



CIDADES DO AMANHÃ: uma releitura geográfica contemporânea

Autores:

Gustavo de Souza Barbosa - Universidade Federal do Rio Grande do No -
gustavosouza@recife.ifpe.edu.br

Resumo:

A reflexão quanto à cidade tem inquietado os mais diversos cientistas, dentre eles Peter Hall. Em “Cidades do Amanhã”, publicado em 1988, o autor desenvolve sua análise quanto à cidade e suas transformações de forma estática. A partir da leitura e interpretação de tal obra, objetiva-se apresentar um novo ordenamento das suas ideias considerando a cidade como espaço dinâmico, palco de transformações, para tanto, foram selecionados como objetivos específicos: recordar a trajetória acadêmica e profissional do autor e suas ideias-chaves; descrever as transformações pelas quais passaram as cidades sobretudo europeias e estadunidenses no século XX e; identificar os principais problemas contemporâneos ainda presentes nas cidades abordadas na obra. Como procedimentos metodológicos partiu-se da pesquisa em diferentes fontes, sobretudo jornalísticas e da própria obra “Cidades do Amanhã”. A partir do exposto considera-se que o planejamento, quando isolado e desconectado à natureza e diversidade dos problemas urbanos, dificilmente será capaz de resolvê-los.

CIDADES DO AMANHÃ

Uma releitura geográfica contemporânea

INTRODUÇÃO

A reflexão quanto à cidade e seus problemas tem inquietado ao longo do tempo e em diferentes espaços os mais diversos cientistas de variadas áreas do conhecimento. Pensar o urbano, sobretudo a partir do século XX marcado pela ampliação e interdependência das relações econômicas e sociais nas mais diversas escalas, além do adensamento demográfico nestes espaços, não configura-se numa tarefa exclusiva de planejadores urbanos, cientistas sociais, economistas ou geógrafos. Entre os profissionais que pensaram a cidade destaca-se Peter Hall (1932-2014) e sua rica abordagem quanto à forma, planejamento e futuro urbanos.

Em “Cidades do Amanhã”, obra publicada por Hall a trinta anos atrás, sua proposta de análise toma como base a cidade e suas transformações de forma estática. Em seu estudo, “a solução inapelavelmente adotada foi a de contar cada história isolada e paralelamente” (HALL, 1988, p. 9). A partir da leitura e interpretação de Hall (1988), objetiva-se apresentar um novo ordenamento das suas ideias, tomando como base não os eventos, conforme ele trabalhou, nem a história, mas sim o espaço, ou seja, mostrar que diferentes eventos por vezes numa mesma época, ocorreram de maneira conflituosa num mesmo espaço. A “cidade encortiçada”, por exemplo, é, dentre outras, a Paris do século XIX, a mesma cidade é aquela “do subúrbio do transporte de massa” do início do século XX, concomitantemente, é a “cidade-jardim”. A também encortiçada Londres do século XIX, tornou-se na mesma temporalidade, limiar do século XX, a cidade do subúrbio, a “cidade-jardim”, a cidade regional, assim como viu nesta mesma época a inserção do pensamento de Le Corbusier e a resistência do cortiço num período também de novos empreendimentos urbanos e revitalização de espaços da cidade, situação semelhante, ao menos temporalmente, à Nova York. Por sua vez, Berlim, à época da expansão dos subúrbios e da “cidade-jardim”, vivenciava o movimento *City Beautiful*. Outras cidades geograficamente distantes conheceram em temporalidades semelhantes o pensamento e planejamento lecorbusianos como Brasília e Chandigarh.

A proposta de análise aqui adotada não pretende tratar de forma isolada as transformações ocorridas na cidade ao longo do tempo. Para Hall (1988) o salutar era a particularidade de cada pensamento sobre a cidade, às vezes numa mesma temporalidade. Nos propomos a apresentar como particularidade cada cidade e os diferentes pensamentos e transformações nela ocorridos, por vezes concomitantemente. O presente trabalho, portanto, toma como objetivo principal a releitura da obra “Cidades do Amanhã” (HALL, 1988) e seu reordenamento histórico-geográfico, assim como a atualização de alguns dos problemas urbanos pertinentes às principais cidades que aborda.

Tomando como ponto de partida não as diferentes abordagens sobre a cidade, mas a mesma cidade como lócus de reflexão e prática de diferentes abordagens teóricas promotoras de significativas transformações, foram selecionados como objetivos específicos: recordar a trajetória acadêmica e profissional do autor, bem como suas ideias-chaves; descrever as transformações, sobretudo no decorrer do século XX, pelas quais passaram as cidades principalmente europeias e estadunidenses e; identificar os principais problemas ainda existentes nos centros urbanos abordados na obra. Como procedimentos metodológicos, partiu-se inicialmente da pesquisa em diferentes fontes, sobretudo jornalísticas à época do falecimento do autor ou pouco tempo após, para apresentar seu percurso científico e profissional e suas ideias norteadoras. Num segundo momento, tomando como ponto de partida sua obra “Cidades do Amanhã” apresentam-se as diversas transformações vivenciadas por algumas cidades ao longo do tempo e, por fim, antes de serem apresentadas as considerações finais quanto à análise ora proposta, fez-se um retorno às fontes jornalísticas contemporâneas, a partir das quais são expostos alguns dos problemas urbanos vivenciados nas “cidades do amanhã” (HALL, 1988) na atualidade. O percurso acima descrito é o mesmo no qual encontra-se estruturada nossa discussão.

PETER HALL: GEÓGRAFO, URBANISTA, CIENTISTA SOCIAL

Sir Peter Geoffrey Hall certamente é um dos nomes ímpares não só quanto ao pensamento urbano ocidental do século XX, mas quanto ao seu planejamento, influência e efetivação em algumas importantes metrópoles como Londres. Nascido em Hampstead, norte da capital britânica, em 19 de março de 1932, Hall faleceu aos 82 anos, em 30 de julho de 2014 (THE GUARDIAN, 2014). Geógrafo de formação, mestre e doutor pelo *St. Catharine's Collgede* da Universidade de Cambridge, as reflexões de Hall voltaram-se ao crescimento urbano e à mudança nas cidades. Destacou-se não só no meio acadêmico, como pesquisador e professor, mas também como o principal intelectual de planejamento do pós guerra da Grã-Bretanha¹ (THE TELEGRAPH, 2014). No âmbito político atuou em importantes instituições como a *Town and Country Planning Association* de Londres e a *Regional Studies Association*. Sua ação política deu-se principalmente em Londres, sendo o principal mentor da expansão da cidade para o leste, ao longo das margens do rio Tâmis (THE GUARDIAN, 2014), esteve também na vanguarda do desenvolvimento de novas cidades como Milton Keynes (THE HERALD, 2014).

Voltado ao estudo de cidades grandes e pequenas, Hall destacou-se pela inovação no planejamento urbano, ao favorecer a expansão dos serviços ferroviários e a criação das cidades-jardins, não como periferias, mas como cidades menores, em meio à agricultura de pequena escala que, segundo ele, seriam particularmente promissoras (YARDLEY, 2014). Sua perspectiva enquadrava-se no estado de bem-estar social construído no pós Segunda Guerra, o qual incluía o planejamento urbano e rural como elemento fundamental da nacionalização dos direitos de desenvolvimento. Em 1963, na publicação “*London 2000*” já defendia o replanejamento da cidade e do sudeste (THE GUARDIAN, 2014) a partir da construção de uma elaborada rede de autoestradas urbanas, programas de demolição e fundação de novas cidades (THE TELEGRAPH, 2014). Segundo Batty (2016) é a partir da publicação de “*London*

¹ Segundo Kate Handerson (apud MARK, 2014), diretora executiva da *Town and Country Planning Association*, Hall é considerado, ao lado de Abercrombie, o pai do planejamento britânico, assim como o impacto do seu pensamento no planejamento do Reino Unido compara-se ao de Ebenezer Howard.

2000” que Hall é rapidamente projetado no campo do planejamento urbano a partir da geografia urbana e econômica, além da obra revelar sua profunda insatisfação com a situação de outras cidades britânicas, a exemplo da degeneração vivenciada por grandes cidades industriais ao longo da década de 1970, como Liverpool e Glasgow (*THE GUARDIAN*, 2014).

O reconhecimento do pensamento de Hall por parte da Geografia deu-se logo cedo, em 1968 foi homenageado pela *Royal Geographical Society* (RGS) com o *Gill Memorial Prize*, reconhecimento voltado para o estímulo à pesquisa geográfica em pesquisadores que, apesar de iniciantes, demonstravam grande potencial. Em 1979 já consolidava-se o nome de Hall como um dos principais geógrafos urbanos e acadêmicos de planejamento da Grã-Bretanha quando recebeu o prêmio *Adolph Bentricks* por seu trabalho em cidades e planejamento europeus, em particular por seu livro “Europa 2000”. Em 1983, a própria RGS o elegeu como um de seus membros, sendo ele apenas o quarto geógrafo homenageado pela instituição. Segundo Batty (2016, p. 416), foi Hall que “sempre com um olho para o mais brilhante e o melhor [...] apoiou a ampliação do papel da geografia em políticas públicas e na aplicação da erudição”. O reconhecimento de Hall por sua contribuição à Geografia, segundo Batty (2016), deu-se em 2001 quando recebeu o prêmio Vautrin Lud, considerado o “Nobel de Geografia”.

Em 1988, mesmo ano no qual a RGS concede a Hall sua maior honraria, a Medalha do Fundador, o autor publica “Cidades do Amanhã”, obra que reúne as ideias-chaves do planejamento desenvolvido sobretudo na Grã Bretanha. Em sua versão brasileira a publicação traz o subtítulo “uma história intelectual do planejamento e do projeto urbanos no século XX”. Apesar da abordagem voltar-se predominantemente ao século XX, conforme observado, Hall (1988) esclarece que pelo tema em pauta originar-se na reação à cidade do século XIX, toma como ponto de partida tal temporalidade, especificamente da Inglaterra de 1880.

Assim como outras análises, a desenvolvida por Hall (1988) registra-se não só no tempo, mas também no espaço. Temporalmente o estudo abrange cerca de um século de história, estendendo-se até 1987, véspera da publicação do livro. Espacialmente, apesar do título abrangente, a obra volta-se principalmente para a análise de cidades europeias, Londres principalmente, e estadunidenses², além de algumas outras cidades exteriores a esses espaços, como cidades coloniais e/ou ex-colônias do Império Britânico e mesmo Brasília tem algumas páginas da obra dedicada à sua análise. As “cidades do amanhã” de Hall (1988), portanto, são as cidades da Europa e dos Estados Unidos e aquelas fortemente influenciadas pelos debates, modelos e pensamentos delas provenientes. Considera também a inter-relação entre o pensamento desenvolvido quanto às cidades estadunidenses e sua influência no planejamento britânico.

CIDADES EUROPEIAS

A análise elaborada por Hall (1988) quanto às cidades europeias toma como referência Londres, Paris e Berlim. Essas cidades são caracterizadas no final do século XIX pela pobreza, materializada, dentre outros elementos, por cortiços e moradias miseráveis que por suas

² Conforme o próprio Hall (1988, p. 8) reconhece, “o relato resultante é gritantemente anglo-norte-americanocêntrico. O que pode ser justificado ou, pelo menos, desculpado: [...] a maioria das ideias-chave do planejamento no Ocidente foi, no século XX, concebida e alimentada num clube significativamente pequeno e aconchegante, sediado em Londres e Nova York”.

condições insalubres, seja de higiene, seja moral (como a prostituição e o vício), tiveram o mérito de despertar o interesse social e posteriormente político quanto às condições de moradia principalmente da classe trabalhadora (HALL, 1988).

Em Londres, as condições de vida da população pobre moradora dos cortiços levou diferentes setores da sociedade à convicção de que se fazia necessária a intervenção estatal. O “sistema de quarto único”³ (HALL, 1988, p. 24), a exploração dos preços dos aluguéis, as reformas urbanas (que demoliam áreas de moradia) e a incompetência e corrupção dos governos locais pioravam ainda mais as condições de vida dessa população. O quadro habitacional londrino repetia-se com diferentes nuances em outras cidades da Europa continental. Em Paris a população pobre residia em moradias superlotadas, habitações até piores do que as de Londres (HALL, 1988). Berlim, cidade tão compacta quanto Paris, vivenciando um rápido crescimento demográfico, era marcada pela alta taxa de ocupação dos edifícios e pelo elevado custo dos aluguéis.

A primeira metade do século XX, segundo Hall (1988), foi de profundas transformações nas grandes cidades europeias em decorrência da própria ação dos legisladores e reformistas locais e das forças do mercado. A cidade dispersava-se e desconcentrava-se devido aos avanços nos transportes, à atuação institucional, à queda no preço dos materiais de construção e aos regulamentos mais sutis. Toda mudança ocorria enquanto os pioneiros do urbanismo davam seus primeiros passos⁴.

Londres figurava como a mais problemática das cidades europeias do início do século XX. O excesso e o adensamento populacionais herdados do século anterior continuavam críticos. A melhoria no sistema de transporte seria o primeiro passo para solucionar o problema da habitação. Algumas autoridades inglesas consideravam também que a construção de moradias pela iniciativa privada resolveria tal questão. A partir de capital e empreendimento estadunidenses, Londres ampliou seu sistema de transporte após a Primeira Guerra Mundial, dando início à era da suburbanização em massa (HALL, 1988). Neste período ficaram claros os caminhos tomados pela urbanização, previstos antes mesmo do conflito: a explosão da construção com fins lucrativos e a expansão de áreas residenciais construídas pelas autoridades locais. Conforme Hall (1988), ambos caminhos foram posteriormente condenados pela falta de planejamento, sobretudo o segundo.

O problema da habitação na Inglaterra permanecia. Antes da Primeira Guerra poucas moradias foram oferecidas e o volume de demolições era superior ao de construções, com o conflito os problemas pioraram com greves de inquilinos e imposição de controle sobre os

³ “[...] o normal, em Londres, era uma família ocupar um quarto, e que essa família podia ser até mesmo de oito pessoas. O problema fazia-se mais agudo visto que o costume, na capital, era dividirem-se as casas em cômodos alugados de um só quarto, tendo todos que partilhar uma única bica d’água e uma latrina. [...] Nas cidades do interior, guardadas as diferenças, por toda a parte se repetia o problema da superlotação, só que não tão grave quanto em Londres” (HALL, 1988, p. 24).

⁴ Neste sentido, Hall (1988) considera Ebenezer Howard (1850-1928), cuja as ideias foram desenvolvidas em Londres ainda no final do século XIX, como o mais importantes e singular personagem da história do urbanismo a partir da sua “cidade-jardim” pensada para atingir milhares e até milhões de habitantes. Funcionando como veículo para a reconstrução progressiva da sociedade capitalista dentro de uma infinidade de comunidades cooperativas, seu projeto possuía um grande caráter social e baseava-se no gerenciamento local e autogoverno mostrando-se superior tanto ao capitalismo vitoriano quanto ao socialismo centralizador e burocrático. O próprio Hall demonstrou ao longo da sua vida compromisso com Howard e seu movimento de cidades-jardim (*THE GUARDIAN*, 2014).

alugueis. Rapidamente a questão da habitação para as classes trabalhadoras tornou-se de responsabilidade pública, ao passo que o então recente movimento bolchevique era visto como uma ameaça à estabilidade do Estado e a produção de habitações como um seguro contra a revolução. Como resultado, no período entre guerras foram construídas mais de um milhão de moradias pelas autoridades locais inglesas, tornando alguns povoados quase cidades (HALL, 1988). Essa foi a realização suprema, ou o supremo fracasso para alguns, como aponta Hall (1988), de Raymond Unwin. Seu relatório, apresentado em 1918, foi extremamente influente no desenvolvimento da cidade britânica no século XX, visto que a construção de moradias pela autoridade local seguiu seus preceitos, caracterizando-se pela construção de satélites periféricos ao invés de cidades-jardins independentes⁵. Tais conjuntos, segundo HALL (1988), não alcançaram grande sucesso entre seus moradores seja em virtude do preço dos aluguéis, e/ou da distância da cidade e/ou da falta de uma atmosfera urbana.

Após a Primeira Guerra alguns fatores, dentre eles a criação de uma nova classe média e a melhoria de salários, levaram milhões de ingleses a interessarem-se pela compra das suas casas. As sociedades construtoras cresciam, assim como a competição entre construtores, a terra tornava-se mais barata, a arquitetura com fins lucrativos havia sido banida, as famílias mais modestas podiam arcar com a compra da casa própria, esta, porém, sem grandes requintes de planejamento (HALL, 1988). Criou-se, por fim, uma paisagem suburbana segregada na qual a qualidade e a densidade das habitações indicavam o status dos seus moradores e desagradava os arquitetos que passaram a criticar, além do próprio subúrbio, a apropriação da zona rural, o modelo da cidade-jardim e a “democratização do campo” a partir da “invasão” da classe média baixa e do operariado numa área antes reservada à elite aristocrática e à classe média alta (HALL, 1988). A crítica dos arquitetos voltava-se, segundo aponta Hall (1988), também ao crescimento indefinido e ilimitado de Londres com o risco de torná-la uma cidade diferente, não mais um conceito unitário.

Enquanto a cidade europeia encortiçada espalhava-se ao longo do subúrbio e de áreas rurais como na Inglaterra, auxiliada pelo avanço nos meios de transporte, uma nova visão sobre a cidade era construída, um olhar que estendia-se além dos limites urbanos: a cidade tornou-se regional, tendo como berço os Estados Unidos. O conceito de Planejamento Regional, por sua vez, nasceu na Grã-Bretanha com Patrick Geddes, na virada do século XIX, baseado num comunismo anárquico com livres confederações de regiões autônomas⁶ (HALL, 1988).

⁵ Entre 1918 e 1919 o movimento cidade-jardim havia enfrentado uma dupla crise: a oposição de Unwin no Comitê Tudor Walters (Comitê da Habitação presidido por Sir John Tudor Walters) recomendou mais a construção de subúrbios-jardins (“cidades satélites”) do que a cidade-jardim de Howard, além da própria falta de confiança do próprio Howard quanto à capacidade estatal de realizar o projeto. Somente após a Segunda Guerra foi que a “cidade-jardim” conseguiu apoio político. Na Europa continental o movimento também sofreu total descrédito, apenas na Alemanha foram construídas cidades com base tanto na proposta de Howard quanto na dos subúrbios-jardim (HALL, 1988).

⁶ Hall (1988) esclarece que as ideias-chave de Geddes foram emprestadas da França, assim como seus conceitos básicos, extraídos dos fundadores da geografia francesa, Elisée Reclus e La Blache. O método de levantamento que ele propõe origina-se das “monografias regionais” de La Blache. Segundo Geddes, o planejamento deveria começar pelo levantamento dos recursos de uma região natural, das respostas que o homem dá a ela e das complexidades resultantes da paisagem cultural. Para ele, os estudiosos das cidades deveriam encaminhar suas reflexões primeiramente para as regiões naturais. Sua afirmativa de que “o Levantamento precede o Plano” deriva da geografia tradicional, sobretudo vidalina, para a qual o estudo regional propiciava o conhecimento de um ambiente ativo e vivenciado.

O contato entre planejadores britânicos e estadunidenses fez com que muitas das ideias destes fossem postas em prática em Londres, contudo, segundo Hall (1988), o Planejamento Regional de Londres também passou por momentos de grande debate e difícil aprovação dos seus códigos, alguns que só foram aceitos posteriormente. A região de Londres, enfim, tornou-se um dos poucos lugares onde se pode encontrar concretizada a visão de mundo segundo Howard-Geddes-Mumford (HALL, 1988). Apesar da visão dos pioneiros ter sido mantida, o resultado não foi a criação de uma nova civilização, mas sim, a melhoria da qualidade de vida sobretudo nas novas cidades (HALL, 1988).

Apesar de originário das grandes capitais europeias do século XIX, o movimento *City Beautiful* (Cidade Monumental), após expandir-se para outras áreas do mundo retorna ao continente no século XX. Não há uma explicação simples e única para o movimento que se manifestou dentro de diferentes circunstâncias econômicas, sociais, políticas e culturais. O que havia de comum em suas manifestações era a concentração no monumental e no superficial, na arquitetura como símbolo de poder e, conseqüentemente, uma quase absoluta falta de interesse pelos objetivos sociais mais amplos do planejamento urbano⁷ (HALL, 1988). Foram os governos ditatoriais os principais representantes do movimento no continente. Tanto o pensamento fascista quanto o nazista são exemplares quanto à Cidade Monumental europeia. Em ambos os projetos preconizava-se mais um retorno ao campo do que a vida urbana⁸. A Berlim nazista seria a suprema manifestação do movimento na Europa. Moscou foi outra cidade na qual o projeto seguiu os preceitos do *City Beautiful*.

Decorrida quase toda primeira metade do século XX, o período pós Segunda Guerra, marcou, ao menos na Grã-Bretanha, o controle estatal quanto aos planejamento e construção de novas cidades, dando início ao seu projeto já em 1946 e designando a construção de treze novas cidades, sobretudo na região de Londres, assemelhando-se ao modelo de Howard e sendo também alvo de críticas como em relação “a tristeza das novas cidades”⁹ (HALL, 1988).

Ao longo do século XX as repercussões do pensamento de Le Corbusier, que tomou como matéria-prima Paris, foram incalculáveis. Para o francês, uma casa era uma máquina de morar, contudo, segundo Hall (1988), sua tentativa de reduzir a sociedade à ordem mecânica foi uma das mais infelizes para a humanidade¹⁰. Em 1933, Le Corbusier passou a acreditar na

⁷ Foglesong (1986 apud MONTE-MÓR, 2006, p. 10) caracteriza o movimento *City Beautiful* como “os melhoramentos urbanos, e particularmente, o embelezamento das áreas urbanas centrais com a construção de grandes parques urbanos e de praças adornadas com arte pública, equipamentos culturais e prédios públicos de inspiração neo-clássica (greco-romana) e/ou eclética (combinando várias culturas)”.

⁸ Apesar de distante do movimento *City Beautiful*, a China representou, segundo Hall (1988), a mais radical das experiências da história do planejamento urbano do século XX, quando, a partir da revolução de 1949, os dirigentes adotaram políticas antiurbanas, com o desenvolvimento voltado para o campo por opção e necessidade. O programa se tornou o modelo do planejamento de baixo para cima, apesar de ter resultado apenas em aparência e fracasso, sendo em grande parte abandonado no final da década de 1970.

⁹ Hall (1988) considera que, passadas as críticas quanto às novas cidades, elas constituíram-se em bons lugares para se viver e trabalhar, configurando-se em lugares sem problemas.

¹⁰ Le Corbusier acreditava que o projeto de cidades não deveria ser entregue aos cidadãos e que o excesso populacional dos centros das cidades deveria ser resolvido aumentando-se a densidade a partir da construção de edifícios que ocupassem uma pequena área. Para o urbanista fazia-se necessário também a melhoria quanto à circulação e o aumento da quantidade de espaços livres. Reconstruir o centro seria a salvação da cidade, a nova estrutura, contudo, não deveria realizar-se de maneira uniforme, sua proposta era diversificada, segregacionista e voltada para as necessidades da classe média (HALL, 1988).

virtude do planejamento centralizado não apenas quanto às edificações, mas aos aspectos da vida dos habitantes da cidade. Seus projetos aproximavam-se dos propostos pelos soviéticos, já em 1940 suas ideias mudam novamente, sem efetivamente se construírem. Na prática, Le Corbusier foi um “retumbante fracasso” (HALL, 1988, p. 250), seu projeto em relação à população mais pobre mostrou-se uma catástrofe urbana. Hall (1988) considera que o pecado do pensamento de Le Corbusier estava na arrogância com que seus projetos foram impostos a quem não poderia arcar com eles.

Em Londres, os projetos lecorbusianos alcançaram pouco avanço (HALL, 1988), apesar das tentativas empreendidas por influência do Congresso Internacional de Arquitetura Moderna (CIAM) e do grupo MARS (*Modern Architecture Research Society*). Perto do fim da Segunda Guerra o governo britânico já havia tomado para si a responsabilidade quanto ao bem estar do povo, consciente que era preciso reconstruir o país e derrubar os cortiços, assim como manter a população nos limites urbanos e encerrar o recém inaugurado programa de implantação de novas cidades. Em 1955 iniciou-se um grande programa derruba-cortiço que, aliado a outros eventos, fez com que se elevasse os preços da terra e se aumentasse as construções densas e altas, assim como seus subsídios. Ainda levou certo tempo para as pessoas perceberem o erro quanto à reconstrução em padrões lecorbusianos (HALL, 1988).

Concomitantemente ao desenvolvimento e crítica do pensamento de Le Corbusier, nas capitais europeias ativistas das comunidades locais estavam começando a lutar contra suas próprias municipalidades quanto ao uso do trator e a crença de que a urbanização que abrangesse grandes áreas seria uma coisa boa. Londres, Estocolmo, Paris são exemplos de cidades que viveram o conflito ativistas *versus* Estado. Na Inglaterra o enfoque empresarial dado à arquitetura comunitária ficou patente desde o seu início, sua maior relevância significou que a tradição anarquista de planejamento herdadas de Howard, Geddes e Turner¹¹, dentre outros, havia alcançado a suprema respeitabilidade mesmo.

Conforme observado anteriormente, no início do século XX o prolongamento da ferrovia havia provocado o crescimento populacional do subúrbio, assim como a necessidade de sua contenção. A revolução do automóvel, já iniciada nos Estados Unidos em meados dos anos 1920, só chegou à Europa após Segunda Guerra, destacando-se a Alemanha. No contexto soviético uma formulação quanto à cidade do automóvel havia sido elaborada já em 1920 quando os “desurbanistas” (HALL, 1988, p. 336) argumentavam que, dentre outras causas, as tecnologias ligadas à eletricidade e às novas formas de transporte, sobretudo o automóvel, permitiriam o esvaziamento da cidade. Dada as condições da União Soviética no período, seus argumentos e projeções não passaram de fantasia (HALL, 1988).

Após a Segunda Guerra os governos europeus haviam conseguido controlar e regular o fluxo suburbano com uma eficiência impensável nos Estados Unidos, o que trouxe custos e benefícios sobretudo para as pessoas que viviam sobre esta política. Na Inglaterra, por exemplo, o planejamento do uso do solo produziu três efeitos; contenção, suburbanização e

¹¹ John Turner destacou-se pelo seu trabalho nas décadas de 1950 e 1960 nas *barriadas* de Lima, que, apesar de assentamentos informais, eram altamente organizadas, ordeiras e pacíficas, com condições de vida até melhores que o Peru e sua capital. O autor, a partir do seu primeiro trabalho peruano em Arequipa, toma como ponto de partida a ideia de que o papel do profissional era organizar o processo de construção autônoma e do governo promover e coordenar o planejamento, assim como auxiliar pequenos empreiteiros e cooperativas, oferecer terras e legalizá-las (HALL, 1988).

inflação dos preços da terra e da propriedade. Hall (1988) aponta que os ruralistas foram os mais beneficiados, assim como os suburbanitas de maior renda, os de menores rendimentos foram os mais prejudicados e os que permaneceram nas cidades, os que tiveram mais prejuízo, principalmente os inquilinos. O sistema de planejamento britânico, assim como o estadunidense, produziram efeitos inconsistentes e perversos: para os ricos a urbanização foi positiva, enquanto que para os pobres, negativa.

Entre 1943 e 1965 várias capitais da Europa elaboraram planos que sugeriam diferentes alternativas para as transformações que vinham ocorrendo nas cidades estadunidenses a partir do desenvolvimento do automóvel e da ampliação das autoestradas. Neste sentido, Hall (1988) destaca os planos de Londres (elaborado entre 1943 e 1944 por Abercrombie), de Estocolmo (o Plano Geral de Sven Markelius de 1945-1952 baseado em cidades-satélites) e de Paris (desenvolvido na década de 1960, semelhante aos moldes das cidades-satélites de Estocolmo, porém, de maior volume, sobretudo financeiro). Apesar dos esforços, o planejamento da metrópole europeia não conseguiu tirar os indivíduos dos seus automóveis. Entre 1945 e 1975 o continente já havia superado os Estados Unidos como maior centro de produção de automóveis, o que afetou tanto o estilo de vida quanto as estruturas urbanas tradicionais (HALL, 1988).

Ao mesmo tempo em que o carro na Europa consolidou-se como um agente de suburbanização, sua presença dentro da cidade histórica tornou-se um problema crucial. A partir de meados dos anos 1950 uma nova geração de analistas de tráfego demonstrou que era necessária a construção de vastas malhas de autoestradas diante do volume do tráfego (HALL, 1988). Durante certo tempo estes analistas não encontraram resistência. A revolta quanto às vias expressas ocorreu na época do relatório do Clube de Roma, da crença no pequeno, do planejamento para os desfavorecidos e da crise do petróleo. O resultado foi o deslocamento dos investimentos para o transporte urbano de massa, seguindo a trilha aberta por Estocolmo e Paris, que se estendeu até os Estados Unidos. De ambos os lados do Atlântico, a cidade à beira da autoestrada, que privilegiava o transporte individual, estava se sobrepondo à cidade tradicionalmente estruturada pelo transporte de massa (HALL, 1988).

A segunda metade do século XX marcou na Grã-Bretanha a preocupação do planejamento urbano quanto à resolução do problema do gueto. Neste processo, a previdência social britânica contribuiu com um piso muito alto, sobretudo quanto à moradia, assim como os índices de nascimentos ilegítimos entraram em declínio, provavelmente em virtude de serviços mais eficientes de contracepção e aborto, assim como houve certa melhoria da atuação britânica no campo da educação (HALL, 1988), contudo, a população negra inglesa não teve suas condições de vida melhoradas, assim como se observará mais adiante nos Estados Unidos. Os guetos britânicos também se amotinaram: em várias cidades ocorreram violência, pilhagem e quebra-quebra generalizado. Hall (1988) salienta que os levantes britânicos, assim como os estadunidenses, foram rotulados como obras de homens jovens, relativamente pobres e desprovidos de privilégios, que haviam sido pressionados ou encorajados a desenvolver uma elaborada e segregada subcultura muito diferente da desenvolvida pela linha cultural dominante na sociedade.

Diante das transformações e permanentes problemas vivenciados pela cidade, sobretudo os de ordem econômica surgidos após os anos 1970, o próprio Hall (1988) propôs

a criação de áreas intraurbanas pequenas e seletas abertas a todo tipo de empreendimento com um mínimo de controle¹², estas áreas seriam recriações da Hong Kong dos anos 50 e 60. Este segundo ele, seria um modelo externo de uma solução possível mediante o estímulo ao crescimento a partir da redução de impostos e de regulamentações em áreas urbanas arruinadas, uma forma de ajudar a reduzir a pobreza das cidades, atrair novas indústrias e dificultar a saída das já existentes para outros lugares mais atrativos¹³. Em 1980 o modelo foi posto em prática pelo governo inglês, porém, de forma muito diferente: zonas situadas sobretudo, mas não exclusivamente, em áreas intraurbanas degradadas, com concessões especialmente favoráveis de taxaço a um conjunto simplificado de procedimentos de planejamento físico. A urbanização das Docklands obedeceu aos modelos dos Estados Unidos num aspecto decisivo: usou fundos públicos para gerar uma quantia muito maior de investimento privado. Após 1979, na Inglaterra o governo Thatcher foi progressivamente desmantelando o planejamento estratégico construído na década de 1960 e mantido nos anos 1970. Neste mesmo período foi promovida a reforma urbana (*THE HERALD*, 2014) que originou *Canary Wharf*, atualmente um dos principais centros financeiros de Londres.

Uma série de mudanças ocorreu nas cidades europeias ao longo do século XX. Do outro lado do Atlântico Norte importantes centros urbanos também vivenciaram significativas transformações neste período que não só foram influenciadas pelo planejamento urbano europeu, como a própria reflexão apresentada por Hall (1988) e sua repercussão nas cidades estadunidenses (YARDLEY, 2014), mas também foram decisivas e exemplares quanto à adoção de medidas frente aos problemas atuais e futuros daquele continente, como àqueles advindos da expansão do automóvel.

CIDADES ESTADUNIDENSES

Enquanto na Europa do final do século XIX vivia-se o medo e a aversão à cidade, sobretudo no contexto anglo-germânico, tal realidade não se fazia presente do outro lado do Atlântico norte, nos Estados Unidos, apesar das mazelas morais que também afligiam suas cidades. Segundo Hall (1988), Nova York a partir do processo de industrialização e da imigração passou a ser marcada por conjuntos habitacionais de elevada densidade onde habitava grande parte dos migrantes pobres, tais conjuntos seguiam os padrões de precariedade de Londres e Berlim, despertando, assim como naquelas cidades, a reação da sociedade dos respeitáveis¹⁴. As transformações urbanas, principalmente quanto à habitação, deram-se mais rapidamente nos grandes centros dos Estados Unidos do que na Inglaterra,

¹² Nem sempre as ideias de Hall quanto ao que seria um bom planejamento e como o mesmo deveria ser realizado foram as mesmas, de início mostrava-se favorável ao controle do governo e à falta de demolição para a abertura de rodovias, ferrovias e outros projetos (YARDLEY, 2014), posteriormente, destacou o próprio perigo do intenso planejamento estatal, chegando a admitir que muitos dos efeitos do planejamento de cima para baixo realizado nos anos 60 e 70 foram terríveis (THE TELEGRAPH, 2014), a partir de então passou a acreditar na combinação entre a supervisão estatal e o investimento privado como sendo o melhor caminho para um bom planejamento (YARDLEY, 2014).

¹³ A partir da publicação, em 1969, de *“Non-Plan: A Experiment in Freedom”*, em conjunto com Cedric Price, Rayner Banham e Paul Barker, Hall preconizou suas ideias de zonas empresariais (BATTY, 2016), posteriormente transformadas nas Corporações de Desenvolvimento Urbano (THE TELEGRAPH, 2014).

¹⁴ “Dos que tinham mais tempo de terra, a Sociedade Anglo-Protestante Branca” (HALL, 1988, p. 42).

consequentemente seus limites foram logo alcançados no início do século XX graças ao rápido crescimento de cidades como a própria Nova York e também Chicago¹⁵.

A melhoria nos transportes nas cidades estadunidenses ocorrida na primeira metade do século XX era vista tanto como um meio para resolução do problema da habitação urbana, quanto um mecanismo para ampliá-lo a partir da maior facilidade de ocupação do centro, o que, poderia ser solucionado a partir do zoneamento do solo e estabelecimento de padrões de altura dos edifícios, importado da Alemanha. O zoneamento foi bem aceito e posto em prática nos grandes centros urbanos do país, com destaque para Nova York (HALL, 1988).

Ao lado dos problemas de habitação herdados do final do século XIX e da ampliação do transporte público, aportava-se nas cidades estadunidenses a ideia da cidade-jardim, porém, no país, ressalta Hall (1988), tal movimento não conheceu a urbanização preconizada por Howard. A *Radburn*, planejada em 1928 por Stein-Wright, segundo Hall (1988), foi inquestionavelmente a mais importante contribuição estadunidense para a tradição da cidade-jardim, apesar de, assim como nas europeias, carecer de qualidade dentro de estritos critérios¹⁶. O governo dos Estados Unidos, sobretudo após a crise de 1929, atuou de forma fracassada na promoção da cidade-jardim¹⁷ (HALL, 1988).

Concomitantemente à cidade-jardim, desenvolveu-se nos Estados Unidos o planejamento regional, tendo como seu grande representante a *Regional Planning Association of America* (RPAA), fundada em 1923. A instituição marcou uma mudança no discurso quanto ao planejamento sobretudo estatal. Segundo a RPAA, um plano nacional deveria envolver regiões delimitadas com base em entidades geográficas naturais visando o aumento da produção e a relativa independência econômica regional e, consequentemente, a redução das trocas inter-regionais (HALL, 1988).

Ao lado do planejamento proposto pela RPAA, desenvolvia-se no início dos anos 1920, o Plano Regional de Nova York¹⁸. A relação entre as duas instâncias mostrou-se conflituosa, sobretudo em razão da filosofia partilhada por seus principais representantes, Lewis Mumford e Thomas Adams, respectivamente. Enquanto o Plano de Nova York desenvolveu-se, a proposta de Mumford, baseada na criação de novas cidades com auxílio estatal e ampla reconstrução de áreas deterioradas, ficou no papel (HALL, 1988). Apenas com o início do *New Deal*, em 1933, houve maior ênfase aos programas emparelhados com a RPAA. Para

¹⁵ A cidade-gigante havia se tornado um problema internacional, era tida como a fonte de múltiplos males sociais, do possível declínio biológico e da insurreição política em potencial. A realidade urbana era horripilante e derivava da pobreza que, ao contrário do campo, na cidade revelava-se por inteiro. A industrialização e a urbanização haviam criado novas relações e percepções sociais a partir da concentração de alguns milhares de ricos e milhões de indivíduos de classe média e de pobres e indigentes mantendo um estreito contato na cidade (HALL, 1988).

¹⁶ Segundo Andrade (2003), a *Radburn* era composta por moradias e jardins individuais e ruas sem saída com separação de pedestres e veículos através dos superblocos. Um sistema de caminhos utilizáveis por pedestres e interceptados por parques, repercutindo a ideia de unidade de vizinhança, interligavam o centro comunitário, a escola, os *playgrounds* e outros equipamentos. Apesar de terem sido projetados, a *Radburn* não contava com indústrias e nem cinturão agrícola.

¹⁷ Andrade (2003) corrobora com a colocação de Hall (1988), ao considerar que a partir da *Radburn* expandem-se nos Estados Unidos, não as cidades, mas os subúrbios jardins de maneira unilateral, sem conteúdo social.

¹⁸ Tanto as propostas da RPAA, quanto o Plano Regional de Nova York tiveram influência no planejamento urbano de Londres. O primeiro foi concretizado na capital britânica após a Segunda Guerra, apesar de não seguido à risca; o segundo, teve repercussões nos planos consultivos regionais para sua periferia (HALL, 1988).

Roosevelt, o planejamento se tornaria parte da política nacional futuramente, contudo, a política do *New Deal* sobre planejamento regional, significou mais uma multiplicação de papéis do que a realização de ações¹⁹ (HALL, 1988).

Enquanto algumas cidades estadunidenses conheceram transformações significativas a partir dos anos 1920, Chicago tornou-se uma das vanguardas do movimento *City Beautiful* em território estadunidense. Em 1909 o plano da cidade norteava-se a partir das grandes cidades europeias. Segundo Hall (1988), o projeto não esteve isento de críticas, principalmente quanto à sua preocupação com a beleza em detrimento de elementos como a habitação, a escola e o saneamento básico, além de ser centrocentrista, baseado num centro comercial, sem considerar qualquer previsão de expansão comercial para o resto da cidade.

Grandes centros urbanos como Nova Jersey, a própria Chicago e Nova York, já haviam conhecido o avanço do subúrbio e a necessidade da sua contenção desde o início do século XX, conforme observado, a partir do avanço da ferrovia, numa época na qual o automóvel e as rodovias ainda não haviam se popularizado. A partir de meados dos anos 1920 as cidades estadunidenses passaram a vivenciar o avanço dos automóveis, fato que se ocorrerá em escala mundial nas décadas de 1950 e 1960, conseqüentemente, o subúrbio cresceu mais rápido que a cidade-base (HALL, 1988). Alguns planejadores saudavam a tendência à motorização da cidade e abraçavam a ideia de novas estradas como base para uma nova forma urbana. As ruas comuns foram alargadas e melhoradas para adaptarem-se às mudanças. Os subúrbios construídos em função do automóvel estavam sendo planejados conscientemente até mesmo em grande escala desde cedo (HALL, 1988).

As urbanizações realizadas em função do automóvel foram de iniciativa privada, a mais completa formulação veio de Frank Lloyd Wright e seu projeto da *Broadacre City* (Cidade em campo aberto) iniciado em 1924 com base, dentre outras, nas concepções tanto da RPAA (anarquismo, libertação via tecnologia, naturalismo, agrarismo, movimento pró-cessão de terras) quanto de Howard e na repulsa pela cidade grande, especificamente Nova York. A proposta de Wright, apresentada em 1935, foi exemplar também quanto à questão da habitação que deveria ser construída por seus habitantes com materiais produzidos em série. Seu projeto desejava fundir cidade e campo, era uma opção frente aos problemas do pós Primeira Guerra, sendo impulsionado pelos avanços técnicos em curso quanto aos novos materiais de construção. *Broadacre* era uma cidade de indivíduos, a expressão apropriada a um novo tipo de sociedade (HALL, 1988). Apesar do projeto não ter sido concretizado, manteve-se significativo por sua visão.

No pós Segunda Guerra houve uma explosão da construção suburbana nos Estados Unidos, criando, segundo Hall (1988), uma espécie de *Broadacre City* (longe da base econômica e da ordem social por ela estabelecida) alicerçada em quatro elementos: as novas

¹⁹ O mais importante empreendimento de planejamento regional durante o New Deal foi a Tennessee Valley Authority (TVA) concretizando ideias mais radicais da RPAA e dos regionalistas sulinos (HALL, 1988). A geografia assegurava a certeza da TVA tornar-se um exemplo incomum de planejamento regional para bacia hidrográfica, contudo, a instituição tornou-se mais uma secretaria de geração de energia elétrica do que um órgão para promoção do desenvolvimento regional (urbanização, serviços de saúde e educação receberam uma minúscula fatia do orçamento total). Norris, nova cidade construída próxima à grande barragem do Tennessee em 1933, tornou-se uma “agrovila” (HALL, 1988) que, segundo dados do *United States Census Bureau* (2018), em 2017, mais de oitenta anos após sua fundação, contava com uma população estimada de 1.638 habitantes.

estradas, o zoneamento do uso do solo, as hipotecas e a explosão da natalidade. O subúrbio crescia numa proporção dez vezes superior à cidade-base impulsionado também pela atuação de uma nova espécie de consultor voltado para obras em grande escala, econômicas e eficientes, destacando-se a atuação da família Levitt em Nova York e a criação da sua Levittown (HALL, 1988). O subúrbio estadunidense passou a ser condenado por não obedecer às noções tradicionais de urbanidade europeia até a década de 1960, quando há uma grande reversão em relação às críticas do modo de vida suburbano. Sociólogos e economistas, segundo Hall (1988), passaram a apresentar visões positivas, que desmistificavam o ponto de vista pejorativo quanto ao espaço e aos moradores do subúrbio.

As rápidas transformações nas cidades dos Estados Unidos marcou o surgimento da remodelação urbana no país em 1949, antes do programa britânico. O processo de remodelação foi marcado pelo conflito entre o grupo dos empreendedores imobiliários e seus aliados e o grupo dos moradores e pequenos comerciantes locais (HALL, 1988). Destacaram-se a remodelação de Nova York, New Haven, Pittsburg, São Francisco e Boston. Em meados dos anos 1960 as críticas à remodelação urbana cresceram²⁰, posteriormente, alguns dos excessos cometidos foram evitados. Pruitt-Igoe em Saint Louis, foi um exemplo clássico de tudo o que era visto como de errado quanto à remodelação no país e no mundo no que se refere à adoção do modelo lecorbusiano de habitação popular: o problema do conjunto estava desde sua estrutura (projeto) ao perfil do inquilino (social), acarretando na constante queda da sua ocupação, tornando-o, em uma década, um dos piores cortiços do país (HALL, 1988).

A decepção geral frente aos resultados obtidos com o planejamento de cima para baixo, como em Pruitt-Igoe, manifestou-se, assim como observou-se na Europa, com a exigência para que as comunidades tivessem voz mais ativa na configuração e reconfiguração dos seus bairros, o que foi concretizado na reformulação do programa estadunidense de remodelação urbana após 1964 e na Europa no final dos anos 60. Os anos 1970, contudo, marcaram uma virada no movimento urbanístico e os anos 1980, quase sua destruição. O planejamento urbano passou a encorajar o crescimento das cidades ao invés de controlá-lo. As cidades passaram a ser vistas como máquinas de produzir riqueza. O planejador confundia-se cada vez mais com o empreendedor. A causa dessa virada foi econômica: a grande recessão das décadas de 1970 e 1980 e seu impacto sobre as cidades e regiões industriais. A política econômica keynesiana e a política social da previdência estatal eram vistas, pela direita radical, como desvirtuadoras e inibidoras da operação das forças de mercado (HALL, 1988). A solução para o declínio das cidades seria estimular seu desenvolvimento econômico e seu crescimento territorial.

Nos fins dos anos 1970 as cidades estadunidenses pareciam ter encontrado a receita para superar a desolação das cidades: a revitalização urbana via parceria entre o governo municipal e o setor privado. Era o fim da cidade manufatureira e o início da cidade revitalizada, com o turismo como nova base econômica. Boston e Baltimore, foram os grandes exemplos da primeira fase da revitalização urbana. Uma nova e radical elite financeira tomou

²⁰ Neste contexto, Hall (1988) destaca o posicionamento de Jane Jacobs que, a partir da publicação “Morte e vida nas grandes cidades norte americanas” (1961), critica tanto a cidade-jardim quanto o pensamento de Le Corbusier, posicionando-se a favor da grande densidade populacional urbana a partir da preservação dos bairros da área intraurbana, mais ou menos como eram antes da atuação dos planejadores, desde que, não provocasse a superlotação de edifícios.

efetivamente posse da cidade, liderando uma coalizão pró-crescimento que habilmente manipulou o apoio público e combinou fundos federais e privados para promover uma urbanização comercial em grande escala (HALL, 1988). Os esquemas de revitalização de Boston e Baltimore incorporavam uma combinação de atividades: recreação, cultura, compras e habitação para moradores de renda mista, baseavam-se, com predominante comprometimento federal, na recuperação e reciclagem de antigas estruturas físicas para novos usos, no que ficou conhecido como reutilização adaptável²¹.

A evolução das cidades europeias e estadunidenses seguiram por alguns momentos caminhos paralelos que por vezes se entrecruzaram a partir do intercâmbio entre as reflexões de planejadores urbanos de ambos os lados do Atlântico. O mundo exterior a essa escala, por sua vez, pouco paralelismo e intercâmbio conheceu junto ao planejamento das cidades da Europa e dos Estados Unidos, configurando-se, predominantemente, como “zonas de importação” daqueles modelos.

CIDADES ALÉM DO ATLÂNTICO NORTE

Além analisar as transformações urbanas em cidades europeias e estadunidenses, Hall (1988) aborda o planejamento urbano realizado em outras cidades, apesar de muitas delas estarem vinculadas ao império colonial britânico ou serem resultantes do planejamento urbano de origem europeia.

As cidades coloniais britânicas foram marcadas pelo movimento *City Beautiful*, destacando-se as transformações promovidas em Délhi entre 1910 e 1915, considerada a mais espetacular manifestação de Cidade Monumental em escala mundial (HALL, 1988). O sul e o leste africano também contou com a construção de minicapitais pelo império britânico, dentre elas Harare (antiga Salisbury, no Zimbábue) Lusaka (Zâmbia), Nairóbi (Quênia) e Kampala (Uganda). Hall (1988) ressalta que os projetos tinham como preocupação básica a higiene e mostravam-se extremamente racistas. Em comum todos os projetos africanos tinham o uso do solo e a estrutura colonial, as diferenças-chave faziam-se em relação ao plano de Délhi.

Ao contrário do desfigurado *City Beautiful* no contexto colonial ou ex-colonial (HALL, 1988), Camberra, capital australiana, tornou-se uma exceção, configurando-se também como a maior cidade-jardim do mundo e uma das poucas realizações da cidade social policêntrica de Howard, além de, conforme Hall (1988), ao contrário de outras, conseguir ser uma *City Beautiful* muito agradável.

No contexto da adoção de modelos de planejamento urbano europeus encontra-se a indiana Chandigarh, criada para ser a nova capital do estado do Punjab. A cidade foi a realização urbanística póstuma de Le Corbusier na qual um estilo urbanístico preocupado com os problemas da população foi substituído por um estilo arquitetural, voltado para o visual, o simbólico, resultando num conjunto de ricas e múltiplas ironias e contrastes violentos (HALL,

²¹ A reurbanização estadunidense foi de grande importância para o debate na Inglaterra quanto às terras devolutas ou semidevolutas com ruínas de fábricas ou de armazéns que marcavam as grandes cidades e aguardavam uma reurbanização. O caso espetacular foi o das *Docklands* de Londres, sobretudo por sua extensão territorial e volume de capital investido, principalmente de origem pública (HALL, 1988).

1988), a exemplo da *City Beautiful* indiana e africana. Em todo caso, o próprio Hall (1988) ressalta que a população passou a morar melhor, o que provavelmente não teria acontecido se a cidade lecorbusiana de Chandigarh nunca tivesse sido construída.

O projeto da capital brasileira, apesar de não ter sido elaborado por Le Corbusier, seguia seu pensamento. A cidade tornou-se a apoteose da construção de obras públicas em prazos extremamente curtos. Lúcio Costa, pioneiro do movimento arquitetural moderno brasileiro, foi o autor do projeto da cidade, obedecendo à risca a cidade lecorbusiana (HALL, 1988). Os custos da construção foram a última coisa a se considerar, assim como o crescimento de uma cidade não planejada, de uma favela (HALL, 1988) ao seu lado.

As transformações ocorridas nas cidades da Europa, dos Estados Unidos e de outros centros urbanos fora deste contexto, independente da diversidade das propostas apresentadas desde o século XIX, não foi capaz de resolver os problemas que os atingiam, deixando-os, assim, para serem o século seguinte.

CIDADES DO AMANHÃ HOJE

Decorrido mais de um século de reflexões quanto à cidade em ambos os lados do Atlântico Norte e além dele, os grandes centros urbanos iniciam o século XXI com questões ainda não solucionadas e que demandam grandes reflexões.

Na Grã-Bretanha, “Londres, destaca Hall, como algumas outras capitais europeias, tem uma peculiaridade. É o que ele chama de *‘complete capital’*, ou seja, uma capital nacional que concentra o mundo dos negócios, o da política, o da mídia e o do entretenimento” (VALENÇA, 2014, p. 18), além dessas características,

“[...] sua região metropolitana e o Sudeste da Inglaterra contêm um terço da população e dos empregos da Grã-Bretanha. No entanto, gera muito mais do que isso em termos de PIB porque a economia nessas regiões é muito mais produtiva do que aquela do resto do Reino Unido. Há uma enorme concentração de renda em favor de Londres e de seu entorno. Boa parte da economia está conectada num corredor central de, no máximo, 350 km, de sul a norte. E é preciso considerar que, com o Eurostar, Londres está a 2 horas de distância de Paris e de Bruxelas. Toda esta concentração de renda, poder e infraestrutura coloca uma sombra sobre a competitividade das outras cidades britânicas. [...] O investimento em educação universitária concentra-se nas principais universidades, no chamado triângulo dourado (*golden triangle*), formado por universidades de Londres, a Universidade de Cambridge e a Universidade de Oxford. As demais são relegadas ao segundo plano em termos de investimentos públicos. A discussão atual sobre o desenvolvimento das outras regiões do país tem de levar essa desigualdade de renda e investimentos públicos e privados em consideração, mas é também pertinente questionar quantas cidades de *‘segunda ordem’*, como as denomina Hall, poderiam ser desenvolvidas num contexto de 60 milhões de habitantes” (VALENÇA, 2014, pp. 20-21).

Além da polarização londrina não só no contexto britânico, o problema da habitação permanece na cidade. Apesar da exigência percentual de habitações financeiramente acessíveis, a eficácia da política de oferta das chamadas *affordable houses* ainda é questionada (HAGEMANN, 2018).

Na Europa continental, em Paris, na bacia da Villette, nordeste da cidade, a paisagem urbana é marcada desde o final dos anos 1980, por pontos de venda de crack que adentram a rede metroviária e expandem o comércio da droga pela cidade, transformando as estações em “bocas” que atingiam seis dos vinte distritos da cidade. A região, comparada à Cracolândia paulista (FERNANDES, 2018), está próxima de cinemas, bares, de um parque e da vivacidade de um bairro parisiense que começa a ser descoberto e reocupado. A convivência destas duas realidades, segundo Fernandes (2018) deixa a “impressão de uma esquizofrenia geográfica”.

Berlim desde as décadas de 1970 e 1980, a então Berlim Ocidental, já vivia a explosão das ocupações de prédios abandonados em decorrência da escassez de moradias e de espaços com aluguéis acessíveis, frutos da política de modernização da cidade que desde meados dos anos 1960 priorizava a demolição de blocos habitacionais antigos para a construção de edifícios modernos (NEHER, 2018). As novas construções, porém, não acompanhavam o ritmo das demolições, acarretando ocupações por jovens, desempregados, estudantes, sem-tetos e integrantes de movimentos de contracultura como *hippies* e *punks*. Segundo Neher (2018), Após episódios de violência por parte do Estado quanto às ocupações, o movimento tomou outros rumos voltados à reforma de antigos prédios e à legalização das ocupações.

A reunificação alemã e a queda do muro de Berlim provocaram a retomada das ocupações na década de 1990. Após essa nova onda o movimento foi perdendo força, os aluguéis foram sendo reduzidos e a oferta de apartamentos ampliada, o que, por sua vez, foi novamente alterado mediante a gentrificação, supervalorização dos espaços urbanos e especulação imobiliária resultando num violento aumento nos preços dos aluguéis e consequente expulsão dos moradores sem condições de pagar os valores exigidos, contribuindo, assim, para o aumento da população de moradores de rua da cidade, estimada atualmente em cerca de 6 mil pessoas (NEHER, 2018). A retomada das ocupações e o debate quanto à política habitacional na cidade tem, portanto retornado à Berlim do século XXI.

Do outro lado do Atlântico Norte, nos Estados Unidos, Nova York mantém sua posição de centralidade. Conforme estudo realizado pela consultoria *A. T. Kearney* (apud O GLOBO, 2018) pelo segundo ano consecutivo a cidade destacou-se entre 135 centros urbanos como a de melhor desempenho e maior potencial para atrair e reter investimentos, pessoas e ideias no mundo, superando outras grandes metrópoles como Londres, Paris, Tóquio e Hong Kong (O GLOBO, 2018). Por outro lado, assim como Londres, Nova York não tem conseguido solucionar a questão da habitação, registrando 76.000 indivíduos sem teto, o maior número absoluto do país (SANDOVAL, 2017).

Chicago, símbolo da *City Beautiful* estadunidense, tem se caracterizado pelo expressivo aumento da violência, provocado, segundo autoridades locais, por confrontos entre gangues, o que tem tornado a cidade uma das mais violentas dos Estados Unidos, registrando mais de 300 homicídios por arma de fogo no mês de julho de 2018, número maior que qualquer outra cidade do país (O GLOBO E AGÊNCIAS INTERNACIONAIS, 2018).

Ícone do processo de remodelação urbana a partir da parceria entre o Estado e a iniciativa privada, Baltimore passou nos últimos cinquenta anos por significativas mudanças, transformando-se de uma cidade de guetos étnicos de população irlandesa, italiana, judia e polonesa para uma região de maioria negra após a saída dos brancos para os arredores nos anos 1960 e 1970. A disparidade entre a Baltimore branca e a negra, contudo permaneceu. Na região “branca”, por exemplo, está a Universidade John Hopkins, um avançado centro de ensino e pesquisa, a apenas dez quilômetros de distância está a Baltimore negra com expectativa de vida vinte anos inferior, de 69,7 anos. Alguns bairros da cidade são marcados por residências abandonadas e casarões, fruto do processo de desindustrialização, da epidemia do crack, da delinquência local, da repressão policial e, na década de 2000, dos abusos das hipotecas de alto risco, que atingiram as minorias (BASSETS, 2015).

Herdeiras do *City Beautiful* e do pensamento lecorbusiano, respectivamente, Nova Délhi e Chandigarh apresentam diferentes características por vezes opostas. A capital indiana, com seus atuais 27 milhões de habitantes, tendendo, segundo a ONU (2018), a se tornar até 2028 a maior cidade do mundo superando Tóquio com seus atuais 37 milhões de pessoas, enfrenta junto com sua região metropolitana, um sério problema quanto ao lixo, que perfaz um volume de 36,3 bilhões de quilos acumulados em quatro lixões designados oficialmente nos seus arredores já marcados pela poluição do ar e da água (KUMAR; SCHULTZ, 2018). Por sua vez, Chandigarh, a Brasília das Índias, foi considerada recentemente a cidade mais limpa do país em pesquisa do governo. Na cidade, uma das mais ricas da Índia, a qualidade de vida é inigualável com 87% da população alfabetizada e um dos melhores IDHs do país. Assim como Brasília, Chandigarh foi planejada para carros, apresentando o maior número de veículos do país, assim como ruas entremeadas por áreas verdes e também um lago artificial (PIRES, 2018). A cidade, projetada para ter 500 mil habitantes nos anos 2000, ultrapassou essa projeção, adotando como solução a ampliação do número de setores, que dos 30 programados na primeira fase da construção passaram para 60, abrigando aproximadamente 1 milhão de habitantes (PIRES, 2014).

CONSIDERAÇÕES FINAIS

O século XX foi de intensa reflexão quanto aos problemas urbanos herdados do século XIX, principalmente aqueles localizados na Europa e nos Estados Unidos que serviram de base para outras propostas em cidades distintas. Londres, Paris, Berlim e Nova York foram as cidades encortçadas do final do século XIX. Na primeira metade do século XX, caracterizaram-se pela expansão do subúrbio mediante a ampliação do sistema de transportes, assim como vivenciaram a experiência do movimento cidade-jardim, enquanto que concomitantemente Londres e Nova York conheceram o planejamento regional. Berlim, Moscou, Chicago e Nova Délhi vivenciaram ainda na primeira metade do século XX, o movimento *City Beautiful*. Londres, Paris, Chandigarh e Brasília, as duas últimas principalmente, conheceram as ideias de Le Corbusier sobretudo a partir da segunda metade do século XX. Nova York, Londres, Paris e Chicago transformaram-se significativamente com o crescimento da motorização na segunda metade do século XX. Boston, Baltimore e Londres tornaram-se cidades do empreendimento pós anos 1970. Londres e Chicago, dentre outras, levaram para o século XXI a pobreza e a desigualdade urbanas, não tratadas de forma direta, por exemplo, pelo movimento *City Beautiful* pela remodelação urbana.

Hall (1988) já alertava que apesar das melhorias e avanços observados entre a cidade do século XX e do século XIX, alguns problemas permaneceram como a pobreza e o mal-estar social levando por vezes o planejamento ao retorno das suas origens anarquistas. Da mesma forma que o século XX não conseguiu resolver os problemas urbanos herdados do século XIX nem os surgidos no seu próprio decurso, o século XXI inicia-se com uma série de questões que não resolvidas e com novas demandas. Enquanto na transição do século XIX para o XX o planejamento ainda dava seus primeiros passos estruturando-se como ciência, a transição do século XX para o século XXI deu-se num período de amadurecimento e amplas reflexões na esfera do planejamento urbano.

No final do século XX, em meados dos anos 1980, o problema da *ralé* urbana ainda estava arraigado nas cidades do mundo e na consciência dos seus cidadãos como a exatamente um século, conforme ressalta Hall (1980). Por onde andava então o planejamento? Hall (1988) reconheceu que o planejamento ajudou milhões de pessoas relativamente pobres e decentes a viverem vidas muito melhores e mais dignas do que poderiam. Uma grande lacuna, porém, apresenta-se: as pessoas que não eram “relativamente pobres e decentes”, miseráveis urbanos, sem-tetos, negros, dentre outros excluídos, tiveram suas vidas melhoradas pelo planejamento urbano? O que ele fez em relação a essa população?

Hall (1988) traz em suas considerações outro questionamento que merece atenção. Segundo ele, os últimos anos do século XX são marcados por uma nova questão que, diga-se de passagem, estende-se para século XXI: “*por que a minoria do povo é pobre?*” (p. 470, grifo do autor). Como ponto de partida uma retórica, ao menos de natureza geográfica, para não entrar-se na seara quanto debate sobre a pobreza, se faz necessária: onde a minoria do povo é pobre? Na Grã-Bretanha? Nos Estados Unidos? Nas cidades construídas pelo império britânico? Em todas as cidades do mundo? Consideramos, assim como Hall (1988), que as condições de vida do pobre na cidade melhoraram diante da atuação do planejamento urbano, que estas pessoas estão vivendo hoje de forma melhor do que antes, caso não se tivesse tomado nenhuma medida, porém, tal constatação não nos permite desconsiderar que grande parcela destes pobres continua carente de assistência.

Não considerar que houve melhoria de vida da população pobre mediante a atuação do planejamento, significa descartar abruptamente toda sua contribuição, por outro lado, torna-se necessário esclarecer a escala social e demográfica de abrangência dos benefícios por ele promovidos. O planejamento urbano ainda não enfrentou, assim como outras áreas da ciência, o problema do pobre na cidade. Na contemporaneidade, mais do que nunca diante da sua complexidade, torna-se necessário debruçar-se sobre a cidade e seus problemas, no que tange, dentre outros elementos, ao novo viés dado à funcionalidade urbana na nova fase capitalista e à “*ralé*” (HALL, 1988) que permanece na cidade e carece ainda de maior visibilidade por parte de gestores e planejadores urbanos.

Uma questão, por fim, mostra-se salutar: por que o planejamento, agora com maior bagagem teórica e prática, não conseguiu solucionar os problemas da cidade, principalmente quanto à pobreza? Uma possível resposta é que o planejamento quando isolado, sem esforço interdisciplinar e político, além de desconectado à natureza e diversidade dos problemas urbanos, dificilmente será capaz de resolvê-los.

REFERÊNCIAS

- ANDRADE, Liza Maria Souza de. O conceito de Cidades-Jardins: uma adaptação para as cidades sustentáveis. *Arquitextos*. 042.02, ano 04, nov. 2003.
- BASSETS, Marc. Baltimore retrata décadas de desigualdade nos Estados Unidos. *El País*. Baltimore, 04 maio 2015.
- BATTY, Michael. Peter Geoffrey Hall 1932-2014. (399-426). In: The British Academy. *Biographical Memoirs of Fellows of the British Academy*, XV, 2016.
- FERNANDES, Marcos Lúcio. Cracolândia de Paris se alastra no coração de bairro “hipster”. *RFI*. 21 set. 2018.
- FOGLESONG, R. E. *Planning the capitalism city: the colonial era to the 1920s*. Princeton: Princeton University Press, 1986.
- HAGEMANN, Luiz Fernando. Como Londres propõe uma cidade inclusiva e oportuna a todos. *ArchDaily Global*. Santiago, 31 mar. 2018.
- HALL, Peter. *Cidades do Amanhã*. São Paulo: Perspectiva, 1988.
- JACOBS, J. *The death and life of great american cities*. London: Jonathan Cape, 1996.
- KUMAR, Hari; SCHULTZ, Kai. Pilhas de lixo sobrecarregam a capital da Índia. *The New York Times*. Ghazipur, Índia, 15 jun. 2018.
- MARK, Laura. Obituary: Peter Hall (1932-2014). *The Architects' Journal*. Londres, 31 jul. 2014.
- MONTE-MOR, Roberto Luís de Melo. As teorias urbanas e o planejamento urbano no Brasil. In: DINIZ, C. C.; CROCCO, M. (org.). *Economia Regional e Urbana: contribuições teóricas recentes*. Belo Horizonte: Editora UFMG, 2006.
- NEHER, Clarissa. Ressurge movimento de ocupações em Berlim? *Deutsche Welle*. 28 maio. 2018.
- O GLOBO. *Nova York é a cidade mais influente e com maior potencial para negócios*. São Paulo, 26 jun. 2018.
- O GLOBO E AGÊNCIAS INTERNACIONAIS. *Em Chicago, polícia pede ajuda depois de fim de semana com 60 feridos a tiros*. Chicago, 07 ago. 2018.
- ONU. *Até 2028, Nova Deli ultrapassará Tóquio e se tornará maior cidade do mundo*. 17 maio 2018.
- PIRES, Juliana Marinho. Cidades gêmeas. *Encontro*. 20 jun. 2014.

SANDOVAL, Pablo Ximénes de. Número de moradores de rua dispara na capital da miséria dos Estados Unidos. *El País*. Los Angeles, 30 dez. 2017.

THE GUARDIAN. *Sir Peter Hall obituary*. Londres, 31 jul. 2014.

THE HERALD. *Professor Sir Peter Hall*. Glasgow, 11 ago. 2014,

THE TELEGRAPH. *Professor Sir Peter Hall – obituary*. Londres, 03 ago. 2014.

UNITED STATES CENSUS BUREAU. *American Fact Finder*. Norris, Tennessee.

VALENÇA, Márcio. Desenvolvimento urbano e centralidade metropolitana: Londres hoje, segundo Peter Hall. *Revista de Geografia e Ordenamento do Território*, n.6, 13-21, 2014.

YARDLEY, William. Peter Hall, who devised the enterprise zone, dies at 82. *The New York Times*. Nova York, 06 ago. 2014.