

Pescatori, Carolina

Cidade compacta e cidade dispersa: ponderações sobre o projeto do Alphaville Brasília  
Revista Brasileira de Estudos Urbanos e Regionais, vol. 17, núm. 2, mayo-agosto, 2015,  
pp. 40-62

Associação Nacional de Pós Graduação e Pesquisa em Planejamento Urbano e Regional  
Recife, Brasil

Disponível em: <http://www.redalyc.org/articulo.oa?id=513951513004>

# CIDADE COMPACTA

## E CIDADE DISPERSA:

### PONDERAÇÕES SOBRE O PROJETO

DO ALPHAVILLE BRASÍLIA<sup>1</sup>

CAROLINA PESCATORI

Universidade de Brasília, Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Brasília, DF, Brasil

<sup>1</sup> A autora agradece à Faculdade de Arquitetura e Urbanismo e à Universidade de Brasília pela concessão de afastamento remunerado para realização de pesquisa de doutoramento, da qual este artigo resulta, e que está sendo desenvolvida sob orientação do prof. Dr. Rodrigo de Faria.

**R E S U M O :** *Parte das teorias contemporâneas sobre a forma da cidade foca-se em um debate dual: de um lado, estudos demonstram a intensidade do crescimento e a expansão da urbanização, formando uma leitura de cidade dispersa, considerada, por alguns autores, como a morte da cidade; de outro, investigações objetivam frear essa dispersão e prover respostas urbanísticas baseadas no resgate da cidade “tradicional”, formando uma leitura de cidade compacta. O embate entre essas leituras é central para a discussão acerca da morfologia urbana contemporânea. A análise do projeto urbanístico do Alphaville Brasília aponta para a inserção da capital nos padrões de intensificação da dispersão urbana, com a materialização de modos de vida ainda raros ali e a constituição de uma “nova periferia”. A estratégia urbanística e mercadológica da empresa baseia-se na construção de uma imagem ambígua de cidade, ora dispersa, ora incorporando parcialmente a ideia de cidade compacta, mas sempre negando seu contexto na região do entorno do DF.*

**P A L A V R A S - C H A V E :** *cidade compacta; cidade dispersa; Brasília; Alphaville; urbanismo.*

## INTRODUÇÃO

O objetivo deste artigo é discutir o projeto do empreendimento Alphaville Brasília, dentro do debate da cidade compacta como “solução” para a cidade dispersa. Grande parte da literatura contemporânea sobre planejamento e projeto urbanístico apresenta uma leitura que, majoritariamente, caracteriza a dispersão urbana como uma ruptura no processo histórico de urbanização, entendendo-a, portanto, como um fenômeno completamente *novo*. Somam-se a essa interpretação leituras que compreendem a dispersão como um fenômeno problemático, que implica degradação da cidade e de suas configurações tradicionais, deformadas nas/pelas expressões espaciais da cidade dispersa. Embasada nessas interpretações, persiste a abordagem hegemônica de que a compactação urbana, materializada em leituras de cidade compacta, representa a solução urbanística ideal, transposta tanto para o desenho da cidade quanto para os instrumentos e diretrizes de planejamento territorial.

Neste trabalho, procuramos confrontar, inicialmente, essas visões dominantes sobre a cidade contemporânea, com vistas a reconhecer a cidade dispersa como parte legítima da cidade, a partir de uma interpretação teórica e historiográfica do pensamento urbanístico. Em seguida, realizamos uma análise do caso do Alphaville

Brasília, demonstrando que a apropriação e a aplicação dos princípios urbanísticos da cidade compacta pelos agentes imobiliários privados apontam para questionamentos acerca da efetiva condição de tais princípios oferecerem um espaço urbano que atenda às demandas mais fundamentais dos cidadãos contemporâneos.

A primeira parte do artigo apresenta uma discussão teórica em duas frentes argumentativas. Na primeira, debatemos com autores que afirmam que a dispersão urbana e suas formas representam a morte da cidade, ou mesmo a anticidade. Na contramão dessa ideia, salientamos que a dispersão, por mais desconcertante e transformadora que seja, não significa o fim da cidade, mas que é apenas uma de suas (várias) transformações históricas. Na segunda, aprofundamos o debate, argumentando que a dispersão urbana não é um fenômeno completamente novo ou desconectado de antecedentes no pensamento e na prática urbanística. Buscamos reconhecer a dispersão como fenômeno intrínseco à urbanização contemporânea, para, por fim, efetuar uma análise de seus modos e tipologias.

A outra parte do artigo aprofunda a discussão crítica a respeito dos modos da dispersão urbana com a análise do projeto urbanístico do Alphaville Brasília, desenvolvida a partir de mapas, imagens ilustrativas e textos produzidos pelos escritórios projetistas, bem como entrevistas realizadas com arquitetos e urbanistas da empresa e visitas *in loco*, apontando as relações desse projeto com o debate entre compactação e dispersão.

## **COMPACTAÇÃO E DISPERSÃO: UM EMBATE DE IDEIAS NO CAMPO DO URBANISMO E O FALSO FIM DA CIDADE**

As raízes da contraposição entre compactade e dispersão não são recentes; estão ligadas, na verdade, à própria história da urbanização e do urbanismo. Bernardo Secchi afirma que é possível identificar uma sequência de urbanização, primeiramente construída sobre a experiência da concentração progressiva, acompanhada, por conseguinte, pela fragmentação e dispersão do urbano em “territórios de dimensões inimagináveis” (SECCHI, 2009, p. 34). Secchi identifica o ponto de inflexão entre uma e outra nos anos 1960 e 1970, para, em seguida, postular que um “olhar mais atento” reconheceria que as duas sequências não são subsequentes, **mas sim paralelas**, antecedendo até mesmo o século XX. Com isso, ele destaca a importância e significância histórica das duas tendências morfológicas na constituição do espaço urbano (SECCHI, 2009). Para Secchi, esse paralelismo encontra seu ápice no século XX, que é dominado por duas angústias: o medo da hiperconcentração de pessoas nas megacidades e o pavor do desaparecimento da cidade, dissolvida por territórios cada vez mais amplos, extensos e fragmentados.

Tal pavor está presente nas interpretações de autores que, ao tratarem a compactação e a dispersão do tecido urbano de maneira tão dramática e catastrófica, levaram a crer que a urbanização contemporânea teria características absolutamente ímpares e inéditas na história da cidade ocidental. Para eles, estaríamos vivenciando um momento de ruptura no processo de urbanização; a cidade estaria se esvaindo em territórios amorfos e mutantes, impossíveis de serem reconhecidos como parte de uma construção social e histórica representada pelo signo linguístico de **cidade**.

No texto *O reino do Urbano e a Morte da Cidade*, Françoise Choay pontua que as transformações recentes das cidades europeias foram tão profundas que existe um desencontro entre o espaço urbano tal como está e a palavra *cidade*, que não mais o define, indagando:

Não chegou o momento de admitir, sem sentimentalismos, o desaparecimento da cidade tradicional e de perguntar-nos sobre o que a substituiu, isto é, sobre a natureza da urbanização e sobre a não cidade que parece ter se convertido no destino das sociedades ocidentais avançadas? (CHOAY, 2004, p. 2).

Choay constrói seu argumento baseada em uma narrativa de temporalidade ampla, considerando projetos e/ou propostas urbanísticos desde as intervenções de Haussmann até aqueles que ela define como “sinais de desconstrução”: a cidade linear de Arturo Soria y Mata e os projetos urbanos de Le Corbusier. Nossa interpretação tem um sentido diverso das conclusões de Choay, para a qual os prenúncios teóricos e projetuais de dispersão da cidade anunciaavam seu fim. Certamente, esses indícios de dispersão estavam imbuídos de uma visão fortemente crítica à cidade industrial adensada e compactada. Porém, essas ideias não tiveram capacidade de definir ou determinar um caminho único para o urbanismo daquele momento em diante, muito menos foram aplicadas de forma literal. Elas apenas se incorporaram ao seu repertório como possibilidades propositivas, como parte de uma paleta de configurações que se ampliou conforme os urbanistas iam deparando-se com a crise da cidade industrial.

A questão da “superação” da cidade, tanto como léxico quanto como espacialidade, foi posta pelo arquiteto norte-americano Melvin Webber em 1968, o qual influenciou, diretamente, a interpretação de “morte da cidade” de Françoise Choay. Webber assinala que as inovações tecnológicas na comunicação e no transporte foram tão radicais no século XX que expandiram a escala da sociedade urbana para relações “cada vez mais independentes da cidade”, em um processo que reduziu a importância do lugar e do espaço físico (WEBBER, 1968, p. 471).

É fato que a ampliação das comunicações e a facilidade de mobilidade por meio de diferentes tecnologias, especialmente do automóvel, flexibilizaram profundamente a relação de distâncias e interdependência entre os lugares de trabalho, moradia, e consumo no século XX; igualmente, é fato que essa flexibilização foi ainda maior para as classes ricas, que possuíam os meios econômicos para acessar as novas tecnologias. Webber comprehende essa relação de privilégios, afirmando que as revoluções na comunicação e nos transportes “permitiram que uma classe afluente vivesse em qualquer lugar – nos subúrbios, nos distritos rurais, nas montanhas, que seja – mantendo-se minuciosamente ‘urbanas’, participando completamente da vida intelectual, profissional e econômica”. Por sua vez, os mais pobres foram conservados à margem do processo, “tornando-se cada vez mais ‘rurais’ no sentido de que eles são não participantes nas questões da comunidade global” (WEBBER, 1968, p. 470).

Porém, o descolamento entre as atividades sociais e o espaço profetizado por Webber não se realizou completamente com as novas tecnologias de comunicação e transporte. Não apenas porque o acesso e a utilização de tecnologias se deram de forma desigual, mas também porque a promessa de fluidez e velocidade das mudanças não se concretizou. Ricos e pobres, moradores do subúrbio ou da periferia, podem até ter condições diversas de escolha de localidades para morar, trabalhar e consumir,

mas todos ainda dependem, em graus variados, da localização dos lugares na cidade. A relação locacional do homem com o espaço urbano não foi superada. A cidade e o acesso a ela permanecem fundamentais na construção do espaço urbano até a atual década do século XXI.

Para Margareth Pereira (2008), alguns dos autores que defendem a “morte” da cidade desenvolveram seus estudos considerando espaços de tempo muito curtos, o que os impediu de reconhecer que processos de transformação e reestruturação social, econômica e territorial são recorrentes na história da cidade, ampliando, assim, a sensação de perplexidade diante dos eventos contemporâneos:

No caso, a perplexidade e a abstração podem ser observadas em diversos textos de arquitetos, sociólogos, geógrafos, urbanistas que, buscando sinalizar uma mudança nas formas de interação social e em suas territorializações visíveis, levaram à construção e generalização de novas expressões adjetivadas como a “cidade contemporânea” (1988) e a “cidade genérica” (1994), de Koolhaas, e as “cidades globais” (1991), de S. Sassen, entre tantas outras [...]. Quanto mais especializadas nas análises conjunturais e distanciadas do trato com processos históricos e com os atores sociais observados de modo mais próximo, as áreas de saber reagiram com maior estranhamento e perplexidade a certos processos como as “macro regulações econômicas e de mercados”, os “impactos tecnológicos” ou as “reconstruções da imagem das cidades” desenvolvendo discursos generalizantes pautados na maior parte dos casos em observação de aspectos econômicos e materiais mas, sobretudo, visuais das cidades, observados em temporalidades curtíssimas (PEREIRA, 2008, p. 7).

Parece-nos que, mais do que uma ruptura que desconstrói a cidade, a urbanização, desde a segunda metade do século XX, impõe uma reconceituação do que é *cidade*; uma releitura das diversas formas de ocupação e configuração do território urbano que incorpore, integre e abarque as intensas transformações que os últimos dois séculos forjaram no espaço. A tão defendida impressão de diluição e “morte” da cidade advém de leituras estreitas, que desconsideram as relações de apropriação e reapropriação realizadas, cotidianamente, pelos homens que vivem nos mais diversos lugares urbanizados. Se a cidade compacta dinamiza aglomerações mais numerosas de pessoas (HOLANDA, 2010a; 2010b; GEHL, 2013), não há como determinar a qualidade das interações sociais decorrentes, nem como afirmar que espaços menos densos implicam apropriações socioespaciais de menor significância (SABOIA, 2011; SABOIA; PALAZZO, 2012). Mesmo nos espaços mais difusos, menos densos, menos constituídos de características tradicionalmente compreendidas como “urbanas”, os homens realizam suas vidas, inconsistentemente, dia a dia. Circulam, trabalham, encontram-se, estudam, consomem, produzem. A urbanização dispersa não matou a cidade. Foi a cidade que se transformou, incluindo outros modos e formas de viver, os quais não mais se restringem aos centros consolidados, aos quarteirões e esquinas, à aglomeração densa da cidade do século XIX. Se insistirmos em ver a cidade apenas nas imagens pregnantes da era pré-dispersão, perderemos a capacidade de encontrar a cidade atual, que abarca a cidade tradicional e muitas outras formas urbanas.

Portanto, corroboramos uma outra linha de interpretação. Pereira (2008), por exemplo, argumenta que um olhar atento à história do processo de urbanização pode oferecer uma reação crítica à interpretação de que o momento atual é único e novo, completamente distinto e diverso na história da cidade:

A leitura dos compêndios de “história das cidades” ou de certos textos da “história das ciências sociais e humanas” nos permitem constatar **o quanto são recorrentes os processos de mudança de escala, ritmo ou duração nas interações das cidades, bem como os processos de regulação nas tecnologias de comunicação e informação, de “ajustes” macroeconômicos ou de investimento nas reformas da imagem das cidades** (PEREIRA, 2008, p.8, grifos nosso).

Seguindo Margareth Pereira e a teoria do paralelismo entre compactação e dispersão elaborada por Secchi (2006; 2009), defendemos que a dispersão urbana do século XXI não configura um processo completamente novo na história da cidade e do urbanismo e que, por essa razão, não é despojada de relações com o pensamento urbanístico pregresso, tendo sido problematizada muito antes de 1900. A industrialização e todas as transformações que as cidades sofreram ao longo do século XIX para se adaptarem às novas demandas tecnológicas, econômicas e sociais geraram um movimento crítico muito forte, culminando em propostas e modelos urbanísticos que procuravam oferecer alternativas ao adensamento e crescimento vigente, “movidos, através de suas práticas ou reflexões e apesar de suas diferenças, por esta mesma preocupação de adaptação das cidades à sociedade industrial”(ASCHER, 2010, p. 28).

Muitas das propostas urbanísticas desenvolvidas a partir da segunda metade do século XIX questionaram e repensaram a cidade compacta a partir de diferentes níveis de ruptura. Con quanto as intervenções de Haussmann em Paris e Cerdà em Barcelona tenham deixado um influente legado de estratégias urbanísticas para viabilizar a adaptação de cidades “tradicionalis” às transformações tecnológicas, econômicas, demográficas do século XIX (e XX) e, conjuntamente, tenham funcionado como reinterpretação do repertório morfológico de coesão para a expansão da cidade, várias outras propostas ofereceram a dispersão como solução urbanística.

As questões de diluição do adensamento, articulação de tipologias habitacionais e incorporação de novas tecnologias de transporte como estruturadoras da organização espacial e da dinâmica do cotidiano formaram um sólido arcabouço de projeto e de planejamento urbano desde a constituição do urbanismo como campo disciplinar, o que, segundo Choay (2005) e Calabi (2012), ocorreu no século XIX. A partir daquele momento, a dispersão foi definitivamente incorporada ao repertório projetual da cidade, dentro das mais diversas intenções, tais como: equidade social, como a *Ciudad Lineal*, do madrileno Arturo Soria y Mata em 1886 (SORIA Y MATA, 1968; COLLINS, 1968); cooperativismo, como a cidade-jardim de Ebenezer Howard de 1889 (HOWARD, 1996); possibilidade de liberdade absoluta e expressão de democratização equitativa, como a *Broadacre City*, de Frank Lloyd Wright de 1930 (WRIGHT, 2008; FISHMAN, 1982); igualitarismo radical, como as propostas dos desurbanistas socialistas nas décadas de 1920 e 1930 (KOPP, 1974; QUILICI, 1978); hipercompactação dispersa, como a proposta por Le Corbusier nos planos de *Une Ville Contemporaine pour 3 Millions d'Habitants*, de 1922, do *Plan Voisin*, de 1925, e da *Ville Radieuse*, de 1930 (FISHMAN, 1982).

Além do olhar pautado na interpretação histórica, a abordagem sociológica sobre a cidade também pode arrefecer os ânimos e acalmar o pessimismo generalizado contido nas teorias que defendem o fim da cidade. Os estudos clássicos da Escola de Chicago do início do século XX compreendiam a cidade

como fato social em constante movimento e, portanto, passível de transformações significativas na sua organização socioespacial, sem se transformar em uma coisa não reconhecível como cidade.

Louis Wirth, em seu conceito de cidade, desenvolvido no clássico artigo *Urbanism as a Way of Life* de 1938, determina que “[p]ara propósitos sociológicos, a cidade pode ser definida como um assentamento relativamente grande, denso, e permanente de indivíduos socialmente heterogêneos” (WIRTH, 1938, p. 8). A riqueza desse conceito é a incorporação da heterogeneidade aos aspectos espaciais – o tamanho e a densidade, de um importante aspecto social –, o que o torna particularmente interessante para uma abordagem urbanística da cidade. Para Wirth, não podemos restringir a identificação do urbanismo apenas aos seus aspectos espaciais, “vendo-o meramente como uma delimitação rígida no espaço, procedendo como se os atributos urbanos cessassem abruptamente de existir depois de uma linha arbitrária de limite” (WIRTH, 1938, p. 4). Assim, o conceito de Wirth não é determinista, muito menos fechado. O autor comprehende que a cidade transforma-se a partir das interações entre espaço e população.

O entendimento de que a cidade é um organismo em constante estado de mudança – ideia que advém da lógica da cidade como sistema ecológico – é extremamente pertinente e atual para a discussão a respeito dos recentes fenômenos de expansão urbana, compreendidos dentro da leitura de cidade dispersa, especialmente como uma espécie de contra-argumento à interpretação de que a dispersão causou a pretensa morte da cidade. Compreender a cidade não apenas como forma urbana, mas como instituição social, de caráter mutante, pode ter um efeito libertador nas pesquisas no campo da Arquitetura e do Urbanismo, pois permite o entendimento dos tecidos dispersos como parte integrante da cidade contemporânea e do seu crescimento e, ao mesmo tempo, proporciona um olhar menos tendencioso sobre as formas de habitar do homem do século XXI.

## **DISPERSÃO E COMPACTAÇÃO: CONCEITOS EM DEBATE**

São muitos os conceitos que, no final do século XX, permeiam as interpretações sobre a urbanização dispersa. Segundo Bernardo Secchi, teóricos e pesquisadores da cidade criaram uma espécie de “bulimia terminológica” para definir os processos de urbanização, incluindo a megalópole, o *sprawl* do subúrbio americano, a cidade difusa, a *edgicity*, as *regional cities* e as *sprawlcities* como descrições da mesma forma de urbanização dispersa. Para o autor, essa variedade de conceitos apenas descreve diferentes nuances de um mesmo fenômeno, sendo “indicadora do embaraço que as novas formas de urbanização suscitam em seus observadores” (SECCHI, 2009, p. 44–45).

Certamente, a característica mais marcante da urbanização dispersa é a expansão e extensão da malha urbana e do modo de produção urbano para além dos limites da cidade consolidada, conforme afirma Monte-Mór (2007). Em tal expansão, predominam as baixas densidades habitacionais, apoiadas em um amplo sistema de infraestrutura viária, como destacam Monclús (1998), Reis Filho (2006) e Sposito (2007). No entanto, é preciso pontuar que o crescimento territorial da

cidade do século XXI não está mais ligado à migração campo-cidade, como no século XX; atualmente, a expansão territorial efetua-se por meio da acomodação de uma população já urbana, isto é, que tem o modo de vida urbano assimilado.

Outro aspecto significativo da dispersão urbana é a fragmentação da ocupação do território, que deixa extensos espaços menos adensados entre núcleos ocupados. Esses espaços são, muitas vezes, erroneamente interpretados como “vazios”; eles, na verdade, constituem partes produtivas e intrínsecas à cidade e a suas dinâmicas. Segundo Milton Santos, essa configuração mais complexa e imbricada entre urbano e rural está ligada ao processo de *informacionalização do território*, quando ciência, técnica e informação passam a influenciar “os processos de remodelação do território essenciais às produções hegemônicas, que necessitam deste meio geográfico para sua realização”. Nele, o campo “acolhe o capital novo e difunde-o rapidamente”, num movimento de descentralização que, para Santos, “atinge muitas zonas e pontos longínquos do território nacional, deste modo envolvidos pelo nexo da modernização capitalista” (SANTOS, 2005, p. 38–47).

A dispersão urbana e o grande distanciamento entre núcleos urbanos ocupados são caracterizados, ainda, como fenômenos contemporâneos, da pós-industrialização, sendo consequência de forças diversas, entre elas as do mercado imobiliário sedento por novas (e mais baratas) áreas de ocupação, aliado ao recrudescimento da violência urbana, que leva as classes médias e altas a procurarem uma segregação planejada (CALDEIRA, 2000; LIMONAD, 2007; SPOSITO, 2007).

Nestor Goulart sintetiza algumas das principais características da dispersão urbana: (1) descentralização da população, do emprego e dos serviços; (2) produção de “novas periferias”; (3) extensão das áreas urbanizadas por um vasto território – separadas fisicamente, mas fortemente interdependentes, formando um sistema urbano único; (4) desenvolvimento de novos modos de vida, viabilizados pela maior mobilidade (especialmente a individual), “organizando [o] cotidiano em escala metropolitana e intermetropolitana, envolvendo diversos municípios”; (5) novas formas de organização urbanística, como condomínios e loteamentos fechados, empreendimentos de usos múltiplos isolados, *shoppings centers* – alteração das relações público-privado (REIS FILHO, 2006, p. 12).

Há uma ampla bibliografia crítica à ideia de dispersão, particularmente após os anos 1990, período caracterizado por Robert Bruegmann como uma “campanha contra a dispersão”, em seu interessante (e raro) estudo sobre dispersão, suas limitações e vantagens, intitulado *Urban Sprawl: a Condensed History* (2011). A partir do trabalho desse autor, pode-se elencar os argumentos centrais da crítica, a saber: custos econômicos; custos ambientais pelo aumento do consumo de combustíveis e pela diminuição das terras agricultáveis e florestadas; problemas sociais relacionados à diminuição da urbanidade; “ofensiva” contra o automóvel; necessidade de limitar o crescimento urbano; objeções estéticas e simbólicas (BRUEGMANN, 2011).

A principal resposta desenvolvida por tal arcabouço crítico relaciona-se ao retorno das formas mais compactas de urbanização, muitas vezes resgatando configurações “tradicionalis” da cidade pré-industrial, summarizadas em interpretações agrupadas sob a insígnia de cidade compacta. Esse termo não constitui um conceito em si; em vez disso, reúne um conjunto de diretrizes urbanísticas, que procuram: (1) promover unidades territoriais autônomas em termos de oferta de equipamentos, serviços, empregos e moradia, como forma de diminuir a demanda por transporte e

as distâncias a serem percorridas; (2) fortalecer subcentros e criar novas centralidades para diminuir a convergência de deslocamentos para os centros das cidades; (3) ocupar o solo de forma compacta (maiores densidades populacionais e construtivas) para diminuir as distâncias intramunicipais e viabilizar o transporte coletivo e os modos não motorizados; (4) ocupar vazios urbanos para otimizar os deslocamentos via transporte público; (5) limitar áreas de expansão urbana (NEWMAN; KENWORTHY, 1999; GEHL; GEMZØE, 2002; NEWMAN; JENNINGS, 2008; ECHAVARRI; DAUDÉN; SCHETTINO, 2009; HOLANDA, 2010a; GEHL, 2011; 2013).

Todos os pontos levantados objetivam conter a dispersão, focando a retração e a contenção do processo dispersivo por meio de planos, estratégias e inúmeros instrumentos urbanísticos e diretrizes de projeto. Apesar desses esforços, às vezes, a dispersão urbana tem-se ampliado<sup>2</sup> (REIS FILHO, 2006; LIMONAD, 2007) de forma concomitante ao processo de urbanização intensiva compacta, como destaca Limonad (2007). Por estar em expansão, ela deve ser enfrentada como uma realidade e como parte factual da cidade. Ratificamos o argumento de que esse processo de crescimento urbano, fragmentado e complexo, não determina o fim da cidade, mas, sim, que representa mais uma de suas transformações para incluir tipologias e estratégias de ocupação do território que, inclusive, não são absolutamente “novas”. A noção de que a cidade é (ou sempre foi) um espaço de delimitação espacial clara e que, por isso, comporta um assentamento compacto e denso não se sustenta historiográfica e teoricamente. No entanto, reconhecer a dispersão e os modos de vida nelas imbricados não implica aceitá-la acriticamente, romantizando sua existência e configuração; pelo contrário, implica pontuar seus problemas não para negá-la, mas para buscar ampliar a integração entre as partes fragmentadas e dinamizar a constituição interna dos fragmentos, como argumenta François Ascher, ao identificar a existência das *metápoles* e da *sociedade hipertexto*. Esse autor afirma que os “Novos Princípios do Urbanismo” devem “adaptar as cidades às novas necessidades”:

Isto deve se traduzir por uma maior diversidade funcional das zonas urbanas, por uma multicentralidade, pela polivalência de uma parte dos equipamentos e serviços, e pelo reforço do papel dos transportes e das diversas redes que, mais do que nunca, asseguram a eficiência do conjunto de sistemas metropolitano (ASCHER, 2010, p. 86).

Entre todas as formas de organização espacial características dos “sistemas metropolitanos”, o condomínio horizontal e os loteamentos fechados são as mais conhecidas (e criticadas) no Brasil. Elas foram foco de inúmeros estudos e formam uma vasta e consolidada literatura crítica. Embora não seja o objetivo desta pesquisa reforçá-las e/ou repeti-las, é fundamental que um trabalho sobre dispersão urbana no século XXI considere suas formas variadas e complexas, para além dos condomínios fechados. Dentro dessa perspectiva, renova-se o interesse na empresa urbanizadora Alphaville como objeto de estudo.

Segundo diversos autores, um dos primeiros condomínios residenciais horizontais do Brasil foi construído em Alphaville, localizado na região metropolitana de São Paulo, nos municípios de Barueri e Santana do Parnaíba, e inaugurado em 1973 (CALDEIRA, 2000; REIS FILHO, 2006; FERNANDES, 2013). O Alphaville-Barueri, como é conhecido, não se resume aos condomínios residenciais; na verdade,

<sup>2</sup> Ester Limonad (2007) traça um “mapa” da dispersão por meio de uma rica revisão bibliográfica nacional e internacional, destacando como a dispersão tem-se caracterizado em diversos lugares, incluindo São Paulo, Belo Horizonte, Rio de Janeiro, Brasília/DF, Goiânia, assim como regiões da China, Espanha, Itália, Portugal, França, Argentina, entre vários outros países.

desde o início e como elemento principal de seu projeto urbanístico, incorpora áreas destinadas a indústrias não poluentes, comércio e serviços, constituindo-se, como aponta Reis Filho (2006), como um importante exemplo de formas complexas de organização espacial da dispersão urbana no Brasil.

Apesar de uma primeira experiência mais diversificada e complexa, a Alphaville S.A. expandiu sua produção pelo país, focando-se, exclusivamente, nos “residenciais” até meados de 2010. Atualmente, a empresa está desenvolvendo projetos em um “novo” segmento, intitulado “núcleos urbanos”: empreendimentos com mais de 5 milhões de metros quadrados e muito mais complexos, constituídos não apenas por áreas residenciais em condomínios fechados e pequenas áreas para comércio, mas também grandes áreas centrais, voltadas a serviços de diversos portes, comércio e indústria.

Não há novidade no desenvolvimento dos núcleos urbanos. De fato, a Alphaville está retomando, quarenta anos depois, o modelo de urbanização do Alphaville-Barueri, agora aplicado em propostas para três áreas distintas: o Alphaville Brasília, localizado no município de Cidade Ocidental – GO, no entorno da capital federal; o Alphaville Pernambuco, em Jaboatão dos Guararapes – PE, na Grande Recife; e o Alphaville Ceará, em Eusébio – CE, na Região Metropolitana de Fortaleza. Focalizaremos, particularmente, o Alphaville Brasília, porque, entre os empreendimentos de “novos núcleos urbanos” supracitados, ele foi o primeiro a ser projetado, sendo o maior em termos de área e população esperada, além de encontrar-se em um nível mais avançado de implantação.

Com o Alphaville Brasília, a região do Distrito Federal parece se inserir nos processos de dispersão urbana. No entanto, é necessário caracterizá-lo mais detalhadamente para identificar as possíveis especificidades do processo de urbanização “candango”.

## BRASÍLIA E A DISPERSÃO URBANA

Não creio que se possa projetar uma cidade-capital para ser aumentada indefinidamente. Se o centro, o sistema de tráfego, os parques e os edifícios públicos são adequados para uma população eventual de meio milhão a 600 mil pessoas, serão inadequados para uma população de um milhão ou um milhão e meio. Portanto, é preciso haver alguma delimitação do crescimento da cidade-mãe, uma vez alcançado o tamanho mais aconselhável; e os desenvolvimentos posteriores, especialmente dos centros agrícolas e industriais, devem ser planejados, a fim de que eles atuem como cidades-satélites e de apoio dentro da região. (HOLFORD, 2012, p.26)

A afirmação de William Holford, urbanista inglês membro da Comissão Julgadora do Concurso Nacional de Projetos para a Capital Federal, ilustra como a questão de estabelecer limites para a cidade – no caso, populacional e, consequentemente, também territorial – era seminal para o urbanismo naquele momento. A limitação de população para 500 mil habitantes foi determinada posteriormente à publicação do edital do concurso, como resposta a questionamentos de Ary Garcia Roza, então Diretor Presidente do IAB, e foi divulgada em carta pelo próprio Niemeyer (NIEMEYER *apud* BRAGA, 2010, p. 42–44).

A ideia de que qualquer cidade precisa ter limites populacionais e, por vezes, territoriais definidos remonta aos primórdios da urbanização (RYKWERT, 2006). No planejamento urbano do século XXI, ela permanece vigente na figura do “perímetro urbano”, que delimita, geográfica e tributariamente, as áreas urbanas, separando-as das rurais. No entanto, como a contínua expansão das áreas urbanas é uma realidade no Brasil, tais perímetros são frequentemente aumentados a cada revisão do Plano Diretor na maioria dos municípios brasileiros, como demonstram recentes pesquisas (SANTOS JUNIOR; MONTANDON, 2011), o que põe em xeque a eficácia dos limites urbanísticos.

Assim como a determinação de limites para o crescimento da cidade, sempre esteve no cerne das discussões do urbanismo a questão de como organizar territorialmente o inevitável aumento da população urbana. O ordenamento territorial por cidades-satélites, que remonta ao final do século XIX, consolidou-se, na teoria urbanística do século XX, como o melhor meio de viabilizar a compactação dos tecidos urbanos e facilitar a coordenação da infraestrutura do território.

O projeto urbanístico de Brasília, sua implementação e planejamento posteriores incorporaram os princípios de limitação física e populacional e de organização territorial, controlada por meio do modelo de cidades-satélites, conforme previsto pelo plano de Lucio Costa. Vale destacar, porém, que a construção das cidades-satélites havia sido pensada como uma estratégia para suprir demandas posteriores à completa ocupação do primeiro núcleo, o Plano Piloto, ou seja, apenas quando este atingisse o limite de 500.000 habitantes – o que, até os dias atuais, não aconteceu. A primeira cidade-satélite, Taguatinga, foi construída, à revelia do plano de Costa, em 1958, antes mesmo da inauguração da cidade.

Essa antecipação teve altos custos sociais, como a geração de uma organização intencionalmente dispersa, estendida para além das ocupações internas ao DF. A capital passou a centralizar empregos e serviços para diversos municípios ao seu redor, constituindo, assim, uma metrópole regional (JATOBÁ, 2010). Segundo o geógrafo Aldo Paviani, tratam-se de fenômenos de *dispersão e periferização planejadas*, dada a ação direta do governo do DF no planejamento e implementação de núcleos fragmentados e separados entre si, organizados em torno do centro, o Plano Piloto, no qual se concentram a maioria das oportunidades de emprego e “os melhores equipamentos e atividades” (PAVIANI, 2010, p. 85). As cidades-satélites de Brasília, por um lado, nunca foram projetadas para serem administrativa ou politicamente autônomas, ou seja, para serem municípios, em seu sentido pleno. Por outro, elas deveriam ser minimamente autônomas em relação à oferta de empregos e/ou serviços – essa autonomia está na essência da teoria das cidades-satélites, mas não se efetivou no DF (PAVIANI, 2010).

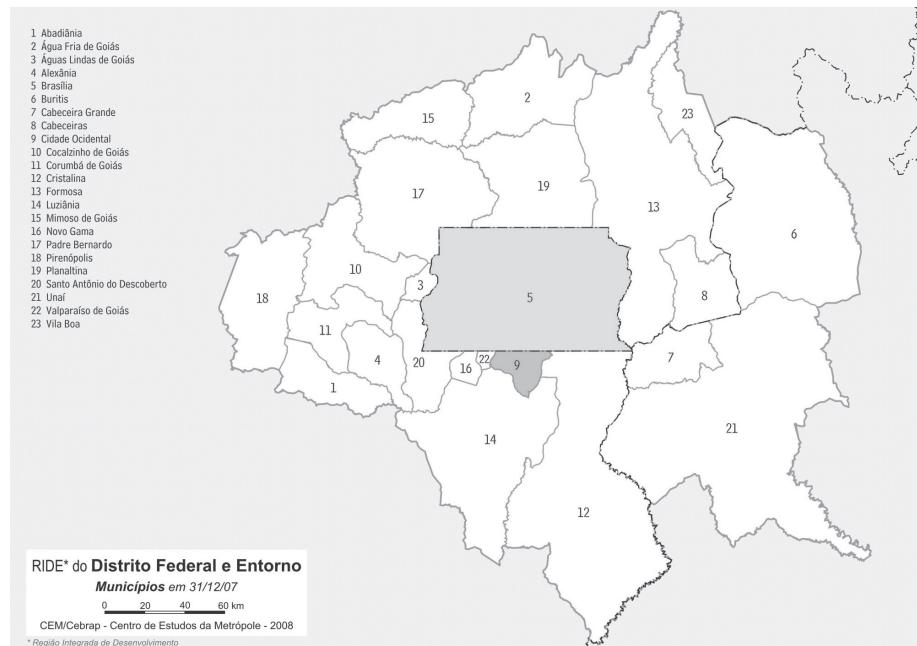
Diferentemente de outras cidades brasileiras, Brasília *nasce* dispersa – talvez antes mesmo de o fenômeno iniciar-se em outras áreas do país, de acordo com a periodização de Nestor Goulart (REIS FILHO, 2006) – e sua periferia permanece fragmentada e distante do centro durante décadas. De forma paulatina, no entanto, parte de seus vazios intersticiais foi sendo ocupada, construída, com a consequente conurbação de algumas cidades-satélites. Isso propiciou a configuração de uma área urbana mais contínua, com a diluição de limites entre seus núcleos urbanos. Mais recentemente, percebeu-se uma redução no ritmo de crescimento da mancha urbana do DF e o adensamento e verticalização de diversas áreas já ocupadas

(JATOBÁ, 2010, p. 319–320), como Águas Claras, Taguatinga, Guará, Gama e Ceilândia, as quais seguiram uma orientação de planejamento pautada nos parâmetros da cidade compacta.

Essa ocupação, majoritariamente dispersa do território da metrópole Brasília, composta pelas cidades-satélites e pelos municípios da RIDE-DF<sup>3</sup> (Figura 1), ainda reproduz o modelo de urbanização centro rico – periferia pobre (SOUZA; RIBEIRO, 2010), já que mantém uma forte concentração de renda nas áreas centrais. A principal questão da “metrópole brasiliense” não é, contudo, a configuração dispersa em si, mas a profunda precarização da vida nos núcleos periféricos (tanto nas cidades-satélites quanto nos municípios do entorno), causada pela permanente carência de infraestrutura, transporte, serviços e emprego nessas localidades (PAVIANI, 1996).

**3 A RIDE /DF – Região Integrada de Desenvolvimento do Distrito Federal e Entorno** – é uma região integrada de desenvolvimento econômico, criada pela Lei Complementar n.º 94, de 19 de fevereiro de 1998, para efeitos de articulação da ação administrativa da União, dos Estados de Goiás, Minas Gerais e do Distrito Federal.

Figura 1: Mapa da RIDE DF, destacando o DF e o município goiano de Cidade Ocidental, ao sul



Fonte: Adaptado de CEM (2008).

O aparecimento de condomínios horizontais em áreas rurais de Brasília a partir da década de 1970 – uma característica marcante da dispersão urbana contemporânea – não implicou uma transformação significativa da distribuição territorial da população nem das periferias da cidade. Esses condomínios “consolidados” têm características semelhantes àquelas que conformam as leituras de cidade dispersa, como a criação de novos núcleos habitacionais segregados em áreas, anteriormente, rurais, a qual provoca a ampliação do perímetro urbano e a migração de parte da classe média para zonas menos centrais. Todavia, essas novas zonas habitacionais se localizam em áreas muito próximas do centro urbano da metrópole – mais próximas que muitas das mais antigas cidades-satélites, como Taguatinga, Ceilândia e Gama, por exemplo.

Desde 2009, um outro tipo de urbanização (este, sim, ainda mais característico da dispersão urbana) começou a ser construído na região de Brasília: o Alphaville, que se constitui como um exemplo característico da urbanização dispersa, pois, além de incluir

em seu projeto condomínios horizontais fechados, é um loteamento que se localiza na Cidade Ocidental, município goiano integrante da RIDE/DF, mas que é completamente voltado aos atuais moradores do DF. O Alphaville Brasília, em outras palavras, é um empreendimento de grande porte que pretende atrair moradores do DF para as “franjas” da metrópole, conformando uma nova periferia ao redor da capital brasileira.

Estudar o Alphaville a partir do debate sobre a cidade dispersa e a cidade compacta pode permitir uma melhor compreensão de um modo de habitar ainda estranho à cidade de Brasília, mas consolidado em outras metrópoles brasileiras: a configuração de uma periferia muito mais diversa, complexa e potencialmente conflituosa, considerando a aproximação física de bairros completamente díspares em questões econômicas, sociais e urbanísticas.

Procuraremos compreender, no próximo tópico, a construção do Alphaville Brasília no entorno do DF e suas inter-relações, evidenciando as discrepâncias entre a imagem de cidade compacta “vibrante” que a empresa quer construir e a realidade construída, iluminada pela análise do seu projeto urbanístico.

## **O ALPHAVILLE BRASÍLIA, OU O ALPHAVILLE NO ENTORNO DE BRASÍLIA**

A Alphaville S.A. é a maior empresa urbanizadora do Brasil na atualidade, tendo empreendimentos de diferentes portes em 21 estados. A empresa atua em dois segmentos diferentes: construção de “residenciais” e de “núcleos urbanos”. Os residenciais são os conhecidos condomínios horizontais fechados, que contabilizam a maioria dos empreendimentos da empresa. Já os núcleos urbanos são empreendimentos maiores e mais complexos, constituídos por áreas residenciais em condomínios fechados e áreas centrais voltadas a serviços e comércio, mas também para a indústria.

O Alphaville Brasília segue um modelo de núcleo urbano que almeja, segundo a empresa, alcançar um “planejamento de bairro inteiramente autossuficiente: com áreas residenciais, corporativas, comércio, serviços, instituições de ensino, centros médicos, centros culturais, lazer” (ALPHAVILLE URBANISMO S.A., 2014, p. 107).

O projeto completo prevê, a partir de um processo de construção que passará por diversas etapas ao longo de 30 anos (ALPHAVILLE URBANISMO S.A., 2014), uma população de cerca de 200 mil moradores em 40 mil unidades imobiliárias. O empreendimento, como mostra o plano geral, será formado por um Centro Comercial, um Parque Empresarial, uma Vila Universitária, grandes áreas para habitação multifamiliar (condomínios fechados verticais) e quatro condomínios horizontais fechados (Figura 2).

Figura 2: Plano Geral do Alphaville Brasília



Fonte: Adaptado de Alphaville Urbanismo S.A. (2014).

O plano geral (*masterplan*) e o plano de viabilidade econômica do Alphaville Brasília foram elaborados com consultoria da empresa multinacional de origem norte-americana AECOM, enquanto o projeto do centro do empreendimento foi desenvolvido pela RTKL, outra empresa norte-americana. Os condomínios e os demais projetos executivos foram desenvolvidos por uma equipe própria da Alphaville e escritórios brasileiros direcionados a projetos complementares.

A primeira questão que levantamos refere-se à relação do Alphaville Brasília com sua condição periférica. Como já indicado, esse condomínio se localiza fora do DF, dentro do município de Cidade Ocidental – GO. Em nenhuma mídia – propagandas, pôsteres, “outdoors” ou no sítio do empreendimento –, o nome desse município é citado. Sempre se reforça a facilidade de acesso ao Plano Piloto, medida em tempo (“20 minutos da Ponte JK”), nunca em quilômetros. Nem mesmo no endereço do empreendimento, o município de Cidade Ocidental é mencionado: “Km 13,5 da Rodovia DF-140”. Como se vê na Figura 2, a planta baixa do projeto

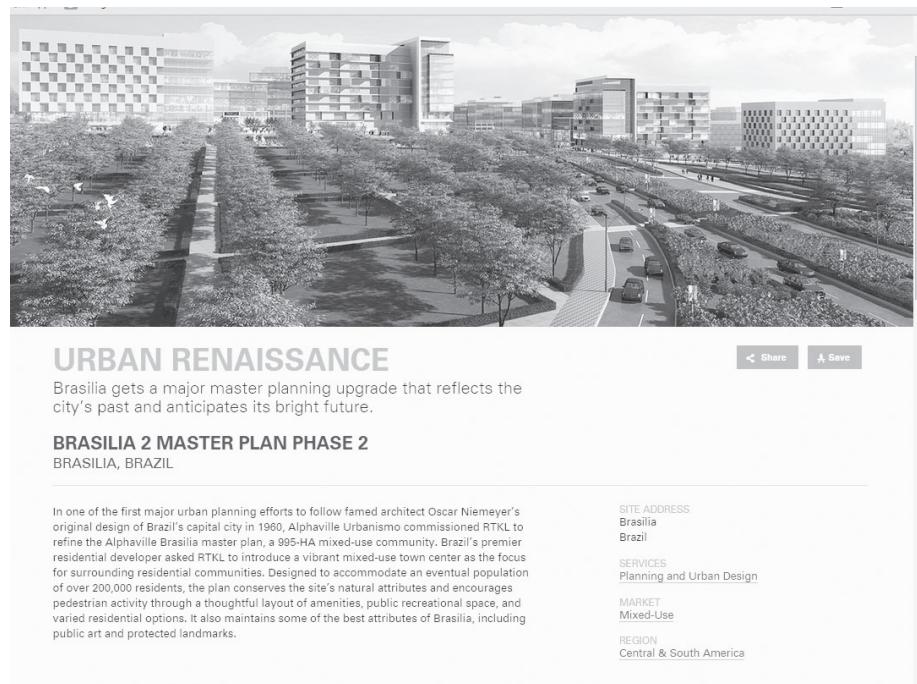
urbanístico do Alphaville Brasília paira sobre uma imagem de um etéreo céu azul, completamente desconectada do seu território geográfico-social, no qual a topografia também não é representada. O Alphaville não deseja (e não precisa) ter contexto algum. O esforço de ressaltar a conexão com o DF e o Plano Piloto e minimizar o fato de o empreendimento se localizar no “entorno” do DF está fortemente ligado a uma importante questão pontuada pela antropóloga Cristina Patriota de Moura, pesquisadora dos condomínios no DF: os potenciais moradores de Alphaville não estão fugindo da violência urbana da cidade, mas procurando uma alternativa de moradia mais acessível financeiramente do que os imóveis disponíveis na área central (PATRIOTA DE MOURA, 2010).

A construção de uma imagem descolada da sua localização imediata e “acoplada” ao Plano Piloto coaduna-se, ainda, com outro princípio fortemente propagado pela empresa: a autonomia. A Alphaville minimiza as distâncias não apenas para “esconder” a condição periférica do empreendimento, mas também porque a concepção dele promete a oferta de serviços e empregos altamente especializados e qualificados dentro do próprio “núcleo urbano”, prescindindo, portanto, de relações mais diretas com outros núcleos.

No sítio da RTKL (Figura 3), encontramos informações que nos permitiram aprofundar um pouco mais a interpretação do novo loteamento. O texto da página, originalmente em inglês, apresenta o projeto:

Em um dos primeiros grandes esforços de planejamento urbano depois do projeto original do famoso arquiteto Oscar Niemeyer para a capital do Brasil em 1960, a Alphaville Urbanismo comissionou a RTKL para definir um plano urbanístico para o Alphaville Brasília, uma comunidade de uso misto de 995 hectares. A maior empresa de incorporação residencial do Brasil pediu que a RTKL introduzisse um vibrante centro urbano de uso misto como foco das comunidades residenciais circundantes. Projetado para acomodar uma população futura de mais de 200 mil habitantes, o plano conserva os atributos naturais do sítio e encoraja as atividades a pé por meio de um *layout* de amenidades bem pensado, espaço público de lazer e opções residenciais variadas. Ele também mantém alguns dos melhores atributos de Brasília, incluindo a arte nos espaços públicos e a proteção do patrimônio (RTKL, 2014, tradução nossa).

Figura 3: Imagem do sítio da RTKL tratando do projeto do Alphaville Brasília



Fonte: RTKL (2014).

Do pequeno texto, ilustrado por imagens que incluem uma vista aérea do plano geral (Figura 4) e algumas perspectivas de espaços públicos do empreendimento no Parque Empresarial e no Centro Comercial (Figura 5), duas temáticas sobressaem: a da modernidade revisitada (e melhorada) de Brasília e a da urbanidade.

Figura 4: Vista aérea do plano geral do Alphaville Brasília.



Fonte: RTKL (2014).

Figura 5: Imagens do Centro Comercial e Parque Empresarial do Alphaville Brasília



Fonte: RTKL (2014).

É intrigante a atribuição do projeto urbanístico de Brasília a Oscar Niemeyer e não a Lucio Costa. Mas existe uma possível explicação para ela. O arquiteto Niemeyer possui uma obra amplamente reconhecida no cenário internacional, sendo, inclusive, ligada à ideia de contemporaneidade. Tal ideia é sempre reforçada pela empresa, como bem demonstra o pequeno texto. É certo que as imagens dos edifícios no projeto de Alphaville não lembram em nada a produção artística de Niemeyer; entretanto, construir uma ligação do projeto com um nome emblemático funciona como uma estratégia de propaganda e de produção da imagem do novo loteamento. O texto também sublinha que o projeto de Alphaville “mantém alguns dos melhores atributos de Brasília, incluindo a arte nos espaços públicos e a proteção do patrimônio”. Através disso, aprofunda-se a estratégia de construção de uma imagem do Alphaville mais próxima de Brasília, ainda que de maneira bastante genérica: “a qual patrimônio a empresa se refere?”. Difícil saber.

A temática da urbanidade tem desdobramentos tanto no texto quanto nas imagens: a visão de “um vibrante centro urbano de uso misto como foco das comunidades residenciais circundantes”, que “encoraja as atividades à pé por meio de um *layout* de amenidades bem pensado [e com] espaço público de lazer”, é materializada nos edifícios “contemporâneos” de arquitetura espelhada e refletiva, conforme o padrão vigente da arquitetura corporativa, e emoldurada nos espaços públicos bem desenhados, aparentemente propícios ao caminhar e ao encontro. Constrói-se, assim, uma ideia de espaço urbano dinâmico, proporcionado pela mistura de usos, pela experiência do caminhar nos espaços públicos e pela maior densidade construtiva do espaço verticalizado, gerando a dita “cidade vibrante” – aspectos comumente ligados aos princípios urbanísticos da cidade compacta.

Figura 6: Vista aérea da região do Alphaville Brasília



Fonte: Google Earth (2014).

A figura 5 apresenta cenas do Centro Comercial e do Parque Empresarial que ilustram uma característica muitas vezes ignorada pelos estudos que analisam o “modelo Alphaville”: essas áreas *não são muradas*, aproximando-se daquilo que designamos por cidade aberta, na qual as restrições de circulação pelas ruas não são tão violentas nem definitivas. Assim, pelo que sugere a imagem, no centro do Alphaville, a circulação das pessoas, ao menos hipoteticamente, seria efetivada de maneira livre (apenas os condomínios horizontais seriam cercados).

Contudo, tal hipótese não nos parece muito plausível. Segundo entrevistas com arquitetos da Alphaville Urbanismo<sup>4</sup>, responsáveis pela implantação do plano

<sup>4</sup> Entrevistas realizadas pela autora na sede da empresa Alphaville Urbanismo S.A. em São Paulo, em dezembro de 2014.

urbanístico, o Aphaville Brasília reflete o primeiro empreendimento da empresa, que definiu o modelo de “núcleo urbano”, isto é, o Alphaville-Barueri. Em visitas de campo a este último, constatou-se que, apesar de não haver restrições explícitas à circulação de pessoas no centro do bairro, as ruas são vigiadas por sistemas de câmeras e cada um dos lotes constitui uma unidade isolada do seu entorno por meio das mais diversas estratégias de segurança, como muros, grades e guaritas. Isso pode ser visto nas imagens dos edifícios do centro, como mostra a Figura 7, e também no Centro Comercial do Alphaville Barueri, completamente cercado e vigiado (Figura 8). Além disso, o espaço público é controlado por câmeras e vigilantes. Há, inclusive, interfones que permitem a comunicação direta com uma central de controle, como ilustra a Figura 9.

Figura 7: Edifício Multifamiliar cercado na área central de Alphaville Barueri



Fonte: Autora (2015).

Figura 8: Entrada para a área completamente cercada do Centro Comercial de Alphaville Barueri



Fonte: Autora (2015).

Figura 9: Sistema de vigilância das áreas públicas de Alphaville Barueri



Fonte: Autora (2015).

Nossa análise permite trazer à tona outra grande contradição entre a imagem construída pela Alphaville e a realidade. Há uma profunda desconexão do Centro do Alphaville Brasília em relação ao seu entorno, o que constitui uma ruptura absolutamente não condizente com a pretensa imagem de urbanidade. Além disso, a alegação de integração com as áreas residenciais adjacentes não se sustenta quando se conhece o projeto do empreendimento mais a fundo.

O projeto do Alphaville Brasília ignora, quase por completo, seu entorno imediato, construindo poucas ligações – ruas, avenidas, parques ou praças – entre o Centro Comercial, o Parque Empresarial e as áreas consolidadas do município de Cidade Ocidental, como o Jardim ABC, núcleo urbano de baixa renda vizinho ao empreendimento. Também há carência de equipamentos de serviços públicos de educação, saúde, entre outros. Uma importante exceção é a presença de uma unidade do SENAI – Serviço Nacional de Aprendizagem Industrial –, cuja implantação, em lote do empreendimento voltado para o Jardim ABC, foi apoiada pela empresa, que, de acordo com os arquitetos entrevistados, participou ativamente da negociação e planejamento para sua efetivação. Ainda assim, a forte desconexão constitui-se, de fato, como uma estratégia de separação entre Alphaville e seu entorno, reforçada pelas técnicas de representação do espaço urbano utilizadas nas imagens encontradas no sítio da RTKL (o Alphaville ou paira em céu azul ou assenta-se em área verdejante).

Por fim, a vista aérea geral de Alphaville e o texto do sítio da RTKL aludem, evasivamente, ao que denominam de “comunidades residenciais”. Não há nenhuma referência ao fato de que estas são comunidades fechadas e muradas, o que contradiz, de modo direto, a ideia de urbanidade, como demonstra Caldeira ao falar da condição menosprezada dos espaços públicos de São Paulo frente à fortificação dos espaços da elite:

Numa cidade de muros e enclaves como São Paulo, o espaço público passou por uma transformação profunda. Vivenciado como mais perigoso, enquadrado por grades e muros, fragmentado pelos novos vazios e enclaves, privatizado com correntes fechando ruas, guardas armados e guaritas, o espaço público é cada vez mais abandonado pelas camadas mais altas. Na medida em que os espaços para os mais ricos são fechados e voltados para dentro, o espaço que sobra é abandonado àqueles que não podem pagar para entrar. Como os mundos privatizados das camadas mais altas são fechados e voltados para dentro, eles são por princípio o oposto do espaço público moderno. No entanto, os espaços públicos restantes, territórios de medo, também não podem aspirar modernos. A vida cotidiana na cidade de muros reforça exatamente os valores opostos: incivilidade, intolerância e discriminação (CALDEIRA, 2000, p. 313).

## CONCLUSÕES

A análise do projeto do Alphaville Brasília nos leva a concluir que há, intencionalmente, a construção de uma imagem dupla de cidade, que incorpora as leituras de cidade dispersa e compacta de maneira simultânea, criando uma centralidade adensada, pretensamente “vibrante”, mas envolta por condomínios horizontais fechados – tipologia que incorpora o que há de mais problemático na dispersão urbana. Alphaville se apropria da ideia de cidade dispersa, characteristicamente suburbana, de baixa densidade, propiciando o “desejado” contato com a natureza – destruída pela cidade – e com espaço “necessário” para a criação de crianças saudáveis, correndo “livres” pelas ruas seguras da cidade murada. Paralelamente, Alphaville constrói uma cidade diametralmente oposta, baseada na leitura da cidade compacta. Um centro urbano de alta densidade construtiva, com edifícios de vários pavimentos e alta taxa de ocupação dos lotes, mas com certa distribuição de espaços abertos, incluindo praças e bulevares. Se, por um lado, o zoneamento de uso misto constitui espaços com certa diversidade, por outro, não há previsão de uma mistura mais intensa entre habitação, serviços e comércio; os locais destinados para habitação multifamiliar são separados dos demais usos. A área do empreendimento é pouco integrada ao entorno, além de não incluir equipamentos que atendam à comunidade externa ao empreendimento.

O Alphaville se apresenta, de fato, como um elemento complexificador da histórica condição dispersa de Brasília, constituindo, em função do grau de efetivação do seu *masterplan*, um (potencial) núcleo de concentração de riquezas e renda em plena região do entorno. Nesse núcleo urbano da “nova periferia”, permanece uma configuração de “ilha de prosperidade” apartada da realidade metropolitana em que se insere, pois mesmo que seu centro seja fisicamente aberto e sem restrições explícitas à circulação de pessoas, a acessibilidade é restrita, estrangulada.

No entanto, essa condição problemática não advém da sua forma de ocupação dispersa/compacta. Se, antes, a Alphaville era criticada pela reprodução de cidades muradas de baixa densidade, agora, a empresa acolhe o repertório urbanístico da sua crítica, reinventando (ainda que parcialmente) seus produtos. A adoção de padrões de urbanização compacta pela empresa atesta que ela não está alheia ao debate urbanístico atual, nem às críticas ao seu modo de urbanização. A empresa está apropriando-se desses questionamentos e das soluções urbanísticas propagadas não apenas como uma tentativa de respondê-los, mas também como uma forma de diversificar sua ação lucrativa.

O projeto Alphaville se apresenta como uma cidade de duas faces morfológicas, porém a profundidade dos problemas aqui apontados indica questões que ultrapassam a configuração dispersa ou compacta. Não há como esperar que a urbanização conduzida pela iniciativa privada incorpore demandas além daquelas emanadas por seu “público-alvo” e pelos seus acionistas. A contrapartida para o município permanece restrita à promessa de emprego e aumento da arrecadação tributária – aspectos aparentemente suficientes para que as administrações locais se desdobrem para acomodar a nova ocupação, sem questionar e exigir outras formas de articulação entre a cidade existente e a cidade prometida. E são essas articulações e costuras, tão ausentes no Alphaville Brasília, que poderiam criar pontes importantes de rearticulação social e urbanística nessa “nova” periferia brasiliense, que, sem isso, permanecerá reproduzindo seus conhecidos modos de segregação e empobrecimento.

Carolina Pescatori:  
pescatori@gmail.com

Artigo recebido em março de 2015 e aprovado para publicação em junho de 2015.

## BIBLIOGRAFIA

- ALPHAVILLE URBANISMO S.A. *Alphaville 40 Anos*. São Paulo: DBA, 2014.
- ASCHER, F. *Os novos princípios do urbanismo*. São Paulo: Romano Guerra, 2010.
- BRAGA, M. *O concurso de Brasília: sete projetos para uma capital*. São Paulo: Cosac Naify; Imprensa Oficial; Museu da Casa Brasileira, 2010.
- BRUEGMANN, R. *La dispersión urbana: una historia condensada*. Madrid: Consejería de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio, 2011.
- CALABI, D. *História do Urbanismo Europeu*. São Paulo: Perspectiva, 2012.
- CALDEIRA, T. P. R. *Cidade de muros: crime, segregação e cidadania em São Paulo*. São Paulo: EDUSP; Editora 34, 2000.
- CENTRO DE ESTUDOS DA METRÓPOLE - CEM. *Região Integrada de Desenvolvimento do DF e Entorno*. São Paulo: CEM, 2008. 1 mapa. Escala gráfica. Disponível em: <<http://www.fflch.usp.br/centrodametropole/antigo/v1/mapoteca/download/RMdfedT1.jpg>>. Acesso em: 10 jul. 2015.
- CHOAY, F. El Reino de lo Urbano y la Muerte de Ciudad. In: RAMOS, Á. M. (Ed.). *Lo Urbano en 20 autores contemporáneos*. Barcelona: ETSAB; UPC, 2004.
- \_\_\_\_\_. *O urbanismo: utopias e realidades, uma antologia*. São Paulo: Perspectiva, 2005.
- COLLINS, G. R. Lo Sviluppo della Pianificazione Lineare. In: SORIA Y MATA, A. *La Città Lineare*. Milão: Alberto Mondadori, 1968.p.13-85.
- ECHAVARRI, J. P.; DAUDÉN, F. J. L.; SCHETTINO, M. P. *La ciudad paseable*: recomendaciones para la consideración de los peatones en el planeamiento, el diseño urbano y la arquitectura. Madrid: CEDEX, 2009.
- FERNANDES, A. Decifra-me ou te Devoro: Urbanismo Corporativo, Cidade-fragmento e Dilemas da Prática do Urbanismo no Brasil. In: PAVIANI, A.; GONZALES, S. F. N.; FRANCISCONI, J. G. (Org.). *Planejamento e Urbanismo na atualidade brasileira*. Brasília: Livre Expressão, 2013.
- FISHMAN, R. *Urban utopias in the twentieth century*: Ebenezer Howard, Frank Lloyd Wright, and Le Corbusier. Cambridge, Mass: MIT Press, 1982.
- GEHL, J. *Life between buildings using public space*. Washington: Island Press, 2011.
- \_\_\_\_\_. *Cidades para pessoas*. São Paulo: Perspectiva, 2013.
- \_\_\_\_\_; GEMZØE, L. *Novos espaços urbanos*. Barcelona: Gustava Gili, 2002.
- HOLANDA, F. R. B. Urbanidade: Arquitetônica e Social. In: ENCONTRO NACIONAL DA ANPARQ, 1., 2010, Rio de Janeiro. *Anais do I ENAnparq*. Rio de Janeiro: Anparq, 2010a. Disponível em: <<http://www.anparq.org.br/dvd-enanparq/simposios/163/163-307-1-SP.pdf>>. Acesso em: 13 jul. 2015.
- \_\_\_\_\_. *Brasília: cidade moderna, cidade eterna*. Brasília: FAUnB, 2010b.
- HOLFORD, W. Brasília: A new capital city for Brazil. In: XAVIER, A.; KATINSKY, J. R. (Org.). *Brasília: antologia crítica*. São Paulo: Cosac Naify, 2012.
- HOWARD, E. *Cidades-jardim do amanhã*. São Paulo: Hucitec, 1996.
- JATOBÁ, S. U. Crescimento urbano na metrópole de Brasília: potencial e limitações. In: PAVIANI, A. et al. (Org.). *Brasília 50 anos: da capital a metrópole*. Brasília: Ed. UnB; NEUR/UnB, 2010. p. 307-338.
- KOPP, A. *Arquitectura y urbanismo soviéticos de los años veinte*. Barcelona: Editorial Lumen, 1974.
- LIMONAD, E. Urbanização dispersa mais uma forma de expressão urbana? *Revista Formação, Presidente Prudente*, n. 14, v. 1, p. 31-45, 2007. Disponível em: <<http://revista.fct.unesp.br/index.php/formacao/article/viewFile/705/728>>. Acesso em: 13 jul. 2015.
- MONCLÚS, J. La ciudad dispersa. In: \_\_\_\_\_. (Ed.). *La ciudad dispersa: suburbanización y nuevas periferias*. Barcelona: CCB, 1998.

- MONTE-MÓR, R. L. Urbanização extensiva e a produção do espaço social contemporâneo. In: REIS FILHO, N. G.; TANAKA, M. M. S.; SPOSITO, M. E. B. (Org.). *Brasil: estudos sobre dispersão urbana*. São Paulo: FAU-USP, 2007. p. 241-251.
- NEWMAN, P.; JENNINGS, I. *Cities as sustainable ecosystems principles and practices*. Washington: Island Press, 2008.
- NEWMAN, P.; KENWORTHY, J. R. *Sustainability and cities: overcoming automobile dependence*. Washington: Island Press, 1999.
- PATRIOTA DE MOURA, C. Condomínios horizontais em Brasília: elementos e composições. *Antropolítica: Revista Contemporânea de Antropologia*, Niterói, n. 28, p. 87-112, 1º sem. 2010. Disponível em: <<http://www.revistas.uff.br/index.php/antropolitica/article/view/21/pdf>>. Acesso em 13 jul. 2015.
- PAVIANI, A. *Brasília, moradia e exclusão*. Brasília: Ed. UnB; NEUR/CEAM/UnB, 1996.
- PAVIANI, A. *Brasília, a metrópole em crise: ensaios sobre urbanização*. Brasília: Ed. UnB, 2010.
- PEREIRA, M. S. Dos conceitos de cidade ou pequeno manifesto em favor de objetos múltiplos, indecisos e fluídos. In: SEMINÁRIO DE HISTÓRIA DA CIDADE E DO URBANISMO, 10., 2008, Recife. *Anais do X SHCU*. Recife: MDU/UFPE, 2008. Disponível em: <<http://unuhospedagem.com.br/revista/rbeur/index.php/shcu/article/view/1250/1224>>. Acesso em: 15 jul. 2015.
- QUILICI, V. *Ciudad rusa y ciudad soviética: caracteres de la estructura histórica. Ideología y práctica de la transformación socialista*. Barcelona: Gustavo Gili, 1978.
- REIS FILHO, N. G. *Notas sobre urbanização dispersa e novas formas de tecido urbano*. São Paulo: Via das Artes, 2006.
- RTKL. *Urban Renaissance*. Brasilia gets a major master planning upgrade that reflects the city's past and anticipates its bright future. Disponível em: <<http://www.rtkl.com/projects/brasilia-2-master-plan-phase-2/>>. Acesso em: 20 ago. 2014.
- RYKVERT, J. *A ideia de cidade: a antropologia da forma urbana em Roma, Itália e no mundo antigo*. São Paulo: Perspectiva, 2006.
- SABOIA, L. Reconfiguring Brasilia's Modernist Landscape: the Openness of the Esplanade of Ministries. In: Annual Meeting of the Society for Architectural Historians, 64., 2011, New Orleans. *The 64 th Annual Meeting of the Society for Architectural Historians*. New Orleans: SAH, 2011.
- \_\_\_\_\_.; PALAZZO, P. P. Capital in a Void: Modernist Myths of Brasilia. In: BIENNIAL CONFERENCE OF THE INTERNATIONAL ASSOCIATION FOR THE STUDY OF TRADITIONAL ENVIRONMENTS, 2012, Portland. *Biennial Conference of the IASTE*. Portland: IASTE, 2012.
- SANTOS, M. *A urbanização brasileira*. São Paulo: EDUSP, 2005.
- SANTOS JUNIOR, O. A.; MONTANDON, D. T (Org.). *Os Planos Diretores Municipais Pós-Estatuto da Cidade: balanço crítico e perspectivas*. Rio de Janeiro: Letra Capital; Observatório das Metrópoles; IPPUR/UFRJ, 2011.
- SECCHI, B. *Primeira lição de urbanismo*. São Paulo: Perspectiva, 2006.
- \_\_\_\_\_. *A cidade do século vinte*. São Paulo: Perspectiva, 2009.
- SORIA Y MATA, A. *La Città Lineare*. Milão: Alberto Mondadori, 1968.
- SOUZA, B. T.; RIBEIRO, R. J. C. O antagonismo entre emprego e moradia no Distrito Federal. *Cadernos Metrópole*, São Paulo, v. 12, n. 23, p. 125-143, jan./jun. 2010. Disponível em: <<http://revistas.pucsp.br/index.php/metropole/article/view/5927>>. Acesso em: 13 jul. 2015
- SPOSITO, M. E. B. Novas formas de produção do espaço urbano no Estado de São Paulo. In: REIS FILHO, N. G.; TANAKA, M. M. S.; SPOSITO, M. E. B. (Org.). *Brasil: estudos sobre dispersão urbana*. São Paulo: FAU-USP, 2007. p. 7-28.

- WEBBER, M. M. The Post-City Age. *Daedalus*, v. 97, n. 4, p. 1091-1110, 1968.
- WIRTH, L. Urbanism as a Way of Life. *The American Journal of Sociology*, v. 44, p. 1-24, 1938.
- WRIGHT, F. L. *Modern architecture*: being the Kahn lectures for 1930. Princeton: Princeton University Press, 2008.

**A B S T R A C T :** *Part of the contemporary urban morphology theories focuses on a dual debate: on one hand, studies have shown the strong growth and expansion of urbanization, forming the interpretation of the dispersed city, considered by some authors as the death of the city; on the other, studies aim to curb sprawl, and provide answers based on the rescue of the “traditional” city, forming the interpretation of the compact city. The clash between these interpretations is central to contemporary urban morphology. The analysis of the master plan of Alphaville Brasília points to the inclusion of the Brazilian capital in the patterns of urban sprawl intensification, materializing ways of life that were still rare there, and constituting a “new periphery”. The urban and marketing strategies of Alphaville are based on the construction of an ambiguous image of the city, somewhat dispersed, and, at the same time, partially incorporating the idea of the compact city, but always denying its context in the surroundings of the Federal District.*

**K E Y W O R D S :** *compact city; dispersed city; Brasília, Alphaville; urbanism.*