

## Tradução

### Distorções recentes dos modelos clássicos de estrutura urbana\*

Homer Hoyt\*\*

Homer Hoyt nasceu em 1895 em St. Joseph, no Missouri, numa família humilde e foi criado nos arredores de Kansas City. Graças aos esforços de sua mãe, concluiu o curso colegial em 1909 e ingressou na Universidade de Kansas, se formando em 1913 em Economia e Literatura Inglesa; logo depois concluiu o mestrado em Economia e em 1918 formou-se em Direito pela Universidade de Chicago. Entre 1917 e 1925 lecionou economia, direito comercial e contabilidade em diversas faculdades e universidades, e trabalhou como economista e estatístico em algumas empresas. Aos 30 anos, atraído pelo surto imobiliário que ocorria em Chicago, ingressou nesse ramo, investindo seu dinheiro no comércio especulativo de terrenos na periferia da cidade. Com a queda das bolsas em 1929, voltou-se para a aplicação em terras produtivas, só investindo depois de uma análise do possível crescimento da área. Essa experiência trouxe-lhe a curiosidade pela relação entre os ciclos econômicos e os negócios imobiliários e o levou a pesquisar por alguns anos os dados de transações imobiliárias em registros oficiais da cidade. O trabalho resultante, uma história quantitativa da economia imobiliária de Chicago, veio a ser seu doutorado, defendido em 1933, *One Hundred Years of Land Values in Chicago*, publicado pela Editora da Universidade de Chicago, que estabeleceu seu prestígio no ramo imobiliário. Transferindo-se para Washington (DC) em 1934, tornou-se o chefe do setor de Economia Habitacional da recém criada *Federal Housing Administration*, que tinha o objetivo de possibilitar a aquisição da casa própria para os norte-americanos e, naquela década da Grande Depressão, patrocinar amplos levantamentos de dados do mercado imobiliário e das condições econômicas locais. Examinando os dados de numerosas cidades, Hoyt criou uma metodologia que incluía o mapeamento de diversos indicadores, como as con-

\* Publicado originalmente com o título "Recent Distortions of the Classical Models of Urban Structure". *Land Economics*, vol. 40, n. 2, mai de 1964, pp.199-212. Tradução de: Mário A. Eufrazio, prof. dr. do Departamento de Sociologia da FFLCH-USP. Recebido em 12 de agosto de 2009. Aprovado para publicação em 19 de agosto de 2009.

\*\* Economista imobiliário, consultor e avaliador, Washington (D. C.)

dições das habitações, a idade das construções, a composição racial dos moradores etc, que permitiram selecionar áreas de cortiços a serem reconstruídas e propor uma política de empréstimos hipotecários e de novos zoneamentos. O estudo resultante lhe permitiu reformular um importante aspecto da teoria do sociólogo Ernest W. Burgess da estrutura urbana em cinco zonas circulares concêntricas: para Hoyt, o crescimento da cidade ocorreria por setores ao longo das vias de transporte mais rápido existentes, na direção de trechos com áreas vagas, e a diminuição das rendas e dos valores do solo não seria igual em torno da circunferência inteira da cidade, mas mostraria variações de setor para setor, chegando mesmo a não haver diminuição no setor das rendas mais baixas. Assim, em 1939, foi publicado pela FDA seu estudo *The Structure and Growth of Residential Neighborhoods in American Cities*, que foi sua contribuição mais importante para o estudo da estrutura e do crescimento urbanos e também lhe permitiu começar a desenvolver suas ideias a respeito da base econômica das cidades. Em 1941 deixou a FDA para ser o Diretor de Pesquisa da *Chicago Plan Commission* até 1945, quando foi ser Diretor de Estudos Econômicos da *Regional Plan Association* de Nova York, e retomou por algum tempo a docência universitária no MIT e na Columbia University. Ao mesmo tempo, estabeleceu uma firma de consultoria, para realizar avaliações imobiliárias e análises de mercado para lojas de departamentos e empreiteiros de shopping centers, que foi muito bem sucedida nos anos seguintes. Continuou, apesar disso, a pesquisar, escrever e publicar até fins da década de 1960, firmando-se como figura de renome nos campos de estudos imobiliários e urbanos, frequentemente referido por economistas, sociólogos, geógrafos e urbanistas. Em 1966 reuniu 115 de seus artigos publicados ao longo de cinquenta anos no volume *According to Hoyt*. O artigo aqui traduzido é uma retomada da abordagem do crescimento urbano, que começou a tratar no livro de 1939, e da atuação de novas forças e tendências posteriores à II Guerra Mundial que incidiram sobre a dinâmica da estrutura urbana. Ele representa a principal atualização das análises do problema que desenvolveu até então em numerosos artigos e ensaios. [MAE]

Desde que os padrões gerais da estrutura das grandes cidades foram descritas por Burgess em 1925<sup>1</sup> e 1929<sup>2</sup> e por mim mesmo em 1939<sup>3</sup>, tem havido um tremendo crescimento da população urbana, não somente nos Estados Unidos, mas pelo mundo inteiro. Em que grau esse fator de crescimento mudou a forma das comunidades urbanas?

---

<sup>1</sup> BURGESS, Ernest. "The Growth of the City: An Introduction to a Research Project". In: PARK, Robert E.; BURGESS, Ernest W.; MCKENZIE, Roderick D. *The City*. Chicago: University of Chicago Press, 1925, cap. II, pp. 47-62. [Redigido em 1922 e publicado originalmente em 1924; tradução brasileira por Olga Dória: "O Crescimento da Cidade: Introdução a um Projeto de Pesquisa". In: PIERSON, Donald (org.). *Estudos de ecologia humana*. Martins Fontes. 2.a ed. revista. São Paulo, 1970, cap. XXII, pp. 353-368.]

<sup>2</sup> BURGESS, Ernest W. "Urban Areas". In: SMITH, T. V; WHITE, Leonard D. (orgs.). *Chicago: An Experiment in Social Science Research*. Chicago: University of Chicago Press, 1929, cap. VIII, pp. 113-138.

<sup>3</sup> HOYT, Homer. *The Structure and Growth of Residential Neighborhoods in American Cities*. Washington: Federal Housing Administration, 1939. Também disponível em: <www.archive.org>. Acesso em: 11/8/2009.

Enquanto a teoria dos círculos concêntricos de Burgess se baseava num estudo de Chicago – uma cidade situada numa pradaria muito plana cortada a leste pelo Lago Michigan – e os padrões de crescimento de outras cidades seriam influenciados por sua topografia única, sua formulação teve uma aplicação muito difundida às cidades americanas de 1929. Burgess trouxe uma contribuição brilhante e vívida para a sociologia e geografia urbanas, que inspirou o presente autor assim como os sociólogos e geógrafos que fizeram estudos subsequentes dos padrões das cidades.

Na época das cidades gregas no século V a.C., uma cidade era considerada uma criação artística que deveria manter sua forma estática sem alteração. Para dar conta do crescimento da população, os gregos mandavam sair colônias, como enxames de abelhas, para fundar novas cidades com base no modelo ideal. Platão dizia que a cidade ideal não deveria conter mais de 5 mil habitantes, embora ele próprio fosse produto de uma Atenas com uma população de 250 mil habitantes. Na Idade Média, a maioria das cidades do continente europeu eram circundadas por muralhas e muitas, como Milão, na Itália, preservaram uma forma inalterada por centenas de anos.

Nos Estados Unidos, todavia, tem havido um enorme crescimento das áreas urbanas desde 1930. O número de grandes concentrações urbanas com população de um milhão de pessoas ou mais cresceu de dez para 22. A população nos 140 distritos metropolitanos era de 57.602.865 pessoas em 1930, das quais 40.343.442 viviam nas cidades centrais e 17.259.423 viviam fora dessas cidades. Em 1940, nesses 140 distritos metropolitanos, a população era de 62.965.773, da qual 42.796.170 viviam nas cidades centrais e 20.169.603 viviam fora dessas cidades<sup>4</sup>. Depois da II Guerra Mundial, na década de 1950 a 1960, a qual apresentou um rápido crescimento, a população das 216 *Standard Metropolitan Areas* (SMA)<sup>5</sup> cresceu de 91.568.113 para 115.796.265. A maior parte desse crescimento na década do censo passado ocorreu nos subúrbios, mas a população da cidade central cresceu de 52.648.185 para 58.441.995, um ganho de somente 11%, enquanto que a população que vivia fora da cidade central cresceu de 38.919.928 para 57.354.270, um aumento de 47,4%<sup>6</sup>. A população das áreas centrais das doze maiores regiões metropolitanas americanas efetivamente declinou nessa década de 22.694.799 para 21.843.214, uma perda de 3,8%<sup>7</sup>. A perda de população nos núcleos centrais dessas grandes cidades foi muito maior, dado que algumas cidades centrais ainda têm espaço para um novo crescimento em outras partes dentro de seus limites. Houve também uma substituição de

---

<sup>4</sup> *United States Census of Population 1940*, vol. I, Tabela n. 18, p.61.

<sup>5</sup> Lit.: Áreas Metropolitanas Padronizadas. Trata-se de áreas estatísticas de coleta de dados censitários e acompanhamento de informações relativas ao planejamento de organismos federais norte-americanos. Instituídas no Censo de 1950, permitiram uma consideração das áreas urbanas mais complexas do país como unidades integradas em vista de certo número de critérios. Posteriormente foram modificadas e desdobradas em outros tipos. [N.T.]

<sup>6</sup> United States Department of Commerce, Bureau of the Census, *Standard Metropolitan Areas in the United States as defined October 18, 1963*, Series P-23, n. 10, 5 de Dezembro de 1963. (Newark, em Nova Jersey, está incluída na Área Metropolitana de Nova York).

<sup>7</sup> Baltimore, Boston, Chicago, Cincinnati, Cleveland, Detroit, Minneapolis-St. Paul, Nova York, Filadélfia, St. Louis, San Francisco-Oakland e Washington (D.C.).

população branca por população não branca. De 1930 para 1950, a população não branca de 168 SMAs cresceu de 4.913.703 para 8.250.210<sup>8</sup>. O principal ganho foi nas cidades centrais, onde a população não branca cresceu de 3.624.504 em 1930 para 6.411.158 em 1950. De 1950 para 1960 a população não branca nas cidades centrais cresceu para 10.030.314 habitantes. A população não branca das SMAs fora das cidades centrais era de apenas 2.720.513 em 1960. Por outro lado, enquanto 43.142.399 pessoas brancas viviam em cidades centrais das SMAs em 1960, 49.081.533 pessoas brancas viviam fora das cidades centrais das SMAs. Enquanto a população da cidade central nessas 12 SMAs estava diminuindo, a população fora das cidades centrais cresceu de 13.076.711 em 1950 para 20.534.833 em 1960, um ganho de 57%.

Em 1960, a população das áreas fora das cidades centrais nessas doze grandes áreas metropolitanas quase igualou a população das áreas centrais e por volta de 1964 a população nas áreas fora das cidades centrais certamente superou o número da população da cidade central.

Enquanto as cidades com população de 50 mil habitantes e mais cresceram numa taxa rápida na década passada, as cidades menores com menos de 50 mil habitantes cresceram numericamente num ritmo menor, ou de 27,4 milhões em 1950 para 29,4 milhões de pessoas em 1960<sup>9</sup>. As cidades menores, assim, estariam em condições de manter sua forma estática sem o elemento do crescimento que afeta principalmente as áreas metropolitanas maiores, como resultado da mudança do crescimento da população do centro para os subúrbios e de uma mudança na composição racial de muitas cidades centrais.

Não apenas o crescimento da população, mas também um aumento da renda nacional *per capita* de US\$ 757,00 em 1940 para US\$2.500,00 em 1963, com um aumento proporcional maior nas rendas da classe média, um aumento no número de automóveis de passageiros privados de 22.793.000 em 1933 para 70 milhões em 1963, e a construção de vias expressas ligando grandes cidades e anéis viários ao redor das cidades, todos foram fatores dinâmicos que mudaram a forma das grandes cidades desde a descrição dos padrões urbanos em 1925 e 1939. Examinemos os diferentes círculos concêntricos ou zonas ou setores descritos nos livros desde há um quarto de século e vejamos como os princípios então enunciados mudaram devido aos fatores de crescimento.

## O DISTRITO COMERCIAL CENTRAL: A ZONA FINANCEIRA E DE ESCRITÓRIOS E A ZONA DE LOJAS DE VAREJO

Em 1929, Burgess escreveu: “Zona I: o distrito comercial central. No centro da cidade, como foco de sua vida comercial, social e cívica, está situado o Distrito Comercial Central. O coração deste distrito é o distrito varejista do centro da cidade com suas

<sup>8</sup> United States Census of Population, 1930, 1940, 1950.

<sup>9</sup> MAYER, Harold. “Economic Prospects for the Smaller City”. *Public Management*, ago. de 1963.

grandes lojas de departamentos, suas lojas elegantes, seus prédios de escritórios, seus clubes, seus bancos, seus hotéis, seus teatros, seus museus e suas sedes centrais da vida econômica, social, cívica e política”<sup>10</sup>. Burgess assim descreveu precisamente o Distrito Comercial Central [*Central Business District* – CBD] de Chicago e da maioria das grandes cidades americanas na data em que escreveu (1929), uma descrição que se manteria verdadeira no essencial até o fim da Segunda Guerra Mundial. Desde 1946, ocorreram mudanças extraordinárias na economia americana que tiveram um pronunciado efeito sobre a estrutura dos CBDs das cidades americanas.

Burgess havia notado em 1929 a existência de centros comerciais locais, ou “*loops*” satélites, na zona das melhores residências [da classe média]: “A constelação típica de áreas comerciais e de recreação inclui um banco, uma ou mais lojas da *United Cigar*, uma *drugstore*, um restaurante de alta classe, uma fileira de automóveis e um assim chamado cine-teatro de maravilhas”<sup>11</sup>. Indiquei também, em 1939, as extensões de desenvolvimentos comerciais em faixas além dos CBDs e o surgimento de centros comerciais satélites: “Mais uma vez, centros comerciais satélites se desenvolveram independentemente além do CBD ou na periferia da grande cidade. Estão usualmente localizados junto, ou próximos, a estações ferroviárias suburbanas, estações elevadas de metrô, pontos de interseção entre linhas de bondes radiais e que atravessam a cidade ou em pontos de interseção das principais vias expressas de automóveis”<sup>12</sup>.

Em 1964, o distrito varejista central, com suas grandes lojas de departamentos, ainda permanece o maior distrito de lojas em sua área metropolitana e todos os distritos comerciais externos em interseções de bondes, metrô ou estações ferroviárias suburbanas estão ainda operando, mas sua posição dominante foi grandemente enfraquecida pela construção, desde 1946, de aproximadamente 8.300 distritos de compras planejados, com estacionamento gratuitos para automóveis, nos subúrbios ou na periferia da massa central da cidade. O tremendo crescimento da população suburbana, que se mudou para áreas além das linhas de trânsito de massa, facilitada pela propriedade universal do automóvel, e o declínio dos números e das rendas relativas da população da cidade central, incentivaram e tornaram possível esse novo desenvolvimento de lojas de comércio varejista.

O shopping center regional – com importantes lojas de departamentos, lojas de variedades, de vestuário e de conveniências locais, praticamente duplicando as lojas da área varejista do centro da cidade e construído em grandes terrenos inteiramente longe das estações de bondes, metrô e ferrovias – era virtualmente desconhecido antes da Segunda Guerra Mundial. O primeiro desses shopping centers, o Country Club Plaza, de Kansas City, foi estabelecido em 1925 e houve alguns poucos outros com lojas de departamentos e certo número de shopping centers de vizinhanças em ruas comerciais, com áreas

---

<sup>10</sup> BURGESS, Ernest W. “Urban Areas”, *cit.*

<sup>11</sup> *Ibid.*

<sup>12</sup> HOYT, Homer, *cit.*, p.20.

de estacionamento em frente às lojas; todavia, a onda do futuro só foi discernida pelos planejadores ou economistas de imóveis depois de 1946.

Houve muitos tipos desses novos shopping centers planejados. O shopping center regional em cinquenta a cem acres [20.235 m<sup>2</sup> a 40.470 m<sup>2</sup>] de terreno com pelo menos uma loja de departamento importante; o shopping center comunitário em terreno de 20 a 30 acres [8.094 m<sup>2</sup> a 12.141 m<sup>2</sup>] com uma loja de departamentos júnior como principal integrante; e o shopping center de vizinhança com um supermercado, *drugstore* e lojas de conveniências locais em terrenos de cinco a dez acres [2.035,5 m<sup>2</sup> a 4.047 m<sup>2</sup>]. Mas o tipo que teve o maior impacto sobre as lojas do centro da cidade foi o shopping center regional, que compete diretamente com o centro da cidade na venda de mercadorias em geral.

As lojas de mercadorias em geral, ou seja, as lojas de departamentos e variedades, tem sido há muito tempo os magnetos e as atrações das áreas varejistas centrais. Nesse campo, as lojas do CBD tinham quase um monopólio na maioria das cidades antes de 1920 e chegaram ainda a manter uma posição dominante mesmo depois do estabelecimento de algumas lojas de departamentos afastadas externas em interseções de linhas de bondes ou em estações de metrô em Chicago e Nova York. Tem havido desde há muito tempo mercearias de vizinhança, *drugstores* e mesmo pequenas lojas de vestuário e de tecidos e algumas lojas de variedades fora do CBD, mas as vendas das lojas de departamentos do CBD constituíam provavelmente 90% ou mais do volume total das vendas das lojas de departamentos da área metropolitana inteira.

Em 1958, as lojas centrais de mercadorias em geral, principalmente as lojas de departamentos, nas grandes cidades de um milhão de pessoas e mais, tinham um volume de vendas menor do que o agregado das vendas das lojas de departamentos em todos os shopping centers fora do CBD, ou US\$ 3,6 bilhões, comparados com US\$ 5,65 bilhões, como mostra a Tabela I.

Havia 125 shopping centers regionais em 1958, mas muitos outros foram concluídos desde aquela data e o *United States Retail Census of Shopping Districts* [Censo do Comércio Varejista dos Distritos de Compras nos Estados Unidos] de 1963 irá sem dúvida mostrar um crescimento ainda maior nas vendas das lojas de departamentos fora do CBD.

Em 94 áreas metropolitanas com uma população de 100 mil pessoas e mais e uma população total de 91.937.103 em 1960, as vendas em dólares fora do CBD cresceram 53,8 %, mas no CBD somente 3,4%. Houve um declínio efetivo nas vendas de mercadorias em geral desde 1954 até 1958 nos CBDs de Los Angeles, Chicago, Filadélfia, Detroit, Boston, St. Louis, Washington (D.C.), Cleveland, Baltimore, Milwaukee e Kansas City.

Esses novos distritos de compras planejados, com suas amplas áreas de estacionamento, cobrem mais solo do que as áreas combinadas dos CBDs de todas as cidades americanas. Calculei que havia 30.460 acres ou 47,5 milhas quadradas [123.271.620 m<sup>2</sup>] nos distritos comerciais centrais das áreas metropolitanas padrão nos Estados Unidos em 1960, comparados com 33.600 acres, ou 52,5 milhas quadradas [136.752.000 m<sup>2</sup>]

TABELA I – Vendas de Mercadorias em Geral em CBDs por Grupos de Tamanhos de Áreas Metropolitanas

Tamanho da Área Metropolitana	População	(Milhares de Dólares)				Aumento Percentual 1954-1958	
		1958		1954		No C.B.D.	Fora do C.B.D.
		No C.B.D.	Fora do C.B.D.	No C.B.D.	Fora do C.B.D.		
1.000.000 e mais							
– 500,000							
– 999,000		US	US	US	US		
250,000	61.582.070	\$3.577.169	\$5.652.995	\$3.522.089	\$3.837.350	1.6	47.3
– 499,000	17.021.848	1.422.369	1.151.601	1.387.056	618.203	4.0	86.3
100,000	10.491.540	928.358	513.668	849.474	311.573	9.3	64.9
– 249,000	2.841.645	279.452	111.774	263.530	62.817	6.0	77.9
TOTAL	91.937.103	US \$6.227.348	US \$7.430.038	US \$6.022.149	US \$4.829.943	3.4	53.8

HOYT, Homer. “Sales in Leading Shopping Centers and Shopping Districts in the United States”. *Urban Land*, set de 1961.

em todos os tipos de novos shopping centers planejados<sup>13</sup>. Desde 1960, contudo, muitos novos shopping centers planejados foram construídos e existem agora provavelmente 150 shopping centers regionais. Em 1964, a área de solo ocupada por esses shopping centers, bem como aquela dos muitos novos “lojões” de descontos com grandes áreas de estacionamento, aumentou consideravelmente o espaço ocupado por shopping centers em comparação com 1960.

Em contraste com o tremendo crescimento dos distritos de compras planejados, tem havido uma construção bastante limitada de novas lojas de varejo nas áreas centrais das cidades, as notáveis exceções sendo o Midtown Plaza em Rochester (Nova York); a reconstrução do centro comercial de New Haven (Connecticut), com novas lojas de departamentos, escritórios e garagens, ligadas por uma nova rodovia à via expressa existente; os locais das novas lojas de departamentos da Sears Roebuck e da Dayton no centro de St. Paul e a construção de garagens para lojas de departamentos em outras cidades.

*Edifícios de Escritórios* – A expansão de edifícios de escritórios, diferentemente das lojas de varejo, não tem relação direta com o crescimento da população, mas depende inteiramente do grau em que uma cidade se torna um centro financeiro ou gerencial, regional ou internacional, de escritórios. Ainda não se pode propor generalizações a respeito de edifícios de escritórios aplicáveis a todas as cidades, dado que o número de pés quadrados de espaço per capita para escritórios nas áreas metropolitanas varia de 2,2 pés quadrados em San Diego a 7,5 pés quadrados em Chicago, 16 pés quadrados em Nova York e 25 pés quadrados [2,3225 m<sup>2</sup>] em Midland (Texas).

<sup>13</sup> HOYT, Homer. “Changing Patterns of Land Values”. *Land Economics*, maio de 1960, p.115.

A cidade de Nova York se tornou o mais destacado centro de escritórios centrais dos Estados Unidos, com um espaço de escritórios estimado em 171.300.000 pés quadrados. Teve um tremendo crescimento desde 1946, com 55 milhões de pés quadrados acrescentados desde a Segunda Guerra Mundial. A tendência tem sido na direção das áreas residenciais, longe da Wall Street no centro comercial para a Park Avenue, a 42nd Street e a Third Avenue próxima da Grand Central Station. A maior concentração do mundo de edifícios de escritórios fica nos distritos de Grand Central e Plaza da cidade de Nova York. De 1947 até 1962 inclusive, houve um crescimento total de 50.632.000 pés quadrados de área de escritórios para locação em Manhattan, das quais 33.839.000 pés quadrados, ou 66,8%, estavam nas áreas de Grand Central e Plaza. No mesmo período, na área do Baixo Manhattan, ou dos distritos financeiro, da prefeitura e dos seguros combinados, foram construídos 10.935.000 pés quadrados ou 21,6% do total. Uma inversão parcial da tendência na direção da área residencial em Manhattan resultará do proposto edifício do World Trade Center com 10 milhões de pés quadrados de espaço de escritórios, em torres gêmeas de 1.350 pés [411,5 metros] de altura, no Lower West Side; esse desenvolvimento, pela Port of New York Authority, será iniciado em 1965 e sua conclusão está agendada para 1970<sup>14</sup>.

Em Washington (DC), há aproximadamente 16 milhões de pés quadrados de espaço de escritórios. Estima-se que 11 milhões de pés quadrados foram construídos desde 1946, dos quais 9 milhões de pés quadrados na área a oeste da 15th Street, na direção do crescimento residencial de alta classe.

A localização de novos edifícios de escritórios nas áreas centrais da cidade central foi determinada em parte pelo cortiço ou áreas arruinadas, com prédios velhos que poderiam ser demolidos, tais como no Golden Triangle de Pittsburgh ou o Penn Center na Filadélfia, ou a construção de propriedades verticalizadas ao lado de trilhos de ferrovias, como os edifícios Merchandise Mart e Prudential em Chicago, o edifício Pan Am e outros edifícios na Park Avenue em Nova York e o edifício Prudential em Boston. A possibilidade de assegurar solo a um custo relativamente baixo na West Wacker Drive em Chicago fez com que as companhias de seguros construíssem aí. Algumas vezes esses novos distritos de escritórios não estão no centro do transporte. Em Los Angeles, novos edifícios de escritórios se mudaram para longe do CBD em direção a áreas residenciais de alto padrão. Desde 1948 até 1960, construiu-se uma área total de 15,5 milhões de pés quadrados de escritórios em Los Angeles, dos quais somente 1.500.000 de pés quadrados foram construídos numa área de 400 acres do CBD, embora 1 milhão de pés quadrados tenham sido erguidos em direção a áreas da franja do sudoeste e oeste do CBD<sup>15</sup>. Essa descentralização está em destacado contraste com a concentração de escritórios na cidade de Nova York.

---

<sup>14</sup> *The New York Times*, 19 jan.de 1964.

<sup>15</sup> *Los Angeles Centropolis 1980, Economic Survey*. Los Angeles Central City Committee and Los Angeles City Planning Department, 12 dez de 1960, p.19.

Tem havido também uma tendência para a construção de grandes edifícios de companhias de seguros, que empreendem uma operação autossuficiente que não depende de contato com outras atividades, para se localizarem em amplos trechos de terreno a diversas milhas do centro da cidade, como os edifícios de escritórios regionais da Prudential, em Houston e Minneapolis, em 1951, e o Connecticut General Insurance Company em Hartford. Centros de escritórios também estão se desenvolvendo em torno de alguns shopping centers regionais, como em Northland em Detroit, Ward Parkway em Kansas City e Lenox Square em Atlanta.

Em Houston, mais de 6 milhões de pés quadrados de novos espaços para escritórios foram acrescentados a áreas no centro da cidade nos últimos três anos, o crescimento seguindo para oeste na direção das áreas de altas rendas. Enquanto o distrito principal de edifícios de escritórios da maior parte das cidades ainda está dentro dos limites da área central, o centro de escritórios não permanece fixo, mas está mudando na direção das áreas de altas rendas, como na cidade de Nova York, em Washington (D.C.), Los Angeles e Houston. Isso se dá em conformidade com o enunciado que formulei em 1939<sup>16</sup>.

Um alto edifício de escritórios se eleva ao céu como um farol ou marco, construído em muitas cidades de tamanho moderado por bancos, companhias de petróleo ou companhias de seguros em busca de prestígio, sem consideração do custo ou demanda de aluguéis. Em muitas cidades de população em crescimento alguns poucos edifícios de escritórios foram construídos. Assim, não mais se pode propor generalizações a respeito da localização de edifícios de escritórios que venham a se aplicar a todas as cidades dos Estados Unidos.

*Hotéis e Motéis* – Há uma concentração de hotéis uns perto dos outros em grandes cidades, de modo que podem acomodar convenções; os hotéis centrais, no entanto, tem diminuído de importância devido aos novos motéis e hotéis para hóspedes motorizados (contando com estacionamentos) na periferia do CBD ou nos limites externos da cidade. Esse rápido crescimento dos motéis tanto dentro das cidades como na periferia constitui um uso do solo não antecipado em 1939.

*Apartamentos em Áreas Centrais* – Há uma tendência de construção de novos edifícios de apartamentos nos CBDs ou perto deles, tais como as Marina Towers em Chicago, os apartamentos em áreas de renovação urbana no sudoeste de Washington (DC) e tal como os propostos para a renovação de Bunker Hill no centro de Los Angeles. Por isso, o enunciado de Burgess de que “além das residências dos trabalhadores fica o distrito residencial, uma zona em que os apartamentos de melhor padrão e residências de uma única família predominam” deve ser agora modificado, tal como foi em 1939, quando assinaliei os casos da Gold Coast de Chicago e da Park Avenue na cidade de Nova York<sup>17</sup>.

---

<sup>16</sup> HOYT, Homer. *The Structure and Growth*, cit., p.108.

<sup>17</sup> *Ibidem.*, p.23.

Assim, face às mudanças dos usos do solo nos CBDs, o declínio geral do predomínio das áreas varejistas centrais, o rápido crescimento dos centros de escritórios em algumas poucas cidades comparado com uma situação estática em outras, a emergência de áreas renovadas e de hotéis dentro das cidades, as descrições anteriores dos padrões das cidades americanas precisam ser revisadas para se conformarem com as realidades de 1964.

## A ZONA ATACADISTA E DE MANUFATURAS LEVES

Burgess descreveu a zona seguinte ao CBD da seguinte maneira:

Ligando-se estreitamente às margens do distrito varejista fica a zona de comércio atacadista e de indústria leve. Espalhados por essa zona e circundando-a, prédios antigos dilapidados formam as residências das classes trabalhadoras mais baixas, dos *hobos* e de personagens de má reputação. Aqui estão ancorados os cortiços. São numerosas as lojas baratas de artigos de segunda mão e florescem os cinemas 'só para homens' de ingressos baratos e teatros de shows burlescos<sup>18</sup>.

Esta é uma vívida descrição da West Madison Street e da South State Street de Chicago dos anos de 1920. Desde aquela época, a função atacadista declinou grandemente e com a venda direta dos fabricantes para os comerciantes, o Merchandise Mart de 4 milhões de pés quadrados, ao lado do Rio Chicago ao norte do *Loop* [como é chamado o CBD de Chicago], absorveu a maior parte das funções anteriormente desempenhadas por atacadistas. A mistura de cortiços e antigos prédios dilapidados com indústria leve está sendo superada por projetos de renovação urbana e o Distrito Industrial de West Side em Chicago foi criado imediatamente ao oeste do *Loop* sobre terrenos desobstruídos.

A manufatura leve, particularmente a indústria de confecções, ainda está localizada próxima do centro varejista e financeiro na cidade de Nova York, porque a indústria de confecções depende da moda e o entretenimento, dos compradores de fora da cidade.

Outras indústrias de manufaturas leves apresentam tendência a mudar para longe do centro da cidade, para os subúrbios, onde podem se assegurar de amplas áreas de terrenos para fábricas de um só andar, armazenagem e estacionamento para os carros de seus empregados. Essas novas fábricas modernas, em ambientes que se assemelham a parques, que não emitem barulhos fortes ou odores agressivos, não são objetadas mesmo pelas áreas residenciais de classe média e os trabalhadores podem evitar o tráfego da cidade ao dirigir para seus empregos, ou podem morar nas proximidades.

---

<sup>18</sup> FISHER, Ernest M. *Advanced Principles of Real Estate Practice*. Nova Iorque: Macmillan, 1930, p.126, citando BURGESS, E. W. "The Growth of the City ...". In: PARK, BURGESS & MCKENZIE. *The City, cit.*, cap. II.

## O DISTRITO DE FÁBRICAS OU DA INDÚSTRIA PESADA

Em 1929 Burgess colocou o distrito atacadista na Zona I, o CBD, e descreveu a Zona II como a Zona de Transição, que incluía o distrito industrial em seu cinturão interno, da seguinte maneira:

Zona II: A Zona de Transição.— Circundando o Distrito Comercial Central estão as áreas de deterioração residencial causada pela penetração do comércio e da indústria a partir da Zona I. Esta pode, portanto, ser chamada de Zona de Transição, com um distrito de fábricas como seu cinturão mais interno e um anel externo de vizinhanças em regressão, de colônias de primeira fixação de imigrantes, de distritos de casa de pensão, de áreas de homens sem lar, de refúgio do jogo, de comércio clandestino de bebidas, de vícios sexuais e de locais de origem do crime. Nessa área de deterioração física e desorganização social nossos estudos mostram a maior concentração de casos de pobreza, de habitações ruins, de delinquência juvenil, de desintegração familiar, de doença física e mental. À medida que as famílias e os indivíduos prosperam, escapam desta área para a Zona III, além dela, deixando para trás, abandonados, um resíduo de derrotados, desorientados e desamparados.<sup>19</sup>

Em 1939 assinalo as tendências das indústrias pesadas de se mudarem de localizações mais próximas na “Zona de Transição”<sup>20</sup>. Desde aquela época a indústria pesada tendeu cada vez mais a buscar localizações suburbanas ou áreas rurais, e agora quase todos os trabalhadores chegam em seus próprios automóveis e na maior parte vivem eles próprios nas áreas suburbanas. A localização das fábricas em áreas de cortiços não é agora desejada pois os funcionários administrativos e os trabalhadores nas fábricas não mais vivem aí. Todas essas razões que citei em 1939 para as indústrias se mudarem para áreas suburbanas se aplicam com força ainda maior em 1964.

Com relação aos usos residenciais, essa zona de transição foi definida como o cortiço e a área arruinada de Chicago em 1943<sup>21</sup> e sob as leis da remoção dos cortiços e de renovação urbana que possibilitaram às autoridades federais adquirirem, por condenação judicial, propriedades em áreas arruinadas, foi extensamente desobstruída e reconstruída com apartamentos modernos, tanto por empreendimentos privados como públicos. Os remanescentes dessa área que não foram removidos ainda retêm as características que Burgess descreveu em 1929 e os problemas de delinquência juvenil e de superpopulação foram acentuados nos últimos 35 anos pela migração interna de famílias negras de baixa renda para Chicago assim como para outras cidades do norte do país.

---

<sup>19</sup> BURGESS, Ernest W. “Urban Areas”, *cit.*

<sup>20</sup> HOYT, Homer. *cit.*, p.20.

<sup>21</sup> Chicago Plan Commission. *Master Plan of Residential Land Use of Chicago* (Homer Hoyt, Director of Research). Chicago: 1943, fig. 89, p.68.

## A ZONA DAS RESIDÊNCIAS DOS TRABALHADORES

Circundando a zona de transição, agora área de cortiços e arruinada, fica a Zona III, descrita por Burgess da seguinte maneira:

A Zona das Residências dos Trabalhadores Independentes. Este terceiro amplo anel urbano, em Chicago como em outras cidades industriais do norte, é constituído em grande parte por vizinhanças de segunda fixação de imigrantes. Seus habitantes são aqueles que desejam viver perto, porém não demasiado próximo, de seu trabalho. Em Chicago é uma área de habitação não constituída por imóveis de aluguel, prédios de apartamentos, ou por moradias isoladas; seus limites foram grosseiramente determinados pela ocorrência dos sobrados de duas moradias, geralmente construídos de madeira, com o proprietário vivendo no andar de baixo e um inquilino no outro.<sup>22</sup>

As construções dessa zona, agora 35 anos mais velha do que quando Burgess escreveu em 1929, foram em geral classificadas no Plano Mestre de Uso do Solo Residencial de Chicago como “áreas de conservação”<sup>23</sup>. Essa área ainda não é um cortiço, mas é a seguinte em ordem de prioridade a ser desobstruída. Em alguns quarteirões, construções mais antigas podem ser demolidas e algumas mais novas recuperadas. Uma grande proporção de seus antigos ocupantes, famílias brancas com crianças em idade escolar, se mudaram para os subúrbios e agora ela é ocupada principalmente por pessoas brancas solteiras, famílias brancas mais velhas ou por famílias de negros de todos os grupos de idade.

Em alguns casos esses setores residenciais mais antigos próximos do centro podem ser recuperados e se tornar elegantes, tal como na área de Georgetown de Washington (D.C.), Rittenhouse Square em Filadélfia e o Near North Side de Chicago, e esta é uma exceção a ser notada em relação à teoria de Burgess.

## A ÁREA DAS MELHORES RESIDÊNCIAS

Zona IV: A Zona das Melhores Residências. Continuando para além das vizinhanças de segunda fixação de imigrantes, chegamos à Zona das Melhores Residências, na qual vive a grande classe média dos americanos nativos, pequenos homens de negócio, profissionais, funcionários administrativos e vendedores. Anteriormente comunidades de casas isoladas, estão se tornando, em Chicago, áreas de prédios de apartamentos e de hotéis residenciais.<sup>24</sup>

---

<sup>22</sup> BURGESS, Ernest W. “Urban Areas”. *cit.*

<sup>23</sup> Chicago Plan Commission. *cit.*

<sup>24</sup> BURGESS, Ernest W. “Urban Areas”. *cit.*

Essa zona foi classificada no Plano Mestre de Uso do Solo Residencial de Chicago de 1943 como “estável”, indicando que as residências ainda constituíam construções sólidas e tinham ainda muitos anos remanescentes de vida útil. Como os ocupantes, imigrantes de segunda fixação agora indistinguíveis da população nativa, se mudaram da zona III para essa área, muitos dos antigos residentes se mudaram principalmente para novas áreas perto da periferia da cidade, ou para subúrbios. Algumas das áreas tornadas vagas por eles são agora ocupadas pela população não branca.

## A ZONA DOS “COMMUTERS”

Burgess descreveu a zona dos “*commuters*” da seguinte maneira:

Zona V: A Zona dos “*Commuters*”. Para além das áreas das melhores residências fica um anel de pequenas cidades, vilas e aldeias circundantes que, considerados em conjunto, constituem a Zona dos “*Commuters*”. Também são, fundamentalmente, subúrbios dormitórios, porque a maioria dos homens que aí residem passam o dia trabalhando no Centro da Cidade, só retornando à noite.<sup>25</sup>

Burgess considerou, assim, em sua quinta zona, a existência de cidades suburbanas. Contudo, refere-se a elas como um “anel”, o que implica que formavam um cinturão circular ao redor de Chicago. Todavia, na época em que Burgess escreveu em 1929, não havia um círculo de pequenas cidades ao redor de Chicago, mas um padrão de localidades ao longo de ferrovias com seis grandes faixas de localidades suburbanas se irradiando a partir da massa central de Chicago como os raios de uma roda e com grandes áreas vagas no meio<sup>26</sup>. O crescimento anterior de Chicago havia tomado a forma primeiro de ampliações de localidades em forma de estrela do mar ao longo das principais rodovias e linhas de bondes<sup>27</sup>. Por volta de 1929, as áreas vagas na cidade entre esses prolongamentos haviam sido preenchidos por residências, de modo que então havia de fato cinturões ou círculos concêntricos de áreas ocupadas dentro da cidade de Chicago. Naquela época, contudo, a área suburbana de Chicago se conformava ao padrão axial de crescimento, com o setor de rendas mais altas localizado sobre uma das seis faixas radiais – a North Shore, ao longo do Lago Michigan. Havia outras áreas de altas rendas nas outras faixas de crescimento, mas nenhum cinturão contínuo de áreas de altas rendas ao redor de Chicago. Desde 1929 as áreas vagas entre essas extensões radiais de localidades ao longo de ferrovias suburbanas foram amplamente preenchidas por residências de habitantes de rendas médias. Muitos dos novos distritos de compras planejados estão agora localizados

---

<sup>25</sup> *Idem.*

<sup>26</sup> Chicago Plan Commission. *cit.*, frontispício, p.2.

<sup>27</sup> *Ibidem.*, fig. 3, p.22.

em meio a essas faixas de ocupação original ao longo das ferrovias, onde amplos trechos vagos podiam ser assegurados.

Além dessas cinco zonas, Burgess depois identificou duas zonas adicionais situadas além da área construída da cidade: “A sexta zona é constituída pelos distritos agrícolas que ficam dentro de um círculo de ‘*commutation*’. [...] A sétima zona é a hinterlândia da metrópole”<sup>28</sup>.

Richard M. Hurd, em seu clássico *Principles of City Land Values*<sup>29</sup> já havia, ainda em 1903, desenvolvido os princípios central e axial de crescimento urbano; todavia, para muitas pessoas, antes de Burgess formular sua teoria muitos anos depois, as cidades pareciam ser uma mistura caótica de construções sem nenhuma lei governando seu crescimento. Burgess, com aguda capacidade de observação e sem todo o grande corpo de dados de censos e planejamento que foi tornado disponível desde que escreveu, propôs uma notável formulação de princípios que estariam governando o crescimento das cidades americanas em 1929 e relacionou esses princípios aos fatos básicos da sociedade humana. Desde 1929, todavia, não somente os vastos e detalhados dados urbanos dos censos dos Estados Unidos foram tornados disponíveis para estudos e análises, mas também mudanças dinâmicas ocorreram em nossa economia que tiveram uma profunda influência sobre a estrutura de nossas cidades. Desde 1929, mais de 10 milhões de novas casas foram construídas nas franjas suburbanas das cidades americanas, além da antiga massa central, em áreas tornadas disponíveis para ocupação residencial pelo aumento do número de automóveis particulares de passageiros nos Estados Unidos, de 8 milhões em 1920 para 66 milhões em 1964, e as rodovias subsequentemente construídas para acomodá-los.

Os prédios de apartamentos, antes confinados a localizações ao longo de vias do metrô subterrâneo ou elevado ou perto de estações ferroviárias suburbanas, estão agora se difundindo nos subúrbios, longe do trânsito de massa. Muitas famílias sem filhos em idade escolar desejam a conveniência de um apartamento, que não envolve nenhum trabalho de cortar grama, pintura e reparos, e com os confortos do ar condicionado e frequentemente uma piscina comunitária. Comunidades completas estão agora se desenvolvendo nos subúrbios, com uma mistura de residências de uma só família, casas de cidades pequenas e apartamentos, e com suas próprias igrejas, escolas, shopping centers e indústrias leves, algumas mesmo com um campo de golfe e caminhos para passear a cavalo, das quais o desenvolvimento de Reston perto do Aeroporto Dulles na área de Washington (D.C.), com 7 mil acres, constitui um exemplo destacado. Assim, as mudanças dinâmicas do último quarto de século tornam necessário revisar os conceitos desenvolvidos desde os estudos das cidades americanas em 1925 e 1939.

---

<sup>28</sup> BURGESS, Ernest W. “The New Community and Its Future”. *The Annals of the American Academy of Political and Social Science*, vol. 149, maio de 1930, pp. 161-162.

<sup>29</sup> HURD, Richard M. *Principles of City Land Values*. Nova York: The Record and Guide, 1924 (1.ª ed.: 1903).

## A TEORIA DOS SETORES

Um conceito precisa ser novamente examinado: a teoria dos setores do desenvolvimento residencial. Em 1939 formulei a teoria dos setores, com vistas em que as áreas de altas rendas das cidades estariam em um ou mais setores da cidade e não, como Burgess parecia sugerir quando disse: “além das residências dos trabalhadores fica o distrito residencial, uma zona em que predominam prédios de apartamentos do melhor padrão e residências para uma só família”.

Num estudo de 64 cidades americanas, quarteirão por quarteirão, baseado em *surveys* básicos da Administração de Projetos de Trabalho do governo federal, de 1934, e em estudos de certo número de grandes áreas metropolitanas, preparei mapas que mostravam que as áreas de altas rendas se localizavam num ou mais setores da cidade, e não formavam de maneira completa um círculo ao redor dela. Isso mudou desde 1939? Num *survey* de toda a área metropolitana de Washington (D.C.) de 1954, descobriu-se que a principal concentração das famílias de altas rendas estava na área do Distrito a oeste de Rock Creek Park, continuando na área de Bethesda do Condado de Montgomery, na Maryland. Havia outros aglomerados de altas rendas espalhados na área de Washington. Em *surveys* de outras áreas metropolitanas descobriu-se que a principal concentração de famílias de altas rendas ficava do lado norte de Dallas, a oeste e sudoeste de Houston, em direção ao norte ao longo da Lake Shore de Chicago, do lado sul de Kansas City, na área de Beverly Hills de Los Angeles, do lado sul de Tulsa, do lado norte de Oklahoma City, do lado oeste de Filadélfia e do lado sudoeste de Minneapolis. Na área metropolitana de Nova York há certo número de nódulos de altas rendas no Condado de Westchester, nos Condados de Nassau e de Bergen e de Essex em Nova Jersey, mas o movimento predominante era em direção ao norte e ao leste.

Numa viagem para grandes cidades da América Latina que fiz no verão de 1963, verifiquei que as residências e apartamentos mais finos de uma só família nas cidades de Guatemala, Bogotá, Lima, La Paz, Quito, Santiago, Buenos Aires, Montevideú, Rio de Janeiro, São Paulo e Caracas se localizavam somente num dos lados da cidade<sup>30</sup>.

O automóvel e o resultante cinturão de rodovias que circundam as cidades americanas tornaram acessíveis vastas regiões além das áreas ocupadas existentes e o crescimento futuro de áreas residenciais de alto padrão provavelmente não ficará confinado inteiramente a setores rigidamente definidos. Como resultado da maior flexibilidade dos padrões do crescimento urbano resultantes dessas vias expressas radiais e cinturões de rodovias, algumas comunidades de renda mais alta estão se desenvolvendo além dos setores de rendas baixas, mas essas comunidades usualmente não desfrutam de um padrão social tão alto como as novas vizinhanças localizadas no setor das altas rendas.

---

<sup>30</sup> HOYT, Homer. “The Residential and Retail Patterns of Leading Latin American Cities”. *Land Economics*, nov. 1963.

## MUDANÇAS NO CRESCIMENTO POPULACIONAL NAS ÁREAS METROPOLITANAS FORA DOS ESTADOS UNIDOS

Uma vez que a taxa de crescimento da população, particularmente das grandes cidades de um milhão de habitantes e mais, é um elemento muito importante na mudança da estrutura urbana, examinemos essas diferentes taxas de crescimento<sup>31</sup>. De fato, tem havido uma ampla variação na taxa do crescimento da população nas grandes áreas metropolitanas ao redor do mundo desde 1940. Na Inglaterra, em Londres e em outras grandes áreas metropolitanas, a população tem permanecido estacionária; no Continente Europeu sem contar a Rússia, a taxa de crescimento das grandes áreas metropolitanas se reduziu para 20% na década de 1950 a 1960. Na Rússia, oito das maiores áreas metropolitanas mais antigas cresceram em população somente 15% de 1939 até 1962, mas nesse período muitas cidades inteiramente novas foram construídas e outras cidades menores cresceram em tamanho, fazendo com que a Rússia tenha agora 176 áreas metropolitanas com uma população de 100 mil habitantes ou mais. A China teve um grande impulso de crescimento urbano desde 1945 até 1950 e registra um ganho de 91% na população de dezoito grandes áreas metropolitanas, em resultado de seu processo de industrialização forçada. Isso foi considerado como tendo ido longe demais e os moradores das cidades receberam ordem para voltar para as fazendas para elevar a produção de alimentos. As cinco maiores concentrações de áreas metropolitanas do Japão cresceram em número de habitantes aproximadamente 41% desde 1951 até 1961. Trens suburbanos rápidos levam e trazem trabalhadores de seus locais de emprego no centro das cidades. Na Índia, Delhi e Nova Delhi mais do que dobraram sua população de 1951 a 1961 em resultado de atividades governamentais e manufatureiras enormemente ampliadas. Outras grandes cidades da Índia cresceram rapidamente, com 300 mil pessoas ou mais dormindo nas ruas de Calcutá. Na Austrália, Sydney e Melbourne cresceram em torno de 32% de 1951 a 1961. No Egito, Cairo ganhou 155% de aumento de habitantes desde 1940, como resultado de ser a principal sede do mundo árabe. Cidades africanas como Nairobi e Leopoldville cresceram rapidamente. Na América Latina, a população urbana explodiu, com oito de suas maiores áreas metropolitanas ganhando 166% de 1940 a 1962. A área metropolitana de São Paulo, que saltou de 1.380.000 para 4.373.00 habitantes, ganhou 217%. A Cidade do México foi de 1.754.000 para 4.666.00 habitantes, um aumento de 166%, no mesmo período.

---

<sup>31</sup> HOYT, Homer. "World Urbanization: Expanding Population in a Shrinking World". *Urban Land Institute Technical Bulletin*, Washington (D.C.), n. 43, abr. 1962. Ver também: HOYT, Homer. "The Growth of Cities from 1800 to 1960 and Forecasts to Year 2000". *Land Economics*, mai.1963, pp. 167-173.

## MUDANÇAS NA ESTRUTURA DAS CIDADES FORA DOS ESTADOS UNIDOS

Enquanto há algumas semelhanças entre os padrões de crescimento urbano dos Estados Unidos e das cidades estrangeiras, como por exemplo, na teoria dos setores, há também algumas marcantes diferenças, em resultado dos cinco fatores seguintes:

(1) *Posse de Automóveis.* O principal fator que está possibilitando a expansão das populações urbanas, o desenvolvimento de vastas áreas de residências de uma só família em amplos terrenos longe das principais vias de trânsito, o desenvolvimento de tantos novos shopping centers e tantas fábricas em localizações dispersas, foi a quase universal posse de automóveis por particulares. Somente nos Estados Unidos, Nova Zelândia, Austrália e Canadá, que desenvolveram padrões urbanos semelhantes aos nossos, ocorreu uma alta taxa de posse de automóveis pela população em 1955, ou de 181 por mil no Canadá e 183 na Austrália até 339 por mil nos Estados Unidos<sup>32</sup>. Nações do Norte da Europa tiveram um aumento de 58 para 111 carros por mil pessoas, mas a maioria das nações asiáticas e africanas e a maioria dos países da América do Sul tinham menos de 15 carros por mil pessoas de sua população. A Argentina e o Uruguai tinham 32 carros por mil habitantes em 1955.

O número de automóveis no noroeste da Europa mostrou marcantes ganhos recentemente: na Alemanha Ocidental, de 1955 a 1963, a taxa cresceu de 58 para 122 por mil pessoas; no Reino Unido, para o mesmo período, a taxa aumentou de 92 para 120 por mil pessoas e para o mesmo período, na Bélgica, a taxa cresceu de 60 para 106 por mil pessoas.

Obviamente, na maior parte do mundo a população urbana deve depender de ônibus e bicicletas e viver em apartamentos que podem ser economicamente servidos por metrô subterrâneos, bondes ou ônibus. Por conseguinte, a grande expansão pelas áreas rurais pode ocorrer somente quando há ferrovias suburbanas como em Buenos Aires, Rio de Janeiro, Delhi e Tóquio, ou metrô subterrâneos como em Londres, Moscou, Tóquio, Madri, Barcelona e Paris. Famílias pobres vivem em áreas centrais em vertentes de colinas íngremes no Rio de Janeiro e Caracas, em barracos construídos por elas mesmas; vivem em quarteirões de imóveis de aluguel no centro de Hong Kong, dormem nas ruas no centro de Calcutá e constroem choupanas de barro no centro de Nairobi.

(2) *Posse Privada de Imóveis.* O padrão das cidades americanas é o resultado da posse privada do imóvel, que não pode ser tomado por sentença judicial, exceto para um uso público ou numa área arruinada, e pela qual deve ser paga uma compensação quando desapropriada. Existe hoje um controle de zoneamento quase universal, que regula os tipos de uso, densidade de uso e a altura das edificações; mas esses controles, adotados pela primeira vez em Nova York em 1916, não tiveram nenhum efeito sobre o crescimento

---

<sup>32</sup> GINSBURG, Morton. *Atlas of Economic Development*. Chicago: University of Chicago Press, 1961, p.74.

urbano inicial e foram modificados ou alterados milhares de vezes. De outra forma, não teria sido possível construir 8.300 novos shopping centers, quase todos exigindo zoneamento em profundidade mais do que zoneamento em faixas, nem poderiam milhares de edifícios de apartamentos terem sido construídos em áreas suburbanas.

Conseqüentemente, é impossível preservar áreas verdes e espaços abertos sem pagar pelo direito de mantê-los. Enquanto o setor público não pode impedir o proprietário privado de construir em seu terreno, as disposições de zoneamento em algumas comunidades, exigindo de um a cinco acres (404,7 a 2.023,5 m<sup>2</sup>) de terreno para cada casa, têm praticamente limitado a utilização para ocupação por famílias ricas, devido aos altos custos de linhas de abastecimento de água e esgotos e a pavimentação das ruas em tais áreas de densidade baixa virtualmente impede a construção de casas para ocupação por famílias de renda média ou baixa. O espraiamento urbano, ou preenchimento de todas as áreas vagas, tem sido a perdição dos planejadores que gostariam de restaurar o antigo padrão em forma de estrela. Onde o Estado possui todos os terrenos, como na Rússia, ou os controla rigidamente, como na Finlândia, aglomerados densos de apartamentos podem ser construídos ao longo de linhas de metrô subterrâneo e as áreas entre elas mantidas vagas.

(3) *As Atrações das Áreas Centrais.* As áreas centrais de comércio varejista das cidades estrangeiras não deterioraram em resultado da competição com shopping centers periféricos pois há poucos desses devido à pequenas quantidades de automóveis particulares. Multidões se aglomeram na Calle Florida em Buenos Aires e na Jirón de la Unión em Lima, que são fechadas para o tráfego de automóveis no horário comercial. Galerias, que são uma elaborada expansão da arcada [uma calçada coberta ladeada por arcos], frequentemente se erguendo até a cinco ou seis andares, foram recentemente construídas nas áreas centrais de Santiago, de São Paulo e do Rio de Janeiro. Rotterdam tem sua nova área de comércio varejista central; Colônia sua rua de compras, uma via de pedestres. Nessas cidades estrangeiras, os residentes consideram a área central sua principal atração. Os parques de Tóquio, Londres, Paris, Buenos Aires e Rio de Janeiro são parte da área central; o mesmo ocorre com os palácios e escritórios do governo, as grandes catedrais, os museus, teatros, restaurantes e a vida noturna de muitas das cidades estrangeiras. O Fórum e o Coliseu em Roma, a Acrópole em Atenas, Notre Dame em Paris, a Abadia de Westminster e a Torre de Londres, todas estão nas áreas centrais ou perto delas<sup>33</sup>.

Uma mudança que está ocorrendo é a alteração da linha do horizonte de muitas das cidades estrangeiras – com o advento do alto edifício de escritórios. Antigamente, as cidades fora dos Estados Unidos prezavam sua linha de horizonte uniforme somente interrompida pelo pináculo de uma grande catedral ou de uma Torre Eiffel. Mas hoje em dia os edifícios de escritórios elevam-se ao alto em Londres e Milão; estão sendo planejados em Paris. Caracas tem suas Torres Gêmeas de trinta andares; o Rio de Janeiro um

---

<sup>33</sup> HOYT, Homer. “The Structure and Growth of American Cities Contrasted With the Structure of European and Asiatic Cities”. In: *Urban Land*. Washington (D.C.): Urban Land Institute, set. 1959.

novo edifício de escritórios de 35 andares, o Central; a Cidade do México seu edifício de escritórios de 32 andares e São Paulo tem uma grande concentração de edifícios altos em sua área central.

(4) *Estabilidade da Moeda.* A grande expansão de edifícios nos Estados Unidos foi financiada por dinheiro emprestado de bancos e companhias de seguros. A despeito de uma inflação gradual, a maior parte das pessoas tem mantido a confiança no dólar americano. O volume de crédito hipotecário para construção para unidades de uma a quatro famílias cresceu de US\$ 17,4 bilhões para US\$ 182,4 bilhões em dezembro de 1963. Os shopping centers são financiados com base em contratos de arrendamento garantidos por inquilinos de lojas em cadeias nacionais, que proporcionam recursos suficientes para a construção do shopping center. Em nações como o Brasil, porém, onde as taxas de juros são de três a cinco por cento ao mês e o cruzeiro caiu de 384 para 1.300 em relação ao dólar no período de um ano, é impossível assegurar empréstimos a longo prazo. Edifícios novos somente podem ser efetuados por pagamentos em dinheiro à medida que o trabalho prossegue. Uma inflação de certo grau marcante nos Estados Unidos diminuiria drasticamente a oferta de recursos hipotecários disponíveis para novas construções.

(5) *Leis de Renovação Urbana.* O governo federal em 1952 foi autorizado pelo Congresso a pagar dois terços da diferença entre o custo de aquisição das áreas arruinadas e o preço de revenda para novos desenvolvimentos. Isso tornou possível a desobstrução e a reconstrução de áreas centrais que não poderiam ser feitas sem o poder de declaração de condenação por sentença judicial e também sem a subscrição da diferença entre o custo de aquisição e o valor da reutilização.

Os princípios do crescimento e da estrutura urbana, formulados com base na experiência em cidades nos Estados Unidos antes de 1930, estão sujeitos, assim, a modificação, não só como resultado de mudanças dinâmicas nos Estados Unidos nas últimas poucas décadas, mas, também quando se busca aplicá-los a cidades estrangeiras, esses princípios aqui originados, estão sujeitos a revisões posteriores.