue Enger  
Municipal Research and Services Center of Washington  
2601 Fourth Avenue, Suite 800  
Seattle, WA 98121-1280

Anne Frantilla  
Deputy City Archivist, Seattle Municipal Archives  
Legislative Department - Office of the City Clerk  
600 Fourth Avenue, Floor 3  
PO Box 94728  
Seattle, WA 98124-4728

Krista A Bargsten  
Counseling Services Coordinator, Master of Urban Planning Program, Department of Urban Design and Planning  
University of Washington  
410 Gould Hall, Box 355740 : 3949 15th Ave NE  
Seattle, WA 98195-5740

Susanne Zudegi Giordano  
Dept. Sec., Planning, Public Policy and Management  
1209 University of Oregon, 119 Hendricks Hall  
Eugene, OR 97403-1209 USA

Prof. Marc Schlossberg  
1209 University of Oregon, 119 Hendricks Hall  
Eugene, OR 97403-1209 USA

Contém anexos:

- Plantas
- Imagens