



RELISE

## O PAPEL DA *EDGE CITY* NO DESENVOLVIMENTO URBANO A PARTIR DO SÉCULO XX<sup>1</sup>

### *EDGE CITY'S ROLE IN URBAN DEVELOPMENT FROM THE 20TH CENTURY*

*Matheus Barreto de Góes*<sup>2</sup>

#### RESUMO

Todos nós vivemos e presenciamos o desenvolvimento de cidades no nosso entorno e ao redor do mundo, o expansionismo urbano do século XX é claro para todos e encontra a sua explicação em diversos fatores, um deles principalmente é o que iremos tratar nesse artigo, o surgimento *das Edge Cities*, termo em inglês, ou cidades de fronteira traduzindo para a língua portuguesa. O presente trabalho vem para explorar esse tema, dando uma definição para o termo, apresentando a sua relação no tempo e na história das cidades americanas, citando exemplos desse perfil de cidade e suas variações, expondo alguns detalhes de suas relações com o entorno tanto periférico quanto aos grandes centros urbanos. Também é apresentado um modelo adequado à realidade brasileira, o Alphaville de São Paulo, onde é explicado desde o início de o seu desenvolvimento até os dias atuais. Em sequência são analisados ainda seus relacionamentos com economia e políticas regionais, e para finalizar as conclusões do valor deste tipo de empreendimento para a urbanização das últimas décadas.

**Palavras-chave:** cidades de borda, cidades de fronteira, desenvolvimento urbano, espraiamento urbano, expansão urbana.

#### ABSTRACT

We all live and witness the development of cities in our surroundings and around the world, the urban expansionism of the twentieth century is clear to all and finds its explanation in several factors, one of which is mainly what we will deal with in this article, the emergence of *Edge Cities*, an English term, or border cities translating into Portuguese. The present work comes to explore

---

<sup>1</sup> Recebido em 09/09/2020. Aprovado em 23/09/2020.

<sup>2</sup> Universidade Federal de Ouro Preto. matheus.aluno@ufop.edu.br



RELISE

167

this theme, giving a definition for the term, presenting its relation in time and in the history of American cities, citing examples of this city profile and its variations, exposing some details of its relations with the peripheral surroundings large urban centers. Also presented is a model adapted to the Brazilian reality, Alphaville de São Paulo, where it is explained from the beginning of its development to the present day. In sequence, its relationships with economics and regional policies are also analyzed, and to finish the conclusions of the value of this type of enterprise for the urbanization of the last decades.

**Keywords:** edge cities, frontier cities, urban development, urban sprawl, urban expansion.

## INTRODUÇÃO

No decorrer de toda história da humanidade nos deparamos com variáveis formas de desenvolvimento, desde quando o homem deixou a sua versão nômade para se tornar sedentário e o início das civilizações, de pequenos assentamentos, até as megalópoles dos dias atuais, isso nos possibilita fazer diversas análises sobre os fatores históricos que nos levaram a chegar ao ponto que nos encontramos atualmente, como o crescimento populacional, políticas econômicas, questões ambientais e sociais, cada uma delas nos mostra maus e bons exemplos. Como forma de análise de um desses processos de crescimento das civilizações, vamos estudar o processo de crescimento das cidades americanas nos últimos séculos e tentar apresentar pontos que favoreceram a nossa chegada ao estado atual.

Olhando para a história do desenvolvimento urbano dos Estados Unidos, que tem um processo bastante diferente do Brasil, segundo Macedo (2011), em meados do século XIX já se notavam os problemas urbanos causados pela falta de organização da expansão urbana e iniciava-se a pressão por uma reforma urbana. O crescimento populacional, o aumento da densidade urbana, a falta de saneamento, o desaparecimento de espaços livres, a qualidade precária da habitação e o adensamento excessivo, bem



RELISE

168

como o congestionamento e a poluição, tornavam as cidades ambientes insalubres e desagradáveis. Além disso, um dos programas que teve um impacto grandioso para a urbanização dos Estados Unidos, talvez seja o sistema rodoviário (HALL, 2002). Criado pelo presidente e estrategista militar General Dwight Eisenhower (que governou entre 1953 e 1961) como projeto de crescimento nacional, mais de 40.000 km de estrada foram construídos para servirem de evacuação caso o país fosse atacado em uma possível terceira guerra mundial. Esse foi o Ato Federal de financiamento de Autoestradas de 1956, que criou o projeto de engenharia mais extenso da história do país, e foi um marco no padrão de desenvolvimento urbano nacional. Contudo, a terceira guerra mundial não veio, e mesmo não tendo sido utilizado para o seu propósito inicial, foi esse sistema que viabilizou o esvaziamento das cidades no sentido das periferias e o processo atual de suburbanização e descentralização que, atualmente, é considerado ultrapassado.

Todo esse desenvolvimento de estradas no território americano dava mais valor ao automóvel, que nessa época, anos 50 e 60 já era muito popular no país, isso também era o que se traduzia para a realidade brasileira. Aqui nesse mesmo período o Brasil estava em grande fase de desenvolvimento urbano, sob os anos finais do governo de Juscelino Kubitschek é onde temos a criação de Brasília, e a promessa de crescer 50 anos em 5, bem como a popularização do automóvel por aqui. Além do automóvel, as políticas de incentivo econômico que criaram milhares de empregos durante o período de recuperação após a Grande Depressão através de projetos de infraestrutura e obras públicas (ROSE, 2009); os programas de financiamento, principalmente da casa própria, durante o período pós-guerra (RADFORD, 1996); e as condições precárias observadas nos centros das cidades poluídos pela industrialização e congestionados pela urbanização rápida e descontrolada resultante dela (HALL, 2002) combinaram-se para criar o clima perfeito para a



RELISE

periferização dos centros urbanos. O desenvolvimento urbano baseado no automóvel também criou um fenômeno identificado pelo jornalista Joel Garreau como as “cidades fronteiriças” ou *Edge Cities* (GARREAU, 1991). A partir da criação desse termo é onde vamos estudar as modificações nos diversos espaços urbanos através desses anos.

### DEFINIÇÃO DE EDGE CITY

Segundo Dunphy (1999, p.573) *Edge City* (Cidade periférica, cidade da borda ou cidade fronteiriça) é um termo originário dos Estados Unidos para uma concentração de negócios, compras e entretenimento fora de um centro comercial ou centro de negócios tradicional, no que anteriormente era uma área residencial ou rural suburbana. O termo foi popularizado pelo livro de 1991, *Edge City: Life on the New Frontier*, de Joel Garreau, que estabeleceu seu significado atual enquanto trabalhava como repórter do *The Washington Post*. Garreau argumenta que a cidade periférica se tornou a forma padrão de crescimento urbano em todo o mundo, representando uma forma urbana do século XX, diferente da do centro da cidade central do século XIX. Outros termos para essas áreas incluem centros de atividades suburbanos, megacentros e distritos comerciais suburbanos. Macedo (2011, p. 283) define a cidade fronteiriça como:

(...) localidades sem nome e sem identidade na periferia das cidades, localizadas no entroncamento de autoestradas e anéis viários, e que contêm áreas residenciais, comerciais e de serviço. Sem perímetro urbano definido, estas áreas não estão incluídas em nenhum plano diretor e, portanto, não há controle nenhum sobre o tipo ou a qualidade de sua estruturação urbana. Geralmente são constituídas por um aglomerado comercial (*office park*) e vários condomínios fechados, ou seja, uma estrutura urbana que exige o uso do automóvel para se ir de casa a qualquer lugar, escola, escritório, supermercado ou lazer.

Em 1991, Garreau estabeleceu cinco regras para um local ser considerado uma cidade periférica:



RELISE

170

- Possuir 465.000 m<sup>2</sup> ou mais de espaço de escritórios para locação.
- Possuir 56.000 m<sup>2</sup> ou mais de espaço de varejo para locação.
- Ter mais vagas de empregos do que moradores locais.
- Ser percebido pela população geral como uma localidade única.
- Não ter sido nada próximo a uma cidade em um período de 30 anos.

### *História*

Entre os vários fatores que fizeram com que as empresas se afastassem dos grandes centros urbanos estão o aumento do uso do automóvel, e a transferência de moradores de classes média e alta para os subúrbios. O que levou ao aumento do tráfego no centro e falta de estacionamento. O aumento do valor de terrenos nas áreas centrais e desenvolvimento de tecnologias eletrônicas para facilitar a comunicação, como telefone, fax, e-mail, também permitiram essa tendência.

A cidade periférica é impossível de ser concebida sem o uso do automóvel, somente nos anos 50, após a popularização desse meio de transporte, quatro décadas após sua criação e crescimento constante, é que a cidade periférica se tornou de fato possível. Considerando que em praticamente todos os centros comerciais americanos, (*Central Business Districts – CDB*), ou centros secundários se desenvolveram em torno de regiões que foram planejados para transportes não motorizados, ou bonde, as vias são relativamente estreitas, diferentemente das *Edge cities* que tem o seu padrão de ruas centrado nos veículos automotores.

Voltando mais no tempo, talvez a primeira cidade periférica dos Estados Unidos tenha sido o New Center de Detroit, desenvolvido na década de 1920, a 5 km ao norte do centro da cidade, como um novo centro para



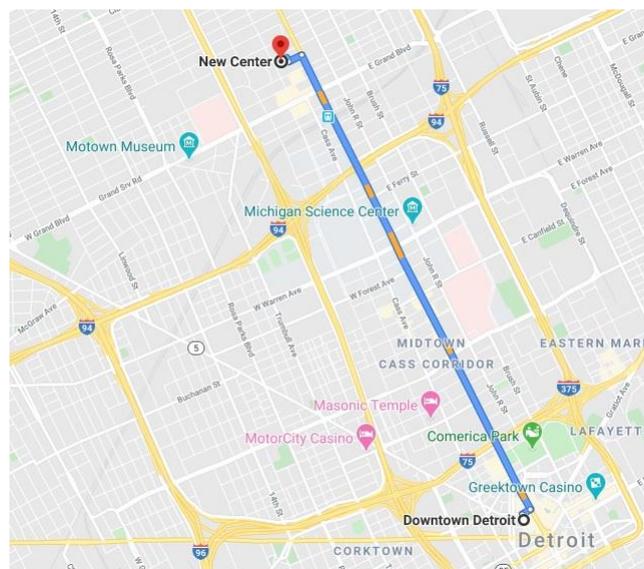
RELISE

171

Detroit, (GARREAU, 1991). O New Center e a seção Miracle Mile do Wilshire Boulevard em Los Angeles são considerados as primeiras formas urbanas orientadas para automóveis. No entanto, os dois foram construídos com finalidades radicalmente diferentes em mente (New Center como um parque de escritórios, o Miracle Mile como uma faixa de varejo).



**Figura 1:** Foto New Center Detroit em 1965  
**Fonte:** Detroit Historical Society (2020)



**Figura 2:** Localização do New Center Detroit  
**Fonte:** Google Maps (2020)



RELISE

172

### *Variações de cidades periféricas*

A maioria das *Edge Cities* se desenvolvem nas interseções de rodovias existentes ou são planejadas para terem fácil acesso a elas, e é especialmente provável que se desenvolvam perto dos principais aeroportos. Elas raramente incluem a indústria pesada e geralmente não são entidades legais separadas, mas são governados como parte dos municípios próximos. Nos Estados Unidos o número desse modelo gira em torno de 200, em comparação com 45 centros urbanos de tamanho semelhante. (KOTLIN, 2014).

Garreau (1991, p.114), identificou três variedades distintas do fenômeno da cidade periférica:

- **Boomburbs** ou "**boomers**" - O tipo mais comum, tendo se desenvolvido de maneira incremental, mas rápida em torno de um shopping center ou de uma rodovia, por exemplo, Tysons, Virginia, perto de Washington,DC.



**Figura 3:** Vista de Tysons, Virgínia  
**Fonte:** Litwin (2018)



RELISE

173

- **Greenfields** - Originalmente planejados como novas cidades, geralmente na periferia suburbana, por exemplo, Reston Town Center, em Reston, Virgínia, perto de Washington, DC.



**Figura 4:** Pátio do Reston Town Center, em Reston Virgínia.  
**Fonte:** CBRE (2020)

- **Uptowns** - Uma cidade mais antiga, cidade ou satélite, sobre a qual se ergue um importante centro regional de atividade econômica, por exemplo, Arlington, Virgínia, atrás do rio Potomac, de Washington, DC.



**Figura 5:** Vista aérea de Arlington.  
**Fonte:** Rothstein (2014)



RELISE

174

De acordo com Rosenberg (2019), alguns outros termos adicionais são usados para se referir a cidades periféricas, como: distritos comerciais suburbanos, grandes centros diversificados, núcleos suburbanos, minicidades, centros de atividades suburbanos, cidades de reinos, cidades galácticas, subcentros urbanos, cidades de pizza de pepperoni, superburbia, technoburbs, nucleações, distúrbios, cidades de serviço, cidades de perímetro, centros periféricos, vilas urbanas e centros urbanos suburbanos.

Em termos espaciais, as cidades periféricas consistem principalmente em torres de escritórios intermediárias (com alguns arranha-céus) cercadas por enormes estacionamentos de superfície e gramados meticulosamente bem cuidados, quase uma reminiscência dos projetos de Le Corbusier (GARREAU, 1991, p.389). Em vez de uma grade de ruas tradicional, suas redes de ruas são hierárquicas, consistindo em estradas sinuosas (geralmente sem calçadas) que alimentam estradas arteriais ou rampas de estradas



**Figura 6:** Ville Radieuse (Cidade Radiante) projeto urbano de Le Corbusier<sup>13</sup>  
**Fonte:** Merin (2016)

<sup>3</sup> Ville Radieuse (Cidade Radiante) foi um plano urbano não construído de Le Corbusier, apresentado pela primeira vez em 1924 e publicado no livro homônimo em 1933 (MERIN, 2016).



RELISE

### *Relação com o entorno*

O surgimento de cidades periféricas não teve consequências para as áreas metropolitanas que as rodeiam. As cidades periféricas surgem da descentralização populacional dos grandes centros urbanos e estão em andamento desde os anos 1960. Alterações socioeconômicas nas áreas metropolitanas (incluindo o aumento dos preços dos imóveis durante períodos de estagnação de salários), localização das áreas industriais metropolitanas e concorrência de trabalho entre cidades periféricas e seus vizinhos centrais foram motivos atribuídos ao seu desenvolvimento e expansão contínua. Houve um debate considerável entre economistas sobre se "empregos seguem pessoas ou pessoas seguem empregos" (DING & BINGHAM, 2000), mas no contexto do fenômeno da cidade periférica, os trabalhadores foram retirados de centros de negócios metropolitanos em favor da economia da cidade periférica. Foi demonstrado que os desenvolvedores dessas cidades planejam estrategicamente a expansão dessas áreas de negócios para afastar os trabalhadores das cidades portuárias mais densas e, assim, manter os lucros dos interesses vizinhos (HENDERSON & MITRA, 1996).

As cidades periféricas contribuem muito para o desenvolvimento urbano, criando novos empregos, atraindo trabalhadores das áreas metropolitanas ao seu redor. Também como resultado do surgimento de cidades periféricas, mais lojas de departamentos, hotéis, apartamentos e escritórios são criados. Garreau (1991) afirma que:

Uma das razões para a ascensão das cidades periféricas é que "hoje mudamos nossos meios de criar riqueza, a essência do urbanismo - nossos empregos - por onde muitos de nós vivemos e compramos por duas gerações. Isso levou até a ascensão de Edge City".

Em comparação com os centros urbanos, as *Edge Cities* oferecem às empresas globais muitas vantagens: terrenos mais baratos, segurança,



RELISE

176

comunicações eficientes no terreno, instalações tecnológicas avançadas e alta qualidade de vida para seus funcionários e executivos (GARREAU, 1991).

### **ALPHAVILLE: O EXPOENTE BRASILEIRO COMO EDGE CITY**

No Brasil o processo de construção de *Edge cities* teve um início um pouco mais tardio que nas cidades norte-americanas, foi com a Alphaville Urbanismo, na região metropolitana de São Paulo. A Alphaville Urbanismo S/A é a empresa de maior destaque no setor de urbanismo do Brasil, focada na criação de grandes projetos horizontais, além de bairros planejados e núcleos dentro das cidades. A sua origem foi em 1971, com a ideia do projeto bairro Alphaville, que nessa época situava-se em Barueri e hoje abraça uma parte do perímetro urbano de Santana de Parnaíba. Segundo o engenheiro fundador Renato Albuquerque, sócio de Yojiro Takaoka, que foram os responsáveis pelo projeto urbanístico do bairro, o plano inicial era transformar aquela área antes desocupada em um lugar para pessoas que quisessem conviver mais com o ambiente naturalmente verde (ALPHAVILLE, 2020). Porém, o prefeito de Barueri naquela época foi inicialmente contra a ideia, alegando que Barueri já tinha o rótulo de “cidade-dormitório”, sendo quase exclusivamente residencial, e que para contrapor esse estigma, a necessidade do município era a criação de indústrias. Diante disso, os sócios que já estavam com a obra residencial em andamento executaram uma mudança nos planos. Pesquisando sobre os nichos da região no mercado, constataram que a melhor saída era criar um loteamento empresarial, focado em empresas não poluidoras e que prezassem pelo respeito ao meio ambiente. No início dos anos 70, essa foi uma ideia revolucionária, visto que a primeira lei de proteção ao meio ambiente foi em 1979 (Lei nº 6.766/79) (BRASIL, 1979). Essa iniciativa chamou atenção da gigante Hewlett Packard (HP) empresa de tecnologia, que resolveu trazer sua sede empresarial no Brasil para a região. A HP foi a primeira empresa norte-



RELISE

177

americana que estava adquirindo um terreno no Alphaville. A partir disso, a HP atraiu outras várias empresas que abriram sedes dos seus escritórios, e fábricas sem taxa de emissão de poluentes. Esse crescimento deu origem a demanda por moradias nesse loteamento, segundo o socio fundador Albuquerque, os funcionários e empresários se queixavam que na região não existiam bairros bons para se residir, e que a viagem a São Paulo era muito longa para se fazer diariamente. Para suprir essa demanda foi lançado o primeiro complexo residencial, que até o momento do lançamento foi chamado apenas de Alphaville Residencial. À medida que as unidades foram sendo vendidas e os empreendedores foram adquirindo suas moradias eram sendo lançadas novas fases, continuando para o Alphaville 2 até o 14 (ALPHAVILLE, 2020).



**Figura 7:** Vista do Bairro de Alphaville, SP

**Fonte:** Poppe (2013)

Todo esse pioneirismo e crescimento fez com que a cidade de Barueri fosse escolhida em 2015 como a melhor cidade brasileira para se fazer negócios, em uma pesquisa realizada pela consultoria Urban Systems, e



RELISE

178

publicada pela Revista Exame. Segundo a consultoria, o município conseguiu esse título graças a sua localização privilegiada e devido à formação do bairro de Alphaville, um dos maiores responsáveis pelo crescimento da região (FURLAN, 2015).

De acordo com a diretora de Produto e Marketing da Alphaville Urbanismo, Katia Oliveira:

O que ocorreu em Barueri e hoje acontece nas cidades onde a marca está presente se deve a um fator primordial: o planejamento urbano. “Áreas urbanas planejadas estimulam o desenvolvimento socioeconômico sustentável, pois já nascem com soluções de mobilidade urbana e oferecem uma qualidade de vida que se contrapõe ao crescimento desordenado dos centros urbanos”. (REVISTA EDIFICAR, 2015).

Hoje a empresa ocupa uma extensa área, possuindo mais de 70 mil moradores, espalhados por mais de 50 cidades e 124 empreendimentos, que contam com shoppings centers, escolas, edifícios empresariais, comerciais e de serviços. O sucesso da Alphaville Urbanismo também deve ser creditado aos seus pilares. A totalidade de empreendimentos dessa rede dispõe das mesmas características base, podendo citar a qualidade da construção, e a proximidade da natureza. Em paralelo, a empresa visa certificar que os moradores não deixem de conviver com áreas comerciais nas proximidades da casa, e segurança para as residências. Outro ponto importante de ser mencionado para justificar a boa aceitação pelo público é a decisão da empresa pela localização do empreendimento. Esse cuidado é para atingir pontos estratégicos com alto potencial de desenvolvimento, assim, quando é criado um Alphaville, ele dá origem a uma demanda por serviços e comércio na região. Junto a isso também é priorizada a facilidade às vias de acesso. Para todo esse planejamento há um setor da empresa especializado em captar novas áreas pelas cidades brasileiras. A união desses fatores, torna os



RELISE

179

empreendimentos interessantes para quem deseja uma nova qualidade de vida (REVISTA EDIFICAR, 2015).

## QUESTÕES POLÍTICAS E ECONÔMICAS

Grupos políticos sempre auxiliam a criação da cidade periférica de uma maneira particular. Geralmente, existe uma comissão de desenvolvimento ou organização similar (os grupos de empreiteiras são um exemplo no caso brasileiro) que opera em paralelo e interage com instituições padrão do município, ou governo do estado. E assim como em qualquer cidade, as cidades periféricas passam por fases de crescimento e reconstrução. A política nas cidades periféricas é única, pois geralmente gira em torno do desenvolvimento delas. Elas contribuem para uma "máquina de crescimento" que espalha a urbanização dos países (PHELPS, 2012). O crescimento das cidades periféricas, pode prejudicar aglomerações menores no entorno que também estão passando por fases semelhantes de reconstrução. Dependendo do tamanho das *Edge cities*, os modos da política urbana podem mudar. "As intervenções estatais são importantes conceitualmente e para a questão empírica deste artigo, pois a extensão, o momento, a natureza e a origem das intervenções estatais moldam significativamente o modo da política urbana em diferentes lugares e em um único local ao longo do tempo" (PHELPS, 2012). As intervenções estatais são essenciais para a política no desenvolvimento de cidades periféricas.

Garreau descreve que a cidade periférica tem uma tendência de ter uma grande indústria orientada a serviços ligada à economia nacional. A cidade periférica oferece suprimentos para a área local na forma de instalações de varejo e serviços ao consumidor (MCKEE & MCKEE, 2001, p.177). À medida que vai se consolidando uma variedade de serviços começam a se mover em direção à cidade periférica na proporção em que a população de



RELISE

180

negócios corporativos aumenta. Os escritórios empresariais preenchem a grande parte do espaço comercial dos edifícios, e fornecem conexões para locais externos serem preenchidos com o restante do essencial para a economia regional se manter em rotatividade. Esses movimentos inovadores das cidades periféricas, abrem oportunidades para além das necessidades básicas, serem estabelecidas sofisticadas instalações de varejo, entretenimento e serviços ao consumidor, o que, por sua vez, leva a um aumento ainda maior nas oportunidades de emprego locais (MCKEE & MCKEE, 2001, p.183).

No início dos anos 2000, alguns críticos acreditavam que as cidades periféricas poderiam se tornar apenas um fenômeno do século XX por causa de suas limitações (LANG & LEFURGY, 2003). Um dos motivos é que os moradores de áreas adjacentes de baixa densidade, tendem a ser contra a expansão externa das cidades periféricas, uma vez que as suas vias são largas e visam privilegiar os automóveis em detrimento ao pedestre. Isso torna a densificação dessas cidades bem mais difícil, por não ser viável a construção de habitações de média e alta densidade. Como a maioria das vias é construída em escala de automóvel, isso também inviabilizaria o transporte de massas, sendo assim o acesso e a circulação de pedestres é considerado inviável, ou mesmo impossível, ainda que as residências sejam próximas. A revitalização das cidades periféricas era vista como "o principal projeto de renovação urbana do século XXI".

## **CONSIDERAÇÕES FINAIS**

O desenvolvimento urbano no século XX teve uma mudança gigantesca no seu modo de apresentação e de percepção se comparado aos séculos anteriores. O cenário urbano americano se encontrava em um patamar até o ano de 1900, com evoluções graduais ao longo dos séculos, já a partir do



RELISE

181

início dos anos 1920 até o presente momento esse crescimento tem sido exponencial, uma grande parte é explicado pela invenção e popularização do automóvel, e outra passa pelo sistema de *Edge Cities*. Esse método de desenvolvimento de cidades e expansão dos centros urbanos utilizando o modelo de “descentralização” dos grandes aglomerados, trouxe um desenvolvimento compulsório para áreas que não eram visadas economicamente em anos anteriores, e que talvez hoje se não tivessem sofrido tal mudança, seriam apenas áreas situadas na periferia de grandes centros ocupadas unicamente por famílias de moradores com baixo poder aquisitivo, sem setor de comércio e serviços significativos, servindo como “dormitórios” para trabalhadores de outras regiões das cidades, assim como Barueri, na década de 70.

Ainda assim cabe destacar que o modelo de Edge City com todos os benefícios que traz para a cidade principal e o entorno onde se encontra, contrasta com pontos que podem ser vistos como negativos para o restante da cidade, podendo ser um agente de espraiamento urbano, acarretando periferização de áreas ao seu redor, atraindo trabalhadores, prestadores de serviços de faixas mais pobres da população que podem se instalar nas imediações por falta de recursos, então é necessário prover um setor de moradias sociais para evitar esse acontecimento; o aumento dos congestionamentos no restante da cidade, visto que para se locomover dentro desse modelo o automóvel é um bem indispensável, isso vai trazer para a região um crescimento da frota de veículos, então também é necessário criar iniciativas para as pessoas utilizarem formas de transporte alternativos, como bicicletas, ou caminharem mais. Além disso a questão ambiental sempre se mostra presente nesses casos, muitas vezes por grandes áreas urbanas já estarem ocupadas, acaba restando aos grandes empreendimentos se instalarem em áreas que são de preservação ambiental, mesmo esses



RELISE

182

empreendimentos devem conter áreas destinadas à preservação em seu interior, ou em último caso adquirir uma área equivalente em outra parte da cidade para manter o equilíbrio ambiental, isso é o que motiva muitas *Edge Cities* pregarem a visão de sustentabilidade ambiental, valorização ao verde, etc.

A realidade brasileira e dos países americanos tem demonstrado uma crescente implantação desse perfil de cidades periféricas, um sinal de que o modelo apesar de ter alguns contras, tem se mostrado de grande aceitação e vem sendo um fator de papel importante no crescimento desses países, À medida que o Brasil vai se estabelecendo como um país emergente e ganhando um status que seja comparável ao de países desenvolvidos a tendência deve ser essa prática aumentar ainda mais ao longo dos anos devendo ser guiada pela conscientização ambiental e pela valorização ética incentivando hábitos cada vez mais sustentáveis em vez de consumistas.

## REFERÊNCIAS

ALPHAVILLE Urbanismo. A nossa história. **Alphaville Urbanismo**, 2020. Disponível em: <https://www.alphavilleurbanismo.com.br/experiencia-alpha>. Acesso em: 5 abr. de 2020.

BRASIL, Lei nº 6.766, de 19 de dezembro de 1979. Dispõe sobre o Parcelamento do Solo Urbano e dá outras Providências. **Diário Oficial da União**. Presidência da República, Casa Civil, Subchefia para Assuntos Jurídicos. Disponível em: [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/LEIS/L6766.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/LEIS/L6766.htm). Acesso em: 5 abr. de 2020.

CBRE. Reston Town Center. **CBRE**. 2020. Disponível em: <https://www.cbre.com.br/pt-br/united%20states/real-estate-services/real-estate-industries/retail-services/premier-properties/reston-town-center>. Acesso em: 6 abr. de 2020



RELISE

183

DETROIT HISTORICAL SOCIETY. New center area historic district, Enciclopedia of Detroit. **Detroit Historical Society**. (2020?). Disponível em: <https://detroithistorical.org/learn/encyclopedia-of-detroit/new-center-area-historic-district>. Acesso em: 5 abr. de 2020.

DING, Chendri; BINGHAM, Richard. "Beyond edge cities: Job centralization and urban sprawl". **Urban Affairs Review**. V.35 ed.6: p. 837-855. 2000. doi:10.1177/10780870022184705. Disponível em: <https://citeseerx.ist.psu.edu/viewdoc/summary?doi=10.1.1.1031.1666>. Acesso em: 6 abr. 2020

DUNPHY Robert T. "Activity Centers". In Edwards, John D (ed.). **Transportation Planning Handbook** (2nd ed.). Washington, DC: Institute of Transportation Engineers, 1999.

FURLAN, Flávia. Barueri é a melhor cidade do país para os negócios em 2015. **Revista Exame**. 2015. Disponível em: <https://exame.abril.com.br/revista-exame/barueri-e-a-melhor-cidade-do-pais-para-os-negocios-em-2015/>. Acesso em: 5 abr. de 2020.

GARREAU, Joel. **Edge City: life on the new frontier**. New York: Doubleday, 1991.

GOOGLE MAPS. Disponível em: <https://bit.ly/3aOFCLw>. Acesso em: 6 abr. de 2020.

HALL, Peter G. **Cities of tomorrow: an intellectual history of urban planning and design in the twentieth century**. Third ed. Malden: Blackwell Publishers, 2002.

HENDERSON, Vernon; MITRA, Arindam. "The new urban landscape: Developers and edge cities". **Regional Science and Economics**. V.26 ed.6. p.613–643. 1995. doi:10.1016/S0166-0462(96)02136-9. Disponível em: <https://www.sciencedirect.com/science/article/abs/pii/S0166046296021369?via%3Dihub>. Acesso em: 6 abr. de 2020

KOTLIN, Joel. The curious comeback of U.S. Downtown. **New geography**. 2014. Disponível em: <http://www.newgeography.com/content/004786-the-curious-comeback-of-us-downtowns>. Acesso em: 5 abr. de 2020.

LANG, Robert E.; LeFURGY, Jennifer. "Edgeless cities: Examining the Noncentered metropolis". **Housing Policy Debate**. V.14 ed.3 p. 427–460.



RELISE

2003. doi:10.1080/10511482.2003.9521482. Disponível em: <https://www.tandfonline.com/doi/abs/10.1080/10511482.2003.9521482>. Acesso em: 6 abr. de 2020. 184

LITWIN, Kevin. Why Tysons, VA is a Great Place to Live. **Livability**. 2018. Disponível em: <https://livability.com/va/tysons-corner/community/why-tysons-va-is-a-great-place-to-live>. Acesso em: 6 abr. 2020.

MACEDO, Joseli. A (in)sustentabilidade do desenvolvimento urbano nos Estados Unidos: o que as cidades brasileiras podem aprender com as americanas. **Revista Paranaense de desenvolvimento**, Curitiba, n.120, p.277-296, 2011. Disponível em: [https://www.researchgate.net/publication/279509721\\_A\\_insustentabilidade\\_do\\_desenvolvimento\\_urbano\\_nos\\_Estados\\_Unidos\\_o\\_que\\_as\\_cidades\\_brasileiras\\_podem\\_aprender\\_com\\_as\\_americanas](https://www.researchgate.net/publication/279509721_A_insustentabilidade_do_desenvolvimento_urbano_nos_Estados_Unidos_o_que_as_cidades_brasileiras_podem_aprender_com_as_americanas). Acesso em: 6 abr. de 2020

McKEE, David L.; MKEE, Yosra A. "Edge cities and the viability of metropolitan economies: contributions to flexibility and external linkages by new urban service environments". **American Journal of Economics and Sociology**. V.60 ed.1. p.171–184. 2001. doi:10.1111/1536-7150.00059. Disponível em: <https://onlinelibrary.wiley.com/doi/abs/10.1111/1536-7150.00059>. Acesso em: 6 abr. de 2020.

MERIN, Gili. "Clássicos da Arquitetura: Ville Radieuse / Le Corbusier" [AD Classics: Ville Radieuse / Le Corbusier]. **ArchDaily Brasil**. 09 Mai 2016. (Trad. Souza, Eduardo). Disponível em: <https://www.archdaily.com.br/br/787030/classicos-da-arquitetura-ville-radieuse-le-corbusier>. Acesso em: 6 Abr 2020

PHELPS, Nicholas A. "The Growth Machine Stops? Urban Politics and the Making and Remaking of an Edge City". **Urban Affairs Review**. V.48 ed.5: p. 670–700. 2012. doi:10.1177/1078087412440275. Disponível em: <https://journals.sagepub.com/doi/10.1177/1078087412440275>. Acesso em: 6 abr. de 2020.

POPPE, Gláucia. Hoje, 21 de setembro, aniversário de 40 Anos de Alphaville. Aqui, sua história. **Diário de Alphaville**. Barueri, 2013. Disponível em: <http://diariodealphaville.com.br/barueri/hoje-21-de-setembro-aniversario-de-40-anos-de-alphaville/>. Acesso em: 5 abr. de 2020.

RADFORD, Gail. **Modern housing for America: policy struggles in the New Deal era**. Chicago: University of Chicago Press, 1996.



RELISE

185

**REVISTA EDIFICAR.** Alphaville ajudou a transformar Barueri na melhor cidade para os negócios. 2015. Disponível em: <https://revistaedificar.com.br/noticias/alphaville-ajudou-a-transformar-barueri-na-melhor-cidade-para-os-negocios/>. Acesso em: 5 abr. de 2020.

ROSE, Nancy E. **Put to work:** The WPA and public employment in the Great Depression. New York: Monthly Review Press, 2009.

ROSENBERG, Matt. An Overview of the Edge City Theory. **ThoughtCo.** 2019. Disponível em: <https://www.thoughtco.com/edge-city-1435778>. Acesso em: 5 abr. de 2020.

ROTHSTEIN, Ethan. Arlington Ranked Third-Best Place to Live in U.S. **ARLnow.** 2014. Disponível em: <https://www.arlnow.com/2014/09/16/arlington-ranked-third-best-place-to-live-in-u-s/>. Acesso em: 5 abr. de 2020.