TERRITÓRIOS DE INTERMEDIACÃO

UMA HIPÓTESE PARA A ANÁLISE E O PROJETO
DA CIDADE CONTEMPORÂNEA

MARTA MARIA LAGRECA DE SALES

FAUUSP 2008

**Territórios de intermediação:
Uma hipótese para a análise e o projeto da
cidade contemporânea**

MARTA MARIA LAGRECA DE SALES

orientadora

PROF^a DR^a REGINA MARIA PROSPERI MEYER

*Área de concentração: História e fundamentos da
arquitetura e do urbanismo*

*Tese submetida à Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da
Universidade de São Paulo como parte dos requisitos para a
obtenção do grau de Doutora.*

São Paulo, fevereiro de 2008

a Pedro, que sempre questionou os limites e indicou as possibilidades.

Agradecimentos

à Professora Regina Meyer, pela paciência e perspicácia teórica, afetividade e tranquilidade com que acolhe as contingências e o imprevisível.

aos Professores Bruno Padovano e José Tavares de Lira pelas contribuições importantes e generosas na qualificação.

à Escola da Cidade onde, nas minhas aulas, consolidei as questões desta tese. Ao Ciro, Anália e professores do departamento de urbanismo pela compreensão e carinho.

ao Paulo, *in memoriam*, que (como um irmão) deu muito trabalho, mas me levou para andar de bicicleta nas ‘cidades ocasionais’.

à Bartira, também, pelo que pode ser uma irmã em 20 anos – trazer o vinho quando a casa ainda é ‘terreno vago’.

à Bete, sempre, pelo (re)começo em São Paulo: a confiança e afeto recíproco.

ao Angelo, por conseguir me fazer rir nas adversidades, pelas discussões teóricas ou amenidades, mas em contribuições constantes.

à Tereza, por ser um porto seguro (afetivo e profissional) e ao mesmo tempo tão difícil de chegar.

ao Daniel, já um grande parceiro de trabalho, pela dedicação, curiosidade e grande contribuição no capítulo 5 (e em tempos diversos).

à Raquel, Margareth e Amélia por terem me possibilitado esse retorno complexo, mas muito querido e cultural às terras do Recife: confiança e aprendizado.

à Marisa, pela casa que ajudou a por em pé: companhia constante e traduções italianas.

a todos os amigos, parceiros e colaboradores da Diagonal Urbana, que conseguiram, na ‘dinâmica do urgente e do caos’, me proteger por 50 dias, especialmente Kátia, Vilma, Eric e Alexandre pelo silêncio e cuidados permanentes.

a Fran, Paulinho e Carol, amigos e parceiros que vêm contribuindo com dedicação especial e humor nos trabalhos dos últimos e bons anos.

à Clarinha, que me trouxe o Gustavo, ao Gustavo que me trouxe tranquilidade e um competente projeto gráfico.

aos meus pais, Maria do Carmo e Luiz Alberto, e a minha sogra, Lucy, – ingênuos torcedores incondicionais.

E, por fim, à Isa e Dinah da Secretaria e Maria José e da Biblioteca da FAU Maranhão, pela paciência e atenção (no passado e no presente).

Introdução	17
-------------------	----

1	Cidade moderna e cidade contemporânea: primeira aproximação	31
1.1	CIDADE MODERNA	33
1.1.1	<i>Idéias</i>	33
1.1.2	<i>Atuações paradigmáticas</i>	37
1.2	CIDADE CONTEMPORÂNEA COMO PREMISSA	41
1.2.1	<i>Perda da coincidência geográfica entre sistemas produtivos e forma urbana</i>	45
1.2.2	<i>A nova geografia dos centros e das margens</i>	47
1.2.3	<i>A multiplicidade dos centros</i>	56

2	Principais formulações da experiência moderna a partir dos CIAM	63
2.1	HABITAÇÃO EM PRIMEIRO PLANO	65
2.2	SISTEMAS DE CENTRALIDADES NOS CIAM E SEUS LIMITES ENQUANTO PRÁTICA	72
2.2.1	<i>Antecedentes: os principais temas abordados pelos CIAM até o Coração das Cidades</i>	72
2.2.2	<i>A idéia de core: centros para a vida da comunidade – sistemas de centralidade no Movimento Moderno</i>	78
2.2.3	<i>O projeto do core: transformações do ideal mas não da realidade</i>	81
2.3	X CIAM: AS DIFERENTES ESCALAS, IDENTIDADE E MOBILIDADE	88
2.3.1	<i>Team 10 – As megaestruturas</i>	93
2.4	ALGUMAS CONSIDERAÇÕES	95

3	Urbanismo no século XX: condições e estratégias	99
3.1	LINHAS	101
3.2	RECORTES	102
3.3	ARTICULAÇÕES	103
3.4	A EMERGÊNCIA DOS NOVOS PROBLEMAS URBANOS E TERRITORIAIS (<i>FINS DO SÉCULO XX</i>)	112
3.5	LIMITES E CRÍTICAS	117

4	Condição moderna e condição contemporânea: conceitos e questões	123
4.1	FIGURAS	126
4.1.1	<i>Separar e distanciar: modificações no sistema de valores posicionais</i>	126
4.1.2	<i>Dispersão e fragmentação</i>	133
4.1.3	<i>Territórios de Intermediação: in-between</i>	140
4.2	TEMAS	143
4.2.1	<i>Sistemas flexíveis da habitação</i>	143
4.2.2	<i>Terrenos vagos</i>	148
4.2.3	<i>Sistemas de mobilidade e fluxos</i>	151

5	Agenciamentos da cidade contemporânea	159
5.1	APROXIMAÇÕES	161
5.2	ANTECEDENTES – PROJETOS BAIRRO DO RECIFE (1990-2007)	163
5.2.1	<i>O Projeto Recife-Olinda</i>	167
5.3	RECIFE-OLINDA: TERRITÓRIO DE INTERMEDIÇÃO (IN-BETWEEN)	172
5.3.1	<i>Setor 1 - Coqueiral - Istmo: 'intermediação' e 'terreno vago'</i>	177
5.3.2	<i>Sistemas de mobilidade e sistemas infra-estruturais: intermediação e estruturação</i>	190
5.3.3	<i>O setor 4 - Cais Estelita e Cais de Santa Rita: flexibilidade dos sistemas edificados e da habitação popular</i>	194
5.3.3.1	Flexibilidade dos sistemas edificados: Concurso Cidade Multifuncional da Coréia (2005): a proposta de configuração de quadras	198
5.3.3.2	Projeto 22@ Barcelona (1998-2007) - ordenamento do solo privado: parâmetros desenhados	200
5.3.3.3	Sistemas de flexíveis de habitação: Elemental –Chile (2003)	208
5.3.4	Brasília Teimosa: atuação <i>in-between</i> no território popular	213
	Conclusão	
	O QUE A CIDADE CONTEMPORÂNEA PENSA QUE É?	219
	Bibliografia	229
	Apêndice	239
	O PROJETO 22@ BARCELONA	241
	CIDADE MULTIFUNCIONAL DA CORÉIA	259

Resumo

Este trabalho trata da atualidade e aplicabilidade à cidade contemporânea do conceito '*in-between*' – territórios de intermediação-, desenvolvido inicialmente em pequena escala, dentro da crítica que a última geração dos CIAM fez ao pensamento urbanístico modernista.

Para tanto é realizado um mapeamento dos conceitos, condições e problemas enfrentados pelo urbanismo no último século. O percurso desenvolvido mostra a emergência de algumas figuras e temas na passagem da cidade moderna para a contemporânea, que se apresentam como possibilidades de experimentação fecunda no campo da arquitetura e do urbanismo. A malha teórica traçada é confrontada com os estudos de caso onde se exploram as possibilidades de aplicação desses conceitos a uma realidade determinada, analisando-se o caso do Projeto Recife-Olinda (2005-2007) e articulando-se a análise a temas e materiais específicos de outros projetos relevantes que ajudam a iluminar o problema.

Assim, a figura ou conceito– 'territórios de intermediação' (*in-between*) e o tema 'terrenos vagos' são trabalhados como resultante expressiva dos dois movimentos de passagem da cidade moderna para a contemporânea: separar e distanciar e dispersar e fragmentar. Enquanto temas e materiais correlatos, foi pesquisado o desenho e articulação dos sistemas fundamentais da cidade — mobilidade, habitação, centralidade e meio ambiente.

Conclui-se que o '*in-between*' é atual, sim, para capturar determinadas necessidades do projeto urbano no contexto de uma cidade contemporânea marcada pela fragmentação, pelas mudanças rápidas e indeterminações próprias das redes desterritorializadas e a conseqüente ampliação das desigualdades territoriais

Abstract

This work addresses the currentness and applicability to the contemporary city of the 'in-between' concept – intermediation territories – developed initially in small scale, within the criticism that the last CIAM generation made to the modernistic urbanistic thought.

For this purpose, a mapping is performed of concepts, conditions, and problems faced by urbanism in the last century. The path developed shows the emergence of some pictures and themes in the transition from the modern city to the contemporary one, that present themselves as possibilities of fecund experimentation in the fields of architecture and urbanism. The theoretical mesh plotted is compared to case studies, where the possibilities of application of these concepts to a particular reality are exploited, analyzing the case of the Recife-Olinda Project (2005-2007), and articulating the analysis with specific themes and materials from other relevant projects that help throwing light on the problem.

This way, the picture or concept – 'intermediation territories' (in-between), and the 'vacant lots' themes are worked out as expressive resulting of the two movements of passage from the modern city to the contemporary one: separating and setting apart and dispersing and fragmenting. As correlate themes and materials, the design and articulation of the city's key systems were researched – mobility, housing, centrality, and environment.

The conclusion is that 'in-between' is current, yes, to capture certain needs of the urban project, in the context of a contemporary city, marked by fragmentation, by quick change and indeterminations that are characteristics of deterritorialized networks, and the consequent expansion of territorial inequalities.

INTRODUÇÃO

Introdução

Nas dimensões da sociedade e da cidade, sabe-se que é sempre difícil distinguir o ponto de ruptura - onde acaba um período e se inicia outro. O que há é um fluxo contínuo que, rearranjando incessantemente a ordem das coisas, acaba por engendrar diferentes regimes e seus agenciamentos¹ segundo uma composição mutante de técnicas e enunciados em pressuposição recíproca.

Ciente de tal dificuldade, o propósito desta tese é abordar as transformações e/ou mutações dos agenciamentos urbanísticos e arquitetônicos que possam ser flagrados, seja como premissa, signo ou resultado da passagem da cidade industrial moderna para a contemporânea pós-industrial. Isso se fará por meio de certos dispositivos analíticos que permitam, em uma via de mão dupla—teoria e estudos de caso—**captar as principais variáveis que presidem a construção da cidade contemporânea, sem desconhecer a existência de certas variáveis “modernas” que se mantêm atuais**².

Antes de mais de nada, cabe, desde já, deixar claro o que se entende por **cidade moderna**³, **para depois avançar nos domínios em construção da cidade contemporânea**, (capítulo 1) que traz consigo os resquícios do passado que insistem em “fazer balancê, em se remexer dos lugares” (G. ROSA). A cidade moderna aqui referida constitui a base da discussão a partir da qual será flagrada a prefiguração da nova condição urbana contemporânea⁴ que se deseja compreender, seja pelas figuras que permitem estabelecer continuidades ou semelhanças, seja pela figuras de negação ou ruptura.

1. Agenciamento - um dos principais conceitos de G. Deleuze - corresponde a uma ‘geografia das relações’, é o que dá consistência e une elementos heterogêneos. O que comporta muitos termos heterogêneos e as relações entre eles (cofuncionamento, trabalho junto, simbiose), mas sempre pressupõe um território (Deleuze & Parnet. Diálogos, 1998).

2. Harvey mostra que a condição pós-moderna conserva em grande parte a condição anterior (moderna), a começar pela regulação pós-fordista, que conserva o fordismo e constrói e difunde as relações flexíveis ao lado e além. Em certa medida, o pós-moderno, sendo crise da modernidade, contém os elementos da modernidade, só que em crise. Feitas essas considerações, esta tese foca a discussão na passagem de uma sociedade polarizada (capital e trabalho) para uma sociedade plural (de minorias) e as transformações espaciais e disciplinares associadas.

3. O conceito de Cidade Moderna tem por base as considerações de Carlo Aymonino realizadas em *Origini e Sviluppo della Città Moderna*. Veneza, Editora Marsilio 1993, 12a ed., e de Leonardo Benévolo *Le Origini dell'urbanistica moderna*, Bati, Laterza, 1963, apud C. Aymonino (1993). Para a discussão do Urbanismo Modernista, pode-se considerar uma referência o livro de Anatole Kopp, *Quando o moderno não era um estilo e sim uma causa*, 1990.

4. Os autores utilizados para o exame, tanto da condição urbana e urbanística moderna quanto da experiência em andamento – conformação da cidade contemporânea – foram: na escala da metrópole, os arquitetos lombardos e catalães principalmente: Bernardo Secchi, C. Aymonino, G. Dematteis; Ignasi de Solà-Morales, M. de Solà-Morales, O. Bohigas, J.L. Sert; no Brasil: Regina M. P. Meyer, Roberto L.M. Monte-Mór, Martha Campos, Pedro M. R. Sales e Zeuler Lima; na Argentina: Julio Arroyo. Para compreensão das lógicas e transformações na escala global e em rede, os geógrafos M. Castells, Saskia Sassen e Milton Santos.

Neste sentido, a tese é estruturada da seguinte maneira:

O capítulo 1: ‘Cidade moderna e contemporânea: primeira aproximação’. A partir da leitura de Aymonino (1993), procura-se uma definição da cidade industrial moderna, gerada a partir das transformações possibilitadas pela emergência da industrialização e da sociedade burguesa. Delineia-se ainda um pequeno percurso das principais questões colocadas com relação à conformação dessas cidades e uma exemplificação de práticas consideradas paradigmáticas. Com relação à cidade contemporânea, como fenômeno histórico que apenas se esboça em nossas cidades, busca-se a explicitação de algumas tendências próprias da *mundialização ou globalização* (capitalismo transnacional de base pós-industrial, desenvolvimento de novas tecnologias da informação e comunicação) e seus rebatimentos ou formas de expressão na condição contemporânea da vida urbana, inicialmente por meio de três fenômenos principais: ‘perda da coincidência geográfica entre sistemas produtivos e forma urbana’; ‘a nova geografia dos centros e das margens’; e a multiplicidade dos centros.

O capítulo 2: ‘Principais formulações da experiência moderna a partir dos CIAM’ tem o propósito de evidenciar uma parte do percurso disciplinar do urbanismo modernista por meio da produção habitacional e das diferentes posturas que vão se destacando no confronto das ‘realizações práticas’ com a teoria e frente à ampliação da complexidade e do número de variáveis envolvidas na produção da cidade moderna. Destaca-se a utilização do conceito *in-between* (Van Eyck) como provocação e enfrentamento das dualidades e limites entre arquitetura e urbanismo.

O Capítulo 3: ‘Urbanismo no Século XX: condições e estratégias’ contém um breve quadro dos pressupostos, vínculos e procedimentos técnicos de pensamento, produção e/ou transformação das cidades e do território, com vistas a identificar alguns momentos de inflexão, bem assim, a emergência dos novos problemas urbanos e territoriais a serem enfrentados na passagem do Século xx para o Século xxi.

Capítulo 4 – ‘Condição moderna e condição contemporânea: conceitos e questões’. Este capítulo constitui o objeto central desta tese e traz a identificação das ‘figuras e temas’ aqui selecionados e destacados para a exploração das relações entre o urbanismo e a nova condição urbana que vem sendo moldada, assim como, seus desdobramentos mais ou menos ampliados, em continuidade ou ruptura com a condição anterior (cidade moderna industrial). O capítulo traça **três ‘figuras’** identificadas na **passagem da cidade moderna para a contemporânea** e alguns

‘temas’ principais perpassados por estas figuras, que solicitam atuações diferenciadas em cada espaço-tempo estudado.

Capítulo 5: ‘Agenciamentos da cidade contemporânea’. À luz da malha teórica aqui esboçada destacando-se as ‘figuras e temas’ que puderam ser flagrados em face das condições urbanas contemporâneas, propõe-se o estudo de alguns temas suscitados pelos ‘reference cases’. O primeiro destes é o projeto de reconversão de uma grande extensão da frente marítima urbana em Pernambuco – o ‘Projeto Recife-Olinda’. Além de seu relativo ineditismo, em termos das grandes cidades brasileiras, no que toca à abrangência territorial, administrativa e temática, sua abordagem foi facilitada pelo conhecimento dos processos metodológicos operativos que a atuação profissional permitiu a esta autora. A este projeto se cruzará a análise de elementos temáticos de outros projetos relevantes da condição contemporânea, a saber: os concursos realizados para a ‘Cidade multi-funcional na Coreia (2005)’, para habitação social no Chile (‘Elemental’, 2003), assim como o projeto de ‘reconversão de bairros industriais’ no bairro de Poblenou, em Barcelona – Projeto 22@ Barcelona (1998-2007).

Objetivos e método

“Uma época sonha a outra e sonhando a prepara”⁵ (W. BENJAMIN)

O objetivo desta investigação é capturar os novos agenciamentos da cidade contemporânea e, assim, mapear alguns dos elementos disciplinares que concorrem para a construção, representação e proposição dessa cidade. Para tanto, pretende-se lançar uma rede de caráter teórico-metodológico que permita uma análise das **figuras**⁶, **técnicas**, **temas** e **materiais**⁷ presentes na condição urbana contemporânea que se instaura.

5. O conceito de Proto-história benjaminiano (baseado no historiador francês Michelet) – trabalha as “imagens dialéticas”, o “agora do reconhecimento”. Por exemplo, em *“Paris do segundo Império em Baudelaire”, se propõe, em última instância, tornar legível o processo político-histórico de Berlim: da passagem de um Estado Republicano Burguês (a República de Weimar) para uma ditadura fascista (o Terceiro Reich).*

6. Utiliza-se aqui o conceito de **figura** no sentido focaultiano de **forças**: “intensidade, forças componentes - quando entram em relação com outras forças, vindas de fora (estratégias): o devir, a mudança, a mutação”. Ou seja, não são condições dadas: variam com a história.

7. É importante ressaltar aqui a **diferença entre material e elemento** conf. P. Viganò, 1999: “Elemento é o que entra como parte na composição de um fato unitário e concorre em sua formação. Ao mesmo tempo, é princípio, fundamento da teoria de uma determinada disciplina”. Segue que **elemento** é um **dado de uma relação pré-determinada** enquanto que **material é parte utilizável**, como problema, em uma relação aberta, tal qual na bricolagem. Segundo Secchi (2006) os **‘materiais’ da cidade contemporânea** são “susceptíveis à repetição, à conexão e

Uma rede que permita flagrar as novas relações urbanas, bem assim os parâmetros de ordem formal, funcional e simbólicos mediante os quais a nova condição urbana se constrói. Nesse itinerário, pretende-se também assinalar as evidências de algumas manifestações produzidas no Século XX que vêm sendo continuamente reafirmadas, talvez em função da valorização que pressupõem na relação entre arquitetura e urbanismo⁸.

Neste sentido, algumas questões se destacam:

Como os processos engendrados pelas ‘dinâmicas globais’ e ‘contemporâneas’ se rebatem e se materializam no espaço urbano, e em mão dupla, como o espaço urbano os ‘expressa’, potencializando-os ou inibindo-os?⁹ Quais são as ‘**figuras**’ que podem revelar o potencial de mudança da condição contemporânea? Que ‘**temas**’, ‘**técnicas**’ e ‘**materiais**’ presidem a construção do espaço urbano contemporâneo que possam se afirmar como referência — de orientação includente, integradora e articuladora — às tendências inscritas no território? Que instrumentos ou técnicas urbanísticas dão conta e estruturam a experiência das transformações em curso? Quais são os processos e os objetos privilegiados, quais as ‘estratégias’ ou as ‘táticas’¹⁰ da intervenção urbana contemporânea?

Assim, duas instâncias ou planos de reflexão são aqui trabalhados:

- As ‘figuras’ que, como linhas de força, presentes na construção da cidade contemporânea, atravessam e se expressam nos ‘temas’ e ‘materiais’ considerados fundamentais para a discussão da cidade contemporânea (habitação flexível, terreno vago, multiplicidade de centros, e mobilidade);

composição, ao entrecruzamento e à implicação recíproca – ou seja, **os fragmentos da cidade contemporânea constituem os materiais urbanos territoriais de um sistema aberto**: alguns se sobrepõem e se encaixam uns aos outros até perder a própria identidade, outros se aproximam, outros guardam grandes distâncias recíprocas” (destaques em negrito do autor). Exemplos de materiais segundo este conceito: mercado, ponte, terreno vago, conjunto habitacional.

8. Como exemplo tem-se o que ocorreu no Concurso Público para a Reconversão Urbana do Largo da Batata (São Paulo, 2001): a proposição recorrente (ao menos em 4 dos 5 projetos premiados) de tipologia similar ao Conjunto Nacional (David Libeskind, 1954), para a configuração das novas quadras na área de intervenções.

9. Pela experiência acadêmica e profissional, tais processos serão exemplificados para os casos de São Paulo, Barcelona, Recife e Coréia (estudos de caso, capítulo 5).

10. De acordo Julio Arroyo (2007), a estratégia opera segundo ações premeditadas em um contexto de relações de forças, no qual o indivíduo está circunscrito em um lugar de poder, um lugar que lhe serve como base para o manejo de suas relações com uma exterioridade distinta. Já a tática se explica, por sua diferença em relação à estratégia. *No caso da tática não há lugar próprio nem, portanto, fronteira que o distinga de outro como uma totalidade visível, não dispõe de uma base onde capitalizar vantagens. A tática, à diferença da estratégia, é fragmentária e oportunista, é parcial e deslocalizada.* (Arroyo, 2007).

- Os estudos de caso como forma de verificar em mão dupla a validade conceitual e prática dessas mesmas lógicas.

Figuras

A rede teórica vem traçada por meio de três figuras que produzem efeitos de transversalidade, funcionando com ‘pontos de cruzamento’ que permeiam os temas, as técnicas e os materiais urbanos por meio dos quais se propõe a exploração das relações entre o urbanismo e a condição urbana contemporânea.

Constituem elementos da passagem da cidade moderna para a contemporânea e, portanto, hipótese central a ser verificada, as figuras da:

1. separação e distanciamento;
2. dispersão e fragmentação;
3. territórios de intermediação: *in-between*.

Os temas que se mostram relevantes à constituição, desdobramento e enfretamento das figuras referidas são:

4. sistemas flexíveis da habitação;
5. terrenos vagos;
6. sistemas de mobilidade e fluxos;
7. multiplicidade dos centros.

Os temas 4 e 6 vêm explicitados no capítulo 4 enquanto o tema 7 vem evidenciado no capítulo 1.

Figuras

A ‘**separação e distanciamento**’ aparece nesse processo como ‘figura de continuidade’ e, por isso persiste atuando seja nos resíduos deixados pela cidade moderna, seja na configuração daquela dita contemporânea.

B. Secchi (2006)¹¹ defende que ‘**separar e distanciar**’ sempre foi o grande desafio sobre o qual, a partir do Século XVIII, se construiu a cidade moderna e se definiu a geografia das atividades urbanas. Esta

11. SECCHI, Bernardo. *Primeira Lição de Urbanismo* (trad. Marisa Barda e Pedro M. R. Sales), São Paulo: Perspectiva, 2006.

figura baseia-se em duas hipóteses: a primeira é a de que sempre que a forma da cidade foi modificada (ao menos na história da cidade européia), houve uma ‘reconfiguração’ dos sistemas de **‘solidariedade e tolerância’**. A segunda diz respeito à enorme expansão sofrida pelo espaço aberto e, em particular, o espaço aberto público. Isto marca uma relevante diferença entre a cidade antiga e a cidade moderna e contemporânea, no que diz respeito, por um lado, à liberdade e **‘autonomia técnica e formal assumidas pelo objeto arquitetônico’** em relação à antiga rigidez do parcelamento e à unificação lingüística da cidade oitocentista, e, por outro, em relação ao uso intensivo ou extensivo da terra. Assim, a diminuição das taxas de ocupação, o aumento do intervalo entre o espaço aberto e o edificado revela muito sobre as relações que foram se instaurando entre eles e o território.

Grande parte da heterogeneidade da cidade contemporânea, conforme Secchi (2006), teve origem neste processo de identificação, separação e distanciamento, que tem sua raiz na emergência de um ‘sistema de intolerâncias’ ligado tanto a exigências higienistas e infra-estruturais por parte da sociedade e da economia moderna, quanto à necessidade de uma maior privacidade individual e familiar. No começo do Século xx, codificado na prática do *zoning*, esse paradigma consolidou na cidade um sistema de **‘valores posicionais’**¹² que, ao longo do tempo, foi representado de modo mais ou menos transparente, nas características físicas, funcionais e estéticas de suas diferentes partes e nos correspondentes valores fundiários.

De alguma maneira, a **‘separação e distanciamento’** na cidade contemporânea também vem expressa por meio da **‘dispersão e fragmentação’**, a formação do fenômeno que em toda a Europa já vem sendo indicado com o termo ‘cidade difusa’ (e no Brasil, com algumas variantes como ‘urbanização extensiva’ ou ‘cidade dispersa’¹³) e que, além de outras questões, representa, também, a busca de uma distância precisa em um novo **‘sistema de solidariedades e de tolerâncias’**, de compatibilidades físicas, sociais e simbólicas.

12. Secchi utiliza o termo ‘valor posicional’ para indicar que o valor de um bem ou de um serviço pode depender não só de sua raridade ou de seu custo de produção, mas também de sua posição na sociedade ou na cidade.

13. R. Monte-Mór (1994) utiliza o termo ‘urbanização extensiva’ referindo-se “àquele estágio de organização espacial no qual o capitalismo industrial, firmemente estabelecido dentro da cidade e controlando toda sua região de influência, provoca a ruptura da cidade (herdeira da “polis”, e da “civitas”), em duas partes relacionais: o *core*, o centro/núcleo urbano, resultante do processo de implosão do locus do poder, marca da antiga cidade (Lefebvre); e o tecido urbano, a trama de relações sócio-espaciais que se estende à região resultante da explosão da cidade preexistente.” A urbanização extensiva “[...]no seu conjunto, expressa as exigências do capitalismo tardio em termos das

Territórios de intermediação - 'in-between'

As figuras acima, analisadas em múltiplas aproximações e significados, identificam movimentos de continuidade e descontinuidade (física ou simbólica) com situações do passado - respectivamente relacionadas à 'separação e distanciamento' (cidade moderna industrial) e 'dispersão e a fragmentação' (cidade contemporânea pós-industrial). Nesse processo, os materiais urbanos vão se rearranjando (desterritorializando e re-territorializando) e, nesse movimento, segundo Secchi, ora se sobrepõem, ora se afastam, ora se aproximam e algumas vezes até se encaixam uns nos outros, como também se repetem à exaustão (fazendo emergir as imagens do *puzzle*, do *patchwork*, da *hibridação*). Nesse sentido, a busca de compreensão, análise e projeção desses materiais acaba por revelar mais uma figura que amplia a discussão da contemporaneidade: a dos 'territórios de intermediação' (*in-between*), que somente ao longo da elaboração da tese foi compreendida como expressão, medida ou resultado das figuras de 'separação' e 'fragmentação'.

Aqui, em princípio, vem emprestado um conceito extraído de J. Arroyo (2007)¹⁴, sobre a noção de território:

*Território supõe um estado de fato fundado em um direito. É uma integração espaço-temporal de um sistema normativo (leis, valores, crenças) que se aplica sobre uma extensão geográfica (a cidade, um bairro, uma quadra) na qual um poder (o Estado, as instituições intermediárias) exerce sua jurisdição. Vê-se distorcido pela proliferação de poderes formais e informais que (sobre ele) operam [...] no contexto de uma sociedade contraditória e conflituosa. [...] seus efeitos se dispersam em sua extensão espacial e se agravam em suas bordas. **A borda é o ponto de extinção do domínio e da jurisdição que determinam o território; ali o sistema entra em crise ao estipular-se a necessidade de uma articulação com uma outra territorialidade – diferente** [grifo nosso].*

necessárias 'condições gerais da produção'. A urbanização extensiva - esta urbanização que se estende para além das cidades em redes que penetram virtualmente todos os espaços regionais integrando-os em malhas mundiais - representa, assim, a forma sócio-espacial dominante que marca a sociedade capitalista de Estado contemporânea em suas diversas manifestações, desde o centro dinâmico do sistema capitalista até - e cada vez mais - as diversas periferias que se articulam dialeticamente em direção aos centros e sub-centros [...]" (R. Monte-Mór, 1994).

14. ARROYO, Julio. Bordas e espaço público. Fronteiras internas na cidade contemporânea. Vitruvius, fevereiro de 2007 [http://www.vitruvius.com.br/arquitextos/arq081/arq081_o2.asp] Acesso em 09 de janeiro de 2008.

Quando A. Van Eyck propôs, no último CIAM (CIAM – XI, Ortelio, 1959), a noção de ‘*in-between*’, buscava uma reflexão, no âmbito das dissidências do grupo funcionalista, no sentido de superar as polaridades e dicotomias, o protagonismo e autonomia do objeto arquitetônico e dar conta dos espaços de transição entre arquitetura e urbanismo. Como exemplo, Van Eyck cita a porta - não mais como limite de situações antagônicas – dentro e fora – mas como zona de interpenetração espacial e funcional entre o público e o privado. Consiste no limite que marca a abertura ou fechamento para outro lugar distinto, dando lugar à experiência do atravessamento, da transversalidade, da permeabilidade, mesmo que ainda na pequena escala.

Segundo M. Campos (2004), a decomposição da palavra *in-between* aproxima o entendimento proposto ao termo. “*In* remete à idéia de espaço urbano intersticial, as interfaces de grande ou de pequena escala; *between* alude à condição ‘entre’ situações – fronteiras, eventos do ambiente urbano; e finalmente o hífen expressa a articulação entre as duas idéias.” Esta articulação, segundo ela, pode ser ausente, evidente ou latente.

Aqui se pretende abordar esta figura, denominada ‘território de intermediação’, como ‘zona de contaminação’, como conceito que articula espaço e programa (Tschumi) e que, por encontrar-se na bordas ou nas margens entre dois territórios, já aponta possibilidades de atualização e de expressão das diferentes espacialidades e temporalidades da *cidade contemporânea*. Diferenças estas que definem não só um aspecto da relação de forças que atuam no espaço cidade contemporânea como também põem em crise a atuação disciplinar no enfrentamento de suas novas faces: “a da interrupção da cidade como totalidade sistêmica, da cisão, da mistura; da dispersão e fragmentação; da descontinuidade; da diferença e parcialidade; da complexidade, diversidade e flexibilização”.

Neste sentido, propõe-se que o projeto emane da compreensão das lógicas e forças atuantes na incipiente configuração da cidade contemporânea, do entrelaçamento entre ‘estrutura, forma e paisagem’ na medida em que estes produzam um “sentido e expressão para a contingência” e a partir dos quais se possam deflagrar atuações de reestruturação espacial de ampla escala e múltiplos objetivos.

Por **estrutura** entende-se o princípio de organização interna e externa da cidade ou de parte dela, supondo a noção de sistema, isto é, associação combinatória, complexa, de elementos diferentes de uma mesma família. Essa concepção ganha consistência e operatividade urbanística ao discriminar os **sistemas fundamentais da cidade** –mobilidade, habitação, produção, centralidade e meio ambiente–e alertar que estes têm relativa autonomia de constituição e funcionamento (Secchi, 2006). Dessa maneira, foi possível sintetizar essas idéias em um enunciado no qual por **estrutura urbana e territorial** se entendem os princípios de organização física e funcional da cidade e do território, que se definem e se efetuam mediante as formas, modos e escalas pelos quais os **sistemas técnicos gerais** (mobilidade, comunicação, infra-estrutura e meio ambiente) se articulam entre si e se integram com os demais **sistemas edificados** (residencial, produtivo e dos lugares centrais). Por **forma urbana** entende-se a configuração espacial resultante da combinação de uma determinada forma de parcelamento do solo, de um determinado traçado das redes infra-estruturais e de um (ou mais) padrões tipológicos da edificação, configuração esta cuja especificidade não só individualiza e identifica morfologicamente os diversos setores (e atores) constituintes da cidade, como “desenha” (engendra ou, pelo contrário, dificulta, inibe) as condições para determinados usos, conteúdos ou objetivos sociais. A **paisagem urbana** é a noção que compreende o conjunto dos signos materiais e imateriais, fixos e mutantes, públicos e privados, naturais e artificiais, visuais e táteis, que, inerentes ou complementares à constituição de uma determinada estrutura ou forma urbana, compõem uma semiótica sensível e diretamente apreensível pelo uso concreto, afetivo e efetivo do espaço urbano (P. M. R. SALES, 2004).

Estudos de caso

No que diz respeito à relevância dos estudos de caso pré-selecionados, é de se destacar que tal seleção obedeceu a alguns critérios de ordem conceitual e prática, pretendendo-se a construção de ‘uma rede sob medida’, ou melhor, de uma rede que foi se ajustando na medida em que a própria investigação se desenvolveu. Em função desse processo de construção, e lançando mão de conhecimento próprio sobre os projetos e à luz dos temas e desafios aqui colocados, identificam-se as

experiências selecionadas segundo os seguintes conteúdos:

1. projetos de média escala, objeto de concurso público ou contratações específicas que afrontam as figuras ‘separar e distanciar’, ‘fragmentar e intermediar’ e principalmente se apresentam como territórios de intermediação - em seus conteúdos físico-funcionais, fundiários, simbólicos e culturais, associados a sistemas de gestão inédita: novas configurações e parcerias entre várias instâncias governamentais, sobreposição e/ou justaposição e integração de planos e projetos, parcerias com entidades e/ou arquitetos internacionais (Projeto Recife-Olinda), disjunção e inclusão social;
2. áreas que passaram ou passam por processo de obsolescência e desativação – *“o fim da cidade moderna, como já o foi para a cidade antiga, é ao mesmo tempo: obsolescência e desativação, transformação e reutilização, de muitas de suas partes”* (B. SECCHI, 2006);
3. áreas que enfrentam o desafio de dissolução de valores posicionais a partir da proposição contínua de novos problemas, econômicos, sociais, culturais, suas práticas, seus usos e atividades, “provenientes de temporalidades sobrepostas e entrecruzadas” (B. Secchi, 2006);
4. Transformações vinculadas à implantação de novos sistemas técnicos no território – grandes infra-estruturas, novos sistemas de mobilidade, novos programas e possibilidades de morar e trabalhar.

Nessa direção, sem que se tenha a intenção ou pretensão de exaurir o tema, mas antes como relato parcial de uma experiência ainda em curso, esta tese expõe algumas linhas de força e temas possíveis por onde orientar e mover o raciocínio analítico-propositivo sobre a cidade contemporânea, e que tem nos territórios de intermediação sua principal hipótese de atuação urbanística.

1

CIDADE MODERNA E CIDADE CONTEMPORÂNEA:
PRIMEIRA APROXIMAÇÃO

**Cidade moderna e cidade contemporânea:
primeira aproximação**

1.1 CIDADE MODERNA

1.1.1 *Idéias*

A cidade moderna propõe temas e problemas que, em combinações diversas, são reencontradas em todo o lugar e que, portanto, podem tornar-se objeto de reflexões gerais. Enquanto a cidade contemporânea não apresenta características idênticas em toda parte do mundo ocidental e, muito menos, em toda parte do mundo. [...] Compreender a razão dessas mudanças, e perceber seu alcance, não é simples. A própria fragmentação das situações e das experiências não nos permite, senão, proceder por tentativas e por partes. No entanto, muitas dessas mudanças estão incrustadas na modernidade, ao menos na última fase industrial. Para a cidade e suas mudanças, o Século xx foi um século longo. (B. SECCHI, 2006).

A cidade moderna corresponde àquela da era industrial que teve início, ao menos na Europa, no século XVIII e estende-se até fins do século XX. Segundo Aymonino (1993:17), a formação e transformação dos fenômenos urbanos observados entre os séculos XVIII e XIX referem-se principalmente à “passagem da cidade mercantil nobiliárquica para a cidade burguesa capitalista”. Talvez aí esteja a origem, não, obviamente, da arquitetura moderna, mas das principais questões que vão condicionar o seu nascimento. Conforme Aymonino, “a cidade moderna se forma em consequência da revolução industrial e da reestruturação democrática burguesa da sociedade, e não em correspondência direta com o surgimento de uma nova linguagem formal, como queria a cultura arquitetônica européia dos anos 1920”. De acordo com Benévolo (1963, *apud* AYMONINO, 1993) a instância renovadora da cultura urbanística moderna só poderia traduzir-se em realidade recuperando o contato com as forças políticas que visavam à semelhante transformação geral da sociedade. Sobre este tema, Aymonino entende que o encontro ‘virtuoso’ entre urbanismo e política só aconteceu em circunstâncias especiais: nas experiências da administração socialista da chamada ‘Viena Vermelha’ de 1919 a 1929, nas novas cidades soviéticas produzidas principalmente entre 1920 e 1930, e na Inglaterra de 1945 (New Towns).

A formação da cidade industrial e, portanto da cidade moderna estaria, sim, na mudança radical da propriedade fundiária: se o capital comercial (cidade mercantil) pôde desenvolver-se sem pressupor tal mudança, isto não é possível para o capital industrial. Como diz Marx, o desenvolvimento da manufatura pressupõe uma dissolução inicial, pontual, das velhas relações econômicas de propriedade fundiária. Isso só se dá de uma maneira mais ampla,

quando a indústria moderna atinge um alto nível de desenvolvimento, que é sempre mais rápido quanto mais desenvolvidas são a agricultura moderna, as formas correspondentes de propriedade e as correspondentes relações comerciais e do capital urbano (MARX, *apud* AYMUNINO, 1993:22). Em sendo assim, pode-se inferir a formação da cidade industrial como instrumento fundamental de confirmação do pleno desenvolvimento da primeira grande divisão social do trabalho – cidade-campo – a partir do comércio de mercadorias.

Foram as discussões sobre a supressão do antagonismo cidade-campo, como condição para a superação da velha divisão do trabalho, que incitaram o surgimento de grande parte das teorias socialistas e constituíram as primeiras contribuições urbanísticas

fig 1 Falanstério. Proposta de Owen e Fourier, (AYMONINO, 1993, p 24).

para a organização da sociedade. Assim, para os socialistas utópicos (Owen e Fourier)¹, isso passava por propostas alternativas para a forma da cidade, em um sistema organizado, centrado “sobre a autonomia econômica e arquitetônica de organismos simples e elementares capazes de assegurar uma ‘vida equilibrada e completa a poucos habitantes (1.200 a 1.600)’, na medida em que continham em si, todos os níveis ‘necessários’ de atividades: produção, educação, ócio e cultura”. (AYMONINO, 1993: 23).

Os Estados Unidos mostram-se um país ideal para estes experimentos, pois ainda em construção, sem estratificações histórico-sociais fortes que pudessem por em risco, como acontecia na Europa, as tentativas dos socialistas utópicos de construção da nova sociedade (Fourier, Owen, Proudhon, Cabet).

Por outro lado, a preocupação com a dimensão, a densidade, a insalubridade e desigualdade social das grandes cidades também fará parte das posturas materialistas (Engels e Marx), com o mérito de demonstrar que os problemas da nova sociedade capitalista são muito mais complexos e não se resolvem simplesmente por meio dos modelos urbanísticos propostos pelos socialistas utópicos.

Os estudos da vertente sociológica da arquitetura moderna pressupunham um modo de crescimento da cidade industrial quase que absolutamente mecânico e, no fundo, redutível a um único esquema:

em torno a um centro de negócios representativo e da residência das classes abastadas, vão se incorporando faixas cada vez mais vastas de zonas mistas contendo edifícios industriais e habitação operária; tais faixas tendiam conseqüentemente a serem expulsas para um perímetro mais externo, na medida em que o crescimento das atividades comerciais impunha a transformação das zonas lindeiras em relação ao núcleo central (AYMONINO, 1993 p. 27).

Dáí uma interpretação que considera as contradições da cidade industrial e sua transformação em ‘cidade especulativa’² como algo de extrema força, que “permanece substancialmente imóvel nas suas relações qualitativas (senão quantitativas) por mais de um século” (AYMONINO, 1993). O crescimento quantitativo da cidade burguesa,

1. Os socialistas utópicos (como os iluministas) não se colocavam como representantes de uma única classe: não eram representantes do proletariado, estavam em busca da ‘redenção de toda a humanidade’.

2. Com este termo, Aymonino define a relação entre a atividade empresarial e a renda ‘parasitária’ do solo.

fig 2 As quadras da *Champs-Élysées* antes e depois da intervenção de Haussmann, (AYMONINO, 1993, p 27).

de maneira diferente daquelas precedentes, é sobretudo resultante dos processos econômicos vigentes: sua dimensão é estabelecida pelo desenvolvimento produtivo, e pela conseqüente transformação do solo em edificável, e portanto rentável. Em termos operativos, de acordo com Aymonino, a cidade burguesa se realiza e se exprime por meio da continuidade viária como elemento funcional e representativo. A rua, portanto, se apresenta como uma das principais características da cidade burguesa 'e sua mais alta realização arquitetônica'.

fig 3 Amsterdam. a) Esquema do plano de Berlage, 1937-1940. b) Plano cadastral, 1975. (PANERAI, CASTEX, DEPAULE. 1986).

fig 4 Planta de Paris com os trabalhos de Haussmann. 1889.

Em uma segunda fase da industrialização mais intensa, Aymonino destaca a configuração de fato, da 'forma canônica' da cidade industrial caracterizada por claras diferenciações funcionais e de valores posicionais no espaço físico³ (escritórios, residência, fábricas, moradias operárias, parques) que, embora não encontrem um equilíbrio recíproco e uma sucessão espacial orgânica, se organizam segundo o esquema elementar radioconcêntrico que, como 'mancha de óleo', tende a se expandir em vários vetores, exprimindo espacialmente as relações de poder e o mapa de valores do solo, desde o núcleo em direção às periferias.

1.1.2 *Atuações paradigmáticas*

Tendo como principal foco a abolição da antítese entre cidade e campo e, na cidade, do antagonismo centro e periferia, Marx e Engels focam as questões sobre as quais a disciplina de urbanismo tem que se ater em busca de uma sociedade mais justa e do desenvolvimento social: afrontar seu crescimento e a difícil convergência entre 'cidade especulativa' e as condições de moradia da classe operária.

3. O que B. Secchi vai definir como processos de 'separação e distanciamento' e 'sistemas de compatibilidades e intolerâncias' sociais e físicas na formação da cidade moderna.

Deste mesmo confronto nasce a cidade soviética (principalmente aquela dos anos 1920 e 1930) que teve, morfológicamente, dois desdobramentos. A cidade linear aplicada ao plano de Stalingrado, com uma distribuição paralela sobre o território do sistema de transportes, de áreas verdes equipadas, de moradias e zonas agrícolas – em relação igualitária em todos os pontos de sua extensão; o que rompe, segundo C. Aymonino (1993), com o caráter monocêntrico da cidade especulativa. O segundo desdobramento consiste na cidade do ‘sistema regional’ baseada na estruturação do território por meio da difusão de sistemas de energia e transportes, deixando mais livre a eleição da localização dos novos assentamentos por parte das ‘Kombinat’ industriais e das moradias que as acompanham ao longo de artérias viárias. Estendendo-se o máximo possível no território, tais ocupações deveriam, na medida em que organizavam o campo, evitar a pré-figuração de bairros tidos ‘como símbolo da segregação e estratificação de classes’. Ambas as posturas tinham como premissas: a padronização como meio essencial para a uniformidade urbana; o ajuste e extensão da cidade como equilíbrio entre população total e população trabalhadora (abolir as diferenças entre

fig 5 Planta axonométrica do conjunto residencial-serviços do projeto para um núcleo de 30.000 pessoas em Stalingrado. V. Semenov, 1929 (V. QUILICI, 1978: 210).

proletariado urbano e agrícola); o centro da cidade como elemento direcional prevalentemente de caráter político - administrativo; a estruturação da cidade sobre a base da 'unidade-distrito' com competências também político-administrativas em diferentes graus.

De acordo com Aymonino (1993), muito mais do que um assentamento físico e arquitetônico diferenciado, a cidade socialista constituiu um modo diverso de usar o solo não mais reduzido ao lote edificável, e de dispor o conjunto edificado não mais reduzido a uma superfície comercializável (propriedade do Estado).

Além da cidade soviética, Aymonino (1993) destaca como exemplo paradigmático dessa discussão, as intervenções da administração municipal socialista de Viena para moradia social

fig 6 Cidade Soviética. Esquema Ideal (acima) e realizado (abaixo). (AYMONINO, 1993, p 69).

(1919-1929). A chamada ‘Viena Vermelha’ tentou afrontar o problema da ‘cidade especulativa’ e a questão da moradia operária nos termos colocados por Engels. As moradias de baixa renda foram financiadas por impostos sobre os aluguéis e a produção de novas moradias realizada por meio da desapropriação de edificações vazias em localizações privilegiadas (bairros centrais e primeiras coroas periféricas da cidade). Com propostas de conceituados arquitetos (Behrens, Hoffmann, Adolph Loos entre outros), realizou-se a integração entre produção, programa de necessidades de moradia da nova classe trabalhadora (habitação associada a serviços coletivos), acessibilidade e instrumentos de gestão.

fig 7 (acima) Implantação do Karl Marx Höfe 1925-1928 (TAFURI apud AMARAL).

fig 8 (direita) Vista externa (foto P. J. AMARAL).

O programa de produção destes conjuntos e espaço construído pressupunha o desenvolvimento de uma nova sociedade. A convivência de famílias operárias nesses modernos ‘falanstérios’ previa a diminuição do papel da ‘família’ tradicional. A presença de grande número de equipamentos comunitários permitiria também às mulheres a diminuição do tempo gasto em afazeres domésticos. Este novo ‘oikos socialista’⁴ proposto pelo ‘Hof’ vienense fortaleceria os laços desta nova classe operária imaginada, contrariando de alguma forma Engels, que acreditava que o entorno é ineficaz para produzir por si só uma transformação de ordem social⁵ (P. J. AMARAL, 2005).

4. Termo utilizado pela Profa. Dra. Regina Meyer em uma das aulas a respeito da ‘Viena Vermelha’ em seminário organizado na FAUUSP em 1997, tendo como convidada a Professora Donatella Callabi (apud P. J. Amaral, 2005).

5. Em 1924, um dos principais expoentes do chamado austro-marxismo, Max Adler, escreve o livro *Neue Menschen* (Os novos seres humanos). Seu partido tinha a intenção de criar ‘um homem novo, honesto, desprendido, de mentalidade comunitária, industrioso e alegre’. (HOFMANN, 1988 apud P. J. AMARAL, 2005).

Os Höfe vienenses viriam influenciar as melhores produções de edificações econômicas na Europa e boa parte da arquitetura residencial soviética.

Apesar destas experiências citadas, e dos esforços desenvolvidos em alguns países, entre os anos de 1920 a 1945, Aymonino (1993) torna a acentuar que a ‘cidade capitalista burguesa’ reforça a sua própria característica de ‘cidade especulativa’. Segundo ele, qualquer tentativa, vontade ou demonstração de capacidade de controlar as transformações das cidades consolidadas, ou as novas extensões, são abandonadas em função de uma sempre maior exigência de maior aproveitamento e eficiência do solo. Isso pode ser checado, por exemplo, “pela não realização de concursos legitimados pelas categorias profissionais, pela total ignorância das numerosas propostas de Le Corbusier para Paris, pela ausência de propostas para Londres, pelas intervenções vinculadas aos numerosos alargamentos de ruas para Roma, Milão e Turim que, todavia, não reviam a estrutura da cidade em seu conjunto”.

Portanto, ao menos até a Segunda Guerra, de modo geral, a expansão urbana continua a ocorrer pela contínua agregação de periferias e não por meio de planos e projetos prioritários que estabeleçam pontos de referência e critérios de qualidade urbanística⁶.

1.2 CIDADE CONTEMPORÂNEA COMO PREMISSA

A cidade contemporânea como fenômeno histórico que apenas se delineia em nossas cidades, vem expressa pelas tendências próprias da *mundialização* ou *globalização* (capitalismo transnacional de base pós-industrial, desenvolvimento de novas tecnologias da informação e comunicação). O rebatimento dessas tendências históricas estruturais na condição contemporânea da vida urbana apresenta novos fenômenos, agenciamentos e questões, com desdobramentos mais ou menos ampliados, **em continuidade ou ruptura com a condição anterior (cidade moderna industrial)**, que devem ser destacadas e discutidas

6. Além das aqui chamadas ‘atuações paradigmáticas’, destacam-se também importantes atuações nas cidades alemãs antes da Segunda Guerra tais como: a produção planejada de moradias em Frankfurt e Berlim entre os anos 1920 e 1930. No primeiro caso, o Plano de ocupação das terras de Frankfurt am Main, projetado pelo escritório de arquitetura e urbanismo da cidade, sob a direção de Ernst May (foram construídas entre 1926 e 1931 -15.000 unidades). No segundo caso, Bruno Taut arquiteto do DEWOC é responsável pela construção de quase 22.000 habitações em Berlim e periferia, conforme A. Kopp (1990).

como o objeto central desta tese. Não se pode desvincular dessa leitura algumas posturas urbanísticas que vão pautando parte da produção das cidades do Século xx, principalmente a predominante: o urbanismo funcionalista (capítulo 3).

De acordo com B. Secchi (2006), o urbanismo moderno foi construído, principalmente, sobre as figuras da **continuidade, da concentração e do equilíbrio**.

Quando teve fim sua carga de inovação, isto é, desde que se esgotou sua capacidade de prefigurar um futuro possível e socialmente justo, sua principal tarefa tem sido a de por limites à expansão urbana, à densidade, à verticalidade, às relações entre cheios e vazios, às proximidades, às possibilidades de localização das diversas atividades, à sua mescla, concentração e dispersão. (B. SECCHI, 2006)

O período entre a primeira guerra mundial e o início dos anos noventa, o qual Hobsbawm chamou de “século breve”, para Secchi foi um “século longo”, pois corresponde ao período, no qual “situam-se algumas das maiores experiências da cidade e do urbanismo ocidental”.

Para a cidade e suas transformações, o Século XX foi um período em que a experiência do movimento moderno realizou a construção da cidade soviética, da cidade do new deal, e das cidades das ditaduras européias, as reconstruções pós-guerra, a formação - em algumas regiões do mundo - de imensas megalópolis, finalizando, na última parte desse período, a transição da cidade moderna à cidade contemporânea – uma transição iniciada nas últimas décadas do século XIX. (B. SECCHI, 2006).

Corresponde, portanto, a um período no qual **continuidade e fragmento** se enfrentaram em uma luta infindável. Conquistas como a liberação da ordem moderna e burguesa e as novas liberdades individuais trouxeram associados alguns inconvenientes e temas sensíveis, entre os quais os fenômenos de **dispersão e difusão** da cidade no território e a **heterogeneidade** das situações que caracterizam um mundo fragmentado. A famosa imagem da ‘*mancha de óleo*’, como visto anteriormente, constitui uma preocupação persistente para os urbanistas desde o fim do Século XIX.

Por mais criticada, mesmo em seus mais notáveis resultados urbanísticos alcançados nas cidades do Século XIX, na atualidade a modernidade gera sentimentos de

nostalgia: seria um lugar, ao menos, protegido das incertezas e detentor de uma ordem própria. Por sua vez, o mundo contemporâneo, apesar da 'liberdade' que propõe, mostra-se 'desprovido de forma, incompreensível e imprevisível'.

Se o tempo da cidade contemporânea se anuncia, então, assim como já ocorrera com a cidade antiga⁷, esse tempo se caracteriza pela **deslocalização, abandono, transformação e reutilização** de muitas das partes da cidade atual. Os processos de 'deslocalização' implica seu duplo ('relocalização'), ou seja, fábricas, áreas portuárias, estações e pátios ferroviários são esvaziados de suas funções originárias, ao mesmo tempo em que lojas viram teatros, cinemas viram templos, estações viram salas de concerto, ruas tranquilas viram eixos de tráfego intenso. Em contrapartida à disseminação das novas tecnologias e novos modos de vida, o território se desorganiza e reorganiza continuamente.

Nesse sentido, pode-se dizer que o processo de mutação das cidades é visível e assume várias características desde a 'cidade-capital' da primeira revolução industrial, passando pela grande cidade (*Grosstadt*) da segunda revolução industrial, e pela 'megalópolis' de que falava Gottmann nos anos setenta, até as 'cidades globais' e 'cidades regiões globais' de que falava Saskia Sassen nos anos noventa. Peter Hall assinala em seus trabalhos o potente processo de transformação dos fenômenos urbanos ocorridos a partir dos anos setenta do Século xx. Processos estes que englobam tanto as áreas mais desenvolvidas do Planeta quanto o mundo na época chamado subdesenvolvido, hoje 'emergente'. As explicações para a similaridade entre processos de 'transbordamento' de cidades em situações de desenvolvimento tão desiguais, eram dadas, em parte, por uma certa independência que começava a delinear-se entre processos produtivos e geográficos, ou seja, entre industrialização e urbanização. O fato é que, nesse período, as aglomerações acima de 5 milhões de habitantes, apesar de não terem estrutura física nem centralizada, nem concentrada, apresentavam-se intensamente interconectadas⁸. As novas exigências sócio-econômicas, portanto, vão requerer novos conceitos e métodos diferentes dos que foram pensados para a cidade haussmaniana do Século xix ou para a metrópole centro-européia que inspirou Le Corbusier e Hilberseimer.

Na cidade moderna brasileira, São Paulo em particular, alcançou-se, historicamente, um arranjo entre a forma urbana, o

7. Termo utilizado por B.Secchi para identificar a cidade do antigo Regime.

8. Segundo I. Solà-Morales (1996:11) " estas características aparecem por igual na descrição de Paris contemporânea por Marcel Roncayolo, nas de H. Soja para Los Angeles, ou nas de S. Sassen para as cidades latino-americanas".

papel das diversas partes, a disposição das diversas atividades e a distribuição dos 'valores posicionais', imobiliários e simbólicos segundo um mapa em que um ou mais centros se opunham às periferias (internas ou externas) e cuja condição topográfica repartia e isolava as funções e os investimentos segundo essas oposições e os sistemas de lugares que lhes correspondiam: residência, indústria, comércio e serviços, sistema viário e transportes, sistemas de áreas verdes. O deslocamento dos bairros de alta e média renda, acompanhados de infra-estrutura coletiva e centros de comércio e serviços, mais ou menos especializados, em interações contínuas e em oposição a uma periferia sub-equipada, se tornou um 'modelo naturalizado' nas cidades brasileiras⁹.

Embora precário, injusto e excludente, tal arranjo parece ter seguido a lógica da cidade moderna, a qual, segundo B. Secchi (2006), sempre se pautou pelo **distanciar e separar**¹⁰. Se o racionalismo e o funcionalismo universalista constituem sua razão ideológica geral, no caso brasileiro, essa lógica ajustou-se, convenientemente e apenas como retórica, à condição de grande desigualdade e segregação que marca e cinde a sociedade¹¹.

Lugar da mistura de interesses, velocidades e acontecimentos contrastantes, a cidade contemporânea seria por natureza instável. As figuras apresentadas por B. Secchi (2006), **fragmentação, heterogeneidade e dispersão**, parecem caracterizar suas dinâmicas emergentes. Por isto se diz que ela é resistente à generalização e sistematização, a uma idéia única.

A seguir, apresentam-se alguns processos e novos agenciamentos pelos quais vem sendo delineada a cidade contemporânea, como forma de extrair os parâmetros necessários para a discussão que se pretende desenvolver nos estudos de caso (capítulo 5).

9. Esses processos e dinâmicas foram pesquisados e analisados pelo Prof. Flavio Vilaça (1998). No caso de São Paulo, as diversas ocupações têm uma lógica espacial e temporal de fácil identificação: fundo de vale que permite implantação do trem, que atrai indústria, que atrai moradia proletária, comércio e serviços correlatos e, inversamente, áreas mais arejadas (topografias privilegiadas) que atraem moradia de renda mais alta, que atraem investimentos públicos e privados em acessibilidade e infra-estrutura, o que permite, em interações sucessivas, a constituição das diversas centralidades (predominantemente no vetor Sudoeste).

10. B. Secchi propõe como principal característica das transformações sofridas pela cidade européia, do século XVIII em diante, o contínuo processo de 'separação e distanciamento', que foi adquirindo diferentes motivações e conotações ao longo da história (conforme detalhado no capítulo 4).

11. Conforme item 3.2, os interesses de mercado se apropriaram desses modelos e o aplicaram de forma banalizada e equivocada em processos de crescimento urbano especulativos.

1.2.1 Perda da coincidência geográfica entre sistemas produtivos e forma urbana

As cidades, como notou Peter Hall¹², adquirem ou conservam sua importância na topologia urbana em escala regional ou global quando sua influência centrípeta é maior que a centrífuga. Esses pólos urbanos não são resultado imediato de um determinado desenvolvimento econômico ou tecnológico, mas se formam pela sedimentação de valores nos lugares, sedimentação que, se integrada ao processo tecnológico, não leva a uma estagnação, e sim a um poder de readaptação às mudanças. (F. DUARTE, 2005)¹³.

A cidade é um espaço habitado, o urbano não; o urbano é um espaço que não pode ser morado, (...) se desenvolve em espaços desabitados e inclusive inabitáveis. (M. DELGADO, apud J. ARROYO, 2007)¹⁴.

Segundo G. Dematteis (1989), “a imagem física da cidade pode funcionar, por assim dizer, como significante de vários significados sociais” porque corresponde, secularmente, ao poder político, ao comércio, ao trabalho intelectual, à comunicação, à estrutura social, a certas instituições, etc. Esses conteúdos e atividades são facilmente identificáveis quando se vive, se pensa, ou se fala de cidades.

Assim, a cidade que foi se configurando após a revolução burguesa e a revolução industrial, apesar de ter passado por um longo caminho para a sua constituição como tal, reflete, como forma e imagem, uma coincidência espacial entre forma física e sistemas produtivos e sociais¹⁵.

Dematteis (1989) distingue três momentos diferentes de transformação da referida coincidência geográfica, principalmente no processo de formação da cidade ocidental e européia.

O **primeiro** consiste no início da transformação da cidade compacta européia, vigente até meados do Século XIX, que se expandiu de maneira gradual e mais ou menos difusa em direção aos entornos rurais. Processo este que não transformou significativamente nem

12. HALL, Peter. *The European city system in the 21st century*. (working paper 552). Berkeley: Institute of Urban and Regional Development, University of California at Berkeley, 1991, p. 10 *apud* DUARTE, Fábio. Cidades na sociedade de informação: clusters urbanos. Portal Vitruvius. Arqutextos. 2005 <http://www.vitruvius.com.br/arquitextos/arq000/esp301.asp> (acesso em 10.01.08).

13. DUARTE, Fábio. “Cidades na sociedade de informação: clusters urbanos”. *Vitruvius, Arqutextos*, 2005. Disponível em <http://www.vitruvius.com.br/arquitextos/arq000/esp301.asp> (acesso em 10.01.08).

14. DELGADO, Manuel. *El animal público*. Barcelona, Anagrama, 1999, p. 14 *apud*. J. ARROYO, 2007

15. Apesar da separação no latim: empregam-se duas palavras para os dois significados: *urbs* – o físico – e *civitas* – o social.

a forma nem o conteúdo da cidade moderna, a qual continuou se atualizando internamente sobre si mesma, ao tempo em que ampliava seus domínios sobre o território circunvizinho.

O **segundo processo** constitui o da 'dilatação física da cidade como espaço densamente construído e densamente interativo'. Dematteis caracteriza este fenômeno como a 'migração dos espaços urbanos', que teve início nos anos setenta do Século xx, (nas cidades ocidentais, principalmente européias), e nele identifica o início do descompasso entre sistemas urbanos e sistemas produtivos. Até os anos sessenta, na cidade européia, o desenvolvimento dos sistemas produtivos estava circunscrito a alguns territórios específicos (no caso da Itália, a indústria automobilística, por exemplo, correspondia ao território de Turim, que por sua vez interconectava-se a outros sistemas produtivos, como a área metropolitana de Milão – que exercia as funções de capital econômica da Itália. No caso de São Paulo, esta indústria localizou-se, de início, principalmente ao longo do Vale do Tamandateí (ferrovia Santos-Jundiaí) deslocando-se depois para as bordas das principais rodovias em direção ao Porto de Santos e constituindo a 'Região Metropolitana da Grande São Paulo' que incorporava os municípios do ABC (Santo André, São Bernardo e São Caetano).

No entanto, conforme Dematteis (1989), a acumulação capitalista, que teve como principal agente a convergência de interesses associados a territórios, interesses das classes empreendedoras, gerenciais e do trabalho, e das políticas econômicas e sociais daquele período, passa a se transformar. As 'vantagens de aglomeração' passam a constituir 'deseconomias de aglomeração' – com o rigor da legislação ambiental, o tráfego pesado, os sindicatos fortes e outros fatores, com maior ou menor peso dependendo do contexto (Europa, EUA, América Latina). Tudo isso começa a estimular 'saltos' bruscos de escala na ocupação desse território, gerando as chamadas áreas metropolitanas e 'megalópoles' (sistemas urbanos extensivos, com centenas de quilômetros).

As novas estruturas urbanas, além da necessidade de atualização das discussões conceituais, vão exigir diferentes formas de controle e de gestão de suas atividades no espaço. Os espaços de trabalho se espalham pelo território, acompanhando o deslocamento da indústria e de escritórios. Os novos fenômenos de comutação casa-trabalho refletem-se em uma forte pressão e necessidade de expansão da malha viária e de transportes urbanos. Assim, também, os fenômenos de mobilidade, sobreposições e multiplicidade de papéis, desformatação das aglomerações e lugares, vão diluindo a cidade enquanto estrutura compacta e legível.

Neste contexto, as antigas análises sobre as economias de aglomeração, pólos de crescimento, base econômica e multiplicador urbano, entre outras, exigem revisões. Apesar disso, e de acordo com G.Dematteis (1998), o comando e as trocas estratégicas neste território extensivo permanecem quase que exclusivamente nos lugares centrais¹⁶, mesmo quando estes correspondem, como nas grandes metrópoles, a mais de um pólo especializado.

A **terceira ordem de transformações** diz respeito também a um ‘salto de escala’, porém desta vez está se falando da articulação global dessas metrópoles a uma escala geográfica de dimensões internacionais – ‘a cidade global’ e a ‘cidade região global’. Os novos sistemas relacionais globais e descontínuos da cidade contemporânea têm também conexão com o desenvolvimento tecnológico e com as mais recentes tendências de divisão do espaço de trabalho. Segundo G. Dematteis (1989), o desenvolvimento tecnológico permite o ‘transbordamento dos limites’ - “diminuíram certos limites da economia de escala (automação), bem como se reduziu o atrito pela distância na circulação de informações (telemática)”.

Portanto, consequência dos processos e dinâmicas regidos pelas transformações nas lógicas produtivas e nas inovações tecnológicas, a **não coincidência entre sistema produtivo e sistema urbano**, de modo geral, materializa-se na **dispersão e fragmentação dos processos de ocupação do território** e constitui um dos aspectos-chave da diferença que a cidade contemporânea apresenta em relação à moderna, a ser melhor analisado no capítulo 4.

1.2.2 *A nova geografia dos centros e das margens*

A necessidade de compreender os novos fenômenos urbanos que se depreendem da ‘terceira ordem de transformações’, evidenciada no item anterior, tem feito emergir um vocabulário, também novo, sobretudo nas disciplinas de sociologia, geografia, economia, arquitetura e urbanismo. São vocábulos que buscam decifrar (mas por vezes, mistificar) toda ordem de transformação sócio-econômica e física. Assim: cidade global, cidade difusa, cidade emergente, megacidade¹⁷, megalópole, são algumas das noções introduzidas pela literatura especializada, em busca de uma aproximação e maior compreensão da nova condição urbana na era da globalização.

16. Lugares centrais : cidades-sede destas regiões metropolitanas de ocupação extensiva ou das megalópoles.

17. A megacidade, conforme M. Campos (2004), configura uma nova forma espacial urbana, de enorme contingente populacional (mais de 10 milhões de pessoas)

Porém, independente da nomenclatura ou do fenômeno aos quais se enquadrem as cidades aqui estudadas, uma das questões que se busca responder ao longo desta tese é: como os processos engendrados pelas ‘dinâmicas globais’ se rebatem e se materializam no espaço urbano, e em mão dupla, como o espaço urbano os ‘expressa’, potencializando-os ou inibindo-os?¹⁸

Nesse sentido, apesar de não ser objeto desta tese, torna-se necessária, a compreensão das noções de globalização e de ‘cidade global’. De acordo com Zeuler Lima¹⁹, “a maneira mais simples de se definir a globalização talvez seja entendê-la como a transformação das relações entre as elites econômicas mundiais, com todos os desdobramentos culturais e sociais que dela resultam.”

As modificações e expansões nas redes de informação e de comunicação possibilitaram a aproximação entre os mercados, a ampliação dos fluxos de pessoas, de valores financeiros e simbólicos e a concentração de recursos e investimentos em áreas secundárias, até recentemente, como é o caso da América Latina. A esse processo, iniciado por volta dos anos 1980, Z. Lima se refere como – “período de instalação mundial do neoliberalismo capitalista – o que significa um crescente esforço em desregular mercados e desestabilizar as fronteiras protecionistas dos Estados Nacionais que haviam sido o mote da modernização do segundo pós-guerra”. Diante do enfraquecimento das fronteiras comerciais, do crescimento de fluxos migratórios e da concentração de recursos de ordem local, nacional e global em grandes metrópoles ao redor do mundo, essas cidades passaram a exercer um novo papel.

Elas ganharam maior independência dos seus Estados Nacionais para negociar relações de produção, circulação e consumo e, principalmente, passaram a competir pelas vias de conexão com o mercado mundial. Com isso, nas últimas duas décadas, criou-se uma rede global de ‘megacidades’ hierarquicamente organizada e

e contextos geográficos e sociais variados. Segundo classificação da ONU, em 1992 existiam 13 megacidades. Castells (2000) argumenta que a megacidade não pode ser definida somente pelo tamanho, mas também em função de sua conexão física e social e sua relação com a esfera da economia global.

18. Pela experiência vivencial e profissional, tais processos serão exemplificados para os casos de São Paulo, Barcelona e Recife (essas últimas, por conta dos estudos de caso, capítulo 5).

19. Lima, Zeuler. “Enclaves globais em São Paulo: urbanização sem urbanismo?”. *Vitruvius, Arquitextos*, 2005. Disponível em http://www.vitruvius.com.br/arquitextos/arq059/arq059_02.asp (acesso em 18.01.08)

controlada que funciona ao mesmo tempo no novo espaço virtual das finanças e da informação e no velho espaço territorial do cotidiano do espaço urbano (Z. LIMA, 2005, grifo nosso).

Segundo S.Sassen (apud M. CAMPOS, 2004), se, durante vários séculos, algumas poucas cidades centralizavam as atividades bancárias e comerciais mundiais (Nova York, Londres, Frankfurt), atualmente, por meio do avanço da tecnologia da informação, as operações econômicas podem ser integradas globalmente, o que potencializa a dispersão geográfica dessas mesmas atividades. Esta tendência, ao mesmo tempo vai requerer intensa infra-estrutura física em lugares centrais: os chamados “nós ou núcleos estratégicos e potentes em concentração de meios (materiais e sociais) de integração e conectividade global.” Assim, concentrando as principais instituições (como sedes das corporações multinacionais, empresas de prestação de serviços, mercados financeiros), estas metrópoles, a despeito de todas as contradições sociais presentes, exercem o papel de gerência das operações financeiras da economia global. Como exemplos de núcleos urbanos de localização geográfica estratégica no circuito globalizado com estruturas urbanas potentes e alta densidade demográfica, S. Sassen coloca, a partir dos anos 80, as metrópoles de Nova York, Londres, Tóquio, Hong Kong, Sidney, Frankfurt, São Paulo, entre outras, que passam a conformar as ‘cidades globais’.

Conforme Z. Lima (2005), ainda que conectada marginalmente aos fluxos transnacionais da atual expansão da modernização capitalista numa escala globalizada (investimentos, pessoas e empregos), São Paulo aspira a ser uma ‘cidade global’ no âmbito do rápido crescimento do número e do tamanho das megalópoles do hemisfério sul. De fato, as reorganizações espacial, econômica e social de ‘centros estratégicos’ em áreas urbanas metropolitanas, como São Paulo, se apresentam como elementos relevantes para pensar o desenvolvimento urbano contemporâneo.

O conceito de cidade global definido pela socióloga norte-americana Saskia Sassen corresponde à “dispersão espacial das atividades econômicas nos níveis metropolitano, nacional e global que se associa à globalização e que contribui para a demanda de novas formas de centralização territorial das operações de controle e de gerenciamento de alto nível”²⁰. Como exemplo desta ‘centralização de operações’, Z. Lima cita a conexão entre as bolsas de valores de Nova Iorque, Londres e Tóquio a partir dos anos 1980.

20. SASSEN, Saskia. *Urban Economies and fading distances*. Rotterdam, NAI. Disponível em http://www.megacities.nl/lecture_sassen.htm#newgeography apud Z. Lima 2005.

As cidades globais passam, segundo Saskia Sassen, a responder pelas seguintes funções :

A combinação de dispersão espacial e integração global criou novo papel estratégico para as principais cidades. Além de sua longa história como centros de comércio e atividades bancárias internacionais, essas cidades agora funcionam em quatro novas formas: primeira, como pontos de comando altamente concentrados na organização da economia mundial; segunda, como localizações-chave para empresas financeiras e de serviços especializados (...); terceira, como locais de produção, inclusive a produção da inovação nesses importantes setores; e, quarta, como mercados para os produtos e as inovações produzidas. (S. SASSEN, 1998, apud CASTELLS, 1999. p 410).

Contrariamente, Z. Lima mostra que, apesar do espaço urbano da ‘cidade global’ ser o lugar onde ocorrem as negociações financeiras, políticas e sociais, sob as condições materiais e simbólicas do capitalismo contemporâneo, é justamente onde se explicitam espacialmente as contradições e ambigüidades correlatas:

a rede de cidades globais, nas quais se inclui São Paulo, ainda que marginalmente, se materializa em realidades geográficas e históricas ainda bastante específicas e distintas ao redor do mundo. Enquanto São Paulo, Nova Iorque, Shenzhen, a Cidade do Cabo, Mumbai e tantas outras cidades compartilham o mesmo valor abstrato ao se conectarem às práticas da economia neoliberal, a sua realidade diária tem características bastante distintas se olharmos por trás das superfícies reluzentes da arquitetura espetacular e da infra-estrutura urbana para facilitar a circulação dos agentes da economia global (Z. LIMA, 2005).

Assim diametralmente oposta ‘às novas geografias dos centros’ (locais de produção, concentração de riqueza e poder do novo sistema da economia global), e por trás das arquiteturas espelhadas dos World Trade Centers das ‘cidades globais’ estendem-se e ampliam-se ‘as novas geografias das margens’ (M. CAMPOS, 2004:43). Estas correspondem às regiões marginais, periféricas, cada vez mais excluídas dos grandes processos globais de crescimento econômico, evidenciando um novo padrão de desigualdade social ou, como dito por S.Sassen (1998), ‘uma nova narrativa geográfica de exclusão social’.

fig 9 Os centros e as margens justapostos. World Trade Center - Marginal Pinheiros (foto: J. URBAN, 2000), e vista em direção ao Morumbi (Cingapura Real Parque, favela e torres do Morumbi) (EMURB, 2003).

Apresentam-se, portanto, duas faces da atuação dos processos globais sobre a cidade contemporânea. Se, por um lado, ao absorver as dinâmicas da internacionalização da economia, algumas contradições se diluem (conexão entre as elites e setores mais beneficiados da população), em outros, estas se acirram. O impacto urbano destes processos tem propiciado o agravamento da exclusão social, da marginalização e da violência urbana, que se expressam na produção de uma cidade cada vez mais cindida entre os setores denominados ‘formal’ (centros, bairros urbanizados, terciário avançado, lançamentos imobiliários em condomínios fechados de alta e média renda), e ‘informal’ (favelas, cortiços e loteamentos irregulares).

Sobre a ‘cidade cindida’ J. Arroyo²¹ destaca:

a existência de uma cidade central, historicamente sedimentada, com maior grau de estruturação, com gradientes de centralidade (centros regionais, centro urbanos, centros de bairro) que é reconhecida como a cidade oficial, a que estabelece a referência tácita a respeito da qual se medem as diferenças em relação às outras cidades, a do subúrbio residencial, a marginal e pobre, a cidade tomada pelos bairros fechados, a cidade deslocada dos enclaves comerciais de dispersão, o espraiamento das periferias de crescimento extensivo, a dos corredores viários aos que se acrescentam usos variados outrora próprios da cidade central (conjuntos habitacionais, centros comerciais, parques temáticos).

21. ARROYO, Julio. “Bordas e espaço público. Fronteiras internas na cidade contemporânea”. *Vitruvius, Arquitectos*, 2007. Disponível em http://www.vitruvius.com.br/arquitextos/arqo81/arqo81_02.asp (acesso em 09.01.08).

Em cada um destes estados da ‘cidade cindida’ é possível verificar as tensões entre centros e margens, entre territorializações e desterritorializações.

O descompasso, observado entre as operações de internacionalização do capital, os avanços das novas tecnologias da informação e as políticas urbanas, provoca tanto a concentração de ‘novas centralidades’, quanto um enorme incremento de ‘novas marginalidades’ resultado de distintos processos de exclusão. A ampliação das situações ditas ‘informais ou ilegais’ nas grandes metrópoles, além de resultar de ‘dívidas do passado’, configura-se como ‘reflexo’ e ‘expressão’ das ‘duas velocidades’ incidentes no território: a primeira proveniente do campo de ação do ‘capital global’ financeiro. Já a segunda, que aparentemente se apresenta como ‘inércia’ e ‘vagarosidade’ das políticas e intervenções urbanas e sociais, faz parte do mesmo processo de acumulação do capital (nesse caso imobiliário e da construção civil), em função do qual, controla-se a ‘vagarosidade’ da máquina pública para intervenções sociais enquanto a mesma máquina pública é acelerada para as intervenções em ‘infra-estruturas *premium*²²’.

Apesar de revelados os porquês, o fato é que, no território convivem mesmo duas velocidades: por um lado, as transformações lentas e seculares da sociedade e das culturas, e por outro, as transformações rápidas e estruturais promovidas pelo capital por meio da tecnologia e da técnica que ocorrem, no máximo, em décadas. Nas transformações ‘lentas e seculares’ encontra-se um grande passivo relacionado espacialmente à ‘produção informal da cidade’, representada pelas ocupações das classes menos privilegiadas nas grandes metrópoles (ampliação contínua das favelas e cortiços, ocupação dos espaços públicos e áreas de fragilidade e proteção ambiental) e, socialmente, pelos déficits estruturais em educação, saúde, segurança (expressos em indicadores tais como

22. Cf. entrevista concedida pelo arquiteto Angelo Filardo, da Prefeitura de São Paulo, em setembro de 2007. “A questão é saber o quanto a morosidade dos investimentos sociais serve à acumulação, na medida em que não dá para urbanizar a periferia e construir uma ponte monumental e infra-estruturas avançadas nos premium spaces do Vale do Pinheiros com o mesmo dinheiro – o dos orçamentos públicos” Filardo refere-se à construção da ponte estaiada na Marginal Pinheiros, em São Paulo (em continuação à Av. Água Espraiada). Continuando: “Cabe perguntar, ainda, o quanto nossas teorias quanto à globalização terminam por servir a interesses imobiliários locais, que especulam com expectativas irreais de ganhos imobiliários, baseados em exércitos imaginários de executivos estrangeiros e suas companhias transnacionais, prestes a ocupar o impressionantemente ocioso estoque de imóveis de alto padrão, residenciais ou não, que existe por aqui”. O arquiteto se refere à promoção de novos lançamentos em um ambiente marcado pela presença de um estoque de imóveis ociosos em São Paulo que atingiria, segundo ele, a casa das centenas de milhares.

altas taxas de analfabetismo, mortalidade infantil, ausência de infra-estrutura de saneamento básico, criminalidade e violência), que tendem a se acirrar. Além da condição de moradia e cidadania nas grandes metrópoles, os vários processos de produção do espaço urbano legados pela cidade industrial, com precariedades em seus sistemas físicos e sociais, ocasionaram vários impactos sobre o meio ambiente (ocupação indiscriminada e inadequada dos fundos de vale, extensa impermeabilização do solo, desmatamento), os quais, por sua vez, também terão influência na 'qualidade de vida' do território como um todo (por exemplo, esgotamento dos recursos hídricos e das fontes energéticas).

As cidades, nos termos S. Sassen (1998), se tornam 'reservatórios de desesperançados', tratados pela 'narrativa dominante' da economia globalizada com enfoque reduzido, na qual a dimensão espacial tem pouca importância, com foco apenas em suportes físicos e no conjunto específico de atividades e especializações técnicas que permitam a circulação do capital e a implementação das dinâmicas de interesse do circuito global.

Apesar das constatações acima, as 'cidades globais', visando a dar respostas ao processo de desenvolvimento de novas tecnologias da informação,

têm gerado um novo tipo de espacialidade urbana dependente de um conjunto de redes digitais – 'desterritorializadas e transfronteiriças'. Sua localização territorial exige grande concentração de recursos e meios, diversidade de capacidades profissionais e novas formas de ocupação social do espaço. (M. CAMPOS, 2004. p 44).

Tais exigências provocam oscilações na rede, de modo que cidades são desalojadas de sua situação central e reposicionadas na periferia ou o inverso. O que importa entender aqui, frente à dicotômica realidade social e territorial anteriormente apresentada, é que, para fazer frente a esses novos 'arranjos' organizativos, de acordo com S.Sassen (1998), se impõe uma combinação entre elementos de 'conectividade técnica e social'. A existência de uma 'infra-estrutura social em rede' – atores com múltiplas capacidades e experiências – para a autora, importa mais como 'papel estratégico' para maximização da conectividade global que a 'infra-estrutura técnica' que pode ser implantada em qualquer lugar.

Neste sentido, conforme coloca F. Duarte (2005), uma das medidas mais eficazes para a dinamização dessa indústria informacional, na medida em que se valorizam as estruturas das cidades

consolidadas e sua ‘infra-estrutura social’, é a política dos Centros de Desenvolvimento de Tecnologia de Informação (CDTI). Uma política, baseada em estímulos legais e financeiros que, segundo os trabalhos desenvolvidos por Georges Benko e Alain Lipietz²³, consiste em transformações no próprio conceito do setor industrial: uma sociedade informacional, que abarca os processos de produção de capital fixo e de fluxos financeiros, de manufatura e de serviços.

23. BENKO, GEORGES et LIPIETZ, Alain (orgs). *Les régions qui gagnent*. Paris: Presses Universitaires de France, 1992. *apud* F. Duarte (2005).

Montreal - *Faubourg des Récollets*

Como exemplo, F. Duarte cita a cidade multimídia de Montreal, implantada em junho de 1998, localizada em parte da área central da cidade, próxima à região portuária (o *Faubourg des Récollets*), que passou por décadas de obsolescência funcional, devido às mudanças nas lógicas produtivas, e os conseqüentes deslocamentos das funções industriais e desativação de seu arcabouço construído. O processo de reconversão da região atraiu, inicialmente, atividades e empresas relacionadas à moda, arquitetura, design e publicidade, e algumas à multimídia. O bairro também possuía boa acessibilidade por transportes públicos, além de fazer parte de uma zona histórica, com estrutura de serviços como bares, restaurantes, teatros e museus. Assim, a escolha da região para o desenvolvimento do CDTI teve por base os conteúdos preexistentes e aqueles que vinham sendo delineados para a região. Ou seja, havia um potencial atrativo para a configuração de redes de serviços e tecnologias complementares, interessadas em desenvolvimento de tecnologias da comunicação e da informação, como estúdios de montagem, som, imagem, grupos artísticos, produtores de cinema e vídeo. Segundo o autor, por volta de novembro do mesmo ano já havia mais de 200 empresas interessadas no CDTI. As novas ocupações empresariais trouxeram demandas correlatas de moradia para jovens profissionais o que propiciou a implantação de conjuntos habitacionais para essa população, associados a pequenos escritórios que não podem ser beneficiados pelas leis fiscais do CDTI, mas se aproveitaram dos desdobramentos do desenvolvimento da Cidade Multimídia.

A organização das empresas é feita pelo CDTI local, que incentiva seu agrupamento em edifícios desocupados. Dois fatores urbanos são importantes para o sucesso da operação. Por um lado, o fato de serem zonas urbanas consolidadas, a existência de infra-estrutura instalada, a alta acessibilidade, por transporte público inclusive, e a diversidade de serviços disponíveis. Por outro, a existência de políticas públicas e estímulos tributários para a reconversão econômica e social de áreas centrais obsoletas, processo que atingiu as grandes cidades no mundo inteiro - entre as décadas de 1970 a 1990. Embora em menor escala, destaca-se, no Brasil, a experiência de implantação do ‘Porto Digital’ na área central de Recife (região do antigo Porto Comercial e origem da Cidade) e, em Barcelona, a implantação, ora em curso, do ‘22@ Barcelona’, no antigo bairro industrial de Poblenou, que passa por processos semelhantes aos identificados no ‘*Faubourg des Récollets*’. Seus processos de reconversão serão melhor explicitados no capítulo 5.

Esses casos reforçam e ampliam a tese de S. Sassen. Ou seja, para a conjunção entre a 'infra-estrutura social' (atores com múltiplas capacidades e experiências) e a 'infra-estrutura técnica' (ferramenta para o desenvolvimento tecnológico), anteriormente destacados, há necessidade de que estas venham acompanhadas e estejam 'aliadas e alinhadas' a uma política de valorização urbana (conforme será demonstrado no estudo dos Planos Especiais de Reforma Interior da Região de Poblenu – Barcelona 22@ – Apêndice I).

Para não correr o risco de conclusões esquemáticas e análises ingênuas, destaca-se, conforme F. Duarte (2005), que a política de atração de novas empresas para estes 'centros de desenvolvimento da tecnologia da informação' se obriga a trabalhar em escala mundial, com nítidos reflexos no crescimento do marketing urbano e com resultados para o espaço urbano que muitas vezes são menores que os investimentos correspondentes.

Como evidência destas posturas, F. Duarte (2005) chama a atenção para a abertura de representações de cidades em grandes centros globais, sem passarem pelo corpo diplomático do governo sob o qual se localizam. Infere-se daí que a produção tecnológica se utiliza de mecanismos semelhantes, e talvez das mesmas lógicas correspondentes às 'vantagens de aglomeração'²⁴ das cidades industriais modernas ou seja: "as redes informacionais são criadas onde os fluxos podem trafegar, não pedindo novos espaços, mas se infiltrando nos já existentes, cabendo, portanto às políticas urbanas investir em ações estratégicas que valorizem continuamente seus capitais fixos para receberem estas inovações".

Em resumo, ao reafirmar-se o papel das 'cidades globais' como uma *"peça no tabuleiro mundial da multi-localização e das trocas"* e lugares potentes para o fornecimento de 'recursos técnicos e sociais' requeridos pela nova 'ordem mundial' que se apresenta, coloca-se a necessidade de repensar estes territórios, não mais como dizia S. Sassen - como *'reservatórios de desesperançados'* - mas, reiterando o que foi colocado por Dematteis (1989), como "lugar da produção da inovação como condição para o desenvolvimento urbano e coletivo", e que, para tanto, tem o desafio de assegurar 'certas condições ambientais e funcionais' portanto certos níveis de qualidade de vida e respeito ao meio ambiente; e a necessidade de 'valorização do que lhe é singular e solidário' (cooperativo), portanto do 'caldo de cultura' local".

24. Por mais paradoxal que possa parecer, porque as vantagens de aglomeração pressupunham aproximações e distâncias físicas, enquanto que a lógica informacional minimiza significativamente esta base físico-territorial.

1.2.3 A multiplicidade dos centros

A centralidade por atributo de localidade única, tendo por suporte a cidade, torna-se atributo da rede. E uma vez que cada cidade pode pertencer a mais redes de relações funcionais, não coincidentes entre elas, a cidade como 'localidade central' perde sua identidade territorial e se decompõe em tantos fragmentos quantos são as redes pelas quais é atravessada. (G. DEMATTEIS, 1998:6)

Como destaca Dematteis, atualmente as conexões em rede derivadas da divisão territorial do trabalho no setor terciário, as conseqüentes especializações metropolitanas e o rápido incremento da complementaridade funcional não são de *per si* suficientes para explicar aquilo que de novo está ocorrendo nas metrópoles ocidentais. A metrópole moderna clássica, como centro dos vários âmbitos territoriais, constituía o pólo de atração dos principais circuitos regionais, nacionais e internacionais, portanto, a partir de uma base geográfica com clara identidade territorial, realizava-se a articulação entre os sistemas econômicos, sociais e culturais (a despeito de todas as contradições e de carências estruturais).

Assim, os antigos sistemas de centralidade, como atributo de uma localidade singular, onde se concentravam – alta acessibilidade, funções especiais e diversidade de atividades, em um único espaço contínuo – aparecem agora de forma fragmentária, distribuída e multiplicada em vários espaços, pertencendo a redes de funções e relações diversas, e não reconhecíveis em um centro único.

Como afirma S.Sassen (1998), as centralidades assumem diversas formas geográficas e físicas. Sob os efeitos da mudança das novas tecnologias da informação, podem-se identificar opções diversas para a localização das empresas. Estas podem situar suas sedes tanto de modo disperso em áreas suburbanas ou em pequenas cidades, quanto em uma aglomeração espacial central e fixa. 'Os correlatos espaciais' do(s) centro(s) das antigas metrópoles industriais, segundo Sassen indica, são:

1. O CBD (distrito central de negócios), com alguns equipamentos internacionais financeiros e lugares estratégicos para a indústria de ponta, (atualmente em processo de reconfiguração em função das mudanças econômicas e tecnológicas);
2. O centro pode se estender por toda uma área metropolitana, em forma de uma vasta rede de nós de intensa atividade empresarial. Neste caso configura-se um espaço de centralidade 'desterritorializado', uma vez que os distintos nós articulam-se a redes digitais, indicando a constituição de 'uma centralidade avançada';

3. O centro pode ser 'transterritorial', formado por uma 'rede de cidades globais' que operam intensas transações econômicas, em parte via espaço digital – cibervias ou auto-estradas digitais –, em parte por meios de transporte convencionais. Esta rede de grandes centros de negócios internacionais conforma uma 'nova geografia de centralidades';
4. Por fim, o centro pode apresentar uma nova forma em espaços gerados eletronicamente, sem suporte físico, desprovido de correlato territorial, no limite, situado em um espaço denominado 'ciberespaço', onde, por exemplo, operam-se mecanismos estratégicos da indústria financeira, por meio de complexa relação entre espaço digital e real.

É importante destacar que os modelos acima não se aplicam a vários territórios consolidados, principalmente no caso europeu, sejam por questões políticas, culturais ou mesmo econômicas. Segundo Dieter Hassenpflug²⁵, **no primeiro caso**, as fortes tradições políticas na Europa demonstraram e continuam demonstrando que os CBD's não se adequam a esta parte do mundo até hoje.

Todos os esforços para 'criar' distritos de negócios na Europa permanecem, por fim, mais ou menos, o que eles são: tentativas políticas incapazes de substituir as soluções do mercado liberal – mesmo espacialmente. O projeto francês La Défense em Paris, por exemplo, consiste em um CBD sintético (ou político). Depois de muitos anos, sabemos que este moderno bairro nunca foi capaz de competir com o centro velho (ou centros) de Paris. Permanece fraco e dependente da vida, energia e suporte de instituições públicas. Uma análise similar pode ser feita em Frankfurt/Main, o centro do tráfego aéreo alemão e financeiro europeu. Os cerca de 20 arranha-céus não deram a esta cidade e à sua área metropolitana do Reno-Main uma nova centralidade (americana). O Frankfurt Roemer e as cercanias desta antiga praça do mercado se mantêm como lugar onde bate o coração da cidade. Por outro lado, os arranha-céus são fortes suficientemente para contribuir para um tipo de imagem híbrida relacionada com o centro de Frankfurt/M. E alguns casos na Europa oriental, Varsóvia na Polônia, por exemplo, nos mostram que espaços parecidos com CBD's emergem onde precondições apropriadas existem (uma real economia de livre mercado e/ou uma ausência de intervenções estatais). (D. HASSENPLUG, 2007).

25. HASSENPLUG, Dieter. "Sobre centralidade urbana". *Vitruvius, arquitextos*, 2007. Disponível em http://www.vitruvius.com.br/arquitextos/arqo85/arqo85_00.asp (acesso em 06.01.07).

fig 10 La Défense, Paris. Vista desde a cidade.

No segundo caso, onde os ‘centros se estendem por toda uma área metropolitana em forma de uma vasta rede de nós de intensa atividade empresarial’, entende-se que essa classificação aplica-se às ‘formas emergentes’ (fins do Século xx) de urbanização nos Estados Unidos, vinculadas à formação de novos centros econômicos na forma de ‘cidades fronteiriças’ (*edge-cities*), que crescem ao redor das cidades tradicionais, geralmente como desenvolvimentos suburbanos contíguos, com figura administrativa e econômica autônoma, porém com fraca e ‘privatizada’ representatividade política (normas próprias de ocupação e de gestão do espaço urbanizado). Sua representação política é realizada geralmente por associações de bairro ou de administração de proprietários. Segundo Z. Lima (2005), “essa urbanização de grande extensão tende a provocar rápida conurbação, [...] sua paisagem arquitetônica e seu tecido urbano é composto, geralmente, por centros comerciais e empresariais e por loteamentos de alto padrão isolados, conectados por um sistema de vias expressas e de redes de alta tecnologia.”

Esse fenômeno, que Rem Koolhaas (1995), chamou da criação de uma cidade genérica e sem identidade (*generic city*), se reproduz com grande intensidade e velocidade pelo território norte-americano, trazendo grandes dúvidas sobre a dinâmica urbana daquele país, uma vez que, de acordo com Z. Lima (2005), a população suburbana (*urban sprawl* e *edge cities*) hoje ultrapassou a população urbana, gerando impactos nos custos de distribuição de infra-estruturas e impactos sobre o meio ambiente com a sucessiva criação de ‘cidades fronteiriças’. Esses ‘enclaves’ contribuem também para a diluição da idéia de cidade e de centro na medida em que geram um padrão de sociabilidade ‘anti-urbano e segregador’, e intensificam o consumo de recursos naturais em larga escala.

No Brasil, o fenômeno de formação de enclaves econômicos urbanos ocorre de forma distinta das cidades norte-americanas e está baseado, predominantemente, nas cidades centrais²⁶, por conta da precária infra-estrutura de mobilidade da malha metropolitana e pela quase ausência de outras redes de tecnologias exigidas por essa economia. No entanto, segundo Z. Lima (2005), guiadas pelo mercado imobiliário ‘altamente especulativo e concentrador’, criam-se ‘locais atrativos’ para a instalação de grandes empresas e instituições financeiras e para prover moradia para as classes afluentes e conectadas à nova economia. A configuração de ‘enclaves’ nas cidades brasileiras, pode ser exemplificada pela dinâmica imobiliária da marginal Pinheiros em São Paulo, assim como pelos loteamentos residenciais (verticais ou horizontais) tanto na cidade central quanto ao longo das principais vias arteriais de conexão à cidade (condomínios como Alphaville e Aldeia da Serra), que deixam cada vez mais evidentes as desigualdades sociais do país.

O terceiro exemplo ‘centro ‘transterritorial’, formado por uma ‘rede de cidades globais’ que operam intensas transações econômicas, em parte via espaço digital – cibervias ou ‘auto-estradas digitais’ pode ser exemplificado pelas pesquisas realizadas por M. Castells e P. Hall que indicam a um só tempo, tanto uma tendência dos ‘novos meios de inovação’ de se utilizarem dos suportes e conteúdos sócio-econômicos gerados em domínios metropolitanos (cidade central industrial), como também a coexistência e complementaridade de funções em rede com alguns dos mais importantes centros de ‘inovação para fabricação de tecnologia da informação’ - aqueles que nasceram com este ‘DNA’ ou se reconverteram a ele, como, por exemplo, nos Estados Unidos, o Vale do Silício e a Route 128 de Boston (renovando sua estrutura industrial antiga), a tecnópolis do Sul da Califórnia, o triângulo de pesquisas da Carolina do Norte, Seattle e Austin, entre outros.

No entanto, de acordo com Castells (1999) na lógica do funcionamento em rede, na maior parte das vezes não são as relações geográficas de proximidade que mais contam entre as cidades constituídas como ‘ nós’ da cadeia relacional global, mas sim aquelas relações de complementaridade funcional e de especializações recíprocas, tanto no campo econômico, como no cultural e de pesquisa científica. As interconexões destes grupos em rede vão-se tornando setoriais e prevalecem sobre a interdependência territorial, o que acaba por promover condições de segregação também diferenciadas daquelas da metrópole tradicional, ditada como era pelo grau de acessibilidade

26. E na existência de ‘escapes’ como segundas residências no mar ou montanha que ‘amenizam’ o tempo de permanência das classes mais abastadas nas ‘cidades centrais’.

a bens e serviços e pela propriedade da terra. Como exemplo, ele cita alguns grupos técnicos disciplinares (tecnologia da informação, comunicação, finanças, pesquisa científica e mesmo da indústria pesada) que, por vezes, têm relações mais próximas com cidades e grupos mais distantes que com seus vizinhos. As montadoras de Turim têm mais relações com Detroit que com outras cidades italianas. A bolsa de valores de São Paulo oscila mais em função da de Nova York que de condições do próprio país. Alguns centros de pesquisa científica e centros médicos de cidades européias e norte-americanas têm uma conexão direta e constituem nós centrais especializados, como é o caso de Rochester, em Minnesota, e o subúrbio parisiense de Villejuif, que se tornaram referências de uma rede mundial de pesquisa e tratamentos médicos avançados, mantendo forte interação entre si e transformando-se em um nó da rede médica mundial.

Assim, apesar do debate sobre 'rede urbana' e 'cidades globais' estar presente há várias décadas²⁷, o que se percebe como novo é a intensidade desse processo, assim como sua complexidade e mutação contínua. São as diferentes e transitórias configurações geográficas que as redes das diversas funções 'centrais' (comando financeiro, trocas financeiras e comerciais, informações e inovações) tendem a assumir²⁸.

Mais uma vez, afrouxa-se a correspondência geográfica entre sistema urbano e sistema produtivo e observa-se uma tendência à defasagem entre os interesses territoriais da economia e aqueles da sociedade civil. A cidade passa ser encarada como 'plataforma de operação' (suporte físico e infra-estrutural) de atividades das grandes empresas transnacionais e sua ocorrência 'não localizável ou multi-localizável'. A antiga identidade territorial local vai-se tornando débil em relação à predominância dos 'interesses estratégicos' e da formação de uma nova identidade setorial e em rede.

27. Conforme S. Sassen, o sistema de Cidades Globais não constitui um fenômeno novo, mas uma dinâmica que vem de séculos atrás, no qual despontam cidades que atuam na esfera de escalas intercontinentais e 'supraurbanas'. O que se apresenta como novo é sua intensidade, complexidade e abrangência global. SASSEN, "Tecnologias da Información y Política Urbana". in *Quaderns d'Arquitectura i Urbanisme*. n° 232. Barcelona, 2002. *apud* M. CAMPOS (2004).

28. Artigo do economista Roberto Macedo, no *Jornal O Estado de São Paulo* de 15 de novembro de 2007, apresenta e discute a lista do *New York Times* das 20 empresas de maior valor segundo a cotação de suas ações na bolsa de valores mundiais para os anos 1989, 1999 e 2007. A partir da lista, demonstra-se a corrida do capitalismo mundial e a 'transitoriedade' da 'geografia da vanguarda desse capitalismo', indicando inclusive o desempenho dos setores a que elas pertencem. Assim, em 1989, 14 das 20 maiores empresas pertenciam ao Japão (bancos de investimentos, telecomunicações, siderurgia, indústria automobilística e eletroeletrônicos). Na lista de 1999 só aparecem três empresas japonesas. Os EUA aparecem dominando a lista também com 14 empresas com destaque para a alta tecnologia, e comunicações (Microsoft, Cisco, AOL, Intel). Na lista de 2007 a nova estrela é a China com 8 empresas na lista, também de setores variados como o petróleo, bancos, seguros, telecomunicações, construção e energia.

2

PRINCIPAIS FORMULAÇÕES DA EXPERIÊNCIA
MODERNA A PARTIR DOS CIAM

Principais formulações da experiência moderna a partir dos CIAM

2.1 HABITAÇÃO EM PRIMEIRO PLANO

No contexto Europeu do entre guerras, um dos objetivos da Arquitetura Moderna – vinculado a posturas tecnicistas e à indústria da construção e pré-fabricação – foi resolver o problema da reconstrução e produzir, rapidamente e a baixo custo, uma notável quantidade de moradias nos seus respectivos países. Nesse sentido, as discussões nos CIAM¹ procuravam superar os padrões de gosto estabelecidos por critérios acadêmicos (Beaux Arts) e adequar a nova linguagem arquitetônica às formas de produção industrial, buscando, assim, solucionar problemas do novo contexto social – novas exigências materiais e espirituais da vida atual.

De modo geral, o discurso que descreve a cidade e aquele que a projeta – nos primeiros anos dos CIAM – estrutura-se por adição de módulos-células: parte das discussões da célula habitacional na Alemanha – o *Existenzminimum*². Assim, ao longo de toda a da experiência moderna, a questão da habitação foi tratada como uma questão integradora. As grandes cidades industriais, impactadas pelas guerras, pressionadas por fluxos migratórios, concentração urbana e falta de moradia, favoreceram a busca de soluções tipificadas e repetitivas, expressas nos conjuntos habitacionais horizontais compartilhados por grupos de mesma classe social e baseados na família nuclear padrão – casal e dois ou três filhos. A célula básica e universal da organização social procurava, assim, atender às exigências de conforto, eficiência e higiene (noção que permeia todo o Século XIX). Tudo isto favorecido pelo advento da industrialização e da nova organização do trabalho. A famosa cozinha de Frankfurt (*Frankfurter Küche*)³, os trabalhos do *Deutsche Werkbund*⁴ e a *Neues Bauen* (Nova Construção), são os exemplos mais conhecidos. Esses grupos aprofundaram estudos em busca do ‘conforto e desempenho’ da moradia e da cidade, realizaram pesquisas sobre a insolação ventilação dos edifícios, sobre funcionalidade e design, como também estudos orientados no sentido de definir a frequência e os critérios de localização dos principais equipamentos coletivos em função da densidade da

fig 1. Capa do livro *Die Wohnung für das Existenzminimum* de 1930. (MUNFORD, 2000, p 43).

1. Congressos Internacionais de Arquitetura Moderna realizados entre 1928 (La Sarraz) e 1959 (Otterlo).

2. O que importava, segundo S.Giedion, “era a simples organização da célula humana, no menor espaço e com a máxima economia de meios” (GIEDION, 1957: 31).

3. Projetada por Margarete Schütte-Lihotsky.

4. “Impressionado com a arquitetura e mobiliário produzido pelo Arts and Crafts na Inglaterra, e em vista da necessidade de preparo e formulação de diretrizes para a produção industrializada em massa que se alastrava pelo país, Muthesius, após a terceira exposição de artes e Ofícios de 1906, em Dresden, alia-se a Neumann e Schmidt e funda o Deutsche Werkbund” (AMARAL, P. 2005: 23).

população: creches por habitantes, escolas, igrejas, equipamentos esportivos, parques infantis, áreas verdes. “Aos poucos, os arquitetos vinculados a essas correntes compreenderam o poder da indústria e a possibilidade de forjar um desenho que exprimisse sua época, negando os estilos passados” (AMARAL, P. 2005: 23).

As premissas e lógicas envolvidas nos ideais da arquitetura moderna, muitas vezes enunciadas em cartas-manifesto, buscavam atender a necessidades humanas naturais e universais – segundo Gropius “a maioria das pessoas tem necessidades similares”. O cliente sem variações ou exigências específicas gera soluções genéricas, totalizantes e absolutas - a serem adotadas indiscriminadamente. De forma geral, a aplicação desses modelos – principalmente, na configuração de subúrbios residenciais – conjuntos habitacionais de grande porte seriados – nas grandes cidades européias e americanas do segundo pós-guerra e no período desenvolvimentista europeu e, posteriormente, com todas as distorções possíveis, nas políticas de Estado para o atendimento à demanda habitacional nos países subdesenvolvidos, seguia a seguinte lógica em uma escala progressiva: a unidade habitacional mínima estrutura-se em edifícios ou blocos; estes, em unidades de vizinhança, bairros, distritos, até que se chega ao conceito de cidade-funcional, mais fortemente defendido pelo chamado grupo francês (Le Corbusier, S.Giedion), após o IV CIAM.

Tentava-se demonstrar que a arquitetura moderna é técnica, estética, econômica e ideologicamente melhor que a tradicional e, a partir daí, buscava-se defendê-la como política de Estado. Nesse contexto, a padronização seria entendida como democratização do atendimento e adequação ao modo de produção industrial, propiciando distribuição da riqueza e decorrente avanço econômico. O modelo estético de sua arquitetura, também atemporal e muitas vezes monumental, apresenta-se em inteira sintonia com o espaço funcionalista.

fig 2. Bairro de casas em fileiras, Roterdã. J. P. Oud , 1925 (foto M LAGRECA, 1996).

Entretanto, no quadro das múltiplas práticas pelas quais a arquitetura moderna estava transformando as cidades do Século xx, destacam-se como experiências positivas projetos de bairros residenciais (desde os anos 20), objeto de significativas investigações, tanto na Alemanha, com a produção das *Siedlungen* (Ernst May, Bruno Taut), como na Holanda, com as obras de Oud ou com as anteriores de De Klerk e Berlage, e em Viena com os *Höfe*. Nessas experiências, as propostas de arquitetura moderna, com moradias articuladas a equipamentos sociais e novos usos coletivos, resultaram em projetos urbanos bastante potentes e protagonistas das discussões sobre o crescimento das cidades, algumas décadas depois.

Essas doutrinas, apesar de terem sofrido uma revisão crítica em vários países nas últimas três décadas, exercem, ainda no Século xxi, seus impactos e a ampla repetição de suas fórmulas perdura, inegavelmente, nas metrópoles brasileiras, por meio da produção habitacional pública de médio e grande porte que vem construindo partes da cidade expandida, como simples justaposição de objetos ordenados de forma repetitiva e monótona. Como se sabe, principalmente nos Estados Unidos, França e Inglaterra nos anos 1970-80, essa crítica foi acompanhada da remodelação de muitos desses conjuntos habitacionais de grande porte e, até mesmo, da demolição de alguns deles.

fig 3. Vista do Conjunto Habitacional Cidade Tiradentes, Zona Leste de São Paulo, produzido pela COHAB na década de 70 (R. MEYER *et alli*, 2004).

No Brasil, a crítica de Comas⁵ é exemplar da dinâmica inerente a esta lógica:

na impossibilidade do controle do projeto de crescimento e transformação urbana, os padrões modernistas de habitação, institucionalizados para toda a cidade segundo 'quantidades' que premiavam a menor ocupação do solo e o afastamento das divisas, resultariam na inevitável construção do espigão rodeado por banais espaços abertos residuais. Invertendo a visão igualitária — 'a reivindicação de liberdade anula-se no imobilismo de um controle totalitário do projeto urbano [...] expresso física e formalmente na [...] 'redução da paisagem urbana à harmonia monocórdica que não admite desvios'— e resulta na permissiva [...] 'coleção de intervenções singulares aleatoriamente justapostas [...]' (E. COMAS, 1986).

O que fica de toda essa discussão ao longo do Século xx? Quais as propostas paradigmáticas da cidade moderna em termos da prefiguração de cidades a partir da produção habitacional, do 'alojamento'?

B. Secchi (2006) identifica três grandes utopias do século xx, com diferentes enfoques: a *Ville Radieuse* de Le Corbusier, as diversas experimentações da cidade soviética (referidas no capítulo 1) e *Broadacre City* de F.L.Wright.

Le Corbusier tem como premissa (assim como as artes visuais, musicais e a literatura das primeiras décadas do Século xx), a crítica radical à cidade moderna burguesa em suas formas oitocentistas. Os arquitetos da cidade socialista têm como alvo um programa de emancipação da sociedade e do indivíduo baseado na crítica do sistema capitalista. F.L. Wright, desenvolve experiências concretas em seu modelo 'Broadacre City', idealizando um 'campo urbanizado', que se desenvolve em módulos, articulados a partir do transporte motorizado e de novas formas de comunicação. Dieter Hassenpflug (2007)⁶ define *Broadacre-City* como "um exemplo perfeito de uma 'paisagem republicana' americana - uma paisagem que não é rural nem urbana, mas ambas simultaneamente. Ela (Broadacre City)

5. COMAS, Carlos Eduardo. "O Espaço da Arbitrariedade. Considerações sobre o conjunto BNH e o projeto da cidade brasileira" in *Revista Projeto*, São Paulo: Pini, out./nov, 1986, p 129–130.

6. HASSENPLUG, Dieter. "Sobre centralidade urbana". *Vitruvius, Arquitextos*, junho, 2007. Disponível em http://www.vitruvius.com.br/arquitextos/arqo85/arqo85_00.asp (acesso em 09.01.08).

apresenta uma paisagem ortogonalmente estruturada em 'um espaço sem nenhum centro'.

Segundo Secchi, entretanto, e de modo paradoxal, em todas as três utopias o espaço coletivo dos equipamentos da sociabilidade é lugar da diferença, enquanto que o espaço privado da residência é lugar da repetição. Essas idéias são trabalhadas quando produção em série e produção individual são postas em uma recíproca relação lógica, nas reflexões de S. Giedion sobre a nova monumentalidade⁷ (S. Giedion, 1961) e, ainda nos anos 1970, nas reflexões de N. Pevsner sobre o tipo edificatório (N. Pevsner, 1976).

7. No livro *O Coração da Cidade. CIAM VIII* – por meio de artigos de alguns arquitetos: Giedion, Rogers, Le Corbusier, Gropius e outros - procuram-se discutir as características que os novos centros cívicos das cidades modernas devem reunir. As discussões sobre a 'nova monumentalidade' trazem, entre outras, preocupações com a configuração de 'espaços centrais' (*core*) de modo que reflitam a articulação entre projeto arquitetônico e projeto urbanístico e favoreçam e estimulem as manifestações populares, nas suas várias expressões sócio-político-culturais. Essas discussões e seus resultados formais serão apresentados a seguir.

A Ville Radieuse

Ao ser apresentada em 1930, durante o III Congresso Internacional de Arquitetura Moderna (III CIAM), em Bruxelas, a Ville Radieuse constituiu a síntese das novas possibilidades de organização urbana propostas por Le Corbusier: uma cidade verde; grande quantidade de solo livre; construções sobre pilotis que liberam o solo; edifícios monofuncionais e a unidade de habitação: “a proposta é de uma cidade que se constitui como um campo livre pontuado por edifícios isolados que leva implícita uma idéia de higiene, salubridade, banho de sol e velocidade”.

A partir da construção de extensas lâminas que serpenteavam ortogonalmente o território, apenas 12% do solo era ocupado, deixando os outros 88% livres. Os edifícios estavam sobre pilotis, o que permitia concluir que a ‘área total’ da cidade era livre para os pedestres.

Os fluxos de pedestres e de automóveis eram segregados. A pista de veículos era elevada a cinco metros do chão frente a uma das faces dos edifícios, criando uma marquise para os pedestres. A outra face do edifício voltava-se aos parques e locais de esporte para os moradores da cada bloco. Cada bloco habitacional tinha 50m de altura e abrigava 2.700 famílias.

fig 4. Maquete da Ville Radieuse de Le Corbusier (1935). (BILL & LE CORBUSIER, 1964).

fig 5. Estudos de implantação e adensamento da Ville Radieuse de Le Corbusier (1935). (LAMAS, R. G. 1964).

LE CORBUSIER. *Precisões*. São Paulo: Cosac & Naify, 2004;

LE CORBUSIER, BILL, Max, *Le Corbusier & Pierre Jeanneret – Oeuvre complete 1934-1938*, Édition Girsberger, Paris, 70 edição, 1964;

GIRSBERGER, H., BOESIGER, W., *Le Corbusier 1910-65*, Editora Gustavo Gili, 70 edição, Barcelona, 2001.

Broadacre City

A concepção de Broadacre City vem da crítica à cidade contemporânea e baseia-se no ideal do homem junto à natureza e de configuração de uma grande Nação.

A cidade ideal não teria fronteiras e se espalharia por todo o território, dando fim ao conceito de 'cidade' perimetrada. Wright propunha um 'campo urbanizado', como a forma mais autêntica e saudável de ocupação de um território.

Nos estudos sobre Broadacre City, Wright identificou as 'forças' que transformariam os fundamentos da civilização ocidental: eletrificação (linha de montagem, bonde elétrico, telecomunicações), mobilidade mecânica (automóvel) e arquitetura orgânica (a economia da forma construída). Assim, em Broadacre City, os protagonistas seriam o automóvel, o rádio, o telefone, o telégrafo e, acima de tudo, a padronização dos bens de consumo mecanizados. Esta ocupação não incluía nenhum tipo de centralidade, a não ser as unidades de vizinhança agrupadas em habitações individuais.

O projeto era concebido de forma autônoma às instituições oficiais e caracterizado pela auto-gestão e democratização do acesso à terra e aos bens de consumo.

Nesta nova 'organização urbana', Wright propunha que 'cada homem garantiria sua própria subsistência cultivando seu alimento em um acre de terra, que seria colocado à sua disposição assim que ele alcançasse a maioridade'.

O projeto apresentado em 1935 é um 'piloto' da cidade pensada para 1.400 famílias, abrangendo quatro milhas quadradas e contendo edifícios dos mais diversos tipos, na grande maioria, baseados em projetos dele, executados ou não, de anos anteriores.

A cidade-modelo foi organizada em quatro setores, assim distribuídos: no setor a estão o centro cívico, o parque, à direita, e as empresas agrícolas; no setor b estão o estádio, e acima à direita, o centro sanitário; no setor c estão pequenas empresas agrícolas; e no setor d, um dos mercados.

fig 6. *Broadacre City* 1934-58.
(FRAMPTON, 1997).

FRAMPTON, K. *História crítica da Arquitetura Moderna*. São Paulo: Martins Fontes, 1997.

2.2 SISTEMAS DE CENTRALIDADES NOS CIAM E SEUS LIMITES ENQUANTO PRÁTICA

2.2.1 *Antecedentes: os principais temas abordados pelos CIAM até o Coração das Cidades*

Em 1928, no castelo de La Sarraz, o primeiro manifesto dos CIAM, como visto, girou em torno da padronização da construção habitacional para o homem médio e da industrialização dos métodos de construção e, mais tarde, tratou-se das linhas mestras do planejamento da cidade funcional. Na “Carta de Atenas” (1933), do CIAM, lançada pelo arquiteto Le Corbusier⁸, as regras fordistas foram transformadas em um manifesto - objetivando tornar a cidade mais eficiente e a vida urbana mais saudável. A Carta de Atenas baseava-se, portanto, na especialização e segregação espacial das principais funções urbanas, definidas como: morar, trabalhar, circular e divertir-se.

Observe-se, conforme D. Hassenpflug (2007), que esta carta de intenções não estava interessada em centros urbanos⁹ ou em atributos de centralidade como uma estratégia de desenvolvimento urbano (como exemplo, Hassenpflug cita a ausência de menção ao comércio varejista, ou seja, à função comprar).

Segundo J.L. Sert¹⁰, já no Congresso de Frankfurt, em 1929, houve um reconhecimento de que os problemas da arquitetura moderna estavam indissociavelmente ligados aos do urbanismo “e que não era possível traçar uma linha clara de separação entre uns e outros”. No Congresso de Paris de 1937 (cujo tema foi Habitação e Ócio), às novas zonas residenciais foram incorporadas discussões sobre serviços comuns e lugares de lazer integrados em um só projeto.

Em 1947 (CIAM VI), em Bridgwater, Inglaterra, discutiu-se a reconstrução pós-guerra, tendo, por base a integração entre arte, arquitetura e urbanismo. Tratou-se de enfrentar os preconceitos até então vigentes e abordar as questões estéticas, as oportunidades de expressão artística, contra uma postura racionalista de atuação desvinculada das demais¹¹. Estava claro então, que se vivia um momento de transição e reflexão pós-guerra, no qual o racionalismo, por si só, havia feito reféns, através das próprias ferramentas que produziu, e

8. A Carta de Atenas só foi publicada em 1942.

9. “Como preconizado pela Escola de Chicago (E. Burgess e R. Park), o centro urbano é em princípio, o lugar com o maior significado simbólico, o solo mais escasso e a melhor acessibilidade” D. Hassenpflug (2007).

10. *El Corazón de la Ciudad*, in ROGERS, E. N., SERT, J. L., TYRWHITT, J. *Centros para la vida de la Comunidad*. CIAM, Barcelona, Hopli. S.L., 1952.

11. Segundo S. Giedion, “foram transcorridas mais de duas décadas desde que A. N. Whitehead, matemático e filósofo, demonstrou a falsidade de reconhecer a

deixado um vazio inexplicável entre a produção de conhecimento e as instâncias de expressão artística.

Essas preocupações e o ânimo de enfrentá-las foram explicitadas nesse Congresso (1947), por S. Giedion e J.L. Sert e por Le Corbusier: “na idade da industrialização e das empresas coletivas [...], em um momento no qual, por todas partes, se oferecem as possibilidades de por fim ao caos no qual nos movemos, ao indivíduo criador corresponde uma exaltada significação como portador e transmissor do sentimento humano [...]” (S. GIEDION, 1957 :72).

As palavras de Le Corbusier receberam apoio do representante da Holanda, Aldo Van Eyck, que também demonstrou suas preocupações quanto aos rumos e objetivos do CIAM: será que os trabalhos continuariam buscando unicamente o aperfeiçoamento mecânico do ambiente do homem ou procurariam um aprofundamento das questões críticas então colocadas? “[...] as funções inteligíveis se esgotam no conceito de ‘funcionalismo’, só encontram explicação na medida em que contribuem a melhor adaptar o ambiente do homem a suas necessidades elementares [...] é uma nova civilização que está iniciando. Seu ritmo já foi revelado e em parte se descreveu seus contornos. Cabe a nós prestar-lhe apoio.” (S. GIEDION, 1957 :74-75).

Aprofundando os contornos desse novo caminho almejado, J.L. Sert, alguns anos depois (1952), em seu artigo *Centros para a vida da comunidade*, prescreve como poderá se dar a síntese das artes – “uma nova aproximação entre as artes plásticas enriquecerá a linguagem arquitetônica, e esta colaboração ajudará a própria arquitetura a desenvolver maiores valores plásticos, maior qualidade escultórica.” (ROGERS *et alii*, 1952 :14) Segundo J.L. Sert, as obras de artistas plásticos reconhecidos se unem ao passado, catalogadas nas salas de museus antes de chegar ao presente, ficando conhecidas apenas por uma minoria seleta. O que J.L. Sert propõe é que a pintura e escultura cheguem aos centros vitais das comunidades, ao coração da cidade, para que as pessoas possam desfrutá-las e se enriquecer culturalmente.

Para viabilização dessa proposta, e a partir da experiência histórica, define três formas de combinação entre urbanismo,

validade dos princípios estéticos unicamente dentro da esfera pessoal e privada. Este conceito errôneo, segundo Whitehead, remonta a Descartes, o primeiro que separou a Ciência da Filosofia. Como consequência, a Filosofia assumiu a responsabilidade da investigação cognoscitiva, e a Ciência, a responsabilidade sobre a estrutura da matéria. Esta separação assinalou o começo do racionalismo unilateral. Permitiu que o mundo se dividisse em duas partes: por um lado a consciência que conhece e por outro, a matéria independente.” (S. GIEDION. 1957:71).

arquitetura, escultura e pintura: a integral, a aplicada e a conexa. Na 'integral' a colaboração é realizada desde a concepção do edifício, e freqüentemente o arquiteto atua como escultor e pintor ou em estreita colaboração com esses artistas (como exemplos, as obras de Michelangelo, Borromini, Bernini e Gaudí). Na colaboração 'aplicada' (a mais comum) primeiro é concebido o edifício e depois interagem, em algumas partes, o escultor e pintor sob a coordenação e prescrições do arquiteto. No caso da colaboração 'conexa', a arquitetura, pintura e escultura estarão separadas entre si, porém, relacionadas no mesmo espaço. (exemplos significativos dessa categoria são encontrados em grupos de edifícios públicos, por exemplo, na Acrópole em Atenas e, em diferentes proporções, em Pisa, Veneza, Versalhes e na Praça dos Três Poderes e em edifícios emblemáticos em Brasília)(ROGERS *et alli*,1952: 16).

O VII CIAM, em Bergamo, Itália, 1949, teve como tema *A Carta de Atenas na prática e a síntese das artes maiores*. A Carta de Atenas, na prática, foi dividida em seis sub-temas: 1. urbanismo - Le Corbusier; métodos de apresentação de projetos – Van Eesteren; CIAM publicações – J.L. Sert.; 2. colaboração mútua entre arquitetos, pintores e escultores – S. Giedion , Richards; 3. arquitetura e educação – Gropius , R. Rogers; 4. industrialização dos edifícios – Coates (grupo MARS); 5. as medidas legais e administrativas para implementação da Carta de Atenas; 6. reforma e programas sociais para facilitar o desenvolvimento das cidades.

fig 7. Diagramas para Chimbote, Peru, SERT e WIENER - VIII CIAM (MUMFORD, 2000).

Os temas principais giraram em torno da discussão dos diagramas¹² em matriz-grelha sistematizados para apresentação de planos e projetos urbanos elaborados por Le Corbusier, em colaboração com o grupo Ascoral¹³ (propostos no VI CIAM), e dos vários projetos e planos apresentados pelos 100 membros que compareceram e que expressavam diferentes orientações.

Com relação aos painéis em grelhas propostos por Le Corbusier, segundo Eric Mumford (2000: 180), o sub- comitê do CIAM VII, fez diversas críticas com relação à imposição formal e excessivo esquematismo da proposta – ao pretender abordar em forma de diagramas temas tão complexos como moradia–trabalho ou desenvolvimento econômico, e também não permitindo incorporar diferenciações de acordo com especificidades locais - geográficas, culturais, sociais.

No entanto, para E. Mumford (2000: 184), a escolha da cidade de Bergamo teve um significado específico na história do urbanismo: foi objeto do primeiro projeto de reconstrução de centro histórico – por Piacentini (iniciado em 1906) – “um exercício de desenho neo-renascentista.” E, como anteriormente referido, teve como escopo uma variada gama de temas e linguagens.

Foi apresentado o polêmico plano de reconstrução de Varsóvia pelo casal Syrkus, que propunha a realização de uma réplica exata da cidade destruída (800 edifícios), como repúdio à tentativa nazista de erradicar a cultura polonesa.

O Plano de Milão – AR Plan, 1945 - apresentado por R. Rogers e seus colaboradores (BBPR) – propunha a descentralização de Milão a partir de quatro funções, com especial ênfase no novo distrito residencial ao norte, novas vias expressas e um terceiro aeroporto. Esse plano deveria ser complementado por projetos de reconstrução do centro histórico de Milão e de outras cidades na Itália.

12. Eram propostas telas de até 120 painéis - organizados em grelha na vertical e na horizontal - a partir de 9 classificações temáticas: 1. ambiente, paisagem, contexto; 2. ocupação da terra; 3. volume construído; 4. equipamento; 5. ética/estética; 6. fatores econômico-sociais; 7. legislação; 8. finanças e 9. etapas de realização/diversos. No plano vertical ou horizontal deveriam ainda, estar evidenciadas as quatro funções: morar=verde, trabalhar=vermelho, lazer=azul, circulação=amarelo, interfaces=branco. (MUMFORD, 2000, p 181).

13. ASCORAL- *Assemblée de Constructeurs pour une Rénovation Architecturale*, um novo grupo francês pertencente ao CIAM, criado em 1942 por Le Corbusier.

fig 8 QT 8 Distrito, Milão
(MUMFORD, 2000).

Seis outros planos de desenvolvimento e/ou projetos para distritos residenciais foram apresentados pelo grupo Italiano Bottoni e outros: QT 8 - distrito em Milão; projeto experimental plano de desenvolvimento turístico para Ilha de Elba, pelo BBPR; plano para Ivrea, de Figini e Pollini; Plano Regional para Nápoles por Luigi Cosenza; estudo para Porto Marghera, em Veneza, por G. Samonà; plano para Gênova, por L.C. Danieri; Cidade de Nagele, uma cidade-jardim com edifícios de baixos gabaritos, por Dutch De; e um plano para uma comunidade periférica - o distrito de Pendrecht pelo grupo de Rotterdam Opbouw, representado por Bakema.

Era delegado do Brasil o arquiteto A. E. Reidy, que não compareceu, mas apresentou o Conjunto Habitacional de Pedregulho – uma das primeiras realizações de edificações em laje curva para apartamentos depois do projeto de Le Corbusier para a Argélia.

Entende-se que, apesar de ser um conjunto habitacional, Pedregulho foi uma importante antecipação da idéia de *Coração*, como se verá, a seguir, comparativamente aos projetos de J.L Sert e P.L.Wiener para o Peru e Colômbia, também apresentados nesse Congresso. A idéia de *Coração* estava evidente também no projeto

fig 9 Conjunto Residencial Pedregulho, Rio de Janeiro. A. E. Reidy, 1946 (M. BONDUKI, 1998).

da Cidade dos Motores, de J.L Sert, para o Rio de Janeiro. Esses projetos deixam claras as primeiras discussões de S.Giedion e J.L Sert no que concerne à incorporação das necessidades estéticas e de expressão popular nos projetos de centros cívicos já considerados como 5ª função na discussão das cidades modernas de acordo com E. Mumford (2000:188).

Ainda no VII CIAM, encabeçados pelo grupo Polonês – Helena Syrkus e Pierre Emery – concluiu-se que, para o desenvolvimento dos planos e esquemas urbanos, era necessária uma reforma e a implementação de políticas de desenvolvimento social. Propuseram, então, que o próximo congresso abordasse “as aplicações da Carta de Atenas e suas conseqüências na nova ordem social”, identificando os fatores importantes a serem estudados: os movimentos demográficos e seu controle; grandes transformações causadas pelas descobertas científicas em confronto com a população de baixos recursos; controle da expansão urbana e do subsolo; controle da implantação das moradias populares; reforma da legislação; salvaguarda das manifestações culturais e integração desse fenômeno com questões éticas e novas formas de vida vislumbradas; e preservação do equilíbrio ecológico. Apesar de haver uma concordância quanto à necessidade desses estudos para complementação da “Carta do Habitat”¹⁴. O CIAM VII não foi considerado um sucesso. O ponto polêmico e não consensuado, foi a discussão sobre a síntese das artes, revelando os conflitos políticos dentro dos Congressos, no esforço em explicitar as questões estéticas.

14. Proposta de atualização da Carta de Atenas por Le Corbusier. (E.MUMFORD, 2000:201).

Em 1950, J.L. Sert convenceu Le Corbusier sobre o tema do novo Congresso a ser realizado em 1951 - não mais a “Carta do Habitat”, mas os *Civic Centers*, proposta do grupo Inglês MARS – que depois se transformou em “Coração da Cidade”, adotado como a 5ª função urbana, “aquela que faz do aglomerado de pessoas uma comunidade – seu coração ou seu núcleo”.

2.2.2 *A idéia de core – centros para a vida da comunidade – sistemas de centralidade no Movimento Moderno*

No pós-guerra e dos VI CIAM de 1947 em diante, discussões capitaneadas pelo grupo MARS, S. Giedion, o Team 10 e posteriormente pelo grupo italiano *Tendenza*, em função das experiências monofuncionais e extensivas realizadas pela primeira produção moderna, buscavam ‘ressemantizar’ a cidade em busca de seus valores locais, escalas e contextos.

[...] com efeito, a definição mais certa do que são a urbe e a polis é [...] a pólis começa por ser um vazio: o fórum, a ágora; e tudo o mais é pretexto para assegurar o vazio, para delimitar seu contorno. A pólis não é primordialmente um conjunto de casas habitáveis, mas um lugar de reunião civil, um espaço definido para funções públicas. A urbe não está construída como a cabana ou o domus, para cobrir-se das intempéries e engendrar necessidades privadas ou familiares, mas para discutir sobre a coisa pública (ROGERS et alii, 1952: 3).

Essas reflexões de J.L. Sert assim como algumas críticas recebidas no VIII CIAM em Hoddesdon, Inglaterra, no ano de 1951 (‘O Coração das Cidades’), apontam a necessidade de discussão dos valores simbólicos do *civic center*. Segundo Helena Syrkus, delegada Polonesa no VIII CIAM, “o formalismo do CIAM foi positivo em sua criação como revolução. Perdeu-se, no entanto, quando aceitou a regressiva noção capitalista de *Existenzminimum*”. Para ela, por exemplo, a reconstrução de Varsóvia de acordo com sua forma original era afirmar o princípio da identidade local - princípio mais importante para a civilização polonesa, naquele momento, que a discussão formal ou funcional da arquitetura moderna. S.Giedion, em resposta a Syrkus, defendeu: “não queremos revolução parcial, precisamos da revolução total. Os pintores e escultores modernos não podem reativar o passado.” (E. MUMFORD, 2000: 194-195).

Além dessas discussões, em seu artigo *Centros para a vida da comunidade*, escrito em 1952, J.L Sert mostra-se preocupado com a

caótica expansão das cidades em direção às periferias, como consequência do acelerado processo de desenvolvimento industrial, dos novos meios de transportes e da consequente especulação da terra urbana. A consciência de J.L Sert, assim como daqueles que subscrevem os textos contidos na publicação dos VIII CIAM, quanto aos graves efeitos da suburbanização, no momento de reconstrução pós-guerra das cidades européias, foram explicitados em sua máxima – “o urbanismo tornou-se um suburbanismo” (E. MUMFORD, 2000: 195).

Revela-se, a partir de então, a necessidade de revisão dos padrões de concepção e implementação dos projetos modernos e toda uma tendência a voltar a falar nos termos cívico e urbano, discussões já explicitadas no VI CIAM de 1947 (encabeçadas por S.Giedion, J.L. Sert e Léger), sobre a síntese das artes e a retomada da monumentalidade.

O processo de discussão no VIII CIAM (1951) girou em torno da criação de uma corrente contrária ao processo de descentralização: um processo de recentralização que buscava atender à necessidade, no segundo pós-guerra, de reconstrução de alguns centros de cidade bombardeados. Dever-se-ia, portanto, enfrentar o desenho dos *civic centers* pedestrianizados nas New Towns Inglesas (ex: Gordon Stephenson – Stevenage) “por meio da recuperação da medida humana e da afirmação do direito dos indivíduos sobre a tirania dos instrumentos mecânicos”.

S.Giedion, Rogers, Le Corbusier, Gropius e outros procuram estudar as características que esses novos centros deveriam reunir tendo como premissa a estreita ligação entre o projeto arquitetônico

fig 10 Plano de Stevenage, Gordon Stephenson et al. 1946. (CIAM VIII - *The Heart of the city*, 1952, p 122).

e o urbanístico e a viabilização de espaços para a manifestação das comunidades nas suas várias expressões sócio-político-culturais.

A forma de intervenção sobre a cidade, proposta inicialmente pelo Grupo MARS e apoiada por J.L. Sert, para estruturação dos centros cívicos, passa pela subdivisão daquela em setores, estabelecendo-se núcleos para cada um deles em cinco graus diferentes de aglomeração: o povoado rural; a aldeia com mercado ou bairro residencial; importantes localidades (rurais) ou distritos (urbanos), em que já existe um certo grau de anonimato e independência econômica; a cidade com vários distritos, e por fim, a metrópole de referência internacional.

Cada um desses setores ou partes da cidade necessita de seu próprio centro ou núcleo que resultará num sistema ou rede de centros da comunidade, hierarquizados; um centro principal será a expressão da cidade ou da metrópole em seu conjunto: este será o Coração da Cidade (ROGERS et alii, 1952:11).

fig 11 Mercado a céu aberto em Nurnberg antes da guerra. (CIAM VIII - *The Heart of the city*, 1952, p 72)

Esses núcleos atuariam como elementos catalizadores onde se desenvolveria a vida das comunidades - reuniões, manifestações organizadas ou espontâneas, passeios. Os pedestres teriam preferência sobre os automóveis e sobre as atividades comerciais e/ou de serviços.

A configuração de sua forma seria dada por distâncias máximas a serem percorridas a pé; uma “fisionomia arquitetônica que resulte confortável e agradável à vista”.

As propostas tinham como referência os centros que moldaram as civilizações: desde a ágora grega, o fórum romano, posteriormente os mercados, as praças medievais, as praças de armas das cidades de colonização espanhola, depois os parques públicos, os passeios. Portanto, não se tratavam de elementos novos na cultura das cidades.

Não custa destacar nesse sentido, o raciocínio de J.L. Sert:

a liberdade de pensamento não se flagrou nas religiões, nem tão pouco é produto da imprensa, rádio ou televisão; deve muito mais à mesa do café que à escola e, ainda que em sua formação colaborassem outros fatores, foi difundida e teve origem onde as pessoas tinham a possibilidade de encontrar-se e trocar impressões, principalmente por meio da palavra (ROGERS et alii. 1952: 8).

Dessa forma, esses centros para a vida da comunidade deveriam, como atividade precípua, cumprir sua função social de abrigar as mais diversas manifestações populares, organizadas ou não, receber estrangeiros, explicitar a cultura do lugar e sua construção e gestão deveria ser financiada com fundos públicos, como tarefa pública.

2.2.3 O projeto do core – transformações do ideal, mas não da realidade

As reflexões de J.L. Sert a respeito dos “centros para a vida da comunidade” sinalizam um avanço com relação aos ideais da cidade moderna. Esta passa a ser encarada não mais como uma totalidade homogênea – agrupamento de células, paisagem universal e monótona – para um homem médio, mas como a agregação de distintas partes, constituídas por diferentes escalas, formas e conteúdos, para as quais a rede ou sistema de centros cívicos seria um importante elemento de qualidade urbana e correspondente respeito cidadão.

Assim, grande parte dos requisitos técnicos – formais e funcionais – parecem emergir com grande lucidez e coerência, tais como:

- centros cívicos - planos visando os valores humanos - unidades de vizinhança menores cuja função social é unir as pessoas e facilitar contatos diretos e intercâmbio de idéias;
- distâncias que possam ser percorridas por pedestres; separação entre pedestres e automóveis;
- hierarquia entre espaços públicos, privados e suas transições - recuperação de alguns elementos da cidade do passado, como as ruas cobertas, os pórticos, os pátios;
- contrastes entre edifícios altos e baixos – cujo propósito, segundo os autores, como tratava-se de clima quente, era que a sombra que um produzia protegesse o outro;
- liberdade plástica – “lembrar que os edifícios não são só esqueleto, mas carne e pele”; “edifícios devem ser funcionais, mas acrescidos de expressão arquitetônica ou escultórica e riqueza plástica” J.L. Sert;
- marcos urbanos – símbolos das aspirações populares – centros de reunião social e espírito cívico;
- programas específicos segundo a escala do assentamento, clima, nível econômico e cultural, porém incorporando sempre espaços abertos para o público, como praças e passeios; “os bulevares e as ruas com calçadas comuns para o tráfego motorizado e os pedestres, tão características de nossas atuais cidades, resultam inadequadas” (ROGERS *et alii*. 1952: 11);
- outros equipamentos essenciais – bibliotecas, museus, teatros, estádios, lugares públicos de encontros.

fig 12. Centro Cívico e Comercial para a cidade de Cali, Colômbia. Projetado para 700.000 hab. Este centro está dividido em duas zonas principais: a comercial e a administrativa. As lojas estão situadas em volta de uma praça cerrada. Os edifícios administrativos estão agrupados ao redor de outro espaço aberto de mesmas dimensões. Apesar do belo e harmonioso conjunto de edificações e funções, atentar para a escala do centro cívico com relação às quadras da vizinhas. (CIAM VIII - *The Heart of the city*, 1952, p 12)

No entanto, alguns aspectos da descrição físico-funcional desses espaços são aqui colocados em posição de alerta ou de dúvida quanto à sua operacionalização. Tais como:

1. Perda da visão de complexidade das cidades. Por exemplo, na busca do ideal de harmonia coletiva, na qual as partes estão sujeitas ao conjunto, todos os centros comerciais e de serviços – que, na visão de J.L. Sert, deterioram a cidade em sua marcha especulativa – seriam incorporados ao projeto dos corações.

Sabe-se, porém, que a localização de áreas comerciais, financeiras e de serviços, obedece a fatores de localização que se retroalimentam de investimentos privados e públicos, a saber, o movimento dos consumidores, as chamadas vantagens locacionais – como fácil acessibilidade e infra-estrutura instalada e potente. Uma posterior redefinição ‘técnica’ da localização desses usos não teria o condão de reverter decisões de localização já tomadas pelos agentes interessados (a despeito de algumas experiências bem sucedidas como a de Lijban (Rotterdam, Bakema, 1950).

2. A necessidade de separação entre a circulação de pedestres e a automobilística: “os planos dos centros comunitários devem expressar claramente essa separação”. Além do que vem citado nesse trecho, J.L. Sert ataca os bulevares haussmannianos a partir de uma imagem da Avenida Champs-Élysées em Paris.

“As grandes avenidas não são propriamente lugares de reunião; foram construídas para os desfiles. O pedestre se converte em espectador e deixa de ser ator; limita-se a contemplar o desfile

fig 13. De Lijnbaan centro Comercial e residencial, Rotterdam, Van den Broek e Bakema. 1953 (MUNFORD, 2000, p 240).

militar, ou os automóveis que passam. O tráfego central se mantém separado do público de ambos os lados da avenida e só os que se locomovem em automóvel gozam de uma visão completa da rua” (ROGERS et alii, 1952: 9).

Essa é uma visão parcial daqueles que ainda entendiam a rua simplesmente como canal de trânsito. Porém, como destaca A. Vidler (1981), “o bulevar é o produto mais urbano do séc. XIX”. De fato, se encarada com todos os seus atributos – a rua (bem estruturada) é parte da experiência humana de movimento, e meio essencial de comunicação.

O bulevar, em sua origem, tem uma potência muito maior, permite admirar toda sua vitalidade como principal elemento urbano de suporte das diversas práticas e funções sociais.

O bulevar surge, ainda conforme A. Vidler (1981), como uma síntese da técnica com as artes. De um lado, toda a experiência

fig 14 Champs Elisées, Paris.

técnica e perícia científica da *École Polytechnique* aí se encontra com os ideais estético-formais da *École de Beaux Arts*, “como a esperança do Século xx contra a revolução e a pobreza”. Ainda segundo Vidler, “foi uma das ferramentas do progresso social, moral e governamental; um monumento ideal da cidade - tanto como espaço quanto como provocação para sua febril vida econômica.” (VIDLER, 1981: 94-106).

3. Apesar das preocupações com o centro cívico e funções correlatas, a linguagem e escalas desses projetos, permanecem as mesmas, seja em propostas de criação de corações, seja nos projetos anteriores para expansão das cidades. Para alguns dos componentes dos CIAM, o conceito de nova monumentalidade estava definitivamente presente no plano de Le Corbusier, de 1945, para a cidade francesa de St. Dié, destruída pelos alemães no final da guerra. Segundo E. Mumford (2000), nesse projeto Le Corbusier expressa um conceito diferenciado daquele de J.L Sert e P.L. Wiener. O *civic center* com moradias, teatro, cafés, museu e edifícios administrativos não constituía um espaço interior como a cidade dos motores. Ao invés disso, o plano de St. Dié era uma plataforma onde os edifícios estavam livremente localizados em um centro cívico de grande altura. S.Giedion logo denominou a proposta “um longo caminho dentro de uma praça renascentista (...) de cada implantação emana uma atmosfera social, demonstrando uma maior dinâmica na concepção espacial que os tradicionais espaços urbanos interiores.” (E. MUMFORD, 2000: 152)

Apesar dos dois projetos não construídos - o Plano do Centro Cívico de St. Dié, elaborado por Le Corbusier (1945), e o Centro Cívico da Cidade dos Motores, por J. L Sert e P. L. Wiener, (1944) -, focalizarem

fig 15 Centro Cívico da Cidade dos Motores, 1944, Brasil (MUMFORD, 2000: 177).

fig 16. Plano do Centro Cívico de San Dié, Le Corbusier, 1945. (CIAM VIII - *The Heart of the city*, 1952, p 124)

e desenvolverem edificações e espaços enfatizando seu papel político e público e visando à configuração de um centro cívico, no caso da descrição contida no Plano de St. Dié, apresentado no VII CIAM, fica claro o retorno à linguagem, escalas e, por que não, a alguns conceitos da arquitetura moderna em suas origens. O memorial descritivo segundo Rogers (1952) diz o seguinte: “os oito blocos de apartamentos podem ser similares à *Unité d'habitation de Marseille*, cada um contendo um *core* local, em quatro partes: uma rua de comércio no centro de cada bloco, um clube infantil em cada andar, um centro de jogos e exercícios na cobertura e um parque aberto em volta dos pilotis que formam a base de cada bloco”.

Pergunta-se, então: se as atividades urbanas serão, em grande parte, concentradas em edifícios verticalizados e auto-suficientes, para que os equipamentos, passeios públicos e locais de encontro de fácil e possível apropriação cidadã, arduamente defendidos?

Os planos e projetos de P.L.Wiener e J.L Sert para as cidades latino-americanas – Chimbote, Lima, Médelin e Cali – tiveram como idéia-força a utilização de edifícios em duas alturas em contraste, como assinalado na figura 17.

Conforme esquemas anteriormente apresentados e figura 19, procura-se, na área de edifícios baixos, de dois ou três pavimentos (moradias, lojas e cafés no térreo), - reproduzir os pátios das cidades coloniais espanholas. No centro do assentamento, como no caso do bairro em Chimbote, localizam-se os edifícios de maior gabarito – 6 a 8

fig 17 Estudos para o Plano Piloto de Lima no Peru (P.L.Wiener e J.L Sert e Oficina Nacional de Planejamento e Urbanismo). Contrastes: edifícios altos e baixos; Cidade colonial x cidade moderna (reprodução dos pátios); Edifícios baixos – 2 ou 3 pavimentos com pátios – lojas e cafés; Edifícios altos – escritórios 18 a 20 pavimentos; Marquises ou abóbadas de concreto protegem o pedestre do sol e da chuva (CIAM VIII - *The Heart of the city*, 1952, p 16).

pavimentos – com elevador, substituindo os edifícios baixos da cidade colonial. Acima, em Lima repete-se a fórmula dos pátios coloniais, porém combinada com edifícios altíssimos de 18 a 20 pavimentos com elevador. Lajes ou abóbadas de concreto unificam o conjunto e protegem o pedestre das chuvas e do sol. Pórticos em frente às fachadas das lojas facilitam a circulação.

fig 18 Setor de um bairro para a cidade de Chimbote, Peru. P. L. Wiener, J. L. Sert e a Oficina Nacional de Planejamento e Urbanismo. (CIAM VIII - *The Heart of the city*, 1952, p 13).

Esse jogo entre tradição e ruptura é um dos aspectos interessantes dos projetos apresentados por J.L. Sert e P.L. Wiener no VIII CIAM.

No entanto, os esquemas gráficos abaixo, demonstram claramente a escala em que se trabalha – uma quadra da cidade colonial – 1º croquis, corresponde a quatro quadras da cidade proposta – 3º croquis.

Entre os jovens participantes do VIII CIAM - Aldo Van Eyck, J. Bakema e o grupo inglês MARS, as propostas relacionadas aos centros cívicos adquirem novas sintaxes. Van Eyck, no projeto de Nagele, de 1949, propunha um espaço verde central a partir de terras ganhas ao mar e desenhadas de acordo com alguns princípios da cidade pré-existente.

Bakema compreendia o conceito de ‘coração’ com maior amplitude que o CIAM funcionalista, propondo como tema de discussão as relações humanas criadas a partir da configuração dos espaços públicos. O tema das relações humanas passa a ser uma referência fundamental à nova geração dos CIAM, que verá aí a possibilidade de superação da rigidez da corrente funcionalista, e será recuperado em congressos subseqüentes.

O grupo MARS trazia uma discussão do coração como lugar onde o sentido de comunidade adquire expressão física. A

fig 19 Relações volumétricas que guiaram os projetos de Chimbote, Lima, Medellín e Cali. (CIAM VIII - *The Heart of the city*, 1952, p 14).

fig 20 Projeto para a cidade de Nagele, Holanda, 1949 (CIAM VIII - *The Heart of the city*, 1952, p 108).

valorização do conceito de comunidade entra em confronto com as categorias de discussão da cidade moderna – a mecanização da vida urbana e sua justificativa formal pela eficiência funcional.

Neste debate, recupera-se também a discussão do desenho das praças italianas, evocadas como exemplo de monumentalidade, de perfeição formal e de vida pública.

Assim, independente de todas as constatações acima, quanto à recorrência das escalas, linguagens e conteúdos conhecidos para novos temas, o percurso de discussões, indagações e corajosas propostas, mesmo mesclando palavras conhecidas, originou, em alguns casos, uma nova sintaxe.

2.3 X CIAM: AS DIFERENTES ESCALAS, IDENTIDADE E MOBILIDADE

A partir do VIII CIAM, outros critérios foram incorporados à discussão da produção arquitetônica e urbanística, tais como a **identidade, os padrões de associação comunitária, a mobilidade e a noção de cluster**. Estes critérios passaram a ser representados pelo tema do Habitat¹⁵. Este tema configurou-se em um grande mote para a discussão dos jovens arquitetos descontentes com os rumos das discussões dos Congressos. Inicialmente, foi sugerido pelo próprio Le Corbusier, pretendendo retomar a habitação como função urbana primordial. No entanto a nova geração tinha outra compreensão e estava centrada na discussão das relações sociais engendradas a partir do projeto do espaço urbano. Foi nesse contexto que se consolidou a divergência de posturas que levou à criação do TEAM 10.

Em Janeiro de 1954, o Comitê Holandês formado no IX CIAM organizou um encontro para discussão dos novos caminhos do CIAM. Deste encontro, que ficou conhecido com o nome de “*Doorn Meeting*” emergiu uma nova direção do CIAM, formada principalmente pela nova geração de arquitetos holandeses e ingleses Bakema, Van Eyck, H. Daniel, Mart Stam e pelo economista social Hovens Grave. Participavam também Peter Smithson, Voelcker e Van Ginkel.

Smithson propunha que o urbanismo se aprofundasse na compreensão dos graus de complexidade das associações humanas. Para tanto, valeu-se da idéia da “comissão da atmosfera” baseada na ‘seção do vale’, de Geddes¹⁶. Geddes classifica as ocupações

15. Um dos subcomitês de debates do CIAM IX, realizado em 1953 em Aix-en-Provence, tratou do Habitat.

16. A referência do perfil do Vale vem do estudo de Patrick Geddes (urbanista inglês do século XIX) sobre a ocupação urbana européia, no qual se associam estas ocupações às condições naturais e ecológicas e às atividades produtivas. Cf. Castilho Barone, (2002: 67).

em quatro tipos: a urbe multifuncional, cidades de vários tipos (industrial, administrativa), povoados e casas isoladas. Dessa maneira, acredita que é equivocado construir a ‘casa padrão universal’ para qualquer um destes locais, independente do meio físico e sócio-econômico.

Um destaque do ‘*Doorn Meting*’ foi a apresentação, por Bakema, do projeto que havia implantado em Roterdã – Lijnbaan (figura 13), no qual relaciona atividades e ruas comerciais com blocos residenciais de diferentes alturas, resultando em uma rica integração de relações sociais e visuais.

fig 21 “Draft Framework 3” Alison e Peter Smithson esboço – escalas de associação – Geddes’s Valley Section – X CIAM, 1954 (MUMFORD, 2000)

O encontro foi encerrado com um Estatuto do Habitat – ‘*Statement on Habitat*’ – a partir do qual se rejeita explicitamente a Carta de Atenas. Considera-se, que “o urbanismo proposto e desenvolvido na Carta de Atenas tende a produzir ‘cidades’ nas quais as associações vitais estão inadequadamente expressas. Para compreender as associações e ocupações urbanas, deve-se considerar cada comunidade de forma particularizada e como uma totalidade complexa” (MUMFORD, 2000: 239-240).

O X CIAM foi realizado em Dubrovnik, no Museu de Arte Moderna, em agosto de 1956¹⁷ tendo como questões a serem enfrentadas: (1) a preparação da Carta do Habitat, (2) a discussão das inter-relações sociais e (3) a determinação do futuro do CIAM. Contou com 250 membros de 15 países e ficou conhecido principalmente, pelas manifestações contrárias às doutrinas de Le Corbusier. No entanto, foram apresentados 35 projetos ainda baseados na grelha proposta por Le Corbusier.

17. O X CIAM em Dubrovnik (1956) marcou o fim dos CIAM para a maior parte de seus membros e grupos.

Conforme Mumford, (2000: 247) a organização do x CIAM coube à nova geração (representantes do TEAM 10, grupo MARS e Opbouw). Foram instituídas três comissões que deveriam trabalhar paralelamente: Comissão A: tinha como atribuição estudar a Carta do Habitat e estava dividida em três sub-seções: A.1 - a formulação da Carta; A.2 - a presente situação do Habitat; A.3 - a seleção de extratos dos trabalhos mais recentes dos CIAMS que contivessem relações relevantes para a discussão do habitat. A comissão B - estudo das relações humanas – foi dividida em quatro seções para reflexão dos pontos e questões levantadas pelo team 10: B.4 - cluster: o problema da unidade orgânica; B.5 - o problema da mobilidade; B.6 - o problema do crescimento e das transformações; e B.7 - urbanismo como parte do Habitat. A Comissão C estava voltada às relações públicas e inter-relações entre as várias comissões do Congresso devendo-se reportar diretamente ao Presidente.

A questão colocada pelo ‘**cluster**’ (subcomissão B.4), identificada no dossiê do x CIAM, segundo E.Mumford, era desenvolver uma estrutura específica e orgânica para cada comunidade em função de seus valores culturais, vínculos sociais e afetivos e não apenas funcionais. Ou seja, “tornar claros os padrões de organização do espaço no sentido de facilitar a criação de relações de identidade do homem com a cidade” conforme A.C.Barone, (2002:81). Negava-se, portanto, a subdivisão de uma comunidade em partes (unidades de vizinhança). Isto requeria uma nova compreensão que relacionasse cada parte de uma comunidade a um ‘cluster’ (agrupamento), de forma a estender e renovar os padrões existentes.

A subcomissão B.5 ficou responsável por abordar a noção de **mobilidade** como elemento de relacionamento entre os diversos complexos e associações da cidade. As discussões abordaram o sistema viário e seu papel estruturador das metrópoles a partir do automóvel (crescimento da indústria automobilística, na década de 1950), questões de segregação da circulação automotiva e de pedestres.

A subcomissão B.6 tratou dos problemas do **crescimento e das transformações urbanas** como os aspectos essenciais da discussão do habitat e da responsabilidade do arquiteto-urbanista em compreender as relações entre duração e exigências da vida do indivíduo e a construção das formas do habitat.

Bakema discute estas questões em artigo publicado em 1957, “Arquitetura do Plano e Plano da Arquitetura”. Segundo ele, o arquiteto deveria projetar elementos construtivos que fossem expressões do habitat. Deveria incluir ‘elementos de referência’ por meio dos quais as pessoas, em movimento, pudessem experimentar

fig 22 Paineis em Malha 'Lost Identity' – o playground como extensão da casa, Aldo Van Eyck - X CIAM, 1956. (MUMFORD, 2000, p 251).

uma sensação de identificação das diferentes culturas e comunidades no mundo. Elementos que, inclusive, pudessem oferecer certa flexibilidade e serem modificados por indivíduos ou grupos para expressar sua identidade.

Exemplos desta postura foram os painéis em malhas (grid) apresentados - 'Mobility', para Genebra, com a intenção de integrar toda a cidade por meio do automóvel, e 'Lost Identity', projeto de Van Eyck que teve como foco a criança e a reorientação da vida na comunidade.

Van Eyck desenvolveu no X CIAM a noção de 'in-between', uma reflexão que pretendia superar as polaridades (oposição entre forma construída e espaços livres) e dar conta dos espaços de transição¹⁸. Como por exemplo a porta, não mais como limite de situações antagônicas – dentro e fora – mas como zona de interpenetração espacial e funcional entre o público e o privado. Seus projetos foram objeto de um longo processo de pesquisa e crítica, por meio das quais, associou elementos da antropologia, da filosofia e de movimentos artísticos de vanguarda à produção do espaço em

¹⁸. Muitas vezes Van Eyck na busca dos espaços de transição, permitiu 'contaminar os espaços de dentro com a linguagem da rua e vice-versa'. (BARONE, A. C. 2002: 125).

fig 23 Orfanato de Amsterdam, Aldo Van Eyck, 1956. (STRAUVEN, 1996 *apud* BARONE, 2002, p 123).

busca de uma redefinição do papel da arquitetura na sociedade¹⁹. A noção de '*in-between*' será abordada no decorrer dessa tese, porém incorporando diferentes significados e escalas.

No Orfanato de Amsterdam Aldo Van Eyck desenvolveu o que denominou arquitetura dos espaços de transição – *in between spaces*. O prédio se apóia em uma matriz reticulada (cubos que se alternam e repetem em áreas cobertas e descobertas), paredes transparentes e opacas, formas abertas e fechadas, texturas diferenciadas nos pisos, paredes e teto, enfim lugares que não são nem estritamente interiores nem exteriores mas intermediários (BARONE, 2002 :121-122).

Por fim, a subcomissão B.7: **Urbanismo como parte do Habitat**, coordenada por Candillis, afrontou as questões relacionadas à Carta do Habitat, em complementação à Carta de Atenas e aos trabalhos dos primeiros CIAM. Participantes franceses na comissão propuseram que se trabalhassem as articulações entre a vida tradicional e o futuro e as pesquisas concernentes à composição espacial e à noção de continuidade.

O foco, portanto, das discussões, a partir do x CIAM, deixa de limitar-se à **proposição do projeto urbano em bases funcionalistas** para adentrar-se em uma discussão da concepção por escalas e dos padrões de associações das comunidades nas diferentes escalas. Apesar da forte oposição às 'cartas manifestos' e doutrinas como também à forma de funcionar dos CIAM – discussões fragmentadas em subcomitês, e à cidade que propunham até então, – segregada em funções –, a primeira reunião organizada pelo TEAM 10

19. Entre 1947 e 1951 Van Eyck participou de discussões e exposições do grupo Cobra, e apesar de contrários, também teve influência do grupo *De Stijl* holandês, das leituras de Joyce e Bergson. Realizou várias viagens a aldeias africanas em busca da compreensão da noção de 'elementar' na vida em sociedade.

teve como resultado um ‘manifesto’ no qual foi evidenciada a necessidade de abordagem das múltiplas escalas nos projetos de arquitetura e urbanismo.

Em oposição à lógica da habitação como função primordial de organização da cidade, disposta em geral em células mínimas e blocos estruturados no território, seguindo padrões de higiene, conforto ambiental e economia pela produção seriada (conceito emprestado da produção fordista), para os jovens arquitetos a questão primordial a ser observada eram **as inter-relações entre as escalas para a formação de comunidades específicas.**

Assim as escalas a serem observadas eram: a casa, a rua²⁰ – espaço vazio entre as formas construídas – e, a terceira, o bairro – configurando uma escala intermediária entre a arquitetura e o urbanismo. O que se pretende, segundo Mumford é que a rua recupere, assim, seu protagonismo de elemento primário organizador do espaço urbano “como já anunciado desde as intervenções da cidade barroca do Século XVI (Roma de Sixto V) até as expansões e projetos urbanos da cidade do Século XIX (Paris, Barcelona).” No entanto parece que os projetos do TEAM 10 (especialmente os dos Smithsons) já tratam a rua como canal de tráfego intenso e motorizado de maneira a segregar também as circulações (automóvel e pedestres).

2.3.1 TEAM 10 – as megaestruturas

Segundo Barone (2002), na produção do TEAM 10 são identificados três tipos diferentes de posicionamento: a continuidade com a tradição corbusiana, representada pelos Smithsons, Woods e Candillis, o estruturalismo na arquitetura representado pelos holandeses (A. Van Eyck, H. Hertzberger), e a valorização do contexto (Coderch e GianCarlo de Carlo, E. Rogers, Aldo Rossi).

Interessa aqui a vertente corbusiana identificada no casal Alison e Peter Smithson que tem como projetos emblemáticos as megaestruturas Golden Lane e Robin Hood Gardens e, como tal, depositava na arquitetura todas as expectativas de resolução dos problemas sociais, construindo uma cidade dentro da cidade. As megaestruturas eram compostas de blocos de atividades conectados por lajes para circulação de pedestres (‘caminhos’) e vias de acesso de veículos segregadas (‘estradas’) - isoladas das lajes e dispostas no andar inferior.

20. A noção de quadra foi abandonada nestas discussões devido às implicações abstratas e técnicas que trazia.

fig 24 Conjunto Hobbin Hood Garden, projeto de Alison e Peter Smithson. 1970 (WEBSTER, 1997 *apud* BARONE, 2002, p 143).

Segundo A.C. Barone, as megaestruturas difundidas nos anos 60 eram uma revisão da “idéia de ‘city-cluster’, em que as unidades se agregavam em torno de redes de circulação e acesso, formando estruturas conectadas e polinucleadas” (BARONE, 2002: 94).

A busca de um modelo sistêmico para estruturação do espaço urbano resultava na constituição de estruturas unificadas e contínuas por meio da arquitetura extensivamente repetida e redes de circulação independentes demonstravam claramente os critérios de mobilidade e associação assumidos pelo TEAM 10.

O projeto se compõe de duas lâminas de habitação com acesso de 3 em 3 andares através de um píer largo e articulado. [...] a idéia era fazer de cada corredor um acesso a diversas unidades, e não a um nível apenas. [...] esses corredores se transformam em ruas interligadas, recriando a complexidade da cidade na escala do edifício (BARONE, 2002: 143).

Segundo A. C Barone:

Os jardins, terraços e ruas aéreas eram ‘territórios de identidade’ para as comunidades. A preocupação com a questão da circulação interna no projeto e a possibilidade de criar pontos de encontro nos espaços para a circulação indicam uma sensibilidade para o problema da crescente intensificação do tráfego motorizado e uma revalorização do espaço do pedestre [...] A noção de identidade estaria criada através da oferta desses espaços. Os padrões de associação eram espacializados no próprio conjunto edificado e nas ruas aéreas que criavam domínios coletivos mais fechados (BARONE, 2002: 140).

A análise dos conjuntos habitacionais, Golden Lane e Robin Hood Gardens permite inferir que, apesar das discussões de diferentes ‘escalas e relações’ que se procuram incorporar aos novos projetos pelos componentes do TEAM 10, em busca de atendimento às especificidades das comunidades, o resultado obtido, no caso das mega-estruturas, são ocupações ‘isoladas’ da vivência urbana e da relação com o solo. As estratégias adotadas pelos Smithsons, apesar da crítica ao ‘espaço livre e indefinido’ do funcionalismo moderno, deram lugar (em alguns casos), à produção de ‘fortalezas’ arquitetônicas e urbanas, onde os espaços de ‘convívio e ruas aéreas’ justificam-se como ‘conquista de uma intimidade privada’ e se desconectam do espaço físico e social da cidade, passando a uma compreensão reducionista do espaço dos fluxos (eficiência funcional).

2.4 ALGUMAS CONSIDERAÇÕES

Pelo percurso traçado nos dois primeiros capítulos desta tese, pode-se observar que, durante o primeiro período dos CIAMS (1928-1947), a questão da habitação esteve em primeiro plano, tratada em bases fordistas (racionalidade, eficiência), universalistas (atendimento ao homem padrão), e calcada em ideais de justiça social e vida urbana mais saudável. Nesse período, entretanto, algumas intervenções já demonstravam o enfrentamento da discussão e da prática de crescimento e reconstrução das cidades em bases específicas e com resultados diferenciados em função das condições sócio-econômicas dadas (Viena Vermelha, Cidades Soviéticas, *Siedlungen* Alemãs).

De acordo com Aymonino (1981: 127), ao pretender dar uma resposta alternativa ao desenvolvimento de cidades que vinham passando por atuações concretas há mais de 150 anos, o movimento moderno limitou-se a intervenções nos ‘setores emergenciais’ – os novos bairros periféricos – na tentativa de, a partir dessas atuações, alcançar uma reordenação geral da cidade (como o caso do Plano de Frankfurt, de Ernst May). Nesse sentido, Aymonino caracteriza o desenvolvimento residencial do período inicial dos CIAMS, fundamentalmente, pela confluência de três fatores: **1.** independência do tipo edificatório em relação aos alinhamentos viários. Tal fato, segundo B. Secchi (2006), significou uma liberdade do vínculo às antigas matrizes fundiárias derivadas da máxima exploração de solo edificável, com os desdobramentos daí advindos (salubridade, conforto ambiental, relações de compatibilidade funcional); **2.** correspondência entre forma arquitetônica e organização interna do edifício; **3.** a intenção

de fazer coincidir o modelo e protótipo a fim de obter a máxima possibilidade de repetição.

Reconhecendo os vários avanços trazidos pelas categorias de discussão da cidade moderna – a mecanização da vida urbana e sua justificativa formal pela eficiência funcional e qualidade ambiental, alguns resultados tais como a multiplicação de módulos de ocupação habitacional nas cidades, como um caminho de mão única, no entanto, passaram a exigir novas discussões. As freqüentes críticas ao ‘modelo universalista’ nas discussões e na prática da arquitetura e do urbanismo modernos estavam baseadas, segundo Tafuri (1988), predominantemente na despolitização e abstração de suas propostas e no conseqüente abandono das especificidades de cada país.

Assim, no curto espaço de tempo de apenas uma década (1949 a 1959), passara-se da discussão do espaço de centralidade única e institucionalizada – o centro cívico do VIII CIAM (1951) para as discussões da chamada ‘nova geração’, que questionava o tema do ‘core’ como praça cívica porque este não validava nem abarcava os mecanismos ‘afetivos’ e efetivos de apropriação do espaço pelos diferentes grupos sociais.

Os núcleos propostos pelo TEAM 10 deveriam ampliar e diferenciar as **escalas, as formas e as funções – portanto ser vários e não um único e emblemático core**. A praça cívica da cidade funcional se filiava às demandas das massas indiferenciadas, que naquele momento haviam-se transformado em sociedade do consumo com exigências e expectativas distintas²¹.

Portanto as transformações nesse período passam da habitação em módulos seriados para a constituição de ‘clusters’- formas orgânicas e adaptáveis a várias situações e culturas com espaços de convivência múltiplos e adequados a cada comunidade. Com destaque para a escala desses projetos – as mega-estruturas dos Smithson que criam uma cidade dentro da cidade.

O sistema viário, se de um lado perde a rígida hierarquia e separação (sistema 7 vias de Le Corbusier), por outro (nas mega-estruturas do TEAM 10), perde a riqueza de significados (convívio e comunicação), permitidos pela associação dos vários movimentos - pedestres e automóveis, devendo responder primordialmente às emergências do tráfego motorizado (mobilidade mecânica), portanto desassociadas de suas funções complementares - convivência e trocas sociais.

21. Apesar da instauração do Estado de Bem Estar Social, no pós-Guerra, nos moldes do padrão inglês, e da postura política que defendia o engajamento da sociedade e do Estado na resolução dos problemas das massas, a posição liberal de defesa da propriedade e dos valores de mercado tende a se fortalecer na Europa neste período.

fig 26 Sistema de 7 vias de Le Corbusier (1935). (BENEVOLO, *história da cidade*. 2005. 705).

Em relação aos espaços centrais, no processo que caminha do VIII até o X CIAM (1951-1956) destacam-se, quanto aos novos desenhos, a despeito da ‘institucionalização’ e de alguns resquícios de monumentalidade, as pesquisas e os interessantes resultados dos projetos de Bakema para Rotterdam e A. Van Eyck em Amsterdam.

No Brasil, como explicado por O. Arantes (1998:118), “dados os descompassos, ainda corríamos pelos mesmos trilhos, uma face voltada para a síntese das artes anunciada logo a seguir pela capital em construção (Brasília); outra para a superação concomitante do subdesenvolvimento que nos estrangulava”.

3

URBANISMO NO SÉCULO XX: CONDIÇÕES E
ESTRATÉGIAS

3.1 LINHAS

As principais idéias que orientam o urbanismo moderno e contemporâneo têm no mundo europeu uma história que traça linhas bastante nítidas. Por isso mesmo, e a despeito das diferenças de toda ordem que qualquer historiografia deve ter como premissa, tais linhas podem constituir referência apropriada para se seguir o desenvolvimento, a mutação, ou mesmo a obsolescência dessas idéias.

Frente à complexidade e diversidade das forças e dinâmicas atuantes na cidade (seja ela européia ou não, moderna ou contemporânea) corre-se o risco de certo esquematismo e generalização. Mas para o que aqui interessa - retratar um breve quadro dos pressupostos, vínculos e procedimentos técnicos de pensamento, produção e/ou transformação das cidades e do território no Século xx e início do XXI - tal esquematismo talvez possa se revelar produtivo.

Nesse sentido, é possível traçar um quadro geral tomando como referência alguns estudos¹ que trazem em comum a possibilidade de caracterizar as linhas do pensamento urbanístico desde a emergência de certos paradigmas no ensino e na prática profissional disciplinar européia. A partir da classificação sintetizada em Sales (1999), e incluindo no debate Hall (1995), B. Secchi (1989) e Arantes (1998), uma taxonomia possível distinguiria as seguintes linhas principais:

- Urbanismo funcionalista;
- Enfoque sistêmico;
- Crítica materialista;
- Morfologismo;
- Enfoque normativo;
- Ambientalismo;
- Neoliberalismo ou orientação pelo mercado.

1. "La enseñanza del urbanismo de Solà-Morales - Perspectiva Española 1970-1980" (1984). Este trabalho do Laboratório de Urbanismo da ETSAB/UPC apresenta uma periodização das correntes históricas que marcaram os programas acadêmicos das disciplinas de urbanismo das escolas espanholas; "Los paradigmas urbanísticos y su influencia en la enseñanza del urbanismo", de Fernando Gaja: Instituto de Urbanística de Valladolid, (1995). Gaja incorpora inclusive a discussão dos anos 80 quando se inicia a influência recíproca entre o urbanismo 'catalão' e o 'italiano'. Propõe a partir dos levantamentos dos programas acadêmicos vigentes nos departamentos de urbanismo dessas escolas, a existência de cinco enfoques teóricos que mais influenciaram o ensino de urbanismo no Século xx na Espanha; "Urbanismo de Ideas. Sinergia de una escuela de arquitectura", de Alfonso Vergara e Juan de Las Rivas (1989). Observa-se que a classificação proposta por Fernando Gaja apresenta grande grau de correspondência com a proposta pelos arquitetos bascos Alfonso Vergara e Juan de las Rivas; "La Attualità dell'urbanistica" de Carlo Gasparini (1994).

3.2 RECORTES

Mais que repassá-las por revisão bibliográfica, interessa aqui seguir os vínculos e coincidências que tais paradigmas, em sua inequívoca diversidade ideológica, guardam entre si, quando se considera, sobretudo, para onde e de que modo os planos de formulação se inclinam.

Nessa perspectiva, um primeiro recorte poderia ser o estabelecido pelos urbanistas europeus C. Venuti e B. Secchi, este último em trabalho de 1989² que distingue “gerações” da produção urbanística do Século xx. **A primeira se refere ao desdobramento banalizado e não progressivo dos métodos e técnicas da Carta de Atenas sobre o crescimento urbano e sua modernização capitalista:** isso teria gerado, no âmbito do desenvolvimentismo do pós-guerra, graves distorções no plano da distribuição de renda.

A racionalização da metrópole moderna entre o final do Século xix e o começo do Século xx pretendia promover o seu melhoramento físico-espacial para a acomodação do seu potencial produtivo. O nascimento da mentalidade do planejamento urbano racionalista se deu com a urbanização capitalista unificadora e territorializada que veiculava a utopia da emancipação humana pela racionalidade técnica ancorada na prática do controle burocrático e físico da sociedade (Z. LIMA, 2005)³.

A concepção da cidade funcionalista dos primeiros CIAMS propunha a idéia de ‘redenção’ dos problemas da metrópole, de acordo com Z. Lima, por meio do racionalismo, da naturalização de um modelo universalista que se propunha a controlar antagonismos sociais. “Essa lógica modernista pretendia, como já propôs a crítica repetidamente, absorver significados ideológicos e existenciais múltiplos, eliminando conflitos e negando o próprio cotidiano da representação de cidade que a sustentava” Os interesses de mercado se apropriaram dessas fórmulas e a aplicaram de forma equivocada em processos de crescimento urbano especulativos.

A segunda geração, buscando enfrentar os erros da precedente, focou sua atenção precisamente nos aspectos de produção da cidade, e logo nas políticas de redistribuição de renda, agindo, na esfera urbanística, sobre a oferta geral e local de serviços e equipamentos

2. SECCHI, B. *Un progetto per l'Urbanistica*. Turim: Giulio Einaudi Editore, 1989.

3. LIMA, Zeuler. “Enclaves globais em São Paulo: urbanização sem urbanismo?” *Vitruvius, arquitextos*, 2005. Disponível em http://www.vitruvius.com.br/arquitextos/arq059/arq059_02.asp (acesso em 10 de janeiro de 08).

sociais e sobre a distribuição da propriedade. Mas, apesar da distribuição virtuosa de solo, serviços e renda, isso foi feito “em termos quase exclusivamente institucionais, funcionais e quantitativos e utilizando técnicas de origem racionalista: padrões, zoneamento, cálculo de necessidades” (B. SECCHI, 1989:114). Os materiais (solo, casa, escola, rua) eram tratados do ponto de vista monofuncionalista, figurativa e tecnicamente isolados a partir de projetos pontuais. Porém, em um contexto em que o crescimento das cidades diminuía, se não estancava, uma sociedade de minorias, já atendida em grande medida pelas ações do “*welfare state*”, agora fazia valer os direitos e interesses específicos e singulares que as constituíam. Assim, um outro plano deveria dar respostas muito mais em termos de modificação e requalificação das situações existentes, logo, elegendo como meio de intervenção o projeto urbano e os métodos e escalas inerentes. Ademais, grandes porções do território urbano central perdiam suas funções originais – portos, terminais ferroviários, indústria –, configurando lugares potenciais para a própria revalorização da cidade. Entretanto, o primeiro interessado nesse processo teria sido o grande capital, as grandes corporações. Os caminhos que daí derivariam, duplicando a via neoliberal que se traçava na política e na sociedade, levariam à hegemonia do mercado, em prejuízo do próprio ator público, na definição das políticas urbanas.

Assim, tal recorte ‘por gerações de atuações urbanísticas’, apesar da linearidade evolutiva da história que nele vem implícita, e assim pelo a-historicismo do enfoque, não deixa de constituir material que valida o meio e o objetivo de identificar as linhas do pensamento urbanístico que permearam e povoaram o território das idéias e dos debates sobre a cidade do Século xx⁴.

3.3 ARTICULAÇÕES

Como uma camada, *um* layer de seleção, a análise do recorte anteriormente descrito já permite observar que no interior de cada geração coexistem aproximações disciplinares mais articuladas, que muitas vezes estariam a fazer a transição de uma geração para outra. Assim é que desde a primeira geração, marcada pelo radicalismo das posições racional-funcionalistas do começo do Século⁵, se chegaria

4. Explicitá-lo, em suas regularidades e diferenças quanto à realidade brasileira, foge aos limites deste trabalho.

5. Partindo da crítica à cidade pitoresca, e enfatizando aspectos do tratamento higienista-sanitário do Século XIX, a matriz disciplinar dominante desde os anos 20, até pelo menos os anos 60 do Século XX, é aquela que tem suas bases nas concepções dos congressos dos CIAM (ver capítulo 2).

ao auge de uma posição de severa crítica aos procedimentos, mas não aos objetivos finalistas de progresso técnico e social, que, em parte, acabam se exacerbando em linha reta, como evolução lógica na linha do planejamento tecnicista. Para esta crítica, os problemas da cidade moderna seriam muito complexos para serem deixados nas mãos de arquitetos, ou de uma única disciplina. Portanto, o enfoque projetual ('historicista', 'esteticizante' ou 'acadêmico') deveria ser substituído pela estatística, e a sócio-psicologia tomada como meio de análise dos dados demográficos e sócio-econômicos, tidos como fundamentais na confecção dos grandes planos (**enfoque sistêmico**).

Entretanto, por outro lado, a idéia de 'planificação global da cidade' (TAFURI, *apud* ARANTES, 1998) já tinha na racionalização do espaço habitado coletivo o seu principal paradigma, e como principal valor ideológico a prefiguração da socialização e a universalização dos bens de consumo. Isso implicava o estudo de novas formas e critérios de ocupação do solo e de organização da circulação de modo a segregar funções⁶ e na valorização dos instrumentos legais como meios para garantir o 'separar e distanciar', figura expressiva que resume teórica e operativamente as diretrizes de desenvolvimento da cidade moderna (ver capítulo 4).

Por outro lado, à diferença das formulações originais derivadas dos CIAMS, para a solução dos problemas urbanos dominantes durante os anos 60 e 70, o resultado físico não poderia configurar o objetivo do planejamento. E, para além dos métodos e técnicas quantitativas, seriam o 'processo' de análise, a 'participação pública' e o protagonismo dos usuários na construção da cidade, os temas que interessariam ao planejamento científico. Entretanto, os paradigmas desenvolvimentistas, científica e socialmente vigentes, acabariam por relegar a um segundo plano o viés social, que apenas sobreviveria, academicamente, no '**enfoque participativo**', derivado das teorias de Christopher Alexander⁷, e no '**enfoque normativo**', que

6. Baseada nas quatro funções clássicas (morar, circular, recrear e trabalhar).

7. C. Alexander, no livro *O modo intemporal de construir* defende que a 'linguagem de padrões' "possibilita a cada pessoa que a utilize para criar uma variedade infinita de edifícios novos e únicos assim como a linguagem permite a criação de um número infinito de sentenças". Os 253 padrões apresentados no livro 'Pattern language' são divididos em 4 níveis de escala: região, cidade, vizinhança e habitação. O livro é um manifesto em defesa da construção de um projeto sócio-economicamente balanceado. Os padrões, a fusão de arquétipos atemporais da experiência humana, constituem os módulos para a construção de um ambiente menos agressivo e mais fácil de ser identificado pelo usuário, o habitante. A técnica é readmitida como um meio para a cidade transformar-se novamente num produto de vários autores, idéias e culturas engajados numa forma mais tradicional de crescimento. Uma espécie de cidade construída por meio de um manual '*do-it-yourself*' (BOSMA 2001, *apud* P.J.A. AMARAL, 2005).

tem como referência os trabalhos de Kevin Lynch⁸. Isso porque, na medida em que o “crescimento urbano é considerado como um complexo processo de tomada de decisões que é preciso otimizar” (VERGARA e LAS RIVAS, 1989: 24), a estratégia para se lograr este objetivo deve consistir em tratar a cidade como sistema compreensível e manipulável desde a então nascente ‘Teoria Geral dos Sistemas’ (McLoughlin e Chadwick) . Assim, os ‘modelos de análise espacial’, especialmente os matemáticos, converter-se-iam no instrumento fundamental do planejamento. Reproduzindo em sua complexidade o comportamento da cidade, os sistemas supunham a possibilidade de prever com exatidão científica as situações futuras, “derivadas de estratégias alternativas”⁹.

Mas é precisamente nos anos 70 que a linearidade das previsões progressistas vai sofrer uma grande e quase absoluta inflexão, em grande medida impulsionada pela eclosão dos movimentos sociais e sustentada pelas políticas urbanas como resposta conjuntural ao período de crise econômica, cultural e social que sobrevinha ao acelerado desenvolvimento das duas décadas precedentes. O urbanismo, como ciência social, desqualificaria as abstrações e racionalizações como ideologia urbanística, que “*mascara as relações de poder e produção em uma formação social*” (F. GAJA, 1995: 55). Desse modo, o primado analítico, sistêmico, do período anterior é colocado sobre novas bases:

O espaço em geral, e o urbano em particular, é o resultado da determinação final que efetua a instância socioeconômica (o modo de produção e as relações jurídicas, políticas, etc., estabelecidas entre distintas classes), e esta determinação só produz um marco ou estrutura espacial dentro da qual a concreta configuração que adota a forma urbana apresenta possibilidades de variação (F. GAJA, 1995: 57).

8. “Fixar algumas dimensões irrenunciáveis para articular e especificar, no tempo e no espaço, um conjunto de procedimentos, de comportamentos cognoscitivos e projetuais que restituam a cada ator (projetista, proprietário, usuário), a necessária ‘liberdade’ dentro de um complexo de ‘regras’ e um patrimônio dinâmico de ‘gráficos’, ‘repertórios’ e ‘sugestões’ que explicitem fisicamente soluções parciais para a qualidade requerida e orientem a pesquisa sobre a base de requisitos visíveis em vez de descritíveis oralmente[...]”. Tal qualidade da forma urbana viria dada pelos princípios de ‘vitalidade’, ‘sentido’ ‘adequação’, ‘acesso’ e ‘controle’, além do que, a adoção de tais critérios como instrumento de intervenção sobre a cidade poderia ser uma forma de superar o debate entre o ‘isolamento’ e a ‘integração’ disciplinar do urbanismo. (P. M. R. SALES, 1999).

9. Os métodos quantitativos de análise e da engenharia de sistemas aplicada, como instrumentos próprios do ‘urbanismo científico’, e a preocupação com as várias escalas do planejamento, desde o econômico regional até o geográfico da análise urbana local, têm como referências um vasto leque bibliográfico (K. Lynch, Gregotti, Alexander, A. Rossi, Tricart, Samoná, de Carlo, Jacobs, Myrdal, Lombardini, Friedman e outros).

Parece claro que, ao priorizar o estudo e o enfrentamento de temas como o das formas especulativas de produção da cidade ou das lutas urbanas, **o enfoque materialista**, de base eminentemente marxista, também não chegaria a contemplar, ao menos em um primeiro momento, a elaboração de instrumentos urbanísticos de intervenção.

No entanto, o dogmatismo inicial que negava qualquer atuação sobre a forma urbana [“resultado fatal da estrutura da sociedade que a ocupa” (F. GAJA, 1995: 55)] iria transformar-se, principalmente, devido à necessária atenção aos problemas que a ‘cidade especulativa’ havia gerado – desequilíbrios, déficits infra-estruturais. Isso acabaria levando à discussão da qualidade do espaço urbano, da ‘requalificação’ das periferias etc. De qualquer modo, como disciplina que estuda os processos e leis que atuam na formação do espaço urbano, esse “urbanismo” com viés político e sociológico viria marcar de forma duradoura o universo acadêmico (e o universo jurídico urbano).

Entretanto, a própria necessidade de afrontar os desequilíbrios e déficits inerentes ao processo de produção das cidades, assim como a tradição urbanística europeia (e toda a discussão e implementação dos planos e projetos emblemáticos do século XIX, com destaque para a Paris de Haussmann, a Barcelona de Cerdà, a Amsterdam de Berlage), trouxe a constatação de que, mesmo nas escolas tidas como adeptas da linha materialista, “parece existir certa unanimidade sobre o papel central do projeto no ensino e na práxis urbanística, considerando a atividade fundamental e quase específica das escolas de arquitetura” (F. GAJA, 1995: 56).

Essa unanimidade, segundo o autor, tem muito a dever à emergência de um novo paradigma nos anos 80, o qual se construía a partir da tese da autonomia da forma urbana defendida por A. Rossi no livro ‘Arquitetura da Cidade’.

Cabe notar que, neste novo quadro que se instaurava no ensino do urbanismo e desde sua predominância na discussão dos aspectos teóricos do novo enfoque, reivindicando “procedimentos e instrumentos específicos do arquiteto” na resolução dos problemas da cidade, o acento recaía na idéia de que é:

desde a dimensão física [que] se reinterpreta os processos que se dão na cidade e os planos e projetos que surgem dessa opção movem-se no marco da ordenação física, sem pretender cobrir o planejamento econômico e social, nem a gestão e administração local (M. SOLÀ-MORALES, 1984: 30).

Tais posições teriam emergido e se fortalecido na esteira da crítica cerrada ao planejamento tradicional, globalizante, aos métodos da modelística, à gestão burocratizada da questão urbana, ao processo de degradação dos centros históricos, enfim, ao próprio conceito de Plano (Planificação Global), particularmente aquele herdeiro da tradição do urbanismo funcionalista baseado no 'zoning'. A 'arquitetura da cidade', baseada nas noções de tipologia e morfologia, tem seu conceito-guia na idéia de 'tipo edificatório' como 'síntese a priori', embora mutável no tempo e no espaço, dos objetos arquitetônicos. Ampliando o campo de análise, a partir da idéia de processualidade (repetição, transformação interna do mesmo tipo) essa interpretação incorporaria, de acordo com Gasparrini (1994), o estudo das relações morfológicas que o tipo arquitetônico estabelece com o lote e o traçado viário. A preferência por um ou outro período histórico (medieval, romano ou outro), a circunscrição da análise a tecidos mais caracterizados pela presença de elementos permanentes em detrimento daqueles que sofreram alto número de transformações e um certo extremismo classificatório (privilegiando o 'saber coletivo' de pequenas comunidades) não diminuem, para Gasparrini (1994), a importância desta "interpretação global, sistemática e processual", como foi o caso exemplar de Bolonha¹⁰.

No entanto, 20 anos depois, os resultados passariam a suscitar críticas, devido principalmente à redução classificatória, traduzindo a complexidade tipológica e morfológica a um número limitado de referências (históricas ou operativas, 'eixos visuais', 'pontos privilegiados de percepção', 'âmbitos morfológicos homogêneos'). Isto em relação tanto ao projeto de preservação e recuperação do patrimônio quanto às novas intervenções no tecido urbano preexistente. A homogeneização esquemática fundada no 'tipo' arquitetônico não permitiria descrever a complexidade e diversidade da cidade e seu processo histórico-social, bem assim a conseqüente rigidez operacional, vinculando qualquer intervenção a uma prefiguração físico-funcional 'realizada', mostrar-se-iam, portanto, "absolutamente indiferentes ao processo de crescimento real da cidade e (portanto) aos operadores públicos e privados, aos recursos, às tensões sociais, ao mesmo tempo, à possibilidade de controle cotidiano do nível de congruência de objetivos e instrumentos"¹¹.

10. Seria suficiente para demonstrar o valor da dimensão operativa da análise tipológica associada com preocupações com a forma física e os conteúdos socioeconômicos do centro histórico no contexto urbano, e a diretriz de permanência e atendimento aos interesses dos antigos moradores como forma de garantir a complexidade social e funcional dessa parte da cidade.

11. PANELLA, Raffaella. "L'ottica di un urbanística operativa", *Controspazio* n° 2, 1976, p 28 *apud* GASPARRINI, 1994, p 171.

Pela linha seja da tipologia, seja da geografia do território, os processos de produção da cidade moderna industrial parecem não ter encontrado respostas desde a ‘pura’ reflexão arquitetônica sobre a cidade, já que ficaria demonstrado (pelas próprias pautas que a sociedade colocaria em termos das novas formas exigidas pelas superfícies de comércio, serviços, residência e de atividades tecnológicas) que não se pode extrair conhecimento somente da reflexão do contexto urbano pela autonomia da arquitetura. Esta vertente fracassa principalmente pela ‘difusão e consumo’ generalizado e distorcido da noção de ‘tipo arquitetônico’, inclusive como ‘fórmula estereotipada’ e ‘pastiche’ difundido por empreendimentos imobiliários mais a serviço de interesses comerciais e especulativos que com intenções inovadoras de atendimento às novas demandas da cidade contemporânea. Nesse contexto, talvez deva ser mencionada a vertente **histórico-contextualista**, nostálgica, de um ‘urbanismo de composição’ de extração sitteana, que encontra seus principais seguidores contemporâneos em G. Cullen, R. Krier (1981), e C. Rowe (1978), defensores da recuperação de uma imagem urbana predominantemente calcada nos pastiches e colagens novecentistas.

fig 1 Conjunto habitacional Gallarate, Milão. C. AYMUNINO, A. ROSSI, 1967-1974 (www.housingprototypes.org).

Entretanto, a crescente rapidez do processo de transformação das cidades, exigindo flexibilidade para a constante adaptação do planejamento a situações e exigências mutantes, não permitiria esquematismos formais, ideológicos e funcionais. Desde a experiência catalã dos anos 80 e 90, o que viria a se postular produtivamente como alternativa é que o espaço não podendo ser apreendido apenas como resultado das relações sociais (econômicas e políticas), as formas urbanas e as formas do território passam a importar *“como material de análise e projeto, na medida em que são o resumo das leis próprias de construção do espaço, das atividades dos habitantes e dos interesses em conflito que sua apropriação comporta”* (M. SOLÀ-MORALES, 1981:59)¹².

Por outro lado, cabe também destacar que as pautas da transformação da cidade moderna para a contemporânea passam pela ênfase que (nas últimas décadas do Século xx) se colocava no urbanismo: de um lado, propor o abandono da ‘burocrática’ administração de padrões e normas, fundamentada em análises de verificação de fatores como especulação imobiliária, políticas

12. É interessante notar que a partir da crítica ao ‘racionalismo’ e à ‘modelística’ dos anos anteriores, a passagem da ‘crítica materialista’ às intervenções de reequipamento das periferias, chegando ao predomínio do ‘enfoque morfologista’, foi realizada, de modo geral, por uma mesma geração de urbanistas, tanto na Itália (Aymonino e Rossi, Gregotti e Secchi) quanto na Espanha (M. Solà-Morales, J. Busquets, O. Bohigas).

de desenvolvimento e distribuição de renda, quanto das posteriores políticas setoriais fragmentárias (como transportes, infra-estruturas e habitação). E, por outro lado, enfrentar o vazio teórico que a aplicação seriada – e muitas vezes equivocada - das idéias do movimento modernista havia deixado - e que sobrevivia particularmente no âmbito das gestões municipais. Foi por meio da recuperação de um conhecimento técnico desvalorizado, que tinha na dimensão da construção urbana seu motor, que o urbanismo da virada do século fundou seu desenvolvimento “tecnicamente pertinente”. Para B. Secchi (2006), por exemplo, o urbanismo, ao procurar sua legitimação e os critérios inspiradores do próprio projeto, em questões como a crítica da organização social e econômica, aos sistemas de desigualdades, às instâncias de mobilização social, não raro teria levado a soluções ingênuas e acomodadas do ponto de vista disciplinar. Isso não quer absolutamente dizer que o caminho deva ser aquele orientado pelo mercado; pelo contrário, a crítica ao mercado deveria ser constituinte do próprio campo disciplinar, na medida em que:

este deve estar atento ao longo prazo, aos fenômenos inerciais do território, aos bens públicos, às próprias ‘lacunas do mercado’, que, univocamente voltado aos aspectos quantitativos, busca reduzir de maneira homogênea, sobrecodificada, os valores que governam as construções e transformações da cidade, aos valores financeiros, monetários (B. SECCHI, 2006: 185).

Na virada do século, ganha força um novo paradigma – o ambientalista. Ainda muito incipiente nas escolas, em décadas anteriores, sua emergência no mundo urbanístico anglo-saxão revela as duas vertentes que comporta: uma relacionada aos aspectos técnico-ambientais (insolação, clima, orografia, condições térmicas) e outra que enfatiza os aspectos sociais e ecológicos do problema (crescimento sustentável, esgotamento dos recursos naturais, impactos ambientais). Ao supor um amplo controle da ocupação do solo e do território, tal abordagem inicialmente encontraria forte resistência pelo fato de colocar em questão o protagonismo do ‘paradigma morfologista’, como também por chocar-se em termos ideológicos e políticos com o ‘ultra-liberalismo’, então vigente e vitorioso.

De qualquer modo, a vitória do mercado e das formas especulativas que assume a construção seletiva de partes da cidade, calcadas no “suposto virtuosismo de imagens arquitetônicas espetaculares, foi o resultado para onde foi canalizado o processo,

sempre local, parcial e fragmentário, de transformação das grandes e médias cidades” ocidentais a partir dos anos 80¹³.

De acordo com Zeuler Lima (2005) “a administração e projeto da metrópole aos pedaços é cúmplice tanto do enfraquecimento do planejamento totalizante quanto da prática reestruturada do capitalismo na sua flexibilização atual, que estrategicamente seleciona partes de seu território como materialização de novas relações econômicas, sociais e culturais”.

Ainda de acordo com Z.Lima, foi entre a urbanização industrial e o urbanismo planejador que se configuraram, em sua maior parte, as grandes cidades do mundo que hoje cadidatam-se à competitividade como pólos ou centros de negócios e serviços do capital financeiro transnacional. Enquanto suas ‘imagens espetaculares’ são divulgadas no espaço virtual dos fluxos financeiros e de informação, os territórios ‘de intermediação’, as ‘bordas’, as ‘periferias interiores’ dessas metrópoles, onde se encontra a maior parte de sua população, orbita fora da produção e do consumo da nova ‘ordem’ e “se expõem como a face indesejada dessa realidade” (Z. LIMA, 2005).

De forma resumida, as várias explorações teóricas e históricas a partir da década de 1960 procuraram sistematizar os problemas relativos ao desaparecimento da imagem da cidade como unidade totalizante, ao valor do patrimônio histórico e aos problemas de padronização, da instrumentalização e do formalismo no exercício da arquitetura e do planejamento urbano.

Como visto,

Os modelos básicos que se originaram a partir da crítica ao funcionalismo, principalmente nos centros urbanos europeus e norte-americanos, fazem referência às teorias contextualistas, representadas tanto pela idéia de cidade-colagem de Collin Rowe, quanto das investigações críticas sobre a memória e a percepção coletivas e das tipologias urbanas dos irmãos Krier e de Aldo Rossi; às teorias lingüísticas, representadas pelas investigações sobre o sentido e o simbolismo das formas urbanas, de Robert Venturi, que se caracterizaram por um certo populismo; às teorias da fenomenologia à procura do genius loci e, finalmente, já na última década do Século xx, às teorias celebratórias das transformações da paisagem urbana sob a globalização, que fomentam o desenvolvimento da cidade genérica proposta por Rem Koolhaas, e também da cidade como simulação do ‘new urbanism’ nostálgico norte-americano (LIMA, Z. 2005).

13. Por meio de intervenções que ficaram conhecidas como “Planejamento Estratégico” e têm no Brasil seus maiores críticos em: O. ARANTES, E. MARICATO C. VAINER.

Segundo Z. Lima, a crítica à ‘planificação global da cidade’ no plano funcionalista e racional levou ao pensamento da cidade aos pedaços e abriu caminho para a produção de uma paisagem urbana e arquitetônica privatizada, interiorizada e ‘espetacularizada’. A experiência do espaço urbano ficou reduzida um repertório de signos, no qual se entende “a diversidade como combinação de estilos e aparências seletivos e desejáveis para a experiência visual e não necessariamente como elementos e valores de relações sociais e existenciais” (LIMA, Z. 2005).

Conforme Z. Lima, com a consagração do espetáculo em substituição ao cotidiano, dispensa-se o ser humano, cuja presença no discurso urbano passou do universal à distinção sumária entre o incluído e o excluído.

As teorias do contexto, da história, da memória e do lugar público perderam tanto o seu caráter de proposições alternativas quanto sua possibilidade de oposição ideológica. O espaço público e a paisagem urbana passaram a se revelar mais como visibilidade do que como lugar vivido, traduzindo-se como ‘cenário’ de uma estratégia empresarial e com uma lógica própria e privatizante de intervenção nas relações espaciais, culturais e sociais da metrópole (LIMA, Z. 2005)¹⁴.

Zeuler remetendo-se quase que constantemente ao urbanismo norte-americano, ignora nessas análises entre pólos opostos, a atuação catalã, lombarda e holandesa que, em investigações constantes, e interações sucessivas, conseguem atuar nos espaços entre a planificação global e a cidade por partes¹⁵.

14. Zeuler Lima refere-se entre outros, ao *New Urbanism* como atuação que ficou mais conhecida por dois empreendimentos nos EUA, as cidades de ‘Seaside’, Flórida (projeto de Andres Duany de 1980, onde foi filmado o ‘Show de Truman’) e Celebration, Flórida (projeto e incorporação da Disney Corporation). De acordo com Fernando Lara (2005), como solução para os problemas da expansão suburbana (*sprawl*), a fórmula ‘*New Urbanista*’ advoga que aumentando-se a densidade e permitindo-se usos múltiplos (comércio e residência na mesma quadra, por exemplo), poderia ser reduzida a degradação ambiental, promovendo-se mais interações de vizinhança e diminuindo a dependência do automóvel. Lara, Fernando. “Admirável urbanismo novo”. *Arquitextos, Vitruvius*, 2005. Sobre Seaside, Flórida, ver: LARA, Fernando & MARQUES, Sonia. “Where has Truman gone?”. Trabalho apresentado na Conferência Homelands, University of North Carolina at Charlotte, outubro de 2000. Sobre Celebration, Flórida, ver: LARA, Fernando. “Vizinhos do Pateta”, *AQUI, Revista do IAB-MG*, outubro de 1999, p. 48-49.

15. Sobre o tema ver SOLÁ-MORALES, Manuel. *Las formas de crecimiento urbano*. Barcelona: Edicions UPC, 1993.

fig 2 New Urbanism: (abaixo) conjunto *Celebration*-Disney Corporation (estilo de casa disponível) e (direita) *Seaside*-implantação. (Fernando Lara, "Admirável Urbanismo novo", in *Vitruvius Arquitectos*, 2001)

3.4 A EMERGÊNCIA DOS NOVOS PROBLEMAS URBANOS E TERRITORIAIS

Os esquematismos resultantes das polaridades e afirmações anteriormente colocadas por Z. Lima pedem uma espécie de digressão, pois parece importante contextualizar a situação territorial e urbana europeia na passagem do Século xx para o xxi, em face das circunstâncias históricas de suas mudanças. Nesses termos é importante destacar que:

os enfoques 'funcionalista e sistêmico' tiveram lugar em épocas de expansão econômica e crescimento urbano, enquanto os enfoques 'participativo e morfológico' consolidaram-se e difundiram-se amplamente em momentos de crise econômica, paralisação do crescimento urbano e revisão ideológica generalizada (VERGARA E DE LAS RIVAS, 1995: 73).

Esse raciocínio pode e deve ser aprofundado. Peter Hall¹⁶ analisando as questões que as condições históricas colocaram ao urbanismo e ao planejamento urbano europeu, observa que se entre 1890 e 1910 tais problemas referiam-se fundamentalmente a melhorar o padrão de vida da população urbana de baixa renda (iniciando-se na Inglaterra com as políticas de 'housing reform') o período de reconstrução pós-guerra (onde se destacam também na Inglaterra, os planos de Abercrombie, seguindo a tradição de R. Unwin, P. Geddes, B. Parker e Howard) e que iriam, por sua vez, prover a 'base intelectual' para enfrentar as novas pressões que, no bojo do rápido crescimento da população, levariam, a partir de 1960, ao grande

16. Peter Hall. *Planning and Urban design*, in Urban Design Group Research Page.

desenvolvimento metropolitano. Os grandes planos de Londres, Paris, Estocolmo e dos Países Baixos constituíram a expressão do novo planejamento que tinha nas 'new towns' a chave para resolver os graves problemas de concentração e congestão por que passavam as grandes metrópoles européias.

Nos anos 60 do Século xx, em face, inicialmente, da dinâmica de crescimento urbano e, posteriormente, da fase de exaustão da expansão econômica européia (pós-guerra), o planejamento urbano atuava predominantemente na necessidade de 'equilibrar o sistema' com 'ações globais', porém focadas na tentativa de controlar a expansão por meio de políticas setoriais (principalmente pela dotação de infra-estrutura viária e serviços) no sentido de articular centro e periferia. Já a década de 70, marcada como fim da era da expansão, refletindo os movimentos sociais do final da década de 60 e, sobretudo a crise do início dos anos 70¹⁷, que tem como marco o *choque do petróleo*, de 1973 iria fazer ruir as bases sobre as quais vinha se pautando o planejamento. Ao invés dos planos globais, de grande escala, as políticas de conservação (reutilização do patrimônio construído, oposição à expansão rodoviária e outras), bem como a tomada de decisões 'consensuais' converter-se-iam nas pautas do urbanismo desse período.

De fato, marcado fortemente por conotações políticas e sociais, o urbanismo dos anos 70, nas cidades européias, focou-se na justiça social e privilegiou a recuperação dos centros históricos, travando luta contra a terciarização destes centros, a especulação imobiliária e a expulsão da população menos favorecida. Assim, entendendo a crise urbana como expressão de falta de integração social e política entre o capital industrial e fundiário (que se valorizava cada vez mais) e as classes subalternas, os principais esforços da política urbana voltaram-se à recuperação do patrimônio residencial e da infra-estrutura pré-existente. Portanto, de maneira geral, a crise dos anos 70 e a emergência dos movimentos sociais fez o urbanismo europeu deslocar sua atuação para a questão da moradia e do centro histórico¹⁸.

17. A crise de 1973 corresponde a uma seqüência de eventos – “a ruptura do padrão ouro, a desvalorização do dólar, inflação, insatisfação dos produtores de petróleo com o status quo (e receitas desvalorizando-se com a inflação). No conjunto, anuncia-se uma desestabilização do modo de regulação fordista-keynesiano, que de certa forma, dava guarida ao planejamento global.” (A. FILARDO, 2007).

18. Em relação aos problemas que a crise urbana dos anos 70 havia gerado, cabe mencionar, conforme P. Sales (1999), que a cidade de Roterdam chegaria a perder 25% de sua população em um período de 20 anos (passando de 730.000 habitantes em 1970 para 554.000 em 1985), ao mesmo tempo em que, com o fechamento das instalações portuárias urbanas e a completa desativação da indústria naval, a taxa de desemprego atingiria 20 % em 1985 (50.000 desempregados). Milão também veria

Apesar dos esforços evidenciados de recuperação da identidade social, cultural e, conseqüentemente, do arcabouço secularmente construído dos corações das cidades européias, O. Arantes (1998:134) faz uma crítica bastante contundente a esta “proliferação de ações de reabilitação de bairros da cidade consolidada, especialmente de centros urbanos, no segundo pós-guerra”. Sua crítica consiste no fato de que estas ações, em que pese o fato de estarem atreladas a “um programa de resistência e ao novo ideário da modéstia antiglobalizante, [...] foi pouco a pouco revelando seu lado oculto: o que Alain Ghieux chamou de ‘urbanism d’entretien’¹⁹ – uma forma de administrar contradições, escamotear conflitos, esconder a miséria.”

Assim, para ela, se as transformações experimentadas em Paris sob o comando de Haussmann (1853-1882), a despeito do potente modelo espacial criado, instituíram o lugar da moderna sociedade burguesa ascendente, e o ‘novo estilo de intervenções modestas’ (como no P.O.S. de 1977, de Giscard) pressupôs também a ‘relocação’ da população de baixa renda e a conseqüente ‘limpeza’ da diversidade social e cultural, seja nos centros histórico das cidades européias (Ronde, Ópera da Bastille, em Paris), seja nas cidades brasileiras, algumas décadas depois (como o caso emblemático de Salvador).

Esta postura acaba por fazer, segundo O. Arantes, a “apologia da cidade caótica, do urbanismo anárquico, plural como uma colagem, fragmentário, e que “tende a substituir a ideologia do plano (‘planificação global’ tafuriana) pela ideologia da diversidade, das identidades locais, desembocando em uma espécie de estetização do heterogêneo.”

diminuída sua população: de 1.750.000 habitantes em 1973 passa para 1.475.000 em 1987. A área desocupada pela indústria chegaria a atingir dimensões superiores a 6 milhões de m² (somem-se a isto mais 950.000 m² de áreas ferroviárias subutilizadas). Em grande parte, este fenômeno resultou da atração que a região norte da Lombardia passaria a oferecer para a implantação industrial, e sinalizava com clareza a transformação da base produtiva de Milão, passando de secundária a predominantemente terciária. A recessão econômica em Barcelona afetaria os investimentos industriais – fazendo emergir a economia informal – e, assim, repercutiria no mercado de trabalho de toda a área metropolitana, com implicações negativas sobre a renda familiar mensal (perda da ordem de 35% entre os anos de 1983 e 1985) a partir de uma situação de desemprego que chegaria a taxas de 25% da população economicamente ativa. A estes processos demográficos somar-se-ia, como já visto, um desequilíbrio na composição social da cidade devido ao aumento da representação da parcela de população desempregada ou ‘assistida’ (jovens ou aposentados) e mesmo da parcela de imigrantes.

19. Cf. “Entrées sur la scène urbanine” in *Urbanisme*, la Ville être image et projet. Paris, Cahier du CCI, Beaubourg, n° 5, 1988, p 1927 *apud* ARANTES, Otilia, 1998:134.

fig 3 Plano Geral Metropolitano de Ordenação Urbana da Entidade Metropolitana de Barcelona. (*Plan de Costas*, 1988. *apud* LAGRECA, 1999: 49),

No entanto, como expressão positiva dessas orientações políticas e administrativas comandadas pelos social-democratas têm-se: o projeto de discussão sobre o centro direcional Garibaldi-Repubblica, que foi revisto sobre bases bem mais modestas, privilegiando a ocupação residencial, enquanto, em Roterdã, a construção de uma nova ponte sobre o Rio Maas, obra de engenharia relativamente simples, arrastar-se-ia por 15 anos, como sinal inequívoco da mudança de orientação na gestões urbanas daquele período.

No caso de Barcelona, vivendo o período final do ‘desarrollismo’ franquista (1974), quando predominou a produção massiva de habitação apoiada em pesados investimentos em infra-estrutura viária (sem relação direta com a cidade consolidada), definiram-se, através do Plano Geral Metropolitano (PGM, 1976), importantes reservas de solo para espaços públicos e equipamentos sociais, dentro da proposta de reequilíbrio de usos e densidades, conseguindo-se, inclusive, inverter vetores ‘naturais’ do desenvolvimento especulativo.

Apesar da crise mundial de 1979-82²⁰, um novo quadro urbano e territorial se instaura, a partir da década de 70, nas cidades européias, e tem como principais características:

- a perda relativa da força das cidades centrais, em favor de suas regiões metropolitanas, em função da redefinição da base produtiva, que se expressa no processo de terciarização da economia urbana e na reorganização espacial ‘difusa’ das novas atividades (desurbanização, desconcentração industrial e residencial), nas mudanças tecnológicas no sistema de transporte e comunicações (transporte aéreo, TGV, telecomunicações, conteneirização intensiva e outras);

20. O chamado *segundo choque do petróleo*, desencadeado pela Revolução Iraniana de 1979.

- grandes extensões de áreas centrais obsoletas. A emergência dos novos ‘terrains vagues’ no interior das cidades compactas (‘periferias interiores’, conforme M. Campos, 2004), como território privilegiado para a transformação das cidades;
- ‘assimetria na composição social’ das cidades centrais: a estrutura social urbana (da cidade européia) “tradicionalmente representada por grupos hegemônicos de caráter homogêneo” (GASPARRINI, 1995) fragmenta-se em uma multiplicidade de grupos e de individualismos caracterizados por um ‘nomadismo’ espacial, social e cultural e por exprimirem demandas de ‘contorno incerto’;
- regiões metropolitanas extensivas com baixas densidades e infra-estrutura precária: maior demanda de transporte e consumo de energia, consumo do solo e pressões sobre o meio ambiente;
- a emergência de um novo mapa político-econômico europeu e o conseqüente quadro de maior competição entre as cidades.

fig 4 Estrutura de crescimento urbano de Milão. As cidades: circunscrita, compacta e difusa (vitruvius- arquitetos. Cidades, Urbanismo: linhas de devir. P.R.M. SALES, 2007).

Atenção especial merece a idéia de Gasparrini (1995), relativa à fragmentação da ‘hegemonia de grupos homogêneos’, em uma multiplicidade de micro-grupos caracterizados pelo ‘nomadismo’ espacial, social e cultural e com demandas difusas. Segundo o autor, trata-se da assunção da ‘sociedade de minorias’ como uma das novas condições ainda da cidade moderna industrial do Século xx, e que terá reflexos importantes na cidade contemporânea.

As cidades das regiões metropolitanas, frente ao incremento das taxas demográficas, deparam-se com grandes problemas: a ‘desurbanização’ (ou a ‘contra-urbanização’) das cidades centrais, buscando explorar as vantagens dos sistemas de baixa densidade, fato que repercute negativamente sobre o território, devido à maior demanda de transporte e consumo de energia, além de aumentar o consumo de solo rural e conseqüentes pressões ambientais. O crescimento do fenômeno de (des)urbanização, mais tarde estudado por meio dos conceitos de ‘città diffusa’, ‘edge cities’ e outros, encontra suporte físico na potente rede de rodovias construídas nos anos 60, e econômico na possibilidade de reorganização da localização da produção e distribuição, propiciada pelas mudanças nos sistemas de mobilidade de pessoas e mercadorias, tornando o transporte por rodovia modalidade dominante, enquanto o trem de alta velocidade emerge na Europa como estruturador regional.

Segundo P. Hall (1995), nesse momento, apesar de tais fenômenos ainda estarem encobertos por uma névoa, pois não se compreendiam bem suas causas ou expressão funcional, sabia-se que se estava

enfrentando um processo que se iniciara nos anos 60: a substituição da velha metrópole monocêntrica pela ‘cidade-região policêntrica’ cujos nós interconectam-se principalmente por meio da rede rodoviária. O problema do congestionamento dessa rede, bem como a conseqüente reorientação da política de transportes (ênfatisando a construção de ‘*centrality oriented rapid transports*’) são, deste modo, resultados do processo que, paradoxalmente, faz crescer o número de postos de trabalho nos núcleos centrais ao mesmo tempo em que amplia-se o número de moradia em áreas distantes.

Quanto ao processo de estruturação territorial, a polarização regional ver-se-ia ampliada a partir do reforço ou da implantação dos eixos infra-estruturais, notadamente aqueles referentes à comunicação e transportes. No novo quadro territorial europeu, o trem de alta velocidade, os aeroportos, os teleportos, e outras infra-estruturas despontam como elementos de primeira ordem e têm lugar central nas hipóteses quanto ao futuro das cidades, tendo em vista seu papel de estruturação regional. Em meados dos anos 90 do Século xx, identifica-se, por exemplo, como espaço central na rede de euro-cidades, aquele descrito pelo modelo da ‘banana’, cujo eixo principal - de maior densidade de desenvolvimento, corresponde ao vetor que de Londres, através dos Países Baixos e do Vale do Reno, chega à Lombardia, definindo, além daquela capital (Milão), Paris e Frankfurt como pólos estratégicos. A Leste somar-se-ia o eixo meridional de desenvolvimento mais recente (à época) que de Valência a Barcelona, através do ‘Sunbelt’ francês chega à Padania e à Bavária, reforçando a tese da força da posição milanesa, enquanto ponto de cruzamento desses dois grandes eixos europeus de desenvolvimento.

fig 5 Hipótese estrutural da “Banana”, segundo estudos da Datar. (BUSQUETS, 1992, p 381 *apud* LAGRECA, 1999, p 23.)

3.5 LIMITES E CRÍTICA

Seja como for, o que se evidencia é que atualmente, dada a complexidade dos fenômenos urbanos inter-cruzados e sobrepostos, torna-se cada vez mais difícil estabelecer uma única plataforma investigativa e analítica de abordagem dos fenômenos urbanos. Estes apontam cada vez mais para camadas de informações articuladas em campos multidisciplinares.

Como afirma I. de Solà-Morales (1995:167):

*desde o momento em que desmorona o sistema ideológico construído pelas vanguardas históricas e o projeto moderno se mostra problemático, **principalmente com relação à produção urbanística,***

(grifo nosso), não é mais possível projetar da cadeira à cidade com a mesma segurança com que faziam os arquitetos da geração dos mestres.

Como visto, a fundamentação teórica do campo disciplinar do urbanismo, entre os anos 60 e 70, estava em parte voltada para a formulação de metodologias pautadas pela leitura visual e estético-formal da cidade, para fins do registro e proposição da *experiência do lugar*²¹, seja por meio dos estudos de revalorização dos elementos urbanos históricos baseados na morfologia-tipologia da linha italiana, seja por meio de estudos de experiência perceptiva do espaço urbano, nos moldes de K. Lynch, os quais resultariam em mapas cognitivos de localização e legibilidade da cidade.

Apesar do universo de questões relevantes que trazem estas linhas analíticas, e além de terem passado por revisões críticas, é certo que se apresentam limites na abordagem da arquitetura e urbanismo contemporâneos. De modo resumido, vem-se observando que estas leituras buscam informar a arquitetura por meio da espessura espacial e histórica da cidade. Esta só se dá no âmbito da experiência perceptiva individual e coletiva, pressupondo a escala de duração do tempo no espaço, e nesse, o lugar²².

Em todo caso, busca-se demonstrar que, diante da complexidade e escala dos fenômenos urbanos atuais, é inevitável a elaboração de novos instrumentos de reconhecimento exploratório da cidade. A compreensão dos temas e materiais deveriam, segundo M. Campos (2004: 78), abordar a

cidade como uma densa malha de complexidades técnicas, estéticas, afetivas, étnicas, econômicas, políticas e de outras ordens, onde não se aplica o conceito de percepção de outrora, bem como seus mecanismos correlatos de planejamento e projeto urbano

21. Noção de 'experiência do lugar' (*genius loci*), formulação feita pelo historiador Christian Noberg Schulz a partir de Heidegger.

22. Os trabalhos de Frederic Jamenson (1997) nesta linha, notadamente no que diz respeito às proposições contidas no livro 'A imagem da cidade' de Kevin Lynch, evidenciam a necessidade de ampliação da experiência individual sobre a cidade com elementos da 'totalidade geográfica e política' aos quais se remetem os fenômenos urbanos. Sua proposta de 'mapeamento cognitivo' extrapola a análise espacial de K. Lynch e [...] "propõe o domínio da estrutura social, a análise da totalidade das relações de classe em uma escala global ou talvez multinacional". Ao mesmo tempo em que dar-se-á conta dos limites desta proposição – 'reespacializar' operações que têm outra forma de apreensão (como o mapeamento da experiência política).

(para os quais) são exigidas novas formas de aproximação dos fenômenos urbanos e arquitetônicos, numa atitude de abertura e experimentação, cujo norte pode estar na postura radical da dimensão do processo contida na experiência do acontecimento.

I. Solà-Morales (1995) é um dos arquitetos que narra o processo de transformação da noção de **‘espaço’** para a noção de **‘lugar’** no contexto da cultura moderna, por ocasião da crise da cultura clássica, propondo sua atualização pela noção de **‘acontecimento’** que abrange o universo da arquitetura, das artes e da cultura contemporânea.

Segundo ele, a noção de espaço como objeto a ser produzido pelo acionamento de mecanismos psicológicos do indivíduo, explorando canais perceptivos – visão tato, movimento corporal, olfato, entre outros – é revisto e posteriormente substituído, depois da 2ª Guerra Mundial, a partir da qual, as discussões sofrem um retorno à fenomenologia e aos dados empíricos do lugar:

por trás de uma aparência de continuidade, com alguns matizes em gerações como Alvar Aalto, o empirismo nórdico, os novos fenomenólogos do TEAM X e do historicismo italiano, observa-se a entrada triunfal da história, da complexidade estrutural, do ambientalismo, da atenção às qualidades particulares acima dos enunciados gerais e a convicção de que a arquitetura não é tanto uma atividade produtiva semelhante à industrial, baseada em princípios e técnicas, quanto uma prática artesanal comprometida com dados previamente existentes da história, os mitos e o simbolismo de um lugar (I. SOLÀ-MORALES, 1995: 116).

Otília Arantes (1998) é contundente na crítica às intervenções urbanas pontuais de preservação dos valores do lugar. Segundo ela, as soluções para a salvação de uma ‘vida pública perdida’ se revelaram iniciativas cenográficas - de teatralização da vida urbana por meio de imagens ‘estetizantes da memória coletiva de determinado grupo’, sem a representatividade de uma vida urbana cotidiana genuína. A autora declara “como impossível a restituição da urbanidade, do lugar público quando este já se tornou discurso institucional da sociedade capitalista avançada, desembocando assim em mais uma ‘ideologia do lugar’”.

Como contraponto, I. Solà- Morales (1995) aposta na ‘experiência do acontecimento’. Postula a incorporação na análise dos fenômenos arquitetônicos e urbanos do ‘acontecimento’ no momento em que espaço e tempo assumem diferentes lógicas. “O acontecimento como experiência que valoriza a temporalidade, nega a usual hipervalorização do espaço e formula – como hipótese arquitetônica

– possibilidades do tempo presente ‘intempestivo’²³, de modo não rememorativo e sim projetivo, de ‘zonas de intensidade’.

Assim, vem proposta por I. Solà-Morales:

uma arquitetura de ‘produção do lugar’, não mais como revelação de algo essencial e permanente, resultante do ‘genius loci’, de visão nostálgica, rememoralista, e irrelevante em uma época em que os efeitos de estabilidade são cada vez mais inoperantes [...] O lugar contemporâneo deve ser um cruzamento de caminhos que o arquiteto tem talento de apreender. Não é um solo, a fidelidade a umas imagens, a força da topografia ou da memória arqueológica. É mais uma fundação conjuntural, um ritual de tempo e no tempo, capaz de fixar um ponto de intensidade própria no caos universal de nossa civilização metropolitana (I. SOLÀ-MORALES, 1995: 124–125).

Apesar de certa dificuldade na apreensão de tal enunciado, o que parece claro é que não há mais sentido em falar em razões globais, universalizantes e raízes profundas, e mais que corpos teóricos, o que encontramos são situações, propostas que vão buscar sua consistência nas condições particulares daquilo que ele denomina ‘acontecimento’.

I. Solà- Morales (1996) ilustra suas idéias sobre a ‘experiência do acontecimento’ recorrendo às obras dos arquitetos Álvaro Siza, Tadao Ando, e Frank Gehry, enfatizando-as como campo perceptivo estético formal da arquitetura, e “‘jogo de ressonâncias’ conceituais frente à situação cultural contemporânea, ao irromper ‘intempestivamente’ em ponto e momento imprevisível, sem se remeter a priori a nenhum tipo de sistema funcional ou código lingüístico, referência contextual ou autobiográfica” (M. CAMPOS 2004: 81).

Mesmo porque qualquer assertiva categórica ou, antes, enunciado que não seja parcial, ponto de partida mais que de chegada, se defrontará com uma realidade onde, como propõe R.L. Monte-Mór (1994):

Fragmentação, extensão, segmentação, são (apenas) algumas das hipóteses que orientam o olhar sobre as metrópoles e sobre a dinâmica da urbanização contemporânea. O que está se escondendo de novo por trás desse caleidoscópio fragmentar? Quais são alguns dos novos elementos e visões que vêm informando o novo olhar que podemos dirigir sobre o espaço socialmente produzido? (R.L. MONTE-MÓR, 1994).

23. Este tempo intempestivo requer, segundo o autor, o resgate de uma sensibilidade já pressuposta pela arte das vanguardas modernas, remetendo, portanto, à noção moderna de ‘intensidade do choque’ como garantia de potência de uma obra de arte. (I. SOLÀ-MORALES, 1996 apud M. CAMPOS, 2004: 81).

Por outro lado, a heterogeneidade dos interesses e exigência dos diversos setores sociais (característica da ‘sociedade de minorias’), aliada à debilidade financeira da administração²⁴, acabariam gerando a perda da aderência dos instrumentos de planejamento e da capacidade ordenadora de um território que comporta tanto seu uso extensivo quanto o uso intensivo da cidade. Nesse sentido,

as sociedades passam a funcionar com duas velocidades, a dos integrados no circuito internacional e a da grande massa de excluídos da corrida da competitividade, e que já não ameaçam mais segundo a divisão tradicional das classes antagônicas, inviabilizando assim o compromisso social democrata do planejamento urbano conforme os modernos (ARANTES, O. 1998: 140).

24. Em um extremo, o caso francês evidenciava a ‘competição’ política e administrativa entre os diversos níveis da administração central e local, em outro, é paradigmático o caso da desregulamentação total promovida pelo governo M. Thatcher. O. Arantes (1998), no entanto, enquadra a primeira operação, ou seja, o projeto ‘*La Défense*’ (localizado no front de *Seine*, a Oeste de Paris, que se beneficiou da mudança do P.O.S. em 89), como “a configuração dos espaços urbanos pelas grandes corporações multinacionais – as chamadas zonas ‘extra-territorializadas’, resultando em um centro do terciário avançado – arquitetura de torres espelhadas ‘espetaculosas’ e ‘urbanismo de lajes’ (sem relação com a rua ou com a cidade). Demonstra, portanto, a ingerência do capital internacional transformando-se “no maior produtor dos novos espaços urbanos.”

4

CONDIÇÃO MODERNA E CONDIÇÃO
CONTEMPORÂNEA: CONCEITOS E QUESTÕES

**Condição moderna e condição contemporânea:
conceitos e questões**

Apesar dos impasses e ausência de ‘linhas de escape’ para o enfrentamento da cidade contemporânea (conforme capítulo 3) tenta-se investigar e identificar quais os temas, técnicas e materiais vêm explorados nas relações entre o urbanismo e a nova condição urbana que se delineia. De acordo com os estudos realizados (B. Secchi, G. Dematteis) acrescidos da experiência profissional, esta procura vem orientada por meio de ‘três figuras’¹ e alguns ‘temas’ gerais, que perpassados por estas figuras, solicitam atuações diferenciadas na cidade contemporânea, em relação à cidade moderna.

Portanto, as figuras, que têm uma característica de transversalidade e, por isso mesmo, se referenciam, ao mesmo tempo em que estão referenciadas aos temas a seguir, são:

1. Separação e distanciamento;
2. Dispersão e fragmentação;
3. Territórios de intermediação: *in-between*.

Os temas referidos que se mostram relevantes ao enfrentamento das figuras levantadas são tratados a seguir (e em parte já discutidos no capítulo 1 - multiplicidade dos centros):

4. Sistemas flexíveis da habitação;
5. Terrenos vagos;
6. Sistemas de mobilidade e fluxos.

Correndo algum risco de esquematismo, pode-se caracterizar e diferenciar a condição contemporânea opondo-a ponto a ponto à moderna, segundo o que A. Van Eyck chamou de “os fenômenos gêmeos”², ou, eliminando a ironia do termo, tratando-as como fenômenos opostos: portanto, as figuras, forças ou predicados de separação e distanciamento da cidade moderna perdem força na contemporânea, em benefício da mistura; a circunscrição em função das forças de dispersão e fragmentação; a continuidade em descontinuidade; a universalidade em diferença e parcialidade; a seriação em complexidade e diversidade; a ordenação em flexibilização.

1. Utiliza-se aqui o conceito de **figura** no sentido foucaultiano de **forças**: “intensidade, forças componentes - quando entram em relação com outras forças, vindas de fora (estratégias): o devir, a mudança, a mutação”. Ou seja, não são condições dadas, variam com a história.

2. No âmbito das discussões do Team 10, Aldo Van Eyck esforçou-se por estabelecer novas relações na composição do espaço, rompendo a visão da arquitetura como objeto que se resolve em si mesmo e trazendo contribuições conceituais para superar a dualidade imposta pelo ‘positivismo’, dentre elas, a ‘claridade labiríntica’ e os ‘fenômenos gêmeos’.

Como não se podem utilizar definições muito precisas, por tratar-se de uma experiência em andamento, foram escolhidas e destacadas algumas figuras (como linhas de força atuantes, mas em contínua mutação) que não deixam margens a conclusões e conceitos acabados, mas permitem flagrar e problematizar agenciamentos e questões, com o fim de esboçar o contorno da contemporaneidade urbana.

4.1 FIGURAS

4.1.1 *Separar e distanciar: modificações no sistema de valores posicionais*³

A história da cidade européia nos últimos dois séculos, segundo B. Secchi⁴ foi acompanhada por um lento, mas contínuo, processo de separação e distanciamento.

Ao início como um movimento de expulsão dos centros urbanos, dos matadouros, cemitérios, fábricas, hospitais psiquiátricos, ou seja, um movimento de separação dos diversos grupos sociais, das diversas atividades, que teve na 'Escola de Chicago' sua mais forte representação analítica⁵ e no 'zoning' sua representação institucional. Foi banido para fora, para a periferia, para zonas específicas, o que não era belo de se ver, aquilo que era anti-higiénico, o que se apresentava como socialmente perigoso, o que fazia barulho [...] foi diferenciado e separado o que exigia uma posição particular, vizinho à ferrovia, ao canal, ao rio, distante dos bairros mais ricos, vizinho ao parque, ao campo, etc."

Uma das linhas do pensamento urbanístico de B. Secchi (2006) é a de que **separar e distanciar** sempre foi o grande desafio sobre o qual, a partir do Século XVIII, se construiu a cidade moderna e se definiu a geografia das atividades urbanas. Ela tem por base dois corolários: o

3. Como visto, Secchi (2006) utiliza o termo 'valor posicional' para indicar que o valor de um bem ou de um serviço pode depender não só de sua raridade ou de seu custo de produção, mas também, de sua posição na sociedade ou na cidade.

4. *Immagini della città contemporanea*.

5. Como preconizado pela Escola de Chicago (E. Burgess e R. Park), o centro urbano (e suas várias hierarquias) é, em princípio, o lugar com o maior significado simbólico de uma cidade, o solo mais escasso e a melhor acessibilidade. Eles tornam as cidades distintas e legíveis com relação à sua forma e coerência in HASSENPFUG, D. "Sobre centralidade urbana". *Vitruvius, Arqutextos*. Disponível em http://www.vitruvius.com.br/arquitextos/arqo85/arqo85_00.asp (acesso em 06 de janeiro de 2008).

primeiro é o de que sempre que a forma da cidade foi modificada (ao menos na história da cidade européia), houve uma ‘reconfiguração’ dos sistemas de ‘solidariedade e tolerância’. O segundo diz respeito à enorme expansão sofrida pelo espaço aberto e, em particular, o espaço aberto público. Isto marca uma relevante diferença entre a cidade antiga e a cidade moderna e contemporânea, no que diz respeito à liberdade e autonomia assumidas pelo objeto arquitetônico em relação à antiga rigidez do parcelamento (relações de projeção, cheios e vazios) e revela muito sobre a relação que se foi instaurando entre os diversos objetos e espaços urbanos.

Assim, grande parte da heterogeneidade da cidade contemporânea, conforme B. Secchi, teve origem neste processo de identificação, separação e distanciamento, que tem sua raiz na ruptura do ‘sistema de solidariedade’ e na emergência de um ‘sistema de intolerância’: higiênica, acústica, religiosa, étnica, de estilos de vida, de nível de renda, de hábitos de consumo e outras.

A grande expansão do espaço aberto na cidade moderna está relacionada justamente a estes fatores: exigências higienistas e infra-estruturais por parte da sociedade e da economia moderna, assim como uma maior privacidade individual e familiar.

Ao separar e distanciar, nomear e distinguir os diversos materiais urbanos, a cidade moderna torna-se um imenso dispositivo de regulação também da vida de seus habitantes, de suas relações com o próprio corpo e suas relações recíprocas com o espaço e tempo (B. SECCHI, 2006).

No começo do Século xx, codificado na prática do *zoning*, esse paradigma consolidou na cidade um sistema de **‘valores posicionais’** que, ao longo do tempo, foi representado de modo mais ou menos transparente, nas características físicas, funcionais e estéticas de suas diferentes partes e nos correspondentes valores fundiários. Estas novas regulamentações, ainda que representadas de modos diversos por diferentes culturas, foram construindo o percurso da modernidade que se está acostumado a denominar como ‘urbanismo moderno’. Dentro de um espaço mais dilatado, o objeto arquitetônico assumiu uma autonomia que lhe era antes desconhecida, uma liberdade que, segundo B. Secchi (2006), “destruiu gramáticas e sintaxes, hierarquias e ordens precedentes”. Diminuir as taxas de ocupação, aumentar as relações entre as extensões do espaço aberto e edificado, significou para os urbanistas do entre-guerras, conforme B. Secchi (2006), “liberar-se da subdivisão da propriedade como fator condicionante do projeto urbano. Significou, portanto, permitir-se uma maior liberdade compositiva.”

O objeto arquitetônico assumiu, desde então, uma autonomia técnica e formal e uma liberdade que, sobretudo, se opôs à unificação lingüística da cidade oitocentista e aos processos de exploração da maior eficiência do solo urbano.

Assim, a produção do **fragmento**⁶ de que fala B. Secchi (2006) atuou por muito tempo na cidade modernista produzindo importantes contradições. E traz à tona o seu duplo – os espaços públicos com toda a força expressiva que têm em representar e espelhar a sociedade de sua época.

Na cidade contemporânea, observa-se, além de seu desaparecimento, o enfraquecimento do sentido de urbanidade gerado pelo espaço público de outrora.

À impossibilidade de recompor o projeto modernista da ideologia do plano se contrapõem novas condições da própria vida urbana e da cultura contemporânea. Suas formas se definem não mais pelos ditames do funcionalismo, mas pelo 'medo', pela estética, pelas finanças e pela ficção. O medo como experiência da urbanização contemporânea, demonstrado, em São Paulo, pela antropóloga Teresa Caldeira (apud HOLSTON, J. 1999), diz respeito a um dos aspectos mais marcantes da vida metropolitana de São Paulo, mas também de cidades como Los Angeles. Essa experiência é testemunha da concentração de poder econômico nas sociedades capitalistas numa escala mundial e da desestabilização do sentido moderno de espaço público, cada vez mais pressionado pelos impulsos de privatização que estabelecem fronteiras claras de diferenciação social e espacial. Exemplo disso são tanto os centros empresariais, os shopping centers e os bairros fechados, completamente interiorizados e sob rígidos esquemas de vigilância, quanto a urbanização segregadora. As estratégias contemporâneas de desenho urbano viram de vez as costas contra o espaço livre e indefinido do funcionalismo moderno e, no seu lugar, desenham fortalezas e megaestruturas arquitetônicas e urbanas [...], como é o caso corrente da reurbanização do trecho sul do Rio Pinheiros (LIMA, Z. 2005)⁷.

6. Do mesmo modo que a figura da continuidade construiu a imagem e a estética de um espaço urbano regular, isótopo e infinito, universal - porque depurado de qualquer caráter contingente - tal como encontramos nas grandes cidades do século XIX, em Paris, em Viena, em Berlim, a figura do fragmento remete a uma concepção topológica do espaço, à importância da diferença e da especificidade dos lugares. [...] construiu a idéia de uma política processual e incremental da construção e modificação da cidade e do território, uma política feita de intervenções fragmentárias, de subtrações e acréscimos cumulativos que, embora ajam pontual e localmente, conseguem dar um novo sentido a todo o complexo urban. (B.Secchi, 2006).

7. LIMA, Zeuler. "Enclaves globais em São Paulo: urbanização sem urbanismo?" *Vitruvius*, *arquitextos*, 2005: Disponível em http://www.vitruvius.com.br/arquitextos/arq059/arq059_02.asp (acesso em 10 de janeiro de 2008).

fig 1 Brascan Century Plaza, J. Königsberger e G. Vannuchi, 2003. Centro comercial e de escritórios localizado no Itaim Bibi - antiga Fábrica da Copenhagen. (vitruvius-institucional, 1/8/2004)

Estes espaços cada vez mais subsumidos pela arquitetura urbana comercial e corporativa têm como exemplos o ‘World Trade Center’ na Marginal Pinheiros e outros tais como o projeto da Brascan, no Itaim Bibi⁸, além dos inúmeros shoppings centers espalhados pela cidade, gerando a multiplicidade das centralidades terciárias, publicitárias e excludentes.

A partir dos anos setenta do Século xx na Europa e, mais recentemente, no Brasil, em fins dos anos 80 e início dos anos 90, o processo de deslocamento industrial e a desativação de estruturas ferroviárias associadas, propiciado por uma série transformações nas lógicas produtivas, nos sistemas de transporte e comunicação, impulsionados também, por deseconomias internas à cidade (tráfego, legislação ambiental, sindicatos fortes), promoveu a desativação de uma importante parcela de capital fixo social urbano, construído.

Em consequência da obsolescência e desativação dos lugares, edifícios e indústrias, como fenômeno contínuo de substituição, ou como abandono repentino, vão mudando a geografia urbana⁹. Na atualidade, segundo B. Secchi (2006), essas atividades **‘desterritorializadas e dissolvidas’** no território desestruturaram também as principais referências de sociabilização das classes operárias e médias-baixas nas cidades – a fábrica e todas as vivências e lutas a ela associadas. Isso deu origem a uma progressiva privatização dos estilos de vida e, já na cidade contemporânea, a uma crescente competitividade entre minorias pelos padrões de bem-estar.

8. Localizado no antigo terreno da fábrica de chocolates Copenhagen.

9. Na história, esses processos ocorreram por perseguições políticas ou religiosas, gerando novas relações de escala e espaciais com a cidade e com a vizinhança. Na época napoleônica, muitos conventos e edifícios religiosos foram forçosamente esvaziados, construindo-se no lugar quartéis, escolas, hospitais, bibliotecas.

Em São Paulo, antes das atuais sedes das grandes corporações, esse processo foi marcado pelo surgimento de inúmeros condomínios de renda média e média-alta, inclusive nos antigos bairros operários em processo de transformação. O geógrafo André Martin¹⁰ demonstra que os bairros industriais do centro expandido de São Paulo sofrem um processo de substituição, não só de suas estruturas físicas, como também da população moradora, por outra de renda mais alta. Esse processo, que vem sendo denominado de ‘gentrificação’, tem provocado um ‘afrouxamento’ dos laços de identidade com o bairro por parte dos antigos moradores, assim como um processo inverso ‘de repúdio’ por parte dos novos moradores em relação ao bairro – principalmente por seu estigma industrial.

Neste sentido, ocupando as antigas plantas fabris, o mercado imobiliário aposta em empreendimentos ‘auto-suficientes’ e fechados contra o espaço urbano. São condomínios de classe média sob as etiquetas de ‘Plaza Sport’, ‘Palácio da Independência’ que apostam na imagem de ‘nobreza’ e ‘vida saudável’ e vendem quase que ‘caricaturas’ dos condomínios de alta renda (estes já bastante polêmicos). Esta ‘opção’ para a reconversão dos bairros industriais¹¹ de São Paulo, a despeito de sua localização privilegiada – infraestrutura instalada, transportes e serviços, e da conformidade com a legislação de parcelamento, uso e ocupação do solo, consiste em um modelo de negação da cidade preexistente, em busca de lugares idealizados de lazer e segurança, e vem sendo reproduzido à exaustão em muitas outras partes da cidade.

Apesar de soar como uma questão antiga, a grande proliferação de lançamentos imobiliários que inundam as páginas de periódicos paulistanos evidencia a atualidade da discussão iniciada a 50 anos atrás pela socióloga Jane Jacobs (1960). Como consequência, a proliferação de ‘condomínios–*bunkers*’ promove um processo de privatização e desvalorização dos espaços públicos e de uso comum, tornando as ruas cada vez mais ‘terra de ninguém’ – espaços da violência e do domínio da circulação viária - “as barriadas periféricas, pseudo–residenciais [...] estão aptas à violação, a assaltos, a agressão pessoal e outros crimes do estilo [...] todos sabem que uma rua muito freqüentada é igualmente uma rua segura”¹².

10. Palestra proferida pelo pesquisador no Departamento de Geografia da FFLCH/USP, em novembro de 1996, por ocasião das comemorações dos 70 anos do Prof. Milton Santos.

11. Este processo de transformação industrial dos bairros ao longo do Vale do Tamanduateí foi estudado em minha dissertação de mestrado - M. Lagreca, 1999.

12. JACOBS, Jane. *Muerte e Vida de las Grandes Ciudades*. Madrid: Ed. Península, 1973. Neste livro, Jacobs realiza uma crítica às distorções do Movimento Moderno que, por meio de alguns conceitos, como a ‘morte das ruas’ (Le Corbusier), geraram cidades mortas e violentas.

Assim, como diz B. Secchi (2006), a cidade contemporânea tornou-se então a ‘sede de uma série de micro-conflitos e micro-espacos fechados para a cidade’.

A despeito de todos os conflitos sociais, pressupõe-se que a ‘coincidência e identidade’ que possa ter havido, na cidade moderna, entre as bases – produtiva, social, e cultural - tenha permitido uma certa estabilidade e previsibilidade de processos. Porém, na medida em que se transformam e se esvaziam áreas e atividades da cidade moderna, o que se observa na cidade contemporânea é sua **instabilidade**. O contínuo deslocamento e reorganização das diversas atividades: novos percursos privilegiados, novos lugares de comércio, de lazer, da comunicação e de interação social, conformando uma ‘nova geografia de centralidades’ apresenta o desafio de enfrentamento da destruição de ‘valores posicionais’ e a proposição contínua de novos problemas sócio-econômicos e culturais provenientes de temporalidades sobrepostas e entrecruzadas. Assim, a obsolescência e desativação, os fenômenos de degradação aos quais dão origem, as ações de reutilização, recuperação, que a elas se seguem, os processos de gentrificação de partes da cidade, são, ao mesmo tempo, causa e expressão de uma contínua destruição de valores sociais, simbólicos, culturais e econômicos e uma reconstrução dos ‘valores posicionais’ e de novos horizontes de sentido.

O enfrentamento dos novos agenciamentos assumem aspectos bem diferentes daqueles enfrentados pela modernidade na cidade européia. Enquanto lá se tratava de ‘reconstrução e emancipação social’, para os nos países da ‘periferia industrial’ significou construção e desenvolvimentismo.

fig 2 Potsdamer Platz, projeto Renzo Piano e Arata Isozaki, foto Mário Lupano in vitruvius;arquitextos, E. F. W. Lima. Configurações urbanas cenográficas e o fenômeno da gentrificação. 2004.

Como demonstrado, muitas dessas mudanças têm sua origem na modernidade, ao menos na última fase industrial. E foram potencializadas pelo advento e disseminação do transporte motorizado, pela aceleração e transformação dos sistemas de comunicação e ampliação do consumo. Tudo isso contribuindo para a construção de uma simultaneidade de pessoas, de coisas e de acontecimentos, que, pouco a pouco, resultou na destruição dos vínculos e da própria idéia de proximidade tendo por base a construção urbana.

Conforme Secchi (2006), o que se destaca na condição dispersa que caracteriza nosso século é a procura pela distância adequada proveniente de temporalidades sobrepostas e entrecruzadas. Imagens “do puzzle, do patchwork, da hibridização, da estratificação, dos layers que se sobrepõem ou se entrecruzam, do labirinto, do hipertexto, da rede, da figura fractal. Todas essas imagens buscavam restabelecer uma ordem, mesmo que frágil, em um campo que é aparentemente desprovido dela”.

Nesta busca, como trabalhar estas figuras que nesta investigação pode ser resumida nos ‘territórios de intermediação - *in-between*’? E como dar unidade às diversas ações e projetos da cidade contemporânea, evitando sobreposições e justaposições de linguagens, de ‘materiais’ urbanos não só entre cidades de um mesmo território, mas entre as partes (e empreendimentos) de uma mesma cidade (como é o caso, por exemplo, da reconstrução de Berlim e das ações de reconversão da frente marítima Leste de Barcelona)?

fig 3 Fórum Universal das Culturas, empreendimento localizado na frente marítima leste de BCN em direção ao rio Besós. Nova centralidade: multiplicidade de formas, linguagens, sobrecodificações BCN 2004

4.1.2 Dispersão e fragmentação

Dematteis (1989) defende que a crise urbana moderna vem, senão associada, ao menos expressa no progressivo declínio de sua forma (principalmente nas cidades européias) e de sua representação como espaço aglomerado e circunscrito, suposta condição de seu funcionamento. Assim, como classificar as novas formas ‘trans-escalares’ que o fenômeno urbano vai assumindo?

Segundo os significados mais gerais do termo pós-moderno, poder-se-ia falar em perda do centro. Neste sentido, a discussão poderia remeter-se novamente às análises da passagem da rede urbana hierárquica (Modelo de Christaller, gráfico em árvore¹³) ou polarizada (modelo de Perroux, gráfico em estrela¹⁴) a uma rede interconexa (modelo de gráfico conexo).

Os modelos de Christaller e de Perroux fazem corresponder à centralidade determinados lugares, sendo ela distribuída entre os nós da rede, de acordo com as diversas especializações e interações assumidas em cada modelo. A nova estrutura em rede, de acordo com Dematteis (1989), exclui toda hipótese de gradiente. Nos novos modelos de desenvolvimento urbano, baseados em processos de inovação tecnológica e de comunicação, as hierarquias e atratividade entre núcleos urbanos perdem muito de sua importância relativa em função do aumento da eficácia da comunicação e transportes, e

13. Walter Christaller Geógrafo alemão (1893-1969), autor da “Teoria dos Lugares Centrais”, cujos princípios expôs no trabalho *Os Lugares Centrais da Alemanha Meridional*, publicado em 1933. Esta obra, difundida em finais da década de 60 do Século XX, converteu-se em uma das teorias essenciais da Nova Geografia. Com base nos seus princípios teóricos, Christaller buscou explicar o número, a dimensão e a distribuição dos ‘lugares centrais’, considerados como centros fornecedores de bens e serviços a aglomerações urbanas circundantes, hierarquizando-as segundo o seu grau de centralidade. cf. verbete “Walter Christaller”. Disponível em [http://www.infopedia.pt/\\$walter-christaller](http://www.infopedia.pt/$walter-christaller). Infopédia Porto: Porto Editora, 2003-2007 (acesso em 2007-11-16).

14. François Perroux elaborou a teoria dos pólos de crescimento em 1955, a partir dos estudos da concentração industrial na França, em torno de Paris, e na Alemanha, ao longo do Vale do Ruhr. “Os pólos industriais de crescimento podem surgir em torno de uma aglomeração urbana importante (Paris) ou ao longo das grandes fontes de matérias-primas (Vale da Ruhr), assim como nos locais de passagem e fluxos comerciais significativos, ou ainda em torno de uma grande área agrícola dependente. A teoria dos pólos de crescimento tem uma forte identificação geográfica, porque é baseada nas ‘economias de aglomeração’ geradas pelos complexos industriais, liderados pelas indústrias motrizes. Um complexo industrial é um conjunto de atividades ligadas por relações de ‘insumo-produto’ e forma um pólo de crescimento quando for liderado por uma ou mais indústrias motrizes. O pólo de crescimento pode vir a tornar-se um pólo de desenvolvimento quando provocar transformações estruturais e expandir a produção e o emprego no meio em que está inserido” (PERROUX, 1977). Cf. verbete “François Perroux”, Disponível em http://pt.wikipedia.org/wiki/Fran%C3%A7ois_Perroux (acesso em 2007-11-16).

da consequente automação dos processos produtivos que diminui também as exigências locacionais¹⁵.

Quais são, portanto, as categorias de especialização funcional e de diferenciação hierárquica de cada 'nó' urbano? Ao longo desse estudo verifica-se que vão se tornando cada vez mais importantes certas características específicas locais (recursos, potencialidades, vocações) que somente a posteriori vão se delineando como 'fatores' do desenvolvimento ou regressão das cidades.

Para G. Dematteis (1989) o procedimento a ser adotado na cidade contemporânea não é mais 'linear dedutivo', ou seja, "[...] a sucessão clássica 'análise-previsão-plano-intervenção' se revela irreal, impraticável [...]" defendendo uma postura 'circular abdutiva' por meio da qual a análise pressupõe uma antecipação interpretativa e projetual também implícita.

[...] a análise pode apenas consistir em partir de um estado final projetado para precisá-lo melhor, esclarecer-lhe o sentido e avaliar as modalidades que permitem articulá-lo ao estado atual. Tal proposta inclui a associação dos saberes técnicos ao vasto campo de indeterminações onde se faz necessário levar em consideração, na intervenção, os fatores subjetivos, ou simplesmente voluntaristas. Este nível de análise deve fornecer, sobretudo, representações e interpretações da realidade e de suas possíveis transformações. Mais que previsões, opções permanentes e fundamentadas, dentre as quais se poderá formar um projeto capaz de receber legitimação e consenso (DEMATTEIS, G. 1989).

R. Meyer (2003) preocupa-se com a ausência de elementos para caracterizar a metrópole contemporânea, marcada pela dissolução dos traços territoriais, funcionais e espaciais que identificaram a metrópole moderna. Nesse sentido, suas questões são basicamente: quais os atributos ou características que podem ser efetivamente classificados como novos na metrópole contemporânea? Há continuidades ou apenas discontinuidades em relação ao estágio anterior? Qual o seu protagonismo?

A 'configuração organizadora', responsável pela unidade metropolitana, tão cara ao projeto urbano modernista, se converte agora numa aspiração obsoleta. A procura incessante da forma no interior da metrópole, sempre vista como uma importante informação e um objetivo legítimo, perde função e sentido. O

15. Sistemas de fornecimento de bens e serviços vinculados a distâncias físicas e facilidade de mobilidade.

reconhecido mal estar diante da ausência de uma forma urbana racional, a insistente presença da indesejável mancha de óleo, está sendo superada por “irracionalidades” que nem sequer se oferecem com clareza para o nosso exame mais cuidadoso. A dinâmica que se instalou no território metropolitano contemporâneo está, aceleradamente, diluindo a forma urbana, tomada no seu sentido mais linear, isto é, como configuração urbana in-extenso, para substituí-la por um imenso conjunto de espaços e objetos construídos que não revelam as conexões espaciais e funcionais a que estão subordinados. O mesmo ocorre para a importante questão da escala metropolitana que não poderá mais ser vista apenas como superfície continua. Desta forma, além de difícil, é ilusório fixar qualquer um de seus arranjos momentâneos como expressão formal de sua organização (MEYER, R. 2003) .

Questões, segundo R. Meyer (2004), de difícil resposta imediata, dado o caráter provisório, instável e de sobreposições contínuas da metrópole contemporânea. Se a busca de uma caracterização, como sugere Castells (1999, *apud* MEYER, R. 2004), deveria passar pela compreensão de seu papel na passagem do modo de produção mecânico para o tecnológico, ou seja, como um dos agentes e expressão da “reestruturação do próprio processo produtivo econômico designado como pós-industrial”, algumas dificuldades se impõem. Estas dizem respeito principalmente, à coexistência de elementos da metrópole moderna, tratados de forma encoberta, com funções alteradas ou, ainda, de uma grande quantidade de elementos ditos ‘permanentes’ vindos da situação anterior. E que, nesse caso, correspondem mais fortemente às ‘dívidas’ e deficiências urbanas acumuladas no período de instalação da grande indústria, especialmente em países pobres, com a constituição das imensas periferias sub-equipadas. Daí, o descompasso que se observa “entre uma organização que está se desfazendo (a metrópole moderna industrial) e aquela em processo de instalação (metrópole contemporânea pós-industrial)” (MEYER, R. 2003).

Como visto, as antigas leituras de continuidade e hierarquia físico-funcional do território perderam espaço para a **fragmentação** (contrária às estruturas urbanas tradicionais) e **dispersão** (‘núcleos de atividades difusos e insulados’). No entanto, segundo R. Meyer, as figuras de contigüidade espacial e continuidade territorial se mantêm independente do suporte material e territorial convencionais. Neste caso, sugere-se que o espaço urbano tenha sido substituído pelo espaço dos ‘fluxos’. Assim, torna-se necessário definir quais são os elementos que comandam a atual ‘**dinâmica de organização**’ de seus

sistemas e redes, que nem sempre se oferecem à nossa percepção de maneira explícita.

Como já citado e sugerido por R. Meyer (2004), a aspiração moderna à racionalidade organizadora da forma e do continuum urbano é posta em cheque. E, conforme Dematteis (1989), é posto em cheque o pretensão conhecimento – dedutivo – de funcionamento da cidade, por tudo o que “*a faz resistente à sistematização, codificação e generalização*” (SECCHI, B. 2006).

O que R. Meyer (2004) denomina “irracionalidades”, B. Secchi conceitua como um sistema de múltiplas racionalidades a serem destrinchadas e enfrentadas no projeto da cidade contemporânea.

Muitas vezes interpretada como dispersão caótica de coisas e pessoas, de práticas e de economias, a cidade contemporânea, nas diversas escalas do espaço físico, social, econômico, institucional, político, cultural, caracteriza-se por um mesmo grau de fragmentação, produto de racionalidades múltiplas e legítimas, mas muitas vezes sobrepostas umas às outras, com limites invisíveis e difíceis de superar. (SECCHI, B. 2006)

As experiências revisitadas do urbanismo modernista já vinham sinalizando que a cidade (de uma forma geral) é resistente à sistematização. B. Secchi, (2006) reforça essa idéia quando afirma que a cidade, pela própria multiplicação de práticas e significados, ou seja, pela própria complexidade que a caracteriza, se torna cada vez mais resistente à definição de “modelos acabados” e generalizações. E a forma mediante a qual a condição urbana contemporânea se efetua e revela tem se demonstrado **‘múltipla, parcial e inacabada’**.

Como premissa ou resultado da passagem da cidade moderna industrial para a contemporânea pós-industrial, as indagações sobre a forma urbana mostram-se exigentes de novas estratégias conceituais e operativas. A busca por criar e imaginar situações novas e socialmente responsáveis, propor modos de vida inéditos e melhores que os atuais (de modo tecnicamente pertinente, no âmbito e com os instrumentos do projeto da arquitetura e do urbanismo) implica na difícil relação entre intermediar e articular projetos comuns frente à decomposição social, econômica, cultural, e territorial da metrópole contemporânea. A metrópole contemporânea pressuporia “*configurações sempre mutantes que guardam uma irreduzível instabilidade estrutural. Campos que acomodam processos que se recusam a cristalizar em formas definitivas*” (SECCHI, B. 2006).

A **dispersão** e a **fragmentação**, a formação daquilo que em toda a Europa já vem sendo indicado com os termos “cidade difusa” (INDOVINA, 1990 *apud* SECCHI, B. 2006), são uma resposta parcial ao problema que pode ser metaforicamente traduzido como o enfrentado pelos porcos-espinhos de Schopenhauer¹⁶ (frio-proximidade/espinho-distância), ou seja, o da busca de uma distância precisa em um novo **sistema de solidariedades e de tolerâncias**, de compatibilidades físicas, sociais e simbólicas.

Os fragmentos da cidade contemporânea são os materiais de um sistema aberto. Suscetíveis à repetição, à conexão e composição, eles propõem-se ao estudo e à experimentação enquanto materiais urbanos. Alguns se sobrepõem e se encaixam uns aos outros até perder a própria identidade, outros se aproximam, outros guardam grandes distâncias recíprocas; alguns são coágulos caracterizados por elevadas relações de cobertura ou por altas densidades (centros de compras, de escritórios, etc.) [...] Outros fragmentos espalham-se com orientação linear ao longo das ‘strade mercato’¹⁷ ou dos filamentos de casas com jardim que ladeiam ruas de menor importância. [...] outros ainda por bairros de habitação pública, que lentamente estão se tornando os novos fulcros formais e conceituais dos tecidos periféricos da cidade moderna; outros, enfim, são constituídos por vastas [...] dimensões e seqüências de materiais constitutivos do espaço aberto e, ainda que todos sejam o resultado de um dispositivo projetual mais ou menos evidente, alguns assumiram formas agressivas e claramente reconhecíveis, enquanto outros, muitas vezes, têm dificuldade de assumir uma identidade própria clara, [...]. Como em uma solução, o ponto de saturação e eventual cristalização depende da temperatura e da pressão, dos valores atingidos por uma série de variáveis descritivas da economia e da sociedade. Em muitos casos, os cristais não se formam, em seu lugar, como em muitas periferias, na expectativa de um projeto específico, sobra apenas um depósito informe (SECCHI, B. 2006).

16. Conforme Secchi, 2006, p 60: “Pode ser que os homens estejam ficando como os porcos-espinho de Schopenhauer: quando o inverno é frio os porcos-espinhos, procurando um pouco de calor, comprimem-se entre si, mas os espinhos de um espetam a carne do outro. Os porcos-espinhos então se afastam e sentem frio. Aproximando-se e afastando-se, afastando-se e aproximando-se, em sucessivas tentativas, ao fim, eles encontram uma distância adequada na qual não sentem nem muito frio, nem muita dor. A cidade contemporânea, cidade ainda instável, talvez esteja à procura da distância adequada”.

17. O termo *strada mercato* é um conceito criado por S. Boeri, referindo-se aos eixos viários periféricos da cidade, ao longo das quais se desenvolveu um comércio, criando uma espécie de corredor de “vitrines”.

R. Koolhaas¹⁸ (1989,1993), reconhece que a cidade contemporânea passa por um processo inevitável de fragmentação, com o deslocamento do(s) centro(s) de gravidade para a periferia e uma tendência para escapar das regras urbanísticas. Essas novas ocupações, segundo ele, relacionadas ao “ambiente contemporâneo moderno”, correspondem às áreas industriais abandonadas, paisagens abertas a novos programas: parques, sedes de (novas) empresas, e “possibilidades que ainda não estão claras, mas que contêm a semente de novas formas na arquitetura e no urbanismo, despidas da nostalgia pós-moderna ou da tabula rasa do moderno”. Assim, após o período de interesse pela questão da habitação e depois pela cidade histórica, R. Koolhaas entende que os arquitetos devam se dedicar aos novos territórios por meio de posturas que se afastem do que ele denominou de “arquitetura estatística, que passou da transição do experimento isolado para a série, da série para a repetição”.

R. Koolhaas (assim como Venturi, Scott-Brown e S. Izenour) propõe o enfrentamento dessa nova condição “neomoderna”. Entende os fenômenos da chamada *edge city* e da expansão metropolitana como objeto de trabalho do arquiteto, que por sua vez deve ‘intensificá-la e torná-la inteligível’.

Koolhaas¹⁹ propõe liberar o urbanismo de todas suas obrigações ‘atávicas’, pondo-as em dúvida, explorando seus limites, discutindo suas tradições, materiais e métodos.

Segundo ele, a crise do urbanismo pode significar uma oportunidade para se aprofundarem as questões, de maneira despretenhosa e não preconceituosa, assumindo riscos na busca de rever conceitos sobre a cidade. Nesse sentido, Koolhaas reconhece a ausência de teorias previamente concebidas, apesar de um forte desejo de libertação de uma série de dogmas auto-impostos e da existência de uma nova sensibilidade para as qualidades do ambiente circundante. Propõe que a “certeza do fracasso” transforme-se em energia para esse empenho em rever a modernidade, em busca de um urbanismo não de permanências, nem austero, mas um “urbanismo alegre”.

18. As indagações do arquiteto colocadas nessa direção encontram-se evidenciadas em três artigos de Rem Koolhaas - *Pós-escrito: Introdução à nova pesquisa sobre a cidade contemporânea* (1988), *Por uma cidade contemporânea* (1989) e *Para além do delírio* (1993) – contidos no livro organizado por Kate Nesbitt (2007).

19. KOOLHAAS, Rem. “¿Qué fue del urbanismo?” (“What Ever Happened to Urbanism?”). Artigo publicado na *Revista de Occidente*, 1996: 185, extraído do Livro s, m, L, XL, 1995.

fig 4 Planta do Quarteirão de Bijlmermeer depois da reabilitação, projeto OMA, Rem Koolhaas et alli, Amsterdam. (CASABELLA, 1989: 553/554)

Com esse “urbanismo alegre” e contemporâneo, propõe-se, entre outras, “uma nova concepção de cidade, uma cidade que não mais seria definida por seus espaços construídos, mas pela ausência destes ou pelo espaço vazio”, contra a postura indiscriminada de preenchimento e aglomeração ‘incontrolável’ dos espaços. Como exemplo, Koolhaas cita a ‘metáfora do arquipélago’, que aplica nos projetos realizados pelo grupo OMA para o subúrbio francês de Melun-Sénart e para a reurbanização do conjunto habitacional de grande porte, em Bijlmermeer (Amsterdã, 1960), onde sugere que “ilhas de áreas verdes’ reúnam e reforcem os espaços abertos, equipamentos públicos e serviços, em uma atitude de respeito e valorização do ambiente circundante.”

Nesse sentido, B.Secchi (2006) também invoca a necessidade do urbanismo e da arquitetura contemporâneos voltarem a refletir sobre seus aspectos intrínsecos:

*Sobre sistemas de compatibilidade e incompatibilidade, sobre distâncias recíprocas, sobre a proximidade, sobre materiais de agregação, disjunção e separação, sobre a mescla de pessoas e diversidade de atividades, sobre sua densidade, sobre relações de cobertura, sobre relações entre superfícies pavimentadas e permeáveis e sobre materiais compatíveis com as práticas sociais que se imagina poderem caracterizar cada um dos fragmentos e cada uma das partes da cidade, sobre gramáticas e sintaxes que governam seu emprego e, **sobretudo, sobre as características do espaço do público e dos elementos de mediação entre os diversos materiais urbanos, em outras palavras, sobre a forma da cidade e estratégias das quais essa possa resultar** (grifo nosso).*

4.1.3 Territórios de intermediação: *in-between*²⁰

Como visto na introdução:

*Território supõe um estado de fato fundado em um direito. É uma integração espaço-temporal de um sistema normativo (leis, valores, crenças) que se aplica sobre uma extensão geográfica (a cidade, um bairro, uma quadra) na qual um poder (o Estado, as instituições intermediárias) exerce sua jurisdição. Vê-se distorcido pela proliferação de poderes formais e informais que (sobre ele) operam [...] no contexto de uma sociedade contraditória e conflituosa. [...] seus efeitos se dispersam em sua extensão espacial e se agravam em suas bordas. **A borda é o ponto de extinção do domínio e da jurisdição que determinam o território; ali o sistema entra em crise ao estipular-se a necessidade de uma articulação com uma outra territorialidade - diferente** [grifo nosso] (ARROYO, J. 2007)²¹.*

Como destacado, quando A. Van Eyck propôs, no último CIAM (CIAM XI Ortelo, 1959), a noção de '*in-between*', o que ele pretendia era uma reflexão, no âmbito das dissidências ao grupo funcionalista, buscando superar as polaridades e dicotomias, o protagonismo e autonomia do objeto e dar conta dos espaços de transição entre arquitetura e urbanismo. A porta era citada como exemplo: não mais como limite de situações antagônicas – dentro e fora –, mas como zona de interpenetração espacial e funcional entre o público e o privado. Como um umbral que marca a abertura ou fechamento para outro lugar distinto, dando lugar à experiência do atravessamento, da transversalidade, da permeabilidade, ainda que em pequena escala.

Nas palavras de Tschumi, o *in-between*, aqui também entendido como 'territórios de intermediação' pode ser decifrado como um 'fenômeno espacial - e também programático' - e ainda como a intersecção de um com o outro. Em todo caso, de acordo com J. Arroyo (2007), é quase sempre reflexo e expressão de um problema: social, ambiental, técnico-funcional, ou mesmo de condições culturais. Assim, seja como nova situação ou como 'resíduo' da condição urbana anterior, se atualiza no presente, e traz implícita a necessidade de compreensão de seus vínculos e relações com a atualidade, sejam eles dados por 'negação, segregação, *guetificação* de grupos ou

18. Condição Urbana In-Between – foi objeto de concurso Internacional do Grupo E2 – *Exploring the Urban Condition*. Parte das noções aqui colocadas foi emprestada de CAMPOS, Martha. Vazios operativos da cidade, 2004.

21. in *Vitruvius, Arquitectos*, fevereiro de 2007.

segmentos sociais' seja pela 'degradação ambiental', 'desvalorização ou valorização da paisagem', deslocalizações ou realocações, déficits de serviços ou obsolescência de infra-estruturas.

Segundo M. Campos (2004), a decomposição da palavra *in-between* aproxima o entendimento proposto ao termo. *In* remete a idéia de espaço urbano intersticial, às interfaces de grande ou pequena escala; *between* alude à condição 'entre' situações – fronteiras, eventos do ambiente urbano; e finalmente o hífen expressa a articulação entre as duas idéias. Esta articulação, segundo ela, pode ser ausente, evidente ou latente.

A figura da fronteira interna (*in-between*) vem articulada à existência de resíduos do passado na cidade contemporânea e cabe ao arquiteto trabalhá-los em intervenções variadas (por adição ou subtração).

M. Campos (2004), citando Tschumi, traz como síntese geral desta questão: 'a exploração das margens em tudo que isso possa representar' e principalmente como 'contaminação', como território de fronteira entre uma situação e outra. Como margem ou borda, J. Arroyo (2007) entende uma área fechada ou um espaço, contido e delimitado por elementos envolventes. "No campo disciplinar da arquitetura e do urbanismo, o termo borda se associa não só com a idéia de um fechamento que explicita campos com precisão, como também com um estado ou situação intermediária entre duas áreas ou regiões adjacentes". A pergunta de Tschumi é: a fronteira é uma linha divisória, envoltória de limite, ou uma zona de contaminação?

Aqui se pretende abordar esta figura denominada 'território de intermediação' como 'zona de contaminação', como uma tríade não hierárquica que associa, conforme M. Campos (2004), as variáveis: ambiente, interface e relação. Os territórios de intermediação, portanto, atualizam, expressam e significam diferentes espacialidades e temporalidades da cidade contemporânea. Diferenças estas que definem não só alguns aspectos das relações de forças que atuam no espaço da cidade contemporânea como também fornecem pistas para possibilidades de atuação disciplinar no enfrentamento de suas várias faces: 'a da interrupção da cidade como totalidade sistêmica, da cisão, da mistura; da dispersão e fragmentação; da descontinuidade; da diferença e parcialidade; da complexidade e diversidade; da flexibilização.

No espaço urbano e metropolitano, os territórios de intermediação manifestam-se tanto espacialmente como simbolicamente. Assim, conforme J. Arroyo (2007), uma via marginal constitui não só o limite entre a terra firme e a passagem à água, como também pode configurar-se em uma interface (ponto de encontro) entre cidade e meio ambiente. Um corredor viário pode ser um elemento de

articulação entre dois bairros ou cindi-los inexoravelmente. Um terreno vago pode ter marcas, significados e usos os mais diversos, tanto pelas comunidades lindeiras quanto pelos que o utilizam como percurso (físico ou visual)²².

Para Eduard Bru (2001, *apud* M. CAMPOS, 2004) há que se analisar a dimensão urbana em ‘estratos’, não somente relacionada aos processos de transformação física, mas incluindo-se as mudanças sócio-econômicas. Na Europa, por exemplo, estas ‘zonas de contaminação’ se expressam na reutilização informal e alternativa de edificações sem uso e terrenos vagos – que recebem funções variadas – desde festas *raves* itinerantes a grupos de imigrantes.

Nas cidades latino-americanas, as situações de transformação e adaptação dos espaços urbanos de maneira informal, constituem fenômenos estruturais e têm escalas muito mais abrangentes: a ocupação de espaços públicos (ruas, calçadas praças); trechos remanescentes de sistemas de transportes (baixos de viadutos, pátios de estações ferroviárias), áreas de fragilidade e proteção ambiental (fundos de vale, mangues, encostas de morros, áreas de mananciais). São, na maior parte dos casos, ocupações para fins de moradia e de trabalho daqueles que, nos termos de Deleuze e Guatarri (1997, *apud* M. CAMPOS, 2004), são os ‘desterritorializados’ do meio urbano e rural, e produto da dinâmica capitalista de produção do espaço.

Portanto, o território de intermediação problematiza e incomoda porque exige respostas. Encontra-se no cruzamento, no trânsito, entre as figuras apresentadas (separar e distanciar, dispersar e fragmentar), assim como nos temas a serem estudados, indicando que os instrumentos e práticas disciplinares conhecidas pedem revisões, atualizações. Isso indica que se encontra em um plano situado entre os conceitos de estrutura, forma e paisagem (definidos na Introdução do presente trabalho), as ‘estratégias’ institucionais e técnicas que vêm atuando nestas ‘margens’ ou ‘fronteiras’ e as ‘táticas’ cotidianas utilizadas para enfrentá-las.

22. Ver capítulo 5.

4.2 TEMAS

4.2.1 *Sistemas flexíveis da habitação*

Na medida em que a habitação era entendida como célula fundamental de atendimento universal (família padrão) e elemento de organização social, nas origens do projeto moderno, a questão da moradia foi tratada com soluções tipificadas, repetitivas e extensivas, propiciadas pelo advento da industrialização e da nova organização do trabalho. Constituiu uma questão central cujas iniciativas eram de responsabilidade direta dos poderes públicos e, portanto, dependiam de planejamento de recursos e da eficácia dos resultados obtidos. Durante a reconstrução européia no segundo pós-guerra, entretanto, as exigências de produção em larga escala, deu novo fôlego às soluções originalmente propostas nos trabalhos pioneiros com exemplos paradigmáticos encontrados na produção alemã e holandesa.

Na metrópole paulistana, o modelo moderno que fora incorporado inicialmente pela produção privada e depois pela pública dos IAPs²³ (anos 1930 a 1950) teve uma produção diferenciada, com influências mútuas (conforme M. R. SAMPAIO, 2002)²⁴, o que resultou também em projetos bastante interessantes tais como o Esther (1938,

fig 5 Conjunto residencial do Realengo, IAPI, C. F. Ferreira, Rio de Janeiro, 1930-1940 (N. BONDUKI, 1998).

23. Institutos de Aposentadoria e pensões (1938-1964) “[...] subordinados a uma concepção corporativa e fragmentária, os institutos mais travaram do que contribuíram para a consolidação de uma política de habitação social [...] mas realizaram uma produção significativa, de grande valor arquitetônico e urbanístico, que marcaram as origens da habitação social no Brasil” (BONDUKI, 1998). Produziram nesse período, segundo Nabil 124.025 uhs para baixa renda.

24. “O apartamento duplex também foi uma novidade nesse período proposto inicialmente pela iniciativa privada, no projeto do edifício Esther em São Paulo, 1938 (A. Vital Brasil), e no edifício Morro de Santo Antônio, 1939 no Rio de Janeiro – projeto dos irmãos Marcelo e Milton Roberto. O arquiteto Paulo Antunes Ribeiro também projetou, na década de 40, alguns apartamentos duplex no conjunto residencial da Mooca (IAP) em São Paulo. [...] a iniciativa privada e a produção governamental influenciaram-se mutuamente [...] introduzindo inovações. O que não ocorreu no período posterior, do BNH, em que a pobreza das soluções arquitetônicas foi uma constante” (M.R.A. SAMPAIO, 2002).

Álvaro Vital Brasil), o Japurá (anos 50, E. Knesse de Mello, IAPI), o Conjunto Habitacional Realengo, (Carlos Frederico Ferreira, anos 30-40, IAPI), e nos quais observam-se convergências e preocupações com a implantação (topografia, relação com os bairros vizinhos, acessibilidade, insolação, ventilação), com o sistema construtivo e com resultados estético-formais de grande interesse e exemplares da arquitetura moderna paulistana.

Porém, se a vanguarda européia dos anos 20 e 30, segundo Nabil (1998) tinha preocupações nas quais a *“a arquitetura não era apenas formas depuradas e técnicas contemporâneas mas também, e sobretudo, a tentativa de participar no nível da construção do ambiente, da transformação da sociedade”* (KOPP, 1990 apud BONDUKI 1998), no Brasil no entanto, estava mais vinculada aos ideais do nacional-desenvolvimentismo (ordem, controle, subordinação, reeducação, massificação). Se devido a essa ‘origem’ ou não, o fato é que, perpetuando-se historicamente por ‘interesses’ de empreiteiras ou ‘conveniência’ da burocracia institucional, historicamente, os conjuntos habitacionais de produção pública, entre as décadas de 1960 e 1980²⁵ (inclusive os promovidos com os recursos do BNH, a partir de 1965), utilizaram os princípios da Carta de Atenas de **maneira por demais equivocada** (COMAS, 1986), o que resultou em enormes distorções e carências seja em termos de implantação, escala dessas intervenções, técnicas construtivas, formas e conteúdos urbanos resultantes (como exemplo, o Conjunto Cidade Tiradentes, na Zona Leste de São Paulo. Como visto, a crítica a este tipo de produção pública de moradia vem sendo desenvolvida

fig 6 Santa Etelvina, Cidade Tiradentes-São Paulo. Conjunto habitacional produzido pela COHAB nos anos 70. (r. MEYER *et alli*, 2004)

25. Com algumas exceções (que confirmam a regra) e destaque absoluto ao Conjunto Habitacional Zezinho de Magalhães Prado em Guarulhos, projeto coordenado por Vilanova Artigas, CECAP, 1967.

fig 7 Ocupação comercial informal nas bordas das quadras residenciais. Complexo Cidade Tiradentes (COHAB) São Paulo.

desde a década de 80 e nela se destacam como principais distorções (ao que de fato se propunha na Carta de Atenas): a grandiosidade (ocupação extensiva em conjuntos de grande porte), a monofuncionalidade dessas intervenções (ausência de atividades complementares à moradia, tais como comércio e serviços ou instalação posterior de comércio informal junto aos muros dos condomínios), problemas de degradação e violência, dificuldades de acessibilidade.

Infelizmente, até os últimos anos, com algumas exceções, as companhias habitacionais estaduais e municipais continuam produzindo a moradia popular em bairros periféricos e distantes dos centros urbanos “e utilizam-se da implantação ‘moderna’ e padronização tipológica, de modo geral, com as justificativas, nunca comprovadas, de menor preço da terra, facilidades na execução do novo parcelamento, economias nos sistemas de infraestrutura e racionalização da construção” (P.J. AMARAL, 2005). Continua-se a repetir o indefectível volume em ‘H’, só que agora com desdobramentos lingüísticos (telhados e cores) no mínimo duvidosos.

De qualquer maneira, nos países emergentes e subdesenvolvidos, a provisão habitacional continua sendo uma questão central de caráter social e político. A condição de subdesenvolvimento se expressa, entre outros fatores, pela escassez, insalubridade e baixa qualidade da moradia e pela cobertura precária dos serviços de infraestrutura básica complementares. Tal é o caso de grandes cidades como São Paulo, Rio de Janeiro, Cidade do México, Lima, onde os processos de crescimento concentram-se justamente em formas de ocupação precárias e auto-construídas, sem a infraestrutura adequada.

Além disso, como já citado, o processo de transformação das atividades produtivas e os fenômenos correlatos de ‘desterritorialização e dispersão’ das atividades no território ‘dissolveram’, em conseqüência, segundo B.Secchi (2006), “as principais referências de sociabilização das classes operárias e médias-baixas nas cidades – a fábrica (com todas as vivências e

fig 8 Exemplo da planta em H.

lutas associadas). E esse fenômeno tem, como visto, dado origem a uma progressiva privatização dos estilos de vida, e, já na cidade contemporânea, a uma crescente competitividade entre ‘minorias’ pelos padrões de bem-estar.

Nas cidades brasileiras, de maneira diferente do que ocorre na européia, ainda predominam os movimentos pendulares casa-trabalho (centro(s) versus periferias), porém observa-se um processo incipiente de dispersão caótica de movimentos entre origens e destinos dispersos, impulsionados pela dispersão dos assentamentos e ‘desmaterialização’ de muitos serviços, e facilitados pelas lógicas de transformação dos próprios sistemas produtivos (dispersos no território), pelos sistemas de mobilidade e informação, o que ocasiona, sem dúvida, impactos no sistema viário e nos transportes coletivos, nos principais eixos de circulação.

Atualmente, ao menos nas cidades brasileiras, os eixos que organizam a atividade produtiva das habitações parecem ser três:

Primeiro, a produção massiva de moradia pela população de baixa renda, baseada na auto-construção, resultando na imensa e incomensurável realidade das favelas, loteamentos clandestinos e cortiços nas regiões metropolitanas. Formas de ocupação que constituem apenas uma face dos desajustes e equívocos promovidos por décadas de modernização incompleta ou conservadora e que

se fazem sentir na dualidade centro(s) /periferia(s), na especulação do solo, nas questões patrimonialistas e fundiárias, na prioridade do modelo rodoviário e do transporte privado, na ‘auto-construção’ habitacional, na falta generalizada de equipamentos sociais, no desperdício do capital fixo produzido em épocas anteriores (em favor de grandes obras novas), e no processo de degradação do patrimônio ambiental, construído e natural. Mais recentemente neste quadro assoma, contrastando com o resto da cidade, a multiplicação das centralidades terciárias, publicitárias e excludentes (P. M. R. SALES, 2000).

Segundo, a produção pública de moradia social, com formas de atendimento para, ao menos, três faixas de renda numa escala de 1 a 12 salários mínimos e com modalidades diferenciadas que atualmente abarcam desde a urbanização de favelas até a provisão de moradias em conjuntos habitacionais, passando pela regularização e adequação de infra-estrutura em loteamentos clandestinos e a reforma de edifícios em áreas centrais.

Terceiro, a construção massiva da ‘arquitetura comercial’ residencial para faixas de renda média e alta, muitas vezes com proposições estilísticas regressivas e baseadas no ideário do condomínio privado vertical (na cidade consolidada) ou horizontal (fora dos limites da cidade, ao longo do sistema de rodovias regionais). Além dos resultados ‘anti-urbanos’ dos condomínios fechados de alta e média renda espalhados pelo território e de todas as consequências a eles associados, pesquisas feitas sobre esta produção demonstram o caráter ‘homogêneo e universal’ deste bem ofertado pelo mercado imobiliário. Sobre o tema, Yago Conde e Bea Goller (*apud* I. SOLA-MORALES, 1996: 16) salientam a coincidência dos modelos tipológicos ofertados nos recantos mais afastados do mundo, assim como a universalidade dos mecanismos de ‘produção e distribuição’ que, paradoxalmente, atendendo a repertórios formais e localistas, introduzem elementos de ‘pseudo-identidade’ no interior das distintas ofertas pelo mundo a fora. Sejam apartamentos, condomínios ou casas unifamiliares isoladas, os processos de assimilação cultural parecem pífios e as referências ao gosto *kitsch*, ao mercantilismo e à especulação são motivos para uma grande preocupação disciplinar.

A cada um desses grupos devem corresponder uma idéia diferente de moradia e de seu desempenho e diferentes caminhos de socialização e standardização. Assim, as opções propiciadas pelo automóvel e outros elementos de ‘proximidade virtual’ vão desde residir em áreas centrais até residir em áreas distantes – fragmentos de cidade dispersos pelo campo.

Segundo Secchi (2006), em alguns países, como os Estados Unidos, tem-se como principal desafio para a cidade contemporânea o desaparecimento da família nuclear padrão, que representa hoje, menos de um quarto dos núcleos familiares. Surgem, então, novas formas de convivência – os indivíduos sós, os jovens e, sobretudo, o idoso sozinho, os casais sem filhos e os casais de idosos. Ou a família extensa – um grupo no qual convivem diversas gerações - devido ao fato dos jovens permanecerem mais tempo que no passado morando com os pais.

Se a pergunta que se coloca nesses países é: como atender aos novos arranjos familiares - às famílias extensas ou indivíduos sós - às novas formas de convivência e às novas relações moradia-trabalho, estas últimas pressupondo lógicas de proximidade física e também virtual, no caso do Brasil e de outros países emergentes, dada a magnitude quantitativa e qualitativa desta demanda, as questões se multiplicam. A pergunta de décadas vem sendo: **quais**

as formas alternativas de atendimento a esta população que não seja a produção massiva de moradias populares em distantes conjuntos habitacionais monofuncionais? E, conseqüentemente, como conjugar moradia digna com o preço do solo e da mercadoria moradia produzida sobre ele? Como minimizar os custos sociais e ambientais com deslocamento, trânsito, pressão sobre os sistemas energéticos e demais infra-estruturas? Moradias centrais e os sistemas flexíveis (que permitem ampliação) são uma resposta?

4.2.2 *Terrenos vagos*

Como visto, a década de 80 na Europa foi marcada não só por um movimento de retorno ao centro, mas também por projetos de reconversão de áreas intersticiais desocupadas, visando à recomposição da sua dinâmica econômica e social. Por sua vez, a dinâmica social metropolitana atual e os ‘processos globais’ que nela incidem revelam como importante ‘material’ de trabalho, nos termos conceituados por B. Secchi, o ‘*terrain vague*’- os terrenos vagos na cidade contemporânea.

O conceito de ‘*terrain vague*’ (francês), tem como correlatos ‘*terreno baldio*’ (espanhol e português), ‘*waste land*’ (inglês), os quais, segundo I. Solà-Morales (1996:21), não traduzem toda a riqueza da expressão francesa. Tanto a noção de ‘*terrain*’ quanto de ‘*vague*’ contêm uma ambigüidade e uma multiplicidade de significados que fazem desta expressão um termo útil para designar a categoria urbana que participa desta dupla condição. Nos termos de I. Solà-Morales, por um lado, vago tem sentido de vacante, vazio, livre de atividade, obsoleto. Ou seja, um tipo de modalidade de ‘uso do solo’ com características próprias e ‘dimensionáveis’. Por outro, ‘*vague*’ tem sentido de indeterminado, impreciso, indefinido, sem horizonte futuro. Neste sentido, o termo ‘vazio’ denota o processo social e econômico de produção e reprodução de áreas urbanas consolidadas, seus conteúdos e simbologias associadas que compõem a paisagem urbana de determinadas localidades²⁶.

Mais fortemente até a década de 80, a leitura da estrutura da cidade e de seus processos de formação e transformação esteve sob o imperativo das relações econômicas. Sob esse foco, os estudos sobre renda da terra vêem os ‘vazios urbanos’ como áreas

26. EBNER, Íris de Resende. *A cidade e seus vazios – investigação e proposta para os vazios de Campo Grande*. Campo Grande: Ed. UFMS, 1999, *apud* CAMPOS M., 2004:105.

‘expectantes’ da cidade, em busca de valorização proveniente de investimentos públicos ou privados. Estes espaços se reproduziram na primeira metade do Século xx, entre outros, por falta de políticas tributárias integradas a políticas públicas²⁷. A partir da década de 80, somam-se às glebas em processo de especulação fundiária novas áreas que são ‘resultado’ das mudanças nas lógicas de produção, transporte e comunicação (deslocamento das atividades no território, conteneirização, novos fluxos de informação), a par de outros fatores geográficos, ambientais e culturais. Essas novas áreas constituem, portanto, imóveis abandonados por indústrias, pátios ferroviários, áreas retroportuárias, ou consequência da transformação de atividades comerciais, deterioração de edificações, espaços residuais nas margens de rios, entre rodovias, entre outros.

Assim, estes terrenos encontram-se, na maior parte das vezes, em situações urbanas definidas por especificidades – sociais, políticas, econômicas e culturais – construídas historicamente e circunscritas nas esferas da micro-política cotidiana de escala local, porém, como colocado por M. Campos (2004: 34), “[...] em nenhum caso, podem ser entendidos fora de sua condição urbana de escala planetária.”

Se por um lado a situação urbana do terrain vague é provisória e limitada a territórios urbanos específicos, por outro lado, a ‘condição urbana’ em que se insere é histórica, portanto, limitada ao quadro atual do capitalismo tardio (D. HARVEY, 1992, apud M. CAMPOS, 2005).

I. Solà-Morales (1996:23) sugere que, da mesma maneira que a cultura urbana do Século XIX foi chamada a desenvolver grandes parques urbanos nas cidades –capitais (Londres, Paris, Nova York, Boston etc.), como resposta à nascente cidade industrial, a “cultura pós-industrial reclama espaços de liberdade, de indefinição, de improdutividade, mas desta vez não associados à noção mítica da natureza, mas à experiência da memória pelo passado ausente como instrumento crítico frente ao presente banal e produtivista”.

Para compreender a natureza destes espaços na cidade contemporânea, atribuir e revelar valores (encher o vazio de significados mais do que de coisas), adota-se parte das formulações

27. No Brasil, a aprovação do Estatuto da Cidade (Lei Federal nº. 10.257/2001) prevê instrumentos, a serem regulamentados nos planos diretores dos municípios, que estabelecem sanções para tais terrenos / glebas urbanas, caso não atendam à função social da propriedade (por meio de parcelamento, urbanização ou utilização compulsórios, IPTU Progressivo no tempo e desapropriação em títulos da dívida pública).

citadas, agregando à expressão ‘vazio urbano’ a dimensão de ‘processo’ com diferentes atributos relativos aos diferentes territórios estudados. Não se pode simplesmente tentar reordená-los e inseri-los na trama urbana eficiente. Mas, ao contrário, devem ser valorizados como ‘contra-espços’, como vazio e ausência, embora possam ser tratados como ‘campos de ação’²⁸. Com isso, podem-se ampliar os conceitos desses termos de acordo com o proposto pela matriz conceitual de ‘*terrain vague*’, incorporando discussões tais como sustentabilidade ambiental, função social, simbólica e cultural desses solos.

Assim, conceitualmente é preciso entender a lógica de produção do espaço vazio intersticial, por um lado, como elemento constituinte da cidade contemporânea e dos complexos processos de metropolização intensiva aos quais está submetida, “em função do processo global de reestruturação da economia mundial da sociedade em rede” (M. CASTELLS, 2000). Por outro lado, operacionalmente, deve-se analisar e projetar o ‘espaço vazio’ como ‘material urbano’ da cidade contemporânea e, portanto, como categoria cultural, a ser tratado de acordo com as especificidades do território onde se insere e de sua condição urbana.

Segundo M. Campos (2004:39), em outros campos culturais, como cinema, artes plásticas e fotografia, a idéia de compreensão do vazio de modo distante da eficiência produtiva da cidade vem sendo trabalhada há alguns anos²⁹. No que diz respeito à arquitetura, quem primeiro fez apologia do vazio foi o arquiteto Rem Koolhaas em 1985, no ensaio ‘*Imaging Nothingness*’ onde destaca: “onde não há nada tudo é possível, onde há arquitetura nada (mais) é possível”³⁰.

Importa aqui, portanto, responder à seguinte questão: qual o papel atribuído ao espaço vazio intersticial – os terrenos vagos na cidade contemporânea, frente à sua potencial condição de territórios de intermediação, fronteira e margem?

Seguindo esse raciocínio, **o projeto da cidade contemporânea**, para Secchi, está fundamentalmente ligado a um ‘**projeto de solo**’ – o único capaz de constituir-se em elemento mediador, de interligação

28. O projeto Arte/Cidade, coordenado por Nelson Brissac no ano de 2002, em São Paulo, inscreveu, pela primeira vez no Brasil, a problemática do ‘*terrain vague*’ em uma visão cultural, “voltada para o incremento dos circuitos de difusão e trocas e para a revitalização das diferentes áreas e espaços culturais da cidade”. (M. CAMPOS, 2004: 35).

29. Na fotografia M. Campos destaca a obra do italiano Gabriele Basilico – que fotografa o vazio na paisagem industrial de várias cidades européias. No cinema, a obra de Win Wenders é emblemática na ‘captura’ do vazio – como, por exemplo, em *Asas da Liberdade*.

30. Rem KOOLHAAS e Bruce MAU. S, M, L, XL. Nova York: Monacelli Press, 1998: 199, 202.

das várias partes da cidade contemporânea dispersa e fragmentária. Assim, o desenho dos espaços abertos desempenhará, por um lado, o mesmo papel que foi dado ao jardim, em tempos pretéritos - “ser o lugar onde se experimentam e aperfeiçoam as novas idéias” – e, por outro, o papel exercido pela malha viária na cidade moderna – “dar forma à cidade, mitigando-lhe a fragmentação e a aproximação paratática”.

O desenho dos vários espaços abertos, em seu conjunto, constitui, portanto, o ‘material’ de “intermediação entre os diferentes fragmentos urbanos e vazios urbanos, entre suas posições, dimensões, características técnicas, funções e papéis, organizando-os segundo algumas grandes figuras” (B. SECCHI, 2006).

4.2.3 Sistemas de mobilidades e fluxos

Na concepção moderna formulada na Carta de Atenas (IV CIAM, 1933), o ‘**movimento**’ era uma definição física que ficava circunscrita a uma das quatro funções urbanas e a uma localização em zonas especializadas da cidade moderna planejada. Junto com a moradia, o trabalho e o ócio, a cidade teria que prever as zonas circulação (elemento disciplinar da engenharia de transportes). Fica evidente o tratamento setorial e segregado dado a esta função, o que com maior acuidade começou a ser detectado pelos membros do TEAM 10, nos anos cinquenta - ou seja, a diferença entre a ‘concepção de movimento’ da Carta de Atenas e o caráter central de todo tipo de movimento na cidade e na arquitetura contemporâneas.

Segundo I. SOLÀ-MORALES (1996) a função de ‘circulação’ moderna era restrita à eficiência das vias condutoras de veículos, de um único fluxo, o do automóvel, diferentemente da “multiplicidade dos fluxos da

fig 9 Projeto de Louis Kahn para a Filadélfia. Vista superior do Centro Cívico. (BENEVOLO, 1985). “Os grandes edifícios cilíndricos são garagens de vários andares, inseridas ao lado dos arranha-céus para escritórios. À esquerda, o centro tradicional com a torre e a estátua Penn”. No mesmo período era publicado o projeto de Kenzo Tange para Tokio. Ambos evidenciam as preocupações com a verticalização dos centros comerciais e com a mobilidade e eficiência viária (vias elevadas e garagens verticais).

cidade contemporânea, formada por redes justapostas de fluxos materiais e imateriais interconectados". Como diz M. Campos (2004:69) "interessa aos estudos urbanos contemporâneos incluir novos modos de observação dos 'fluxos errantes' – materiais reais e materiais virtuais (incorpóreos) – cada vez mais interconectados em redes urbanas locais e globais."

"Movimento, entendido então como a ação mesma de mover-se, em seu desdobramento temporal mais que na substantivação desta ação. Redes, malhas, condutores, movimento *stacatto*³¹" (Secchi, 2006). Os movimentos de todo tipo assumem uma importância maior e passam a constituir materiais essenciais do projeto.

Um dos atributos da passagem da cidade moderna para a contemporânea constitui, portanto, o momento a partir do qual o 'movimento', em sua forma espaço-tempo - como utilizado pela vanguarda modernista dos anos 20-40, é conceitualizado como 'espaço de fluxo'. Assim, a discussão conceitual fundamental se produz quando se inicia, nos anos cinquenta, uma crítica ao urbanismo dos CIAM (a partir do VIII CIAM): como exemplos dos primeiros resultados dessa crítica, temos o projeto de Louis Kahn para o centro de Filadélfia (1953), o tema da mobilidade como central nas propostas de Alison e Peter Smithson para o centro de Berlim (1958).

Paralelamente às primeiras indagações e proposições críticas (projetos anteriormente citados), as políticas públicas urbanas baseadas no 'desenvolvimentismo', em várias partes do mundo, mas principalmente, após a década de 60, no Brasil, protagonizaram o favorecimento da motorização privada e do tráfego automobilístico. As enormes quantidades de recursos consumidos neste processo (ampliação do sistema viário e equacionamento dos problemas de trânsito) tornam muito evidentes as graves distorções geradas nos sistemas urbanos de mobilidade, tendo efeitos negativos, seja nos aspectos distributivos, seja na estrutura espacial das metrópoles e grandes cidades. O primeiro aspecto repercutiu nos processos de exclusão social, ao beneficiar o "modo" de circulação privado e ampliar os crônicos déficits acumulados pelos serviços de transporte público (a falência dos sistemas urbanos sobre trilhos, e a demora e insuficiência dos investimentos nos sistemas metroviários).

Quanto ao segundo aspecto, a contínua disseminação e ampliação no tecido urbano dos sistemas de vias rápidas e segregadas, que cortam, separam e degradam setores urbanos inteiros, sem,

31. Movimento '*stacatto*': movimento descontínuo.

na maioria das vezes, proporcionar melhorias na acessibilidade geral ou mesmo na resolução dos congestionados esquemas de circulação, produzem, além de tudo, uma redução das múltiplas funções e movimentos da rua (circulação, percurso, sociabilidade, representação coletiva), em benefício unicamente da 'eficiência do fluxo automobilístico', além de impactos significativos na qualidade ambiental (poluição atmosférica e sonora, condições de segurança, percepção do espaço).

Os grandes canais de mobilidades atuais, feixes de ruas e de viadutos elevados, associados a estacionamentos, transformaram de modo evidente as relações espaciais, funcionais e estéticas da cidade contemporânea, construindo barreiras físicas e visuais, impedindo práticas tradicionais, implantando novos lugares obscuros, *no-man land*. Como exemplo, B. Secchi cita o *loop* de Chicago, os elevados de Nova York, Londres e Berlin, o *boulevard* periférico de Paris, as ruas sobrelevadas de Gênova ou Marselha e suas imitações pioradas. As estruturas de mobilidade, com dimensões e escalas habitualmente imponentes, passaram a fazer parte da paisagem urbana contemporânea.

Na cidade contemporânea, para I. de Solà-Morales (1996:15), a chave de entendimento do movimento em fluxos reside no fenômeno dos fluxos distributivos de pessoas, mercadorias, serviços e informações – de mobilidade universal. Como visto, o fenômeno de 'desterritorialização' dos pólos decisórios (as grandes corporações), das moradias das classes mais altas (condomínios fechados ao longo de rodovias), propiciado pela reestruturação disseminada da produção e pelo desenvolvimento tecnológico (e a precarização do trabalho) permitiram uma maior difusão e descentralização das variáveis econômicas e sociais, aliadas à maior mobilidade física e social, cujo padrão se altera e se generaliza, ampliando as diferenças entre as diversas velocidades e escalas nas quais se move a sociedade e se (des)organiza o território.

Portanto, deve-se entender a relação destes fluxos com determinados lugares e não somente com os lugares de infra-estruturas de transporte - aeroportos, estações ferroviárias, metroviárias, rodoviárias e marítimas - mas especialmente os lugares que se apresentam como nós constantes de redes de distribuição de todos os tipos de fluxos. Nas palavras de I. Solà-Morales,

*não mais um fluxo material*³² — rodovia ou telefone - mas a justaposição de uma multiplicidade de fluxos, como uma primeira constatação de que a realidade em que vivemos está formada por malhas que acumulam interconexões, ante as quais a idéia de simples condutor ou via é redutora e insuficiente. [...] Meio e mensagem são inseparáveis porque ambos são duas caras de um mesmo fenômeno distributivo pelo qual bens, serviços e informações circulam incessantemente (I. SOLÀ-MORALES, 1996).

Nesse sentido, as cidades constituem os pontos privilegiados dessa interação global, os ‘pontos nodais’ onde as interconexões mais potentes se encontram. Uma das investigações que se colocam na cidade contemporânea diz respeito, conforme M. Campos (2004:69), à ‘errância’ desses fluxos urbanos na rede territorial visível (e invisível) e aos ‘lugares nodais’ produzidos pela intensidade da interconexão desses fluxos.

Segundo M. Santos (2000),

*o material (espaço físico) e o imaterial (continuum das informações) confrontam-se como suporte e referência da experiência. No entanto, neste marco, potencializadas virtualmente pelas técnicas da comunicação, **projetam-se — ainda sem muita definição — possibilidades de aproximar e religar um território tão vasto e diversificado (reforçando as bases da sua unidade espacial, lingüística e sócio-geográfica), de enriquecer e dar novos conteúdos ao nosso vigoroso processo de urbanização (afirmando as grandes cidades como pólos de inovação produtiva, política e cultural), de generalizar e ampliar, a partir dos próprios novos modos de aglomeração, a dinâmica da mistura e da coesão das populações** (grifos nossos).*

Mais uma vez, conforme M.Santos (2000), se as cidades são pontos privilegiados no espaço, cuja valorização depende da força adquirida e de sua **posição em relação aos diversos fluxos** que cruzam o território, mais do que nunca, a cidade contemporânea é engendrada (e só pode ser flagrada) **a partir do cruzamento dos fluxos sobre um determinado lugar**, e definida sua concretude e ‘**espessura**’ histórico-geográfica.

32. Em 1961 o arquiteto Georges Maciuna iniciou a publicação da revista *Fluxos*, reunindo músicos e artistas plásticos sensíveis à experiência imaterial da flutuação permanente do movimento contínuo da realidade.

fig 11 e 12 Loop de Chicago. *in* www.americanhistory.si.edu
A região formada pelo “perímetro” do Loop compreende o centro comercial de Chicago, onde se encontram os edifícios mais altos, construídos a partir do final do Século XIX, com projetos dos protagonistas da “Escola de Chicago”.

fig 13 e 14 As vias elevadas de Nova York sendo abertas na década de 1960. *in* www.nycroads.com

fig 15 e 16 : As vias elevadas de cruzando o bairro do Brooklin. *in* www.nycroads.com

fig 17 As vias elevadas de Londres. *in* FORSHAW, 1953.

fig 18 As vias em desnível de Berlim. *in* HALL, 2000.

*Daí a necessidade de compreensão dos arranjos específicos e locais: o projeto construído a partir de uma matriz que associa o **acúmulo de estratos históricos (relações verticais)**, com as **relações horizontais: escalas (ou circuitos)**, e **programas (ações e práticas)** que têm por base as **condições materiais** (espaço físico, ambiental) e as **imateriais** (continuum das informações, elementos culturais, paisagísticos) (P. M. R. SALES, 2000).*

No âmbito da discussão dos fenômenos de fragmentação e dispersão da metrópole contemporânea, R. Meyer (2003) vai propor o estudo de alguns materiais que apresentam forte potencial à reorganização do pensamento e ação urbanística na metrópole contemporânea, tais como: os sistemas de infra-estrutura metropolitano como 'elementos estruturadores do território' e o reconhecimento dos chamados 'pólos de convergência' como elementos de aglutinação que dão suporte às atividades da sociedade no território (estações de intermodalidade de transportes, por exemplo).

Assim, se o espaço de fluxos não decreta o fim da cidade, mas, por meio de seus desdobramentos, reorganiza as funções e as novas relações de força nas sociedades em rede, alterando significados e dinâmicas dos espaços de lugares, como o projeto de arquitetura e urbanismo é capaz de construir relações entre o espaço de fluxos e as condições de 'territórios de intermediação' identificados (espaços *in-between*)?

Daí, conforme P. M. R. Sales (2005)³¹, evidenciam-se como perguntas-chave:

entre as dinâmicas que conformam a pauta da transformação urbana e territorial, quais remetem-se às dúvidas supondo um olhar novo? Quais ensejam as dúvidas e solicitam a experimentação? Quais as possibilidades senão de reconciliação, ao menos de coexistência (ou justaposição) das diversas escalas e velocidades que cruzam e configuram cada parte do território, cada lugar da cidade?

Ou, em outras palavras, quais são os processos e os objetos privilegiados das estratégias contemporâneas de intervenção urbana ante as tendências inscritas no território?

31. SALES, P. M. R. *Desenhando o futuro (das cidades e do território)*, 2000.

5

AGENCIAMENTOS DA CIDADE CONTEMPORÂNEA

agenciamentos da cidade contemporânea

5.1 APROXIMAÇÕES

Dado o caráter fragmentário, disperso e trans-escalar das variáveis que compõem a cidade contemporânea, conhecer a matéria urbana e territorial, suas escalas, camadas e imagens, pode indicar um caminho fecundo de indagação. Assim, o quadro conceitual traçado nos capítulos precedentes será confrontado a ‘estudos de caso’, a seguir apresentados, com o objetivo de mapear as ‘figuras, temas e materiais’ que puderam ser flagradas em face das condições urbanas que se querem contemporâneas.

A proposta de reconversão de uma grande extensão da frente marítima em Pernambuco – ‘Projeto Recife-Olinda’ constitui o primeiro destes ‘*reference cases*’. Isso por conta não só de seu relativo ineditismo, em termos das grandes cidades brasileiras, no que toca à abrangência territorial, administrativa e temática, mas também do conhecimento dos processos metodológicos operativos que a atuação profissional permitiu a esta autora. A este projeto se confrontará a análise — entrecruzada e localizada — de elementos temáticos de outros projetos relevantes da condição contemporânea, a saber: os concursos realizados para uma ‘Cidade multi-funcional na Coreia (2005)’ e para habitação popular no Chile (Elemental), assim como o projeto de ‘reconversão de bairros industriais’ no bairro de Poblenou, em Barcelona – Projeto @22 Barcelona (1998-2007).

O percurso seguido para evidenciar as figuras e temas a serem tratados parte da análise crítica do modelo urbano proposto pela ParqueExpo (2005) e teve como objeto principal a ‘Maquete Urbana do Projeto Recife-Olinda’¹.

O trabalho orientou-se pelas seguintes questões centrais:

- Reconhecem-se a ‘figura’ – ‘territórios de intermediação’ (*in-between*) e o tema ‘terrenos vagos’ nesse projeto? E em que medida são trabalhados como tal, isto é, como reflexo e expressão dos dois movimentos de passagem da cidade moderna para a contemporânea: ‘separar e distanciar’ e ‘dispersar e fragmentar’?

1. Conforme decisões estabelecidas na segunda reunião do Núcleo Gestor do Projeto Recife-Olinda, realizada em julho de 2005, foi definida uma ‘força-tarefa’ para revisão dos projetos, até aquele momento elaborados pela Expo-Lisboa. Essa revisão contou com representantes das seguintes instituições: Ministério das Cidades, Ministério do Planejamento, Governo do Estado de Pernambuco, Prefeitura do Município de Recife e Prefeitura do Município de Olinda e teve a participação efetiva da autora (na condição de consultora do Ministério das Cidades). Este capítulo, se por um lado resgata parte das discussões do processo de revisão dos projetos, por outro foca e lança luz sobre os conceitos - baseados nas ‘figuras’ e ‘temas’ – destacados na análise teórica realizada (capítulo 4).

- Como se desenham e se articulam os sistemas fundamentais da cidade – mobilidade, habitação, centralidade e meio ambiente, enquanto possíveis temas e materiais da condição urbana contemporânea?

Nessa linha de raciocínio, as noções de **estrutura**, **forma** e **paisagem urbana** (conforme foi definido na introdução desta tese) se impõem conceitual e, portanto, metodologicamente: são categorias, modos de ser do espaço, cuja ênfase, entrecruzamento ou articulação pode dar a medida do alinhamento ideológico, técnico e expressivo das diversas propostas. Nesse sentido, segundo Sales (2006)², a ênfase nos elementos estruturais estaria relacionada ao progresso técnico e social, a forma corresponderia à valorização dos aspectos historicistas e a paisagem seria valorizada desde a leitura da ‘imagem da cidade’ passando pelas ‘cidades colagens’ e levando até as ‘celebrações’ midiáticas do ‘capitalismo globalizado’.

Por outro lado, seguindo Dematteis (1989), haveria que se analisar as ‘situações territoriais’ como verificação da intersecção de um espaço de relações horizontais e de um ‘espaço-ambiente’ de relações verticais. As primeiras referem-se às interações econômicas, culturais, sociais e territoriais que, por meio das atividades ali instaladas, os centros urbanos ou cada parte deles mantêm entre si, nas mais diversas escalas, e que lhes conferem seu valor, sentido e significação relativas e contingentes. As segundas, as verticais, referem-se aos componentes ambientais e histórico-culturais próprios a cada lugar ou área, os quais conferem a ele sua identidade e especificidade morfológica. Entretanto, não é demais enfatizar, sua pertinência prática, funcional, deriva dos valores que assumem nas interações horizontais.

2. “Não parece difícil ver a correspondência que tais enunciados – de futuro, de origem ou do presente hiper-real – entretêm com o modelo dualista da modernidade proposto por Latour (24) que, como ele mesmo mostra, dispõe de um código (ou Constituição) que separa, encerra e tranca cada coisa, cada ente ou no pólo da natureza, da ciência ou no pólo da sociedade, da política e da cultura: só ao discurso é permitido ocupar o centro (mas ao fazer isso, ele se autonomiza e se desvincula dos pólos). Tampouco é difícil vê-los – *enunciados redutores* (do progresso linear, da espessura histórica, da aparência superficial) e *dualidade moderna* (natureza x sociedade, discurso, deus entre parênteses) – corporificados nas principais correntes do pensamento urbanístico do Século xx). Correntes essas que, por sua vez, poderiam ser distinguidas e agrupadas precisamente a partir da ênfase que cada uma (ou cada família delas) conferiu, em seu discurso ou em sua técnica, à *estrutura* (princípio geral, organização das partes, em função de algo de cunho genérico e global), à *forma* (estado físico sob o qual se apresenta um corpo, uma substância; estado) e à *paisagem* (conjunto de componentes naturais ou não de um espaço externo que pode ser apreendido pelo olhar)”. SALES. P. M. R., “Cidade, urbanismo: linhas de devir” (2006) in Vitruvius, Arqutextos, 2006. [<http://www.vitruvius.com.br/arquitextos/arq000/esp452.asp>] acessado em 09.01.2008.

5.2 ANTECEDENTES – PROJETOS BAIRRO DO RECIFE (1990 - 2007)

Desde os anos 1990 vêm sendo discutidas possibilidades para o tratamento urbanístico, ambiental, social e cultural de uma ampla parcela do núcleo central metropolitano de Recife, articulado com parte do município de Olinda (orla e colina histórica). Esses territórios correspondem a um rico patrimônio natural e construído marcado por vínculos históricos e diversidade sócio-econômica e cultural e começam a ser objeto de investigações pela existência de grandes áreas tornadas obsoletas e esvaziadas pela não vigência de suas funções originais (principalmente ferroviárias e portuárias).

Até esse período, entretanto, observa-se o acúmulo de estudos, projetos e experiências que enfocaram o problema da recuperação do Bairro do Recife. Tratava-se de em planos e projetos com preocupações localizadas que visavam à reversão do quadro de desvalorização da área central³. Como referência desse período tem-se o ‘Plano de Revitalização’ a cargo de Borsói Arquitetos Associados (1992)⁴, elaborado no bojo dos estudos do Plano Diretor da Cidade, que tinha como escopo ‘a atração de investimentos para a região, o desenvolvimento do entorno, o retorno de residências de maior poder aquisitivo, a acessibilidade facilitada e a exploração das visuais entre a cidade, o rio e o mar’. Segundo P.M.R. Sales (2000), as diretrizes projetuais estavam assentadas na conjugação de três ações: intervenções específicas em cada um dos setores identificados como de ‘consolidação’, ‘revitalização’ e ‘renovação’, além da criação de uma nova ligação Norte/Sul - que atravessaria o Bairro do Recife por meio da construção de um binário no Cais do Apolo - e da implantação de ‘projetos estruturadores’.

Se a cada um dos setores corresponde um elenco de ações localizadas e contextualizadas, no entanto, a preocupação geral que as perpassa e lhes confere unidade conceitual é a de valorização da relação com a ‘história’ (arquitetura e traçados), com a “geografia” -rio e mar - e com o entorno. Quanto a este último ponto, a ligação norte-sul procura, como sucedâneo ‘fácil e bonito’ à circulação Agamenon Magalhães, ‘aproveitar, compatibilizar e estimular’ todos os planos propostos para as áreas vizinhas, entre o Cabanga e o Complexo do Salgadinho. [...] Apostando na

3. A saída da população de maior renda, a mudança do perfil de consumo e o abandono da área como pólo de lazer e cultura.

4. Plano de Revitalização do Bairro de Recife - Recife-PE, 1992/2000, Borsói Arquitetos Associados 1992/1993.

força atrativa e agregadora de tais 'configurações' o plano busca revalorizar os atributos naturais e construídos da ilha, e opta, como forma de transformar a imagem e de 'animar' a vida do bairro, pela repetição de temas mais ou menos 'consagrados' (ou banalizados, como o são os indefectíveis aquário, shopping-center, centro de multimídia, etc.), que se mesclam espacialmente com as indicações (genéricas, de localização) para 'habitações coletivas' (P. M. R. SALES, 2000).

As ações desenvolvidas nos anos seguintes (1995/1996), com maior ou menor influência e orientação do Plano de 1992, tais como os projetos desenvolvidos para o Pólo Alfândega e Pólo do Bom Jesus⁵, privilegiaram intervenções pontuais, que apesar de demonstrar êxito e pioneirismo (como o Shopping e cais Alfândega), deixaram a desejar em termos da capacidade de geração de efeitos multiplicadores.

O quadrilátero do Bom Jesus, como atuação da iniciativa privada, foi objeto de reforma de parte de seus edifícios ecléticos oitocentistas para abrigar atividades de lazer e gastronomia, tornando-se um centro de atração da vida noturna de Recife. Porém, como toda atuação monofuncional e funcionado somente um período do dia (à noite) teve esgotadas suas possibilidades de desenvolvimento. Já o Pólo Alfândega⁶, projeto concebido dentro do formato e objetivos do Programa Monumenta⁷, apresenta algumas inovações (ou intenções inovadoras) que se refletem na abrangência das ações sobre o patrimônio cultural edificado. Abrangência que vem dada não só em termos do tratamento projetual, de elementos de infra-estrutura do espaço público e imóveis particulares e institucionais de interesse (recuperação do prédio da Alfândega, do Século XIX, e Igreja Madre

5. As hipóteses de adensamento e 'renovação' do Pólo Pilar, bem como as intervenções infra-estruturais e os projetos "estruturadores", não haviam sido efetivadas até o momento. E voltam a ser contempladas no Projeto Recife-Olinda, agora em vista de um plano que incorpora novos conceitos, temas e escalas.

6. Programa Monumenta - PMR/MinC/BID, 1997/2000 - Pólo Alfândega: Pontual Arquitetos, Borsóí Arquitetos Associados, F Campelo, J. Brandão, R. L'Amour, Mônica Vasconcelos Arquitetura; A. Santana, J. N. Pereira, R. Pereira e N. Sérgio, M. E. F. Araruna, Grupo de Arquitetos Associados. Projeto da Garagem e Cais Estelita : Arquiteto Paulo Mendes da Rocha e MMBV.

7. O Programa Monumenta/BID - iniciativa de âmbito nacional do Ministério da Cultura (MinC), conta com financiamento do Banco Interamericano de Desenvolvimento (BID) e consiste em um convênio entre BID, UNESCO, Ministério da Cultura (IPHAN) e prefeituras de Olinda e Recife para a recuperação do patrimônio arquitetônico e revitalização de setores urbanos. Prevê ações de requalificação do Pólo Alfândega, por meio da urbanização da avenida Alfredo Lisboa e das ruas Madre Deus, Vigário Tenório, da Alfândega, Professor Aluísio Magalhães, Tomazina e Moeda. Estão incluídas ainda no Programa a complementação do Terminal Marítimo de Passageiros, a implantação do Shopping Alfândega (já executado), e do Centro Cultural Chanteclair, bem como a restauração da Igreja Madre Deus (executada).

fig 1 (acima) Plano Diretor do Bairro do Recife. PMR/Borsói. 1992-2000.

fig 2 Projeto Shopping Paço Alfândega (Programa Monumenta/BID). PONTUAL ARQUITETOS, P.M. ROCHA e MMBB. (1992-2000).

de Deus, de 1679, e seu anexo, de 1733), mas também pelo cuidado com a gestão e manutenção destas intervenções no tempo, na medida em que as regras do programa obrigam a criação de um ‘fundo municipal de preservação’ para garantir a durabilidade e a multiplicação dos investimentos realizados.

Ainda dentro das ‘intervenções temáticas’, mas já considerando as novas condições de transformação da cidade contemporânea (econômicas e de inovações tecnológicas), implanta-se no Bairro do Recife, desde junho de 2000, o ‘Porto Digital’⁸. As atividades relacionadas ao Porto Digital visam a estabelecer uma plataforma de negócios de TIC (tecnologia de informação e comunicação) de escala mundial (‘porta de entrada da imagem de Pernambuco na nova economia’) que tem como princípio “a busca de ‘sustentabilidade’ por meio da articulação das oportunidades da economia digital, com as qualidades do ambiente natural e potencialização da vitalidade urbana do Recife.” Tem como principais diretrizes: incrementar a

8. Criado à semelhança dos Centros de Desenvolvimento de Tecnologia da Informação (CDTI) e conforme exemplo citado no capítulo 1 deste: ‘*Faubourg des Récollets*’ - a cidade multimídia implantada em 1998, em parte da área central da cidade de Montreal (Canadá), próxima à região portuária. Sobre os CDTI ver : BENKO, Georges et LIPIETZ, Alain (orgs). *Les régions qui gagnent*. Paris: Presses Universitaires de France, 1992.

fig 3 Bairro do Recife, onde está localizado o Porto Digital.

cadeia produtiva da economia digital com a combinação de diversos usos complementares; a melhoria da acessibilidade e conexões com o sistema de transporte público; a ampliação da oferta de uso habitacional; reabilitar e articular edifícios emblemáticos em circuitos turísticos e culturais; realizar cursos de capacitação local; e ampliar oferta de lazer e serviços a comunidades locais de baixa e média renda (Metrópole Estratégica, 2005).

As evidências da necessidade de compreensão desse território em uma escala ampliada, e que desse conta da complexidade das variáveis em jogo na metrópole contemporânea, começaram a ser delineadas somente a partir da década de 1998, por meio da construção de planos, projetos e parcerias inter-governamentais buscando uma ação convergente, para os territórios de Recife e Olinda simultaneamente. Destaca-se, nesse processo de aproximações, o Plano Metrópole 2010 (FIDEM, 1998), seguido do '*Metrópole Estratégica*'⁹, que apresenta diretrizes baseadas em desenvolvimento regional a partir dos componentes: meio ambiente; cultura; tecnologia; identidade do território; inclusão social; habitabilidade; mobilidade; mundo rural e patrimônio. Esse projeto traz as discussões de integração entre as cidades de Recife e Olinda, como estratégia para dinamizar e viabilizar o desenvolvimento sócio-econômico, urbanístico, cultural e ambiental de toda essa região. Tais questões foram ganhando concretude quando da proposição e implantação de planos e projetos que, em distintos tempos e com diferentes escalas, vão incidindo no território analisado, tais como: o Porto Digital (2000, já citado), o 'Complexo Turístico Cultural Recife / Olinda' (2003)¹⁰, as intervenções contidas nos projetos PRODETUR¹¹,

9. Plano elaborado pela então *Fundação de Desenvolvimento Municipal (FIDEM)* em parceria com as prefeituras da Região Metropolitana de Recife. Ver documento: '*Estratégia de Desenvolvimento da Região Metropolitana do Recife, Volume III – Versão Técnica*', FIDEM, Outubro 2002, Governo do Estado de Pernambuco, The World Bank, Cities Alliance, IPEA, LOCUS'. Estes estudos foram consolidados no livro *Metrópole Estratégica – Região Metropolitana do Recife*. CODEPE / FIDEM / PRÓMETRÓPOLE. Recife, 2005. organizado pela arquiteta Amélia Reynaldo.

10. A concepção do *Complexo Turístico Cultural Recife / Olinda* também foi lançada no âmbito da discussão do potencial de integração entre os núcleos urbanos de Olinda e Recife, identificando nesta articulação possibilidades de valorização e potencialização do patrimônio cultural (material e imaterial) presente no território, visando à dinamização do turismo cultural (recursos do *Prodetur*). Propõe a estruturação de uma rede de equipamentos culturais distribuídos em 4 territórios e 18 núcleos (por meio da articulação entre turismo, cultura, urbanismo, meio ambiente e desenvolvimento econômico e social).

11. O PRODETUR encontra-se em sua segunda etapa de implementação, com investimentos aplicados no Bairro do Recife, São José, Brasília Teimosa, Santo Amaro, em Recife, e na Colina Histórica de Olinda. No Bairro do Recife estão previstas: a revisão geométrica do acesso pela Ponte do Limoeiro; o plano diretor de circulação do sistema viário, com enfoque para implantação de ciclovias e passeios para

Monumenta/BID e PROMETRÓPOLE¹², na revisão dos Planos Diretores Municipais dos dois Municípios e, por fim, a elaboração do Projeto Recife-Olinda que tem como pano de fundo o 'Complexo Turístico Cultural Recife / Olinda'.

5.2.1 O Projeto Recife-Olinda

O Projeto Recife – Olinda (PRO) tem como ponto de partida as potencialidades territoriais, culturais, ambientais e sociais evidentes ou latentes na faixa ribeirinha-litorânea Recife-Olinda, que se deixam flagrar seja pela geografia natural, seja pela sedimentação histórica de estratos urbanos, seja pela complexidade social que as permeia. A oportunidade de realizar tais potencialidades advém, como visto, da existência de grandes áreas tornadas disponíveis por obsolescência das funções ferroviárias e portuárias principalmente, e da necessidade de inclusão social e territorial de bairros centrais populares. Polarizada pelos centros históricos de Recife e Olinda, a faixa ribeirinha-litorânea, em seus aproximadamente 8 km de extensão e 1 km em média de largura, vem sendo objeto de estudos visando à rearticulação, reconversão e requalificação urbana mediante o consórcio de atores públicos e privados reunidos

fig 4 Mapa de localização do Complexo Turístico Cultural Recife-Olinda. Complexo Turístico Cultural Recife-Olinda/Prefeitura do Recife e Prefeitura Municipal de Olinda, UFPE/FADE, 2003.

pedestres; a requalificação do entorno da Cruz do Patrão; e ainda a reurbanização do pátio da Igreja do Pilar e construção do conjunto habitacional do Pilar, com 420 habitações, 80 unidades comerciais e uma escola. Em São José estão previstas ações de requalificação do Museu da Cidade do Recife, com implantação do Centro de Visitantes de Pernambuco e Estação Cultural. Em Brasília Teimosa está prevista a complementação da orla fluvial até o Parque das Esculturas, em frente ao Marco Zero, no Porto do Recife. No Bairro de Santo Amaro encontra-se em execução a obra de requalificação do Cais da Aurora, de modo a configurá-lo como nova área de lazer e de convívio social na zona central da cidade do Recife. Em Olinda, ações do PRODETUR recuperaram o Mercado Eufrásio Barbosa e urbanizaram o Largo do Varadouro. Ainda encontram-se previstas a requalificação da Avenida Olinda com o portal de acesso no Varadouro, a requalificação do Parque do Carmo e a urbanização da orla marítima da Praia dos Milagre. Esse programa, em Recife e Olinda, tem realizado esforços no sentido de articulação de suas ações com o Monumenta-BID visando à potencialização dos investimentos aplicados e à complementação recíproca.

12. O PROMETRÓPOLE é um programa que visa à melhoria das condições de habitabilidade das áreas de baixa renda da Região Metropolitana do Recife, por meio da implantação de infra-estrutura urbana. Em sua etapa inicial, foi firmado convênio, em 2003, entre o Governo do Estado de Pernambuco, Prefeituras de Olinda e Recife e Banco Mundial, para implantação do programa na Bacia do Rio Beberibe. O Programa prevê ações integradas de infra-estrutura física e social em treze áreas da Bacia do Beberibe, com destaque para melhoria das condições de saneamento, criação de áreas de lazer e convívio social, melhoria de unidades habitacionais, reassentamento da população localizada em áreas de risco e regularização fundiária, o que beneficiará trinta e cinco mil famílias, com previsão de investimento de US\$ 84 Milhões.

em uma organização de interesse público propriamente criada especificamente para atender objetivos gerais que incluem:

1- Valorização da identidade geográfica, paisagística e cultural local, com especial incidência nos corpos de água, visadas, edifícios e vegetação de referência; 2- Manutenção e integração das memórias históricas de defesa – Fortes do Buraco, Brum, Cinco Pontas – e portuárias – muralha de acostagem, caminho de ferro, gruas, galpões, silos, terminal açucareiro; 3- Requalificação ambiental, com especial incidência na qualidade da água; 4- Constituição de um elevado índice de espaço público arborizado, com garantia da utilização pública de todas as frentes marginais e efetiva fruição dos corpos de água; 5- Segurança integrada dos espaços públicos; 6- Desenvolvimento das potencialidades sócio-econômicas locais, com prioridade das componentes culturais e turísticas e numa perspectiva de desenvolvimento global; 7- Inclusão territorial e social das áreas históricas e áreas pobres da zona de enquadramento; 8- Mobilidade assente na complementaridade e diversidade dos meios de transporte rodoviário, metroviário, pedestre, fluvial, com incentivo do transporte público, modernizado e articulado com o SEI, parques de estacionamento dissuasores e parcerias público/privadas; 9- Implementação de equipamentos metropolitanos – novo terminal marítimo de passageiros, museu do mar ou aquário, pavilhão multiusos, ancoradouros de recreio, centros empresariais – e valorização e articulação do pólo de equipamentos do Tacaruna com a rede de mobilidade e frente atlântica; 10- Mix de usos com incentivo dos usos culturais e turísticos associados a habitação, comércio e serviços; 11- Adoção de um ordenamento urbano aberto a soluções flexíveis, com manutenção dos conceitos e quesitos de qualidade impostos. 12- Adoção de tecnologias construtivas sustentáveis e infra-estruturas avançadas; 13- Viabilidade económico-financeiro da operação urbana, com gestão faseada e flexível, aberta à iniciativa privada e consorciada; 14- Marketing e projeção internacional da operação urbana (PROJETO RECIFE-OLINDA - MODELO URBANO, 2005).

Tais objetivos, mais ou menos convencionais, fazem sobressair não só a necessária integração do Projeto com os instrumentos de planejamento e gestão territorial, com ações de requalificação das áreas urbanas centrais¹³, com ações de desenvolvimento de atividades econômicas, turísticas e culturais na região que vai do Sítio Histórico de Olinda, Município de Olinda, até o Parque da ex- Estação Rádio Pina, no bairro de Pina, Município de Recife. Mas, sobretudo, a visão mais abrangente de agenciar territórios geográficos, urbanos e administrativos diversos e desarticulados pela própria estratificação histórica *vis-a-vis* as novas dinâmicas.

As condições urbanísticas para lograr tais objetivos vêm expressas na linguagem de uma **maquete urbana** que sintetiza, de forma tecnicamente pertinente e competente, as proposições de desenho físico-funcional, que assim, por isso mesmo, podem ser lidas em termos de estrutura, forma e paisagem.

O modelo proposto pela ParqueExpo à Porto Digital (gestora do contrato) resulta na entrega de cerca de 1,3 milhões de m2 de área de construção bem situados e com infra-estrutura para venda aos interessados onde poderiam ser construídas edificações destinadas a fins residenciais e empresariais e também espaços destinados à cultura, o lazer e o turismo em geral (Revisão do modelo econômico, Instituto Pólis / P. Sandroni, 2007).

A parceria público-privada seria viabilizada por meio de um 'Consórcio Público' e legitimada em uma 'Operação Urbana Consorciada'. O poder público participaria com terrenos dotados de infra-estrutura, planos e normas urbanísticas e o setor privado, com os investimentos nas edificações de espaços destinados tanto às atividades residenciais como de comércio e serviços, podendo atuar na implantação dos espaços públicos como contrapartida.

13. Como principais ações governamentais em curso no período, além dos programas já apresentados, destacam-se: o projeto *Reviver Recife Centro* – ação conjunta da Câmara de Dirigentes Lojistas com a Prefeitura do Recife para regularizar o uso e requalificar os espaços públicos de artérias comerciais principais na região central da capital; o chamado *Projeto Luz e Tecnologia*, um conjunto de ações que incluiu a iluminação de monumentos com apoio da iniciativa privada e se articula aos investimentos do *Prodetur*; o programa *Morar no Centro*, que se propõe a orientar e favorecer iniciativas de ampliação da oferta de imóveis residenciais na área central, integrando-se a linhas de financiamento específicas oferecidas pela Caixa Econômica Federal; e o projeto *Transporte Empreendimento*, em estudo pela Prefeitura do Recife e Universidade Federal de Pernambuco, que propõe uma conjunção entre a instalação de tecnologias modernas de transporte de massa e a promoção da dinamização econômica na área de entorno da própria infra-estrutura proposta.

Os perímetros definidos para nova intervenção, entretanto, são constituídos por áreas predominantemente vazias, ociosas ou subutilizadas, com usos atuais passíveis de desativação, como o caso do porto de granéis e mercadorias, vilas militares e outras. A área total tem cerca de 215 hectares (sendo 71% localizado na cidade do Recife), e está dividida em 7 setores de intervenção prioritária (depois ampliados para 12). Com relação à situação fundiária, da superfície total de intervenção, 67% (145 ha) são de propriedade da União e estão concedidas em diversos regimes à Marinha do Brasil, à Portobrás e à RFFSA¹⁴.

Devido à posição de centralidade e polarização metropolitana, o território de intervenção apresenta uma rede diversificada de transportes públicos - rodoviários, fluviais, metroviário (metrô a 2 km da área) e aéreo (aeroporto a 10 km), e articulação à rede viária metropolitana. Observa-se, entretanto que esta última apresenta problemas de manutenção, trechos saturados e trechos incompletos; rede de metrô com utilização deficiente e ausência de intermodalidade da rede de transportes públicos. Além de uma grande fragmentação da rede de espaços públicos: pedestres, parques e jardins. No entanto, reforça a centralidade da Zona de Intervenção (ZI) sua proximidade ao pólo hospitalar da Ilha do Leite e ao pólo de telecomunicações do Porto Digital. Possui uma vasta rede de infra-estrutura instalada (o que inclui gás natural, energia elétrica, redes de telecomunicações avançadas), porém apresentando carências estruturais relacionadas principalmente à sazonalidade no abastecimento de água, aos sistemas de esgoto, drenagem, coleta e tratamento de resíduos.

No que diz respeito ao patrimônio edificado e seus conteúdos sociais, encontra-se, como na maior parte dos centros de cidades e metrópoles brasileiras, a um só tempo, um vasto arcabouço edificado de interesse histórico, porém abandonado ou desativado¹⁵

14. Grande parte do solo a ser utilizado no Projeto Recife-Olinda é concessão dada à Marinha do Brasil e à PORTOBRAS (terrenos da União) e pertencentes à RFFSA Cais Estelita e Santa Rita). A PORTOBRÁS é o órgão federal responsável por administrar os portos brasileiros. No caso do Porto do Recife, a administração é realizada por órgão estadual que tem a permissão de uso dos terrenos da PORTOBRÁS. A RFFSA - Rede Ferroviária Federal - instituição federal responsável pela gerência da malha ferroviária, foi privatizada na década de 90, processo que não incluiu os seus terrenos nem as estruturas físicas implantadas.

15. Os Programas e projetos de reabilitação do Centro de Recife não conseguiram dar conta da problemática instalada (degradação e ausência de dinamismo econômico) nem abarcar todas as ações necessárias, apesar do êxito, como visto, de algumas intervenções pontuais, tais como a implantação do Porto Digital, a recuperação e implantação de alguns edifícios exemplares como o Shopping Alfândega, a recuperação da primeira Sinagoga, da Igreja da Madre de Deus e das edificações das várias instituições públicas que ali vêm se alojando.

e núcleos de ocupações irregulares, desprovidos de infra-estrutura de saneamento básico e demais serviços urbanos. Observa-se na região uma fragilidade dos principais indicadores sócio-econômicos, que se expressam na baixa escolaridade, altas taxas de desemprego e criminalidade. No entanto, apresenta um setor produtivo expressivo com indústrias e serviços de alta tecnologia com capacidade econômica, e a disponibilidade de mão-de-obra qualificada com formação técnica e superior.

Além da Zona de Intervenção (ZI) foi proposta a 'Zona de Enquadramento' (ZE) (áreas imediatamente contíguas com características morfológicas e tipológicas diversas, que serão requalificadas) e a Zona de Abrangência (ZA) (áreas no entorno das zonas anteriores, que deverão ser objeto de regulamentação especial pelo Plano Diretor e de intervenção futura). Como objetivos expressos no Plano, estão garantir a 'sustentabilidade' do espaço urbano, criar valor e permitir a apropriação deste valor pelas entidades públicas, bem como assumir este novo território como referência para a reabilitação da cidade, valorizando a conjugação de esforços públicos e privados'.

A partir das discussões do Núcleo Gestor, foi ampliado o perímetro de intervenção inicial (constituído de 4 setores: Cais Estelita, Cais de Santa Rita (setores 4 a e 4 B), Bairro do Recife (setor 3), Vila Naval (setor 2) e Coqueiral (setor 1), passando a ser considerados como Zona de Intervenção (ZI) - não só os terrenos predominante vazios (como resultado das mudanças na lógicas produtivas), e com usos passíveis de desativação (Vila Naval, parte do porto de granéis, áreas da RFFSA), com também territórios de baixa renda vizinhos. Esses

fig 5 Território de intervenções- Projeto Recife-Olinda *Parque Expo* - Porto Digital 2005/2006.

bairros já haviam sido classificados como ZEIS na legislação de uso e ocupação do solo dos dois municípios¹⁶.

Segundo o documento de enquadramento – (Sumário Executivo: Introdução, vol. 0, ParqueExpo, 2005 e posteriores revisões) dos 2.149.595 m² que constituem a ZI, verifica-se que os setores 2, 3, 4, 6 e 7, totalizando 1.441.274 m² (aproximadamente 71,41% do total) pertencem ao Recife e os setores 1 e 5, totalizando 708.321 m² (28,59%) pertencem a Olinda. As áreas de Zeis (favelas e loteamentos) correspondem a 2.173.444 m².

5.3 RECIFE-OLINDA: TERRITÓRIO DE INTERMEDIACÃO (*IN-BETWEEN*)

O território compreendido pelo projeto Recife-Olinda é marcado, conforme hipótese central desta tese, por um importante condicionante¹⁷, ou seja: por configurar-se, com graus de concretude variados, como ‘território de intermediação’ ou ‘território de fronteira’ entre uma situação e outra. O que permite entrever as grandes possibilidades de exploração dessas ‘margens’ e das áreas ditas de ‘contaminação’ (Tschumi), em tudo que este conceito possa implicar. Essas zonas, identificadas como de ‘sobreposições’ e ‘justaposições’, têm reflexos, neste caso, em três planos. O **primeiro** diz respeito à condição geográfica e à localização¹⁸ que, em processos de ‘separação e distanciamento’, ‘dispersão e fragmentação’ e interações sucessivas, foram conformando a estrutura, a forma e a paisagem da região. O **segundo** diz respeito a sobreposições e conflitos jurídico-administrativos e de uso e ocupação do solo, por conta das áreas de fronteira dos dois municípios vizinhos (que remetem a disjunção, separação e conflito original entre os domínios Português em Olinda e Holandês em Recife) O **terceiro**, a sobreposições de instrumentos de preservação histórica e ambiental nos vários níveis de gestão pública.

16. Em um primeiro momento, foram incluídas as Comunidades do Pilar, no Bairro do Recife, de Santo Amaro, próxima à Vila Naval, e a favela de Maruim, em Olinda, que por sua vez, seriam objeto de ações de requalificação urbana, implementação de infra-estrutura, moradias, equipamentos públicos e sociais, assim como de regularização fundiária. Em um segundo momento, as comunidades de Milagres e Salgadinho (Olinda), Coque, Coelhos e Brasília Teimosa (Recife).

17. Essas reflexões têm como base o documento ‘Complexo Turístico Cultural Recife-Olinda, 2003 desenvolvido pelas Prefeituras do Recife e de Olinda, com apoio do Governo do Estado de Pernambuco assim como os Documentos de Enquadramento do Projeto Recife-Olinda, ParqueExpo e Porto Digital, 2005. A elaboração do ‘Complexo Turístico Cultural Recife / Olinda’ contou com consultoria da Fundação para o Desenvolvimento da Universidade Federal de Pernambuco – UFPE, sob a coordenação do arquiteto Geraldo Marinho, e foi finalizado em dezembro de 2003.

18. Localização - aqui entendida, conforme M. Santos, como o conjunto das forças sociais que agem sobre um ponto.

Assim, **uma primeira** característica que define o ‘território de intermediação’ Recife-Olinda já viria expressa no Século XVI por D. Coelho (1953)

Todos os mangues ao redor desta vila, que estão ao longo do rio Beberibe, assim para baixo como para cima, até onde tiver terra de arvoredo e roças ou fazendas pelo Senhor Governador, todos os ditos mangues serão para o serviço da dita vila e povo, e assim o rio dos cedros e ilha do porto dos navios. Os varadouros que estão dentro do Recife dos navios e os que estiverem pelo rio arriba dos Cedros e do Beberibe e todo o varadouro que se acha ao redor da vila e terreno dela serão para o serviço de seu povo (COELHO, D. Foral de Olinda, 1953, apud “Um olhar sobre o Recife”. V. PERNAMBUCANO DE MELLO, org., 2007)¹⁹.

Como se pode perceber, os elementos naturais que constituíam a paisagem desse território eram grandes extensões de manguezais anunciando o caminho dos rios, intermediados por vastos areais e algumas ilhotas. Fragmentos que, em quatro séculos, foram sendo sucessivamente, ligados e rearticulados, e com ganhos e prejuízos ambientais e sociais, mas que guardam até hoje, aspectos deste estar ‘dentro mas entre’ (*in-between*).

Atualmente o território assume um papel de **pólo de atração metropolitana**, lugar de interações múltiplas, tanto externas quanto internas. Constitui uma área de alta centralidade tanto em termos funcionais quanto simbólicos (tem como epicentro o lugar da fundação da cidade, portanto ocupação histórica e de grande interesse cultural, arquitetônico e paisagístico). Neste território se concentra, não somente significativa parcela das unidades de poder governamental (em nível municipal e estadual), como também muitos espaços de manifestação cultural erudita e popular e, ainda, um segmento expressivo da economia regional, relacionada ao comércio e serviços. No núcleo histórico de Recife ainda funcionam parte do Porto do Recife, com funções comerciais e terminal de passageiros, que integra os fluxos marítimos nacionais e internacionais, e as atividades do Porto Digital, também com conexões mundiais. Na fronteira entre as duas cidades, tem-se a presença grandes equipamentos de âmbito metropolitano²⁰ (ainda

fig 6 Mapa de Localização da RMR e seu núcleo. *Complexo Turístico Cultural Recife-Olinda, 2003.*

19. Segundo V. Pernambucano a vila citada é Olinda e o que D. Coelho chama de povo corresponde ao Recife, o rio dos Cedros foi a primeira denominação do rio Capibaribe.

20. São eles: Hospital de Santo Amaro, Hospital do Câncer, Shopping Tacaruna, Escola de Aprendizes Marinheiros, Fábrica Cultural Tacaruna, Chevrolet Hall, Mirabilândia, Centro de Convenções de Pernambuco, Parque Arcoverde.

que desarticulados). A despeito do crescimento e da complexidade do tecido metropolitano (que já apresenta outras centralidades²¹, além de pólos de especialização urbana), este território ainda é o centro de referência da metrópole (atributos funcionais e simbólicos). Nos interstícios, encontram-se também núcleos de ocupações irregulares em precárias condições de habitabilidade e desprovidos de infraestrutura de serviços básicos.

Um segundo destaque dado à condição de intermediação (*'in-between'*) desse território traduz-se, **devido às justaposições físicas, em sobreposições e conflitos jurídico-administrativos** e de uso e ocupação do solo dos dois municípios vizinhos. Ou seja, a demarcação da 'fronteira' formal do espaço territorial de cada unidade municipal (Recife-Olinda) permanece, segundo o documento 'Complexo Turístico Cultural Recife-Olinda (2003)' sob questionamentos até hoje. Tal condição resulta na proximidade (e algumas vezes na sobreposição) de padrões de regulamentação de ocupação e uso do solo distintos, e na sujeição a políticas de desenvolvimento urbano e culturais também autônomas que 'se chocam nas fronteiras'. Além disso, outras **questões fundiárias, de gestão e tributárias** emergem: como o fato de que se encontram, justamente na porção mais próxima à linha divisória municipal, grandes equipamentos, ocupando vasta parcela de território, que se acham sob 'domínio e gestão' das esferas federal ou estadual, como é o caso, por exemplo, do futuro Centro Cultural Tacaruna, do Centro de Convenções e do Parque Memorial Arcoverde, sob a tutela estadual. A Marinha detém os terrenos do Istmo e Coqueiral, em Olinda, da Escola de Aprendizes- Marinheiros, Vila Naval, Hospital Naval, CAMARE (Casa do Marinheiro do Recife), e terreno para guarda de barcos, em Recife. A PORTOBRÁS tem posse da gleba e das instalações portuárias localizadas no Bairro do Recife e Cais de Santa Rita (concessão à Administradora de Porto do Recife Estadual). E a RFFSA, por sua vez, é proprietária de todo o terreno do Cais José Estelita. Em um âmbito menor, a SUDENE e o Exército do Brasil também possuem terrenos dentro da área de intervenção (Cais de Santa Rita).

Em **terceiro lugar**, a própria presença dos **núcleos histórico-turístico-culturais** apresenta particularidades e condiciona qualquer ação proposta no sentido de assegurar a preservação dos valores que os distinguem do restante do ambiente metropolitano e os projetam como referência nacional e internacional. Os valores atribuídos a esta região são reconhecidos em diferentes instâncias e traduzidos

21. No extremo sul do território a ocupação do bairro de Boa Viagem e sua diversificada rede de comércio e serviços compete fortemente com essa região.

fig 7 e 8 Igreja e pátio de São Pedro - Recife; Casario - Colina Histórica de Olinda e vista do Porto do Recife. *Complexo Turístico Cultural Recife-Olinda, 2003.*

por diferentes instrumentos de proteção e candidaturas, tais como: a consagração do sítio histórico de Olinda como Patrimônio da Humanidade, reconhecido pela UNESCO²²; o recente empenho e campanha do Recife em ser reconhecido em igual condição; a demarcação dos sítios tombados pelo Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (IPHAN), no âmbito federal, e pela Fundação do Patrimônio Histórico e Artístico de Pernambuco (FUNDARPE), na esfera estadual, em ambos os núcleos históricos; e a presença ainda de inúmeros monumentos isolados tombados e sítios protegidos por legislações municipais.

Não se pode relevar a **riqueza ambiental da região, como também a legislação incidente**: a Zona de Intervenção é caracterizada por apresentar remanescentes e áreas recuperadas de vegetação de Mangue nas margens dos rios Capibaribe e Beberibe, destacando-se as franjas próximas à sede da Prefeitura do Recife, ao Espaço Ciência e ao Parque Memorial Arcoverde. Este último, localizado às margens do Beberibe, em processo de regeneração natural. Ao longo dos principais rios e seus afluentes, além dos bosques de manguezal identifica-se vegetação remanescente de Mata Atlântica. Por conta destes fatores (mata ciliar e mangue – berçário natural das espécies vivas) é considerada 'Área de Preservação Permanente' definidas pelo Código Florestal (Lei Federal 4771/65) e pela Lei Estadual nº 9931/86, uma faixa entre 25 m a 100 m das margens de corpos d'água (dependendo da largura destes). Estas áreas desempenham funções ecológicas importantes para a região, desde a pesca até a estabilização do microclima e do ecossistema.

22. UNESCO: Organização das Nações Unidas para Educação, Ciência e Cultura (vinculado à ONU).

fig 9 Condições da qualidade da água dos estuários da área de intervenções do projeto Recife-Olinda. *Parque Expo - Porto Digital* 2005/2006

fig 10 Manguezal Baía do Beberibe. *Parque Expo - Porto Digital* 2005/2006

Assim, a condição de 'intermediação', ou '*in-between*', deste território se manifesta de forma singular seja pelas condições do sítio (localização em 'linhas de fronteira' geográficas, em faixas costeiras e ribeirinhas), seja pela proximidade entre territórios administrativos com lógicas distintas, seja pelo patrimônio construído e natural preexistente com regulamentações edilícias e ambientais justapostas ou sobrepostas, seja pela existência das ditas 'periferias internas' ou 'terrenos vagos' - áreas desativadas ou sub-utilizadas remanescentes do Porto do Recife e da RFFSA. Todos estes aspectos ressaltam a importância do restabelecimento da ligação entre as cidades de Olinda e Recife, que se expressam e concretizam nas necessárias interfaces e articulações físico-funcionais e simbólicas entre os territórios de projeto.

A condição de abarcar um território intermunicipal com alta densidade histórica, cultural e paisagística e tantas sobreposições de instrumentos de gestão impõe a necessidade de um cuidado e um ‘desenho’ institucional específico voltado para o planejamento integrado e para a resolução e compatibilização das regulamentações jurídico-fundiárias, da legislação de uso e ocupação do solo, da legislação ambiental e de preservação histórica. Enfim, uma definição de ‘instâncias especiais’ que estabeleçam a gestão dessas ‘regiões de fronteira’.

O desafio está em potencializar e em conciliar as diversas ‘velocidades’ de cada território, as diferentes escalas e os diversos interesses, assim como as sobreposições. Talvez a resposta esteja no próprio ‘território de intermediação’ como ponto de contato, de encontro, enfim, como intersecção e pano de fundo de situações aparentemente opostas e díspares. Talvez a atuação disciplinar deva se concentrar no desafio de ‘estabelecer novas relações’ respeitando sua multiplicidade e diversidade.

5.3.1 Setor 1 - Coqueiral – Istmo: ‘intermediação’ e ‘terreno vago’

Caracterização

O Projeto Recife Olinda engloba o Setor 1 - denominado **Istmo, Coqueiral de Olinda e Milagres** que apresentam as seguintes características:

área localizada entre os municípios do Recife e Olinda (grifo nosso), em parte configurada como estuarina do rio Beberibe e que atualmente se apresenta sem utilização, praticamente inacessível

fig 11 Projeto Recife Olinda- Setor 1. Istmo, Coqueiral de Olinda e Milagres. Equipamentos do entorno e usos propostos. *Parque Expo - Porto Digital 2005/2006*

fig 12 Vista do Bairro do Recife (porto) em direção ao Coqueiral e Colina Histórica de Olinda. *Parque Expo - Porto Digital 2005/2006*

e não apropriada pela população. Está localizada no entorno da Colina Histórica de Olinda, Cidade Patrimônio Cultural da Humanidade (UNESCO 1982), e é estratégica pela potencialidade de abrigar empreendimentos de porte metropolitano que gerem receita para Olinda e criem empregos que favoreçam a inclusão social (Modelo Urbano, Projeto Recife – Olinda, PARQUEEXPO, 2005: 15).

Localizado no Município de Olinda, esse trecho é formado, predominantemente, por terrenos de concessão da Marinha do Brasil. Boa parte do Istmo é coberta por vegetação de restinga em processo de regeneração e por mangues na margem do rio Beberibe. No entorno imediato desse trecho são encontrados equipamentos de cultura, lazer e negócios, como o Parque Memorial Arcoverde, Shopping Tacaruna, Fábrica Tacaruna, Chevrolet Hall, Parque Mirabilândia e Centro de Convenções de Pernambuco, elementos esses desconectados (escala do pedestre) e dispersos em amplo território, cruzado por vias expressas de escala metropolitana – o Complexo de Salgadinho - que ligam os municípios de Recife e Olinda.

A discussão do território de intermediação e terreno vago

*O coqueiral de Olinda, por exemplo, conta com uma área em torno de 20 hectares que guarda um potencial construtivo expressivo, e sua configuração futura já é apontada pelo Plano Diretor, que sugere a ocupação com equipamentos de interesse público em padrões de baixa densidade construtiva. Contudo, é neste contexto urbano que se **revela o próprio reconhecimento de valor do vazio***

da paisagem, neste cenário da região de transição entre os dois municípios, a partir do qual se permitem vislumbrar livremente tanto o conjunto do casario e igrejas da colina de Olinda quanto a paisagem portuária do Recife – marcos seculares que exprimem, simbolicamente, a identidade e memória dos dois municípios (Complexo Cultural Recife-olinda. UFPE, FADE, capítulo 3, dez-2003).

“Terreno vago, espaço residual, latente ou expectante” – o setor denominado ‘Coqueiral-Istmo’ foi objeto de vários questionamentos seja pela equipe de técnicos convocados para a revisão do projeto, seja pela sociedade civil. Este setor encontra-se em um ponto de intermediação (*in-between*) para onde convergem várias discussões, temas e interesses. Nele cruzam-se várias linhas de força que ora se alinham, ora divergem.

Os gestores públicos querem dar-lhe uma ‘função social’, mas também auferir recursos (cobrança de tributos) para manutenção da *Cidade Patrimônio Cultural da Humanidade - Olinda* (UNESCO 1982). O Plano Diretor do Município de Olinda (Lei Complementar no

fig 13 abrangência das áreas de preservação e tombamento. IPHAN, 5ª CR

26/2004), classifica o Coqueiral como Zona de Proteção Ambiental Recreativa (ZPAR 08 – Parque do Memorial Arcoverde), portanto área de preservação ambiental e atividades recreativas. O IPHAN – *Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional* faz diversas considerações contra sua ocupação (edificabilidade) tendo com principal preocupação a intenção de preservar e afirmar os eixos visuais da área em relação à Colina Histórica de Olinda e não descaracterizar o sítio²³. Assim, pautado na premissa de ocupação mínima da área do Coqueiral, o IPHAN propõe a configuração de um parque metropolitano, conjugando atividades turísticas e culturais com a preservação, possibilitando a visibilidade do conjunto preservado.

Algumas análises abordam o vazio na cidade contemporânea como o vocábulo ausente no texto, outras como o ‘silêncio’ ou ‘pausa’ necessária na música. Enfim, no caso do Coqueiral o *vazio* decorre não de uma ausência, mas de uma ‘persistência histórica’. Uma área ‘remanescente’ na paisagem metropolitana que assume na atualidade, uma força representativa de resistência às dinâmicas especulativas urbanas, de presença, ‘pela ausência’, de edificações e sobrecodificações, portanto um sentido territorial ambíguo.

fig 14 Perímetro da Zona de Proteção Ambiental Recreativa (ZPAR 08). Google Earth 2007 e Lei Complementar no 26/2004

23. Documento referente ao Seminário “Projeto Urbanístico Recife – Olinda” (Informação no 11/MF/2006, de 30 de junho de 2006)

Ambíguo por conta de sua localização nas bordas, entre limites e perímetros político-administrativos irredutíveis (Olinda-Recife), a ponto de transformar-se em resíduo, em área de passagem (através), e não em lugar (para onde).

A discussão da manutenção do vazio (espaço livre) do Coqueiral traz, portanto, três questões principais:

- Assumir-se como ‘pausa’, ‘intervalo’ ou ‘silêncio’: elemento simbólico de ‘intermediação’ entre duas ocupações urbanas com diferentes histórias (Olinda e Recife). E nesse sentido, reafirmando-as e valorizando-as;
- Assumir-se como ‘resistência’ e ‘subversão’ aos processos de realização de valor imobiliário – portanto espaço livre de edificações, de símbolos, de códigos;
- Assumir-se como elemento de ‘equilíbrio’ (densidades construtivas) e valorização ambiental (paisagem e uso).

Ocupação ou manutenção do vazio (espaço livre)

Assim, se por um lado, se colocam os três desafios anteriores (pausa, resistência e equilíbrio), por outro, e precedendo a configuração das novas normativas que a futura operação urbana poderá estabelecer, a definição do Coqueiral como área preservada (Plano Diretor de Olinda, ZPAR 08), implica recomendação de baixo grau de interferência com a paisagem natural, seus elementos constituintes e visuais singulares. Assim, opõem-se, de um lado, as preocupações ambientais, paisagísticas e de valorização do patrimônio histórico construído e, de outro, questões operacionais emergentes como a premência da Prefeitura de Olinda em auferir recursos para a manutenção desse mesmo patrimônio.

fig 15 SETOR 1 Istmo e Coqueiral (maquete eletrônica). Usos Previstos: Hotel; Comércio; Serviços; Cidade da Música; Parque. *Parque Expo - Porto Digital 2005/2006.*

A segunda questão foi exaustivamente discutida e, em um primeiro momento, atendida pelo Projeto Recife-Olinda (revisão do projeto, julho 2005), conforme diretrizes e simulação volumétrica a seguir.

- Implantar com cautela atividades econômicas no Coqueiral, articulando-o com o Espaço Ciência;
- Valorizar o patrimônio arqueológico do istmo de Olinda equipando-o com equipamentos de lazer e cultura;
- Reabilitar e valorizar as margens do rio Beberibe, incluindo passagens de pedestres;
- Consolidar o Forte do Buraco como ruína;
- Configurar a nova porta de entrada de Olinda através de Milagres;

Em ambos os casos, o que se coloca é: quais as estratégias institucionais e técnicas urbanísticas para resolver os desafios acima, aparentemente divergentes?

No âmbito de uma consultoria contratada pelo Ministério das Cidades ao Instituto Pólis (2006/2007)²⁴ foi realizado por esta pesquisadora, um estudo por meio do qual, procurou-se compreender a aplicação dos instrumentos de planejamento e gestão pré-existentes (outorga onerosa e solo criado, previstos no Plano Diretor de Olinda²⁵), que, permitindo uma ocupação mais verticalizada no entorno no setor do Coqueiral, resolvesse a pendência de definição e destinação da área. A premissa, portanto, era a manutenção do território do Coqueiral como ‘terreno vago ou área livre de ocupação edificada’, atendendo aos múltiplos e pertinentes interesses em questão.

Conforme os parâmetros urbanísticos do Plano Diretor de Olinda, a área do Coqueiral (ZPAR 08) é uma zona geradora de potencial construtivo passível de transferência e dispõe de uma superfície de aproximadamente 500 mil m². Tem como área líquida apenas 223.387m² ²⁶ e, como seu coeficiente de aproveitamento máximo

24. Esse estudo foi objeto do contrato nº 038/2006 firmado pelo Ministério das Cidades com o Pólis Instituto de Estudos Formação e Assessoria em Políticas Sociais (outubro de 2006) e teve como coordenadores: da dimensão Jurídica - Nelson Saule Júnior; da dimensão Economia - Paulo Sandroni; e dos estudos de Urbanismo - Marta Maria Lagreca de Sales, com a colaboração dos arquitetos Pedro M. R. Sales e Daniel T. Montandon.

25. O Plano Diretor de Olinda, aprovado por meio da Lei Complementar nº 26/2004, prevê diversos instrumentos urbanísticos estabelecidos no Estatuto da Cidade, tais como: outorga onerosa do direito de construir e solo criado, transferência do direito de construir, operações urbanas consorciadas, entre outros. Os estudos desenvolvidos demonstraram que a outorga onerosa e a transferência de potencial construtivo em Olinda ainda não são auto-aplicáveis, embora estejam a caminho da regulamentação.

26. Conforme IPHAN - Rerratificação da Notificação Federal 1155/79.

ZONA	COEFICIENTE DE APROVEITAMENTO MÁXIMO	QUANTIDADE MÁXIMA DE PAVIMENTOS	QUANTIDADE BÁSICA DE PAVIMENTOS
Zonas de Verticalização Elevada – ZVE			
ZVE 06	4,9	15	12
ZVE 07	6,0	20	15

Lei Complementar no 26/2004

fig 16 Perímetros das ZVE 06 (acima) e ZVE 07 (abaixo): Áreas receptoras da transferência de potencial construtivo. *Google Earth 2007 e Lei Complementar no 26/2004*

é 0,03, podem-se edificar apenas 6.701m², não ultrapassando o número máximo de 2 pavimentos. Tendo em vista as áreas passíveis de recepção de potencial construtivo por meio de outorga onerosa, escolheu-se, para a simulação, as Zonas de Verticalização Elevada correspondentes aos perímetros ZVE 06 e ZVE 07, cujos parâmetros observam-se na Tabela a seguir. A imagem de satélite delimita as áreas (figura 16).

As áreas receptoras de potencial construtivo correspondem às regiões vizinhas à Rodovia PE-15 e às regiões próximas ao rio Beberibe, que se encontram em processo de valorização em função dos investimentos que haviam sido recém-executados, como a conclusão da triplicação da rodovia (2003), ou daqueles em processo de implementação, ou a exemplo do projeto *Prometrópolis* (2003, FIDEM, BIRD), referido no anexo deste.

Os critérios para a simulação da transferência de potencial construtivo foram: os parâmetros estabelecidos no Plano Diretor de

fig 17 Esquema da faixa de afastamento lateral (AL) em relação a altura máxima (h). *Maquete Eletrônica elaborada por Daniel T. Montandon*

Olinda (permissão de transferência de potencial construtivo para as zonas de verticalização - ZVE); respeito às visadas da ‘macro-paisagem’ no sentido longitudinal à orla marítima (construções históricas e paisagem natural); distribuição dos novos edifícios ao longo dos eixos das vias principais ou secundárias como elementos de maior atratividade (fácil acessibilidade), entendendo-se inclusive que a intensificação do uso do solo nas ZVE é permitida em função do potencial das infra-estruturas instalada. E, por fim, a adoção de afastamentos laterais diretamente relacionados à altura dos edifícios, tendo como referência a quadra. Esse parâmetro baseia-se no necessário distanciamento entre os novos edifícios e busca-se, com ele, ampliar as visadas tanto no sentido longitudinal à orla, quanto transversal a ela, e vem exemplificado na figura 17 a seguir.

As Figuras 18 e 19 demonstram a simulação da aplicação dos critérios nas zonas ZVE 07 e ZVE 06. Para ambas as zonas estabeleceu-se uma faixa de afastamento lateral proporcional à altura máxima da edificação. Na ZVE 07, a altura máxima é de 60 metros (20 pavimentos) e na ZVE 06, de 45 metros (15 pavimentos).

A primeira simulação demonstra que na ZVE 07 é possível edificar um total de 175.000 m², sendo que, destes, 43.750 m² são resultado de transferência do potencial construtivo (equivalente a 25% do potencial

fig 18 e 19 Vistas 1 e 2 do resultado da primeira simulação. *Maquete Eletrônica elaborada por Daniel T. Montandon*

total), considerando o coeficiente de aproveitamento máximo da zona (6), uma taxa de ocupação de 0,30 (ou 30% da área do lote) e uma área mínima de lote de cerca de 2.000 m². Em termos volumétricos, a nova ocupação na ZVE 07 possibilita uma composição diversa, com intervalos diferenciados entre os edifícios, a partir de uma mesma regra de distribuição de novas edificações, tendo em vista que o traçado viário nesta zona é irregular e com quadras de diferentes dimensões. Verifica-se que a implantação permite, ainda, a manutenção das visuais para a orla marítima, para a colina histórica de Olinda e para a zona de proteção ambiental de recreação (ZPAE 07) e que impede o adensamento, garantindo o desfrute da paisagem da área de mangue.

Na ZVE 06, verifica-se a possibilidade de se edificar um potencial construtivo de 485.625 m², sendo 97.125 m² resultado de solo criado ou potencial construtivo transferido, o que corresponde a 20% do total construído na simulação. O resultado da prefiguração volumétrica dos novos edifícios na ZVE 06, no entanto, configura um desenho monótono, com intervalos entre os edifícios repetidos inúmeras vezes, embora tenham sido exploradas diversas tipologias. Tal repetição está, provavelmente, atrelada à regularidade do traçado viário neste setor. É importante ressaltar que, para uma simulação mais detalhada, haveria necessidade de se trabalhar sobre uma base com a identificação mais precisa do parcelamento dos lotes e do cadastro de proprietários, bem como com hipóteses relativas aos processos participativos de discussão.

Procurando explorar uma maneira de melhor ajustar essa condição na ZVE 06, foi desenvolvida uma simulação com maior afastamento lateral, passando o intervalo entre edifícios, ao invés de 1:1 a 1:1,5. Isto é, os novos edifícios terão de estar afastados das outras edificações, acima de 2 pavimentos, a uma distância equivalente a uma vez e meia sua altura.

As Figuras 20 e 21 demonstram o resultado da segunda simulação. Percebe-se que ainda ocorre a repetição, mas de maneira mais

fig 20 e 21 Vistas 1 e 2 do resultado da segunda simulação. Maquete Eletrônica elaborada por Daniel T. Montandon

espaçada e menos monótona, na medida em que, em diversas situações, algumas quadras não puderam receber edifícios devido à faixa de afastamento lateral de outros edifícios. Procurou-se explorar, a título de experimentação, uma menor área de laje para os novos edifícios na ZVE 07 e uma única tipologia na ZVE 06. Isso implicou na redução da área construída transferida. Nesse cenário, é possível construir 135.520 m² na ZVE 07, sendo que 33.880 m² (25% do total) são resultantes da transferência de potencial construtivo (uma redução de 23% em relação à primeira simulação). Como resultado da simulação para a ZVE 06, tem-se a possibilidade de se construir 288.000 m², sendo que, destes, 57.600 m² são resultantes da transferência de potencial construtivo (20% do total). Nota-se uma grande diferença em relação à primeira simulação. A redução foi da ordem de 41%.

Algumas Considerações

A parte mais delicada é o Coqueiral. Além das linhas visuais, a preocupação é a ocupação do espaço aberto. Por que ocupar este espaço? O que seria de Nova York se o Central Park fosse ocupado? É a única área aberta restante entre Recife e Olinda e é o contraponto com o parque da ex-Estação Rádio Pina. Por que não um parque? [...] Uma das tendências no mundo é a renaturalização do espaço [...]. Não é lógico ocupar um último espaço livre. A volumetria proposta funciona como barreira e quebra a visibilidade do mar (Comentário feito pela representação da Universidade Federal de Pernambuco – UFPE no “Seminário Projeto Recife Olinda e Sociedade”. Recife, 20 junho 2006).

O exercício de simulação desenvolvido demonstrou uma situação de exploração do potencial construtivo máximo a ser transferido frente a determinados critérios e condições. Nesse contexto, pode-se dizer que é possível receber (nas zonas ZVE 07 e ZVE 06) o potencial construtivo equivalente a 91.480 m² numa situação mais restritiva e 140.875 m² numa situação menos restritiva (simulações 2 e 1 respectivamente). Considerando-se apenas o solo criado, seja resultante da transferência de potencial construtivo de imóveis históricos ou de preservação ambiental, seja resultante da aplicação da outorga onerosa do direito de construir.

O Plano Diretor não estabelece regras para estimativa do potencial a ser transferido. Atendo-se unicamente ao potencial construtivo passível de exploração na área do Coqueiral, estar-se-ia falando de 6.701 m². Se adotado um valor hipotético de R\$ 300/m² de solo

criado²⁷, como índice médio de cobrança de contrapartida resultante da aplicação da outorga onerosa do direito de construir, os recursos auferidos seriam da ordem de R\$ 27.444.000,00 para a segunda simulação e R\$ 42.262.500,00 para a primeira simulação (valores a serem verificados na modelagem financeira)²⁸.

De qualquer maneira, pode-se dizer que, caso exploradas tanto a transferência de potencial construtivo como a outorga onerosa do direito de construir (zonas de adensamento) internamente ao município de Olinda e considerando-se as zonas ZVE 06 e ZVE 07 como zonas receptoras, os estoques de potencial construtivo analisados são aparentemente compatíveis com a preservação das visadas da colina histórica de Olinda e das demais visuais mencionadas. Soma-se a isso, a possibilidade de disponibilização de recursos para promoção de projetos de preservação ambiental, promoção de atividades turísticas e culturais e reurbanização e regularização de áreas de ocupação precária vizinhas.

Se, por um lado, os critérios volumétricos utilizados para a simulação da nova ocupação da região foram baseados em situações genéricas de ocupação das quadras (ausência de base técnica adequada, topografia, parcelamento e demais dados fundiários e mercadológicos), e, portanto, exigem aperfeiçoamento, por serem muito esquemáticos²⁹. Por outro lado, reafirmam o Coqueiral como

27. Considerando que está se tratando de empreendimentos imobiliários de médio porte.

28. “No caso da área denominada Coqueiral-Istmo, situada no município de Olinda, a modelagem econômico-financeira elaborada pela ParqueExpo considerava a venda de 75 mil m² de área de construção, sendo cerca de 13,5 mil m² relacionados com comércio e serviços, 16 mil m² de equipamentos turísticos e 45 mil m² de equipamentos coletivos.[...] conforme os parâmetros urbanísticos do Plano Diretor de Olinda o potencial construtivo seria reduzido para 6.701 m². [...]. Os custos de investimentos em infra-estrutura na área foram estimados pela ParqueExpo em cerca de 33,5 milhões de reais. Se a capacidade de venda direta de área de construção é de apenas 6.701 m² a receita direta total seria reduzida a 3,3 milhões de reais, considerando que o m² poderia ser vendido a R\$ 500,00. Há um claro desequilíbrio entre receitas e despesas, relativa à incorporação do Coqueiral ao projeto (o resultado seria grandemente deficitário). [...]De acordo com estudos realizados por M.Lagrega, seria possível compensar a receita reduzida lançando mão da transferência de potencial construtivo (dispositivo do Plano Diretor de Olinda) para zonas receptoras adjacentes. Nesse caso, teríamos duas situações: com maior restrição e com menor restrição. No primeiro caso seria possível transferir cerca de 90 mil m² e, no segundo, 140 mil m². Caso o valor do m² transferido fosse equivalente a R\$ 300,00, seria possível obter cerca de 27 milhões no segundo caso ou 42 milhões de reais no primeiro.” (Instituto Pólis, P. SANDRONI, 2007).

29. Esses dados são esquemáticos e necessitam ser melhor calibrados tanto nos seus aspectos urbanísticos quanto econômicos e financeiros. Além disso, as regras para a efetivação do mecanismo de transferência de potencial construtivo ainda não foram estabelecidas, sendo sua regulamentação prevista num prazo de 3 anos (a partir da aprovação do Plano Diretor em 2006).

‘terreno vago’, de acordo com os três desafios iniciais a que foi chamado a responder: como ‘pausa’, ‘resistência’ e ‘equilíbrio’.

Com essas simulações, procurou-se demonstrar a viabilidade técnica econômica, assim como possibilidades múltiplas de configurações de uma paisagem que forneça maior qualidade ambiental e diversidade social, sem que, necessariamente, o urbanismo tenha que partir da edificação e do seu preenchimento com edificações (o que não significa que não possa acolher atividades que o mantenham como espaço livre – como o Parque Metropolitano reclamado pela comunidade). As edificações, no caso, podem simplesmente emoldurar e dar sentido ao espaço de ‘pausa’ metropolitana.

No caso do Projeto Recife-Olinda, a aplicação destes instrumentos deveria estar vinculada a uma ou várias ‘operações urbanas consorciadas³⁰’ por conta da garantia de que os benefícios seriam aplicados de forma integrada e concentrada no próprio perímetro da operação definida em lei. Amarrando-os inclusive à possível realização do Parque Urbano Metropolitano do Coqueiral e à recuperação ambiental da bacia do rio Beberibe e região do Istmo. A opção pela Operação Urbana (como previsto no âmbito do Projeto Recife-Olinda), não exclui a necessidade de uma integração desta às políticas e diretrizes urbanas do Município de Olinda e vice-versa, o que pressupõe um maior detalhamento das diversas intervenções previstas nas instâncias municipais e metropolitanas (também dentro do Projeto Recife-Olinda).

Seria importante aferir até que ponto o projeto para a área do Coqueiral pode ser promovido não somente com recursos oriundos do potencial verificado nas ZVE 06 e 07, mas com adiantamentos de recursos oriundos de outras fontes do Projeto Recife-Olinda. Em outras palavras, coloca-se como questão para esse ‘território de intermediação’, a necessidade de integração e articulação entre as várias instâncias governamentais, visando inclusive à constituição de uma instância metropolitana que possa fazer a gestão e distribuição dos benefícios da Operação Urbana, de maneira proporcional, mas buscando, principalmente, garantir o equilíbrio e a implementação de ações estruturadoras do território. E, no caso, a intervenção na área do Coqueiral se apresenta como uma delas, já que envolve a recuperação ambiental de uma área metropolitana estratégica.

30 Operações Urbanas: Medidas do poder público que visam à transformação urbana, paisagística, ambiental e o desenvolvimento econômico e social em determinadas porções do território por meio de ações ‘concertadas’ e da parceria no âmbito local. Sua implementação é, em geral, de médio e longo prazo e depende da iniciativa privada. Pode-se, entretanto, dispor de mecanismos de indução das transformações através da emissão de CEPAC’s (certificados de potencial adicional de construção) e da consequente disponibilização de recursos antecipados para realização de ‘projetos públicos estratégicos’ – motores da operação (Análise do Projeto Recife-Olinda, Consultoria de Urbanismo, Instituto Pólis, 2007).

Coqueiral e propostas para Cidade Multifuncional da Coréia

Conforme Apêndice II - uma analogia com a afirmação do Coqueiral como 'terreno vago', de acordo com os três desafios iniciais a que foi chamado a responder: como 'pausa', 'resistência' e 'equilíbrio', é feita aqui tomando como referência duas das propostas premiadas no Concurso da Cidade Multifuncional da Coréia (2005).

Um destaque especial é dado às estruturas anelares propostas nos dois primeiros projetos selecionados - 'A cidade de milhares de cidades' e a 'Via Orbital' - que subvertem a relação centro - periferia, tratando o centro como um grande vazio - 'material' de referência simbólica, cultural (campos de arroz) e ambiental da nova cidade. O partido adotado nesses projetos vem ao encontro das idéias de R.Kholhaas(1995) e B.Secchi (2006) respectivamente:

“uma nova concepção de cidade, uma cidade que não mais seria definida por seus espaços construídos, mas pela ausência destes ou pelo espaço vazio”, contra a postura indiscriminada de preenchimento e aglomeração 'incontrolável' dos espaços.

“o desenho dos vários espaços abertos, em seu conjunto, vem a conformar o 'material' de intermediação entre os diferentes fragmentos urbanos, entre suas posições, dimensões, características técnicas, funções e papéis, organizando-os segundo algumas grandes figuras [...]”

No caso, guardando-se as devidas especificidades, escalas e relações está se falando de um grande espaço aberto - de uso público- que por si só abarca, interliga e integra as diversas partes da nova cidade. Em ambas as propostas o centro geométrico, apesar de presente, é subvertido em suas funções tradicionais - passa de lugar de concentração de atividades a um vazio silencioso de respeito ao meio ambiente e convite à contemplação. As duas propostas também 'evocam' o conceito de cidade democrática, a partir de um elemento de usufruto coletivo e localização eqüidistante a toda ocupação.

Projeto Cidade Multifuncional da Coréia – maquete eletrônica da proposta 'Cidade de Milhares de Cidades'. Concurso Público Internacional, 2005.

Projeto Cidade Multifuncional da Coréia – (esquerda) Modelo da proposta 'Via Orbital'; (direita) esquema gráfico da proposta 'Cidade de Milhares de Cidades'. Concurso Público Internacional, 2005.

5.3.2 *Sistemas de mobilidade e sistemas infra-estruturais: intermediação e estruturação*

Arco Norte-Sul e Av. Cruz Cabugá

Uma primeira aproximação visual ou gráfica à maquete urbana do Projeto Recife-Olinda mostra que as áreas de intervenção propostas localizam-se predominantemente ao longo e entre duas grandes linhas: as frentes d'água (fluvial e marítima) e os corredores desenhados pela continuidade do aqui denominado “arco Norte-Sul”: Avenida Norte- Avenida Alfredo Lisboa, avenidas Cais Estelita e Sul, o primeiro, e pelo traçado da Cruz Cabugá, o segundo.

Tal condição define os corredores como linhas estruturadoras de articulação e acesso às áreas de intervenção e de requalificação urbana, de interesse do mercado e de interesse social, popular. Isso faz supor que seja dado a eles um tratamento prioritário e diferenciado em termos de engenharia de tráfego, de infra-estruturação subterrânea, de urbanismo (interface dos corredores com as quadras lindeiras, sob o aspecto físico e funcional) e de paisagismo (arborização, comunicação visual, equipamentos urbanos).

Devido à indeterminação desses temas observa-se, no desenvolvimento dos projetos, a necessidade de realização das seguintes verificações: estudo de capacidade das vias: isto é: aferição e cenários de carregamento em face das novas obras, da densidade construtiva e demográfica prevista, da reordenação do transporte público, cicloviário e do trânsito de passagem; intersecções e compatibilização com a implantação de infra-estruturas subterrâneas (de preferência concentradas em galerias técnicas); sistemas de segurança e conforto para a circulação viária e de pedestres, ou seja, cruzamentos, rotatórias, acessos e passeios; garagens subterrâneas³¹: a construção de garagens sob o leito das vias reduziria a necessidade de oferta de vagas de estacionamento particulares no subterrâneo de cada quadra; isso ampliaria a taxa de permeabilidade do solo e, em grande medida, poderia desvincular a estrutura das construções prediais da estrutura das garagens.

Por outro lado, complementarmente, a questão do transporte público de alta e média capacidade deve estar articulada (conforme Resumo Executivo, ParqueExpo, 2005) ao Sistema Estrutural Integrado de Transporte Público de Passageiros (SEI), porém é

31. Mesmo sabendo das dificuldades técnicas e econômicas (lençóis freáticos altos) seria o caso de aprofundar estudos sobre o tema e relações custo-benefício.

fig 22 Imagem teleférico orla
Olinda –Recife. *Parque Expo*
- *Porto Digital* 2005/2006

necessária, para isso, definição técnica para a região de estudos, em particular quanto a: itinerários de linhas de ônibus, faixas exclusivas ou não de circulação, pontos de parada e de transferência; integração intermodal da futura estação do metrô e acessibilidade de pedestres e bicicletas; opção quanto ao sistema sobre trilhos de média capacidade, considerando a interferência negativa de modais aéreos (teleférico) sobre a paisagem da orla.

O segundo termo, urbanístico, ressalta o estudo da interface física (vias locais, dimensionamento das calçadas, localização de acesso a garagens) e funcional (usos do térreo, transições público-privado), seja em relação às quadras edificadas, seja em relação à linha d'água. E em relação à paisagem urbana, questões atinentes à implantação de ciclovia, arborização, sombreamento, iluminação, mobiliário, sistemas de comunicação e informação se impõem como pré-requisitos de projeto.

fig 23 Análise da Maquete Urbana,
Polis, M. Lagreca, (2007)

Fica claro, entretanto que a consolidação física e funcional das duas principais vias que compõem o “Arco Norte- Sul” do território de intervenções (avenida Norte- avenida Alfredo Lisboa- avenida Cais Estelita e avenida Sul) e o sistema Cruz Cabugá devem constituir a primeira fase do projeto, compreendendo: resolução da geometria e interferências em resposta aos estudos de carregamento de tráfego; provisão de infra-estrutura (complementação dos sistemas de saneamento básico e iluminação pública eficiente e destacada); tratamento urbanístico e paisagístico adequado, utilizando-se elementos que proporcionem uma unidade a esse elemento-força do projeto (canteiros centrais arborizados, remansos de articulação movimento-pausa, estacionamento subterrâneo, ciclovias, padronização do mobiliário urbano, elementos de sinalização).

Ainda referente a este tema: sistemas estruturadores do projeto, dentre as premissas da primeira etapa de revisões do Projeto Recife-Olinda, (Julho 2005), cabe trazer para este item as discussões sobre as ‘frentes d’água’ e a ‘integração territorial’.

Quanto às frentes d’água, as diretrizes definidas consensualmente pelo grupo de revisão dos projetos, diferentemente do proposto pelo ParqueExpo, que buscava ‘proteger’ a frente marítima do acesso viário, foram as de garantir a continuidade destes ao longo das frentes d’água, em toda extensão da Zona de Intervenção (desde o Cabanga – Cais estelita aos Milagres - Coqueiral), enfatizando-se:

- a rua bem estruturada, projetada com toda sua riqueza de funções - movimento e comunicação (Bohigas, 1986), de forma a resolver os vários movimentos (trânsito de passagem e local) e articular as várias modalidades - pedestres, bicicletas e automóveis (fluxo controlado);

fig 24 e 25 Proposição praças d’água frente à av. Cais Estelita.
Desenhos P.M.R. Sales, Pólis, 2007.

- **considerar a possibilidade de abrir praças d'água: ampliações nas frentes d'água de acesso público (com transferência de potencial construtivo para outros locais);** e incorporar espaços que comportem convivência, práticas esportivas, recreação, lazer e contemplação, atraindo e motivando a permanência (grifo nosso);
- garantir a circulação confortável e segura de pedestres e de bicicletas: Explorar pistas de Cooper e ciclovias, assegurando sua articulação com as ciclo-faixas existentes no bairro de Boa Viagem; localizar as ciclovias contíguas ao passeio público, observando-se uma largura de faixa de 2,40m, para a mobilidade em dois sentidos (Grupo de revisão do Projeto Recife-Olinda, Julho 2005).

Intermediando e interconectando a faixa entre as quadras e a frente d'água, as praças d'água requeridas pelo grupo de revisão de projetos (Julho de 2007) parece oferecer uma alternativa coerente ao propósito de implantação de complexo hoteleiro turístico: em que pese a esquemática configuração proposta, esta remete à figura dos “jardins” de Boa Viagem. Assim, do mesmo modo, a frente das quadras para a Avenida Sul requer solução similar, retificando e recuando a frente das quadras pela configuração de um outro “jardim”, com o objetivo de gerar espaços de intermediação (calçadas, via local) adequados para a localização de instalações de comércio e serviços diversificados.

O mapa anterior, com a representação dos setores de intervenção e da malha viária da cidade, demonstra de forma clara que ao menos uma das intervenções anteriormente propostas, a despeito dos custos e da complexidade da gestão e execução envolvidos, constitui a ação estruturadora do projeto Recife-Olinda. Este corresponde à priorização do projeto integral de infra-estruturação, urbanização e paisagismo dos eixos configurados pelo **Arco Norte-Sul e pela Avenida Cruz Cabugá**, mais uma vez um **território de intermediação e articulação** de todos os setores de projeto.

Seja por condicionantes geográficos (rios e mar) seja por estruturas urbanas deficitárias, é evidente a ‘fragmentação e dispersão’ dos territórios de intervenção (1 a 4 e 5 a 12) e, nesse sentido, a reconfiguração do arco Norte-Sul e Avenida Cruz Cabugá atuaria como ‘material urbano’ (SECCHI, 2006) com funções precípuas de re-ligar, re-conectar e re-articular os territórios de intervenção e de requalificação entre si, e estes com a estrutura metropolitana. Além disso, teria o papel de dar credibilidade a uma ação de condução pública que pretende obter resultados sociais abrangentes.

Paralelamente, ou por meio da estruturação dos setores, não se pode deixar de privilegiar a ênfase nos projetos das frentes d'água ribeirinhas e marítimas, no sentido de explorar sua potencialidade ambiental, facilitando a acessibilidade, a fruição e novas funções desde projetos do espaço público.

5.3.3 *O setor 4 - Cais Estelita e Cais de Santa Rita: flexibilidade dos sistemas edificados e da habitação popular*

Os estudos urbanísticos e imobiliários realizados pela ParqueExpo (2005) identificam a área do Cais Estelita como estratégica por sua localização (entre o bairro de Boa Viagem e o centro histórico), pela acessibilidade e características paisagísticas (proximidade ao rio e ao mar). No entanto, conforme P. Sandroni (Pólis, 2007) o local apresenta uma situação ainda não definida do ponto de vista jurídico e embaraçada do ponto de vista de seu uso atual.

O terreno possui uma área total de 156 mil m², dos quais cerca de 56 mil destinados à CFN (Companhia Ferroviária do Nordeste) e os restantes 100 mil à Rede Ferroviária Federal (em liquidação). A faixa correspondente à CFN situa-se a Oeste e é utilizada esporadicamente para o transporte de carga até o Porto do Recife, e a correspondente à RFFSA a Leste, é melhor situada uma vez que tem frente para a água. A parte correspondente à RFFSA está arrendada à CBTU, existindo também outros ocupantes de algumas instalações lá existentes, como galpões e armazéns.³²

Em todo caso, o setor Cais Estelita afirma-se como porta de entrada Sul do território de projeto (conforme maquete eletrônica) e também como 'território de intermediação' entre o bairro de renda média e alta de Boa Viagem e os Bairros centrais de Santo Antônio (onde está localizado) e do Recife. Portanto, ainda que esquematicamente: de um lado residência de renda elevada, comércio e serviços

32. Segundo Sandroni, "de acordo com os responsáveis pela área, no curto prazo, isto é entre 12 e 18 meses, na melhor das hipóteses, a única área que poderia estar disponível para o projeto seria a área de 100 mil m² situada na faixa leste do terreno. Esta limitação interfere não apenas no modelo econômico-financeiro que utiliza a área total do terreno em seus cálculos, mas também com o projeto urbanístico e de implantação de uma nova infra-estrutura (em especial o viário), embora se possa fazer na área disponível um projeto arquitetônico compatível com as preocupações de requalificação urbana. Esta limitação da área do Cais José Estelita também compromete o modelo econômico-financeiro inviabilizando-o como reconhecem aqueles que elaboraram o modelo uma vez que consideram esta área de caráter estratégico e como a mais importante do projeto." (P. SANDRONI, Polís, 2007)

fig 26 SETOR 4: Cais José Estelita e Cais de Santa Rita . *Parque Expo - Porto Digital 2005/2006.*

diversificados e, de outro, o centro cultural, de negócios, intercâmbios (turismo e logística) e moradia popular.

Nas bordas e margens ‘literais’ desse território – antigos vazios, áreas de proteção ambiental, ‘arranja-se’ em loteamentos e favelas auto-construídos, a população de baixa renda.

O Cais Estelita foi escolhido como setor de estudo da configuração das quadras em ‘terrenos vagos’, permitindo comparação com o projeto 22 @ em Barcelona, na medida em que se procura indagar sobre as possibilidades da modulação espacial flexível, contingente, articulada, diversificada das quadras e edifícios, sempre visando, na unidade do território de projeto, à diversificação de sintaxes (e não só de linguagem arquitetônica), à mistura de usos e à heterogeneidade social.

A primeira revisão do projeto realizada em Julho de 2005, demonstrou algumas fragilidades nesta configuração, principalmente relacionadas ao Cais Estelita e Bairro do Recife. No primeiro caso, configurava-se um ritmo edilício frente à av. Cais Estelita, de certa forma gratuito - pautado em ‘arcos de verticalização’ – com edifícios mais altos nas extremidades das quadras (ruas transversais mais estreitas), sem falar na largura das lajes previstas para escritórios, de 15 m, quando o mínimo desejável seria de 20 m.

fig 27 : Projeto Recife Olinda ordenamento de quadras SETOR 4: Cais Estelita. Primeira proposta. *Parque Expo - Porto Digital 2005/2006. Maquete Eletrônica elaborada por Daniel T. Montandon*

Ordenamento interno da quadra

Ordenamento do conjunto de quadras

Ordenamento do setor

O projeto de configuração das quadras e gabaritos foi então modificado conforme planta a seguir.

fig 28 : Projeto Recife Olinda
ordenamento de quadras SETOR 4:
Cais Estelita. Proposta Revisada.
Parque Expo - Porto Digital
2005/2006. *Maquete Eletrônica*
elaborada por Daniel T. Montandon

No entanto, em um segundo momento de análise (Pólis, 2007), perdura a sensação de que a forma urbana proposta nasce do confronto entre o plano de massas e tipologias propostas pela maquete urbana (prismas e configurações rigidamente geometrizadas, com altura, comprimento e largura fixados), e a intenção de deixar “inteiramente livre a arquitetura”. Tal observação sobressai quando vista à luz, por um lado, da desejável exigência de normas qualitativas para a nova construção e, por outro, do inelutável longo prazo de implantação do projeto. Aí, a fixação de parâmetros geométricos e tipológicos parece posta em cheque, senão pela liberdade arquitetônica pretendida, mas, sobretudo, pela necessária indeterminação do projeto frente à diversidade e imprevisibilidade próprias à longa duração, em geral, e às tendências da cidade contemporânea, em particular.

fig 29: (esquerda) Modelo garagem sobrelevada com edifícios residenciais implantados na Parque Expo, 2005. Foto: Marta Lagreca.

fig 30: (direita) Modelo garagem sobrelevada com edifícios comerciais implantados na Parque Expo, 2005. Foto: Marta Lagreca.

Nessa mesma linha de raciocínio, em que pesem os níveis de lençol freático, talvez se possa discutir a solução da garagem sobrelevada na totalidade da quadra, na medida em que esta solução não só amarra / fica amarrada à solução da estrutura dos

prédios, como, por isso mesmo, obriga a definição/construção da totalidade da arquitetura da quadra (dois edifícios, pátio, garagem aflorada). Isso torna a quadra (e não mais o lote) o módulo mínimo de implantação: se tem o benefício de poder conferir unidade arquitetônica à quadra, tal condição exige volumosa disponibilidade de capital por parte do(s) empreendedor(es). Além do mais, pelo modelo proposto, o regime de propriedade não fica espacialmente expresso, o pavimento térreo fica isolado da rua em pelo menos duas frentes da quadra, e este totalmente impermeabilizado (canteiros e floreiras não supririam as as necessidades de permeabilidade).

Aqui não se está a questionar a sobreposição/justaposição de um novo tecido ao existente (pelo contrário, a autonomia das novas peças urbanas, resguardada a continuidade de traçados, é plenamente defensável). Ou, tampouco, se está a criticar o desenho como instrumento de prefiguração e exploração das soluções urbanísticas e tipológicas: mesmo porque entende-se que esse é imprescindível para o pensamento e a ação urbanística contemporânea. O que se põe em questão é a pré-fixação geométrica-volumétrica de um dado modelo tipológico, calcado na solução barras paralelas-pátio aberto sobrelevado torre. Não é demais enfatizar que não só a desejável diversidade expressiva e funcional fica comprometida, como isso “engessa e constrange” o futuro e o imprevisível (ou o que não se pode prever e projetar agora).

Os temas anteriormente levantados no projeto Recife-Olinda serão discutidos, exemplificados e comentados de forma mais direta, com base em exemplos selecionados para os concursos Cidade Multifuncional da Coreia (2005), para o Projeto 22@ Barcelona (1998-2007), em Barcelona (bairro de Poblenou) e para o Concurso Elemental (2003), no Chile.

fig 31: (acima) Foto Cais Estelita em direção à avenida Dantas Barreto. *Parque Expo - Porto Digital 2005/2006.*

fig 32: (direita) maquete eletrônica Cais Estelita. *Parque Expo - Porto Digital 2005/2006.*

5.3.3.1 Flexibilidade dos sistemas edificados: Concurso Cidade Multifuncional da Coréia (2005): a proposta de configuração de quadras

O estudo desenvolvido para o Concurso Público da Cidade Multifuncional da Coréia (Concurso Internacional, 2005) propõe algumas regras que permitem diferentes configurações de quadra e diversa composição tipológica, as quais resguardam e exprimem, no entanto, apenas as relações principais (relação com a rua, permeabilidade, adensamento, mescla de usos). Como unidade padrão de projeto, a quadra apresenta as dimensões de 80m

fig 33: Projeto Cidade Multifuncional da Coréia – maquete eletrônica – diferentes cenários para a configurações de quadras. *Concurso Público Internacional, 2005. Coord. Arq. Carlos Dias. Proposta de configuração quadras: P.M.R. Sales.*

x125m, e a realização arquitetônica tem como parâmetros: área de solo edificável definida por faixas de até 20 metros de largura, alinhadas, sem recuo, ao longo de todo perímetro da quadra. É obrigatório, no perímetro construído, no nível dos primeiros pavimentos (9 m) a distribuição de vazios que perfazem 15% de sua extensão (permeabilidade para pedestres), livremente distribuídos e posicionados de acordo com o projeto de implantação. A intenção é assegurar uma taxa de ocupação ou índice de superfície coberta igual, no mínimo, a 50% da área total da quadra. Para os perfis tipológicos e gabaritos de altura: térreo e primeiro pavimento com altura total da construção de 9 metros e recuo obrigatório de 3,5 metros em todo perímetro edificável, destinada a usos não habitacionais - comércio, serviços, equipamentos -, com permissão do uso habitacional nas frentes internas à quadra; estacionamento será admitido no primeiro pavimento; do segundo ao sexto pavimento, altura máxima total da construção de 21 metros, obrigatoriamente alinhada em todo perímetro edificável, que admite usos habitacionais e não habitacionais; do sexto ao 120. pavimento, o potencial de construção estabelecido para esses pavimentos - 28.400 m² – poderá ser livremente distribuído em superfície ou altura dentro das zonas em forma de C (três faixas de 40 m x 20m), localizadas nas testadas de 80 metros e desde que respeitadas alturas máximas definidas em função da largura das vias (para ruas de 15m, 21 m de altura; ruas de 20 m, 42 m; ruas de 64m, 72 m). A utilização total do potencial de construção por quadra (58.400 m²) resultaria em um índice de aproveitamento (ou densidade construtiva) menor que 6, o que equivaleria a uma densidade populacional líquida de aproximadamente 2.920 pessoas por hectare (adequado a padrões Coreanos).

fig 34 Projeto Cidade Multifuncional da Coreia Implantação das quadras na malha urbana proposta ao longo do Rio Guem. *Concurso Público Internacional, 2005. Coord. Arq. Carlos Dias.*

Nesse exemplo, destaca-se, ao contrário da modelagem tipológica (rígida, determinante, vinculada, unificante), uma ênfase na modulação espacial flexível e diversificada das quadras e edifícios. Não o abandono de referências e obrigações, mas a configuração tipológica mediante a definição de margens ‘mais folgadas’ para os parâmetros urbanísticos e edifícios, quantitativos e geométricos. Obtêm-se como resultado, ao menos, aquela série de configurações por meio da inserção e justaposição de peças urbanas tais como os “jardins”, galerias de comércio, estacionamento sob os leitos de rolamento. Tais parâmetros podem ser discutidos e revistos para diferentes setores, em função de suas preexistências, das funções urbanas e de outros condicionantes.

5.3.3.2 Projeto 22@ Barcelona (1998-2007) - ordenamento do solo privado: parâmetros desenhados

Plano Especial de Reforma Interior (PERI) Lull-Pujades-Levant

Por tratar-se de uma atuação guiada pela Prefeitura de Barcelona e orientada a impulsionar a transformação do bairro Poblenou, os Planos Especiais de Reforma Interior têm um papel estratégico na redefinição da estrutura geral da região e atuam de forma integrada ao Plano Especial de Infra-estruturas (PEI)³³. No caso do PERI Lull-Pujades–Levant, pressupõe-se o incremento de áreas verdes em grandes peças articuladas, a redefinição de usos de um antigo setor industrial, a adaptação das novas tipologias edificadas em relação às preexistências e a promoção de habitação de interesse social.

Como os demais perímetros do projeto 22@ Barcelona (os outros 5 PERIs), o PERI Lull-Pujades está inserido na malha Cerdá e tem a quadra como unidade de projeto (índices e relações). Assim, a atuação pública se dá em duas linhas: a primeira, no que diz respeito à regulamentação e prefiguração física e funcional das quadras, definindo as relações entre edificações e espaços livres, provimento de espaços públicos qualificados e dos novos usos (mesclas de atividades TIC e moradias); a segunda pautada no PEI (Plano Especial de Infra-estruturas) que atua na modernização e expansão da infra-estrutura existente (vias e galerias subterrâneas).

33. O Plano Especial de Infra-estruturas (PEI) foi aprovado em 27 de outubro de 2000 e prevê a urbanização integral de todo o distrito 22@ Barcelona segundo os seguintes critérios: Sustentabilidade: controle e redução da poluição sonora, utilização de energias renováveis, favorecimento do transporte público e economia energética; Prestação de Serviços em regime de competências (telecomunicações, energia) – definição de soluções mais idôneas para favorecer este processo. Sistema de hierarquia de espaços públicos e privados sobre os quais se implantam as redes (troncais, de distribuição, salas de manutenção técnicas, recolhimento de resíduos e outros).

fig 35 Intervenções do Plano Especial de Infra-estruturas para o PERI Lluï-Pujades. *Desenho Daniel T. Montandon.*

Coefficientes de aproveitamento

O coeficiente líquido segue os índices aprovados no MPGM, ou seja é 2,2, sendo que 0,2 corresponde a uma compensação ao empreendedor pelo incremento dos custos de urbanização atrelados ao Plano Especial de Infra-estruturas.

Foi estabelecido um coeficiente complementar de 0,5 a ser somado ao coeficiente de aproveitamento líquido, que deve ser destinado aos usos relacionados à tecnologia da informação e comunicação (atividades @).

Foi estabelecido ainda um coeficiente complementar adicional de 0,3 que deve ser destinado à Prefeitura (titularidade municipal) obrigatoriamente para habitação de interesse social (denominada 'habitação sob regime de proteção pública'). Este coeficiente complementar adicional ainda pode ser incrementado em 0,2, também de titularidade municipal, para completar as reservas de áreas para estacionamento, prover os serviços técnicos necessários ou também para ampliar a destinação à habitação de interesse social.

O Plano Especial de Infra-estruturas

O Plano Especial de Infra-estruturas (PEI) está direcionado ao atendimento de seis grandes sistemas urbanos: acessibilidade, espaços públicos, energia, telecomunicações, coleta e afastamento de esgotos, abastecimento de água e coleta de resíduos.

O PEI pressupõe a disponibilização de novos e modernos serviços tanto para as quadras renovadas, quanto para as preexistências.

Estão previstos neste âmbito três tipos de atuação, com lógicas técnicas, operativas e de implantação distintas e assim classificadas:

- Atuações estruturantes: são aquelas consideradas imprescindíveis para o funcionamento dos serviços e sistemas em todo o perímetro do projeto 22@ Barcelona (coletores-tronco, adutoras, sistemas de redes digitais e outros), e devem ser implantadas nas vias principais, conectando os seis Planos Especiais de Reforma Interior. Serão executadas de modo independente do desenvolvimento urbanístico do bairro Poblenou, ao longo de quatro anos. Fazem parte das atuações estruturantes as vias Llull, Pujades, Badajoz, Llacuna, Bac de Roda, Josep Plà e Bilbao;
- Atuações subordinadas: serão desenvolvidas conforme os seis PERI's, consistindo em melhorias viárias das vias secundárias em cada perímetro e na construção de galerias técnicas e centrais de climatização;
- Atuações complementares: são as demais atuações e ocorrem de duas maneiras - realização de obras públicas combinadas com o desenvolvimento urbanístico e imobiliário e aquelas que podem ser promovidas sem conexão prévia com a infra-estrutura geral.

A infra-estrutura prevista para o PERI Llull-Pujades consiste essencialmente na construção de galerias técnicas subterrâneas e na reconstrução da Rua Pujades.

O eixo principal da galeria técnica se distribui ao longo do eixo da Rua Llull, paralelo a ela e internamente às quadras. **O peri prevê a doação obrigatória de 10% da área do perímetro para a implantação de equipamentos comunitários.** Também deverá ocorrer a cessão obrigatória e gratuita de áreas particulares para configuração de espaços livres e de equipamentos públicos, numa proporção de 31m² de solo para cada 100 m² de área construída, sendo que, destes, 18m² serão destinados a espaços livres (conforme MPCM).

Cessão obrigatória de áreas privadas para fins de execução do Plano Especial de Infra-estruturas (PEI) e de áreas privadas destinadas ao uso público.

O estudo do PERI Llull-Pujades demonstra que, nas 3 quadras de maior transformação justapostas ao longo das vias Pujades e Llull, houve considerável incremento de áreas verdes (uma média de 26%), configurando uma seqüência de praças e subvertendo a lógica secular (Plano Cerdà), de implantação das edificações no perímetro das quadras, reproduzida no projeto da Vila Olímpica (1992), ao menos no setor predominantemente residencial.

É interessante observar que existe uma modulação longitudinal (paralela às ruas Pujades e Llull) que perpassa as três quadras e

define faixas de 17m para as áreas edificadas, áreas livres entre as edificações, para a faixa destinada a serviços (infra-estrutura interior às quadras) e para as referidas áreas verdes³⁴.

A faixa destinada à infra-estrutura está dividida em três faixas de larguras correspondentes a 7 m, 4 m e 6 m, que acolherão rampas de acesso e serviços técnicos (1), via de acesso de serviços (2) e calçada de proteção dos edifícios (3), respectivamente. Na calçada e na faixa afetada pelas rampas, deverão ser plantadas árvores alinhadas e separadas a cada 10m.

Ainda foram previstas áreas privadas que têm o caráter de espaços públicos: pátios internos, servidões de circulação interna às quadras e átrios.

fig 36 Áreas públicas e áreas privadas destinadas ao uso público. Desenho Daniel T. Montandon.

Interpretação da normativa de ordenamento interno das quadras

As regras de ordenamento interno das quadras não são explícitas como nas regulamentações usuais brasileiras (recuos, taxas de ocupação, gabaritos,). O que leva a crer que os princípios de ordenamento vêm referenciados, antes, na configuração do que conceitualmente vem sendo tratado como a tríade estrutura, forma e paisagem. Neste caso, em relação à '**estrutura**', viu-se que os **sistemas técnicos gerais**, (mobilidade, comunicação, infra-estrutura e meio ambiente) vêm contemplados no PEI (Plano Especial de Infra-estruturas) e se articulam entre si e se integram com os demais

34. A quadra triangular no final do perímetro está sujeita a parte das regras das quadras regulares da malha Cerdá (113,50 m x 113,50 m), mas também a regras diferenciadas por sua condição geométrica e nela prevêem-se usos também diferenciados.

sistemas edificados tendo a quadra como unidade de planejamento e projeto. No que diz respeito à '**forma**', ou seja, o compartilhamento entre o parcelamento do solo, o traçado das redes infra-estruturais e os padrões tipológicos da edificação, estão amarrados internamente a um parcelamento externo pré-definido (I. Cerdá). Assim, é provável também, que esse ordenamento interno responda à definição, de antemão, dos espaços públicos requeridos, do melhor compartilhamento dos elementos internos de infra-estrutura, assim como das relações previstas na configuração formal dos novos edifícios, tendo a quadra como unidade. Ou seja, uma atuação bem diferente do caso brasileiro.

Este 'parcelamento e regras internas às quadras, como visto, tem como linhas de força a distribuição dos edifícios e infra-estruturas em 4 eixos paralelos entre si, formando faixas de 17m de largura cada. Os edifícios (torres) não estão dispostos necessariamente em lâminas contínuas ao longo dessas faixas, mas em peças de dimensões e alturas diferentes, unidas pelos pisos que conformam o embasamento da quadra. As torres são dispostas de modo a criar uma variação de volumes em todas as faces de quadra, de modo que o embasamento (3 pisos de 4,5 m de pé direito, com uma altura total de 13,5 m), além de proporcionar unidade e relação com a rua, permite a configuração de pátios internos às quadras.

As torres que configuram o primeiro plano de fachadas da Rua Pujades são distanciadas de modo relativamente homogêneo, criando um ritmo entre volumes de dimensões aproximadas, porém diferentes entre si (largura e altura). As faixas centrais ao miolo das quadras são as que mais variam de configuração, de modo a criar um jogo de cheios e vazios.

fig 38 Interpretação da normativa de ordenamento interno das quadras. *Desenho Daniel T. Montandon.*

Estudo do ordenamento do interior das quadras

fig 39 Interpretações volumétricas da configuração do embasamento. Desenho Daniel T. Montandon.

Alguns dados (ver Apêndice 2)

	ALTURA DOS PAVIMENTOS		Nº DE PAVIMENTOS		TAXA DE OCUPAÇÃO		ÁREA VERDE
	EMBASAMENTO	TORRES	EMBASAMENTO	TORRES	EMBASAMENTO	TORRES	
PROJETO 22@ BARCELONA	4,5	4	3	VARIÁVEL	0,46	0,29	26% DA ÁREA EDIFICÁVEL

Elaboração própria a partir de dados do projeto 22@Barcelona

fig 39 e 40 Interpretação volumétrica da configuração das torres (vistas 1 e 2).Desenho Daniel T. Montandon.

Estudo gráfico comparativo

Imagens comparativas da nova ocupação proposta para o PERI Lull _Pujades – Poblenou _ 22@ Barcelona e para o setor Cais Estelita, Bairro de Santo Antônio em Recife. (Para detalhamento das quantificações implicadas, ver APÊNDICE 2 e tabela comparativa).

Como visto, o Projeto 22@ Barcelona tem nos instrumentos de planejamento – os Planos Especiais de Reforma Interior - a ferramenta de operacionalização das atuações de transformação. No caso do PERI Lull-Pujades, são definidas as condições de uso e ocupação do solo, assim como as regras urbanísticas, que além de garantir a prefiguração física e funcional do perímetro de intervenções, permitem a “participação da comunidade nas ‘mais valias’ geradas pelo plano, como também a distribuição equitativa dos encargos (serviços públicos, áreas verdes e moradia ‘sob regime de proteção’).” Constitui, portanto, um exemplo da articulação dos vários instrumentos e escalas, que vão do plano ao projeto localizado, inter-relacionando sistemas de infra-estrutura, solo e edificação. No caso do 22@ BCN, a prefiguração das quadras supõe uma configuração infra-estrutural precisa e uma nova subdivisão ‘pública’

fig 41 Imagens comparativas das volumetrias propostas para o setor do PERI Lull-Pujades: Poblenou, Barcelona e para o setor Cais Estelita, Bairro de Santo Antônio em Recife. *Maquete Eletrônica: Daniel T. Montandon elaborada com base no Projeto Recife-Olinda , Parque Expo, 2005 e no PERI Lull Pujades, 22 @ Barcelona.*

Projeto 22@ Barcelona – PERI Lull Pujades: encaixe urbano

Situação atual

Simulação do ordenamento do conjunto de quadras selecionadas

Projeto Recife Olinda: encaixe urbano

Situação atual

Simulação do ordenamento do conjunto de quadras selecionadas

do solo, determinada por esta configuração e pela proporcionalidade das superfícies de solo privado. Fixadas estas determinações e um padrão de implantação, cabe à arquitetura dar resposta dimensional, geométrica e construtiva em variações compositivas.

No caso do Cais Estelita (Projeto Recife-Olinda), essa articulação entre instrumentos urbanísticos ainda não é reconhecível claramente, talvez devido ao estágio dos projetos - estudos preliminares e volumétricos, sem ainda, a definição precisa do modelo de gestão e operacionalização (possível Operação Urbana gerida por Consórcio Público).

Destaca-se no 22@ Barcelona, a destinação quadra a quadra de solo público para infra-estrutura, espaços verdes e moradia social, porém em resposta a um 'desenho' integrado no âmbito dos PERIs e do Plano Especial de Infra-estruturas (PEI, conforme apêndice I) e sob encargo dos futuros proprietários (com as devidas compensações em solo edificável). Já no Projeto Recife-Olinda, essas destinações (ao menos no que diz respeito à moradia social) foram realizadas em um momento posterior à primeira prefiguração dos setores, tendo como unidade de planejamento o 'setor de projeto' e a 'conta final', embutida nos cálculos gerais da 'modelagem econômica' da futura operação.

Quanto aos ordenamentos internos às quadras, observa-se para o 22@ BCN, Peri – Llul–Pujades - que o embasamento ocupa no máximo 50% da área da quadra com um desenho parametrizado pelas faixas de 17m (4 eixos paralelos), e apresenta, para as torres (número de pavimentos variável), uma taxa de ocupação de 30%, com coeficiente de aproveitamento máximo chegando a 3 (conforme

	ALTURA DOS PAVIMENTOS		Nº DE PAVIMENTOS		TAXA DE OCUPAÇÃO		ÁREA VERDE
	EMBASAMENTO	TORRES	EMBASAMENTO	TORRES	EMBASAMENTO	TORRES (÷)	
PROJETO RECIFE-OLINDA							
4,26			2	VARIÁVEL, MÁXIMO DE 25 PAVIMENTOS NAS EXTREMIDADES DE QUADRA, 15 NOS MEIOS DE QUADRA E 3 AO LONGO DA AVENIDA SUL	1	0,38	CONSIDERADA ÁREA VERDE A DIFERENÇA ENTRE ÁREA DO EMBASAMENTO E PROECÇÃO DAS TORRES
4,28			2		1	0,38	
4,30			2		1	0,42	
4,31			2		1	0,47	
PROJETO 22@ BARCELONA	4,5	4	3	VARIÁVEL	0,46	0,29	26% DA ÁREA EDIFICÁVEL

(*) a taxa de ocupação das torres é explicitamente definida no projeto de Barcelona, mas não no de Recife-Olinda; O dado de Recife-Olinda foi deduzido do ensaio volumétrico. Elaboração própria a partir de dados do projeto 22@ Barcelona e Projeto Recife-Olinda, Parque Expo (2005)

definido no MPCM – apêndice I) . No Cais Estelita, o embasamento ocupa toda a extensão da quadra (estacionamento e comércio), portanto a taxa de ocupação, deduzida do ensaio volumétrico, corresponde a 1, enquanto que relacionada às torres (com número de pavimentos variável - 25 pavimentos nas extremidades de quadra, 15 nos meios de quadra e 3 ao longo da Avenida Sul), deduz-se uma taxa de ocupação entre 38% a 47% e um coeficiente de aproveitamento também variável entre 5 e 6 (não explicitado, no regulamento do projeto, pela ParqueExpo).

Não é intenção desta análise uma comparação direta entre duas realidades tão diversas, quanto Barcelona e Recife. Mas como ‘contraponto’, este estudo mostra-se útil, tanto para evidenciar as possibilidades de interações recíprocas entre planos, projetos e instrumentos de gestão urbana, quanto para exemplificar possibilidades de ‘regras do jogo’ controladas e, a um só tempo flexíveis e abertas às contingências e indeterminações intrínsecas à cidade contemporânea.

5.3.3.3 Sistemas de flexíveis de habitação: Elemental - Chile (2003)

Os conceitos de configuração dos sistemas edificados, tendo como unidade de projeto a quadra e tratando-a com parâmetros que permitam uma certa ‘manobra’ e ‘flexibilidade’ (estrutural, formal e paisagística), podem ser pensados para a produção habitacional de interesse social, de modo a ampliar seu alcance, integração e diversidade arquitetônica e funcional. No caso do território popular do projeto Recife-Olinda, também vem proposta a definição de ‘regras do jogo’ mais abertas, que estabeleçam margens para combinação e agenciamento de parâmetros tipológicos e quantitativos (um vocabulário, uma gramática e certas quantidades - faixas edificáveis, gabaritos de alturas, coeficientes de aproveitamento global da quadra), como base para o desenho e a construção de novas sintaxes, que serão submetidos ao gerenciamento e aprovação por parte de um ‘comitê de qualidade’ do projeto ou operação urbana.

Como exemplo, pode-se citar o Concurso Internacional ELEMENTAL, que amplia e redireciona o debate sobre a provisão da habitação social em países emergentes. O concurso ELEMENTAL teve como objetivo construir 7 projetos exemplares no Chile. Segundo Pablo Allard (*apud* P.J. Amaral, 2005), o número de unidades poderia variar entre de 150 e 250 unidades por conjunto. Os projetos seriam financiados pelo programa habitacional chileno (recém instalado)

chamado do vSDSD (*Vivienda Social Dinâmica sin Deuda*), destinado a famílias de baixa renda. O programa provê um subsídio de 7.500 dólares, por família, para a construção de um embrião de aproximadamente 25 a 30 m². O beneficiário do financiamento teria a possibilidade de expandir a unidade embrião fornecida, de modo a transformá-la em uma moradia adaptável às suas necessidades específicas. O concurso ELEMENTAL estava à procura de novas investigações arquitetônicas, retomando questões como modulação e racionalização da construção, que permitissem uma ‘flexibilidade’ e uma adaptabilidade às necessidades financeiras e espaciais dos moradores, e não projetos finalistas e acabados³⁵.

As premissas estabelecidas pelo programa habitacional e edital do Concurso foram: a elaboração de ensaios projetuais capazes de responder à questão “como construir habitação de qualidade, com eficiente uso da terra, sem promover superpopulação”, associada à boa localização na cidade; flexibilidade para desenvolvimento no tempo de forma harmônica e estruturalmente segura³⁶.

A proposta define um módulo vertical standard que contém em seu interior todas as instalações de serviços e cozinha, a circulação vertical e os reforços estruturais que receberão as futuras extensões. A solução modular funciona como estrutura ou casco ou container que combinado em conjunto com outras unidades define claramente não só o parcelamento e o gabarito máximo para o futuro crescimento das unidades, como a configuração urbana e volumétrica das ruas. A estratégia proposta de crescimento permite diversas oportunidades de apropriação do espaço e definição de usos pelo morador (P.J. AMARAL, 2005: 158).

35. Segundo P.J. Amaral (2005), alguns dos projetos escolhidos na seleção final deste concurso, entre outros, devido às limitações de orçamento impostas, apresentam nítida influência da idéia de suportes de Habraken (metodologia conhecida como S.A.R. (*Stichting Architecten Research* – Fundação para a Pesquisa Arquitetônica, formuladas há mais de quarenta anos na Holanda). Propunha um sistema de ‘variações’ construtivas a partir de determinada modulação e células fixas que, associadas à infra-estrutura hidráulica e à racionalização da estrutura, permitiam grande flexibilidade na organização das plantas habitacionais que se adaptariam às necessidades e desejos dos moradores. A teoria de ‘construção aberta’ (*open built*) associa-se ao conceito de ‘suporte’ e ‘recheio’ (*support/infill*) e zoneamento interno de funções. A modulação proposta é definida através do estudo do layout dos ambientes e medidas padronizada dos seus móveis típicos.

36. O edital do Concurso Internacional de Arquitetura ELEMENTAL foi anunciado em fins de novembro de 2003 em Santiago, Chile. De um total de 730 inscritos foram recebidas 520 propostas, 70% das quais vindas do exterior e divididas em igual proporção entre candidaturas de profissionais e estudantes de arquitetura. O júri foi assim composto: pelo Ministro da Habitação e Urbanismo do Chile, Jaime Ravinet e seu representante, pelo diretor de Política Habitacional do MINVU, Mario Navarro. O presidente da Câmara Chilena de Construção, Fernando Echeverría, o presidente do Instituto (Escola) dos Arquitetos do Chile, José Ramón Ugarte, os arquitetos Paulo Mendes da Rocha, Jorge Silvetti e Rafael Moneo, e o crítico de arquitetura espanhol Luis Fernández-Galiano representando Jacques Herzog.

Conforme a análise feita por P.J.Amaral (2005), o projeto foi considerado de grande interesse pelo júri devido às alternativas de organização urbana (diferentes possibilidades de implantação) e, particularmente, pelas propostas de alternâncias entre diferentes padrões de cheios e vazios.

fig 42: Projeto Elemental, Chile 2003 –Projeto Baptista + Baptista Venezuela. *Alejandro Baptista Vedia; Alejandro Baptista Acerenza.* www.elementalchile.cl

fig 43: Plantas Tipo e Elevações. Projeto Elemental, Chile 2003 –Projeto Baptista + Baptista Venezuela. *Alejandro Baptista Vedia; Alejandro Baptista Acerenza.* www.elementalchile.cl

fig 44: Modelo Virtual em Planta. Projeto Elemental, Chile 2003 –Projeto Baptista + Baptista Venezuela. *Alejandro Baptista Vedia; Alejandro Baptista Acerenza.* www.elementalchile.cl

fig 45: Possíveis Implantações. Projeto Elemental, Chile 2003 –Projeto Baptista + Baptista Venezuela. *Alejandro Baptista Vedia; Alejandro Baptista Acerenza.* www.elementalchile.cl

fig 46: Imagem Noturna. Projeto Elemental, Chile 2003 –Projeto Baptista + Baptista Venezuela. *Alejandro Baptista Vedia; Alejandro Baptista Acerenza.* www.elementalchile.cl

fig 47: Tipologias e possibilidades de ampliação. Projeto Elemental, Chile 2003 –Projeto Baptista + Baptista Venezuela. *Alejandro Baptista Vedia; Alejandro Baptista Acerenza.* www.elementalchile.cl

Makowski e equipe (Makowski + Dojc) Venezuela / Chile

Outro projeto que merece destaque para as questões de flexibilidade e custo aqui colocadas é o de Makowski e equipe (Makowski + Dojc) Venezuela / Chile. Neste caso, os jurados estabelecem uma relação com o Hospital de Veneza, de Le Corbusier³⁷. Como diz P.J. Amaral (2005) tais ‘ecos corbusianos’ fazem crer que este projeto continua a fornecer inspiração até para a ocupação habitacional. De acordo com os jurados, o partido urbanístico destaca a idéia de uma arquitetura que segue um padrão de tramas têxteis, no qual circulações e superfícies podem ser superpostas e entremeadas umas sobre as outras. O que mais chamou a atenção destes foi a ‘surpreendente

fig 49: Plantas e Cortes da Unidades. *Makowski e equipe (Makowski + Dojc in AMARAL, P.J.A. 2005)*

37. O projeto de Le Corbusier em Veneza faz uma deliberada opção pela horizontalidade, de maneira a relacionar-se melhor com o entorno da cidade histórica.

a ausência de intervenções na apresentação e a adoção de uma premissa projetual que parte da definição da infra-estrutura’.

Importa aqui evidenciar as novas possibilidades propostas, que enfrentam a questão habitacional com criatividade e qualidade urbana e ambiental, mesmo diante de condicionantes de custos tão limitadas.

No entanto, é preciso assegurar que a pressão por maior margem de “liberdade arquitetônica” não eluda regras do jogo que, embora mais variadas, devem vigorar, sem perder os condicionantes de faixas non aedificandis, gabaritos, espaços verdes, abertura ao uso coletivo e outras.

fig 48: Os 3 Pisos do Projeto de Makowski e equipe. Venezuela e Chile. *Makowski e equipe* (Makowski + Dojc in AMARAL, P.J.A. 2005)

5.3.4 Brasília Teimosa: atuação *in-between* no território popular

Brasília Teimosa está numa privilegiada área estuarina. Sua consolidação deu-se a partir de aterros e da junção de quatro ilhas. Com a expulsão dos holandeses, as ilhas formaram uma península triangular, resultante do assoreamento causado pelas obras do porto no final do Século XIX. Ali resistiram e permaneceram os pescadores, utilizando a água como fonte de sobrevivência. A área representa a continuidade das praias de Boa Viagem e Pina, caracterizada pela presença de uma linha contínua de recifes, paralelos à costa e situados muito próximos à praia. Essa linha serviu de base para a construção de um muro de contenção do mar. A ocupação indevida da praia e o desgaste das estruturas de proteção existentes resultaram no seu comprometimento dessa estrutura. A solução adotada em 2002 para a regeneração urbana e ambiental recupera e amplia o muro existente e estruturas complementares.

O aterro hidráulico da orla da praia, com 40 m de largura e 1,3 km de extensão, que se coloca entre o quebra-mar e a via litorânea, é o centro do projeto realizado. Esse aterro permitiu a urbanização da orla e garantiu o seu pleno uso como espaço público, ao longo das praias de Boa Viagem, Pina e Brasília Teimosa. Além de permitir a circulação ao longo da beira-mar, a ligação da via litorânea com algumas vias transversais existentes melhora as condições de mobilidade de pedestres e veículos, notadamente entre a área central do bairro e a praia. Juntamente com a intervenção viária, o plano urbanístico implicou na desapropriação e remoção de 435 palafitas e casas de alvenaria junto à linha de água, acarretando polêmico remanejamento de moradores para projetos habitacionais distantes da área original.

fig 50 Brasília Teimosa – Orla marítima antes da intervenção. Prefeitura do Recife/URB e Ministério das Cidades, 2001.

fig 51 Brasília Teimosa – Maquete da proposta. *Prefeitura do Recife/URB e Ministério das Cidades, 2001.*

fig 52 Brasília Teimosa – Avenida da orla construída. *Prefeitura do Recife/URB e Ministério das Cidades, 2001.*

As áreas remanescentes foram destinadas à implantação de áreas verdes e de lazer (ginástica, playground, pista de skate, quiosques), equipamentos públicos e estacionamento ao longo da orla.

No âmbito das discussões do Núcleo Gestor do Complexo Turístico Cultural Recife-Olinda que abarca o Projeto Recife-Olinda (ParqueExpo, 2005) foi colocada como premissa a chamada **‘integração territorial’**. Esta correspondia basicamente à crítica de que aqueles setores (1 a 4 inicialmente), estavam projetados como compartimentos fechados contra a cidade. Reclamava-se o diálogo com a cidade preexistente propiciando, sempre que possível, as continuidades viárias, manutenção e ampliação das relações visuais entre mar e rio; a articulação entre os espaços livres públicos; o levantamento das atividades existentes nas áreas de transição

entre os setores projetados e os bairros vizinhos com o objetivo de estimular a integração físico-funcional, e assim potencializar a diversificação das práticas sociais preexistentes, e outros.

Dessa forma, no âmbito das propostas de revisão do projeto Recife-Olinda, foram definidos (entre outros) o que se denominou elementos ‘invariantes’ ou ‘não negociáveis’ do projeto, quais sejam: 1. o sistema viário como elemento estruturador e articulador de todo o território (novas intervenções e cidade preexistente); 2. a garantia das visuais transversais – articulação mar e rio; 3. aspectos da orientação das edificações; 4. a valorização dos edifícios emblemáticos e de interesse histórico; 5 a distribuição da densidade; 6 a inclusão social, com mescla de funções e faixas de renda.

Esta última ‘invariante’ partiu do reconhecimento da frágil relação entre o projeto das novas áreas (praticamente desenvolvido em ‘compartimentos’ denominados setores 1 a 4) e a cidade preexistente. As Zeis³⁸ que permeiam (e, muitas vezes envolvem) toda a ZI seriam, inicialmente, receptoras dos benefícios advindos da operação, não havendo, inicialmente, proposta concreta de articulação entre estas e os setores objeto de nova intervenção .

Foi proposta, então, pelo Ministério das Cidades, uma relação mais estreita entre a nova ocupação e as áreas de baixa renda do entorno, de maneira a integrá-las ao projeto, contemplando, inclusive, a inclusão de moradias populares e atividades correlatas dentro dos perímetros das novas intervenções³⁹. Tais proposições deveriam contemplar tipologias específicas, que admitissem flexibilidade e mescla de usos, (como, por exemplo, casas sobrepostas com atividades comerciais nos térreos, e em localizações específicas, casas geminadas, conforme exemplificado no item 5.3.3), e deveriam estar vinculadas às diferentes modalidades de financiamento existentes (Caixa Econômica Federal, BNDES). Reforça-se que essas intervenções, ainda, estariam acompanhadas das atividades produtivas e econômicas correlatas, visando ampliar a oferta de

38. As ZEIS - Zonas Especiais de Interesse Social - foram definidas a partir de 1983, por meio da Lei Municipal de Uso e Ocupação do Solo nº14.511. Este instrumento, que foi pioneiro no contexto nacional e serviu de referência para outras cidades brasileiras, é resultante de processo reivindicatório dos movimentos sociais urbanos. Atualmente, o Recife conta com 66 ZEIS, 12 delas localizadas na Zona de Abrangência do projeto Recife-Olinda. Somente no trecho da Região Político Administrativa – 1 – Centro encontram-se quatro - Coque, Coelhos, Santo Amaro e João de Barros. As duas primeiras, em estágio mais avançado de organização social, têm Comissões de Urbanização e Legalização instaladas. Nesta RPA, a população de baixa renda é estimada em 42.616 habitantes, o que corresponde a 54,91% do total.

39. Incluindo-se os núcleos culturais identificados no projeto do ‘Complexo Turístico Cultural Recife-Olinda’.

emprego e renda (comércio e serviços populares) com ênfase na produção cultural e turística (mercado ou cooperativa de pesca, comércio popular e outros).

Como premissas para inclusão de Habitação de Interesse Social (HIS) e do mercado popular na Zona de Intervenção (ZI), tinha-se as seguintes orientações:

- evitar conjuntos habitacionais concentrados (formação de 'clusters') e sim a ocupação distribuída;
- a possibilidade de trabalhar com compensações (mais HIS em um setor compensa menos em outro, sem grandes variações no total);
- o Setor 1 (Coqueiral e Istmo) não comporta HIS;
- o percentual de HIS a ser contemplado no projeto pode variar de 15 a 20% da área construída para uso habitacional (em m² construídos);
- para atingir esse percentual devem-se considerar as habitações a serem construídas nos setores 5, 6 e 7 (Santo Amaro, Maruim e Comunidade do Pilar), sejam elas UHs novas ou reabilitação (por exemplo, o projeto da Comunidade do Pilar);
- devem ser garantidas as conexões e a permeabilidade entre os setores sociais (5, 6, 7, 8, 9, 1, 11 e 12) e os setores 1, 2, 3 e 4.

Em síntese⁴⁰ a revisão do projeto realizada em Julho de 2005 conseguiu a inclusão (para os setores 1 a 4) de: 646 UH de Interesse Social; 686 UH do PAR e 859 UH do Mercado Popular, totalizando 129.676 m², o equivalente a 13,31% do total previsto para habitação (973.747 m²). Conforme o anexo I do Volume V, das Peças Escritas – Regulamento, p. 15). Estão previstos 23.380 m² de construção para o uso comercial e de serviços populares.

40. Propunha-se, nos perímetros de nova intervenção setores 1 a 4 A, que a mescla social estivesse atrelada às linhas de financiamento existentes. Assim, previa-se que as várias faixas de renda nos diversos setores estariam distribuídas segundo os seguintes programas de atendimento / tipologias (sugeridas mas que poderiam sofrer modificações): Habitação de Interesse Social (térreo + 3 pavimentos) para a população de renda até 3 sm (0 a 900 reais); Habitação do Programa de Arrendamento Residencial – PAR (térreo + 7 pavimentos), para a população de renda entre mais de 3 e até 6 sm (acima de 900 a 1.800 reais); Habitação do Mercado Popular - HMP (térreo + 15/25), para a população de renda entre mais de 6 e até 12 sm (acima de 1.800 a 3.600 reais).

Em relação aos territórios ditos populares — Ilha do Maruim, Santo Amaro, Pilar, Salgadinho, Azeitona, Coque, Coelhos e Brasília Teimosa — ressalta-se a necessidade de se configurar a interface entre esses setores e os dois corredores estruturais (Arco Norte-Sul e Cruz Cabugá), de modo a criar frentes de valorização e integração (intermediação) urbana, à semelhança do que ocorreu com a via externa de Brasília Teimosa. Frentes a partir das quais se possam implantar as conexões com as redes infra-estruturais, definir a localização comercial e de serviços e organizar a geografia das referências internas de cada bairro.

Quanto à proposta tipológica enunciada, soluções que propiciassem uma margem de “complementação” e “ampliação” do espaço das unidades habitacionais poderiam ser alternativamente buscadas a partir de experiências como aquelas propostas no projeto Elemental, Chile, 2003 (conforme apresentado no item 5.3.3) e exemplificado a seguir.

fig 54 e 55 Projeto Elemental, Chile 2003. *Coordenação Arquiteto Pedro M. R. Sales.*

CONCLUSÃO

Conclusão

O QUE A CIDADE CONTEMPORÂNEA PENSA QUE É?

In-between:

Definição, categoria ou conceito? Se o primeiro termo supõe a noção de estabelecimento de limites nítidos, delimitação exata, significação precisa, distinção; e o segundo, características comuns, modos de ser que podem ser abarcados ou referidos por um conceito ou concepção genérica, então ***in-between***, nos domínios desta argumentação, remete, segundo graus de pertinência distintos, sobretudo, aos dois últimos termos. Isso se conceito, abandonando as acepções do verbete no Houaiss, for entendido no sentido filosófico, deleuziano, de “*contorno, configuração, constelação de um acontecimento (de um agenciamento) por vir*”.

Assim, nem representação coletiva ou proposição, nem concepção do mundo, no conceito, contrariamente ao que se passa na ciência, “*não há nem constante nem variável, mas puras e simples variações ordenadas segundo uma vizinhança [...] O conceito de um pássaro não está em seu gênero ou sua espécie, mas na composição de suas posturas, de suas cores, e de seus cantos*” (DELEUZE, 1992: 106). São zonas de intensidades em variação, criação imprevisível, contingente, mas, que, por isso mesmo, supõem reciprocamente, como duas asas ou duas nadadeiras, um plano sobre o qual se dar e se instituir.

Então, se é possível mapear os caminhos pelos quais os conceitos se constituem e procedem como solução (parte integrante) de um problema, estes certamente supõem e invocam não só uma idéia de futuro, mas também a de reterritorialização e (des)territorialização correlatas. Nesse sentido o conceito é mais geografia que história (esta só capta a efetuação do conceito em estado de coisas ou no vivido, sendo, assim “*conjunto das condições quase negativas que tornam possível a experimentação de algo que escapa à história*”) (Deleuze 1992:143).

Pensar e escrever e desenhar para ou diante da cidade, para que ela se torne outra coisa, uma terra e um povo por vir: este é o desafio que talvez tenha motivado grande parte dos caminhos do urbanismo como técnica de efetuação e como enunciação. Se esta pesquisa não deixou de recolher e analisar na história da cidade moderna, o condicionamento e a degradação¹ de idéias, temas e técnicas, entretanto, sua busca foi sobretudo no sentido de remontar a alguns conceitos, instalar-se neles, e vê-los rejuvenescer deslocados, para poder engendrar novos problemas

1. Degradação, segundo Houaiss, no sentido de transformação, alteração gradativa; processo natural de desgaste ou decomposição.

e diagnosticar os devires atuais, que não se confundem, nem podem se confundir, com o urbanismo europeu ou norte-americano, modernista ou não... Inventar novos modos.

Para começar, foi feito um mapeamento dos conceitos, condições e problemas sobre os quais o urbanismo do último século fundou território, trazendo elementos novos, porém, que muitas vezes se pretendiam universais e definitivos. Observou-se que figuras como a do universalismo e a das sociedades de minorias encontram extensão em outras. Nas de separação e distanciamento espacial, a primeira, e dispersão e fragmentação do território, a segunda. Viu-se também que ambas as forças, coexistindo na cidade contemporânea sob o registro do grande capital e diante da multiplicidade de interesses e da falta de representatividade ou efetividade dos órgãos com poder de gestão urbana, resultam a um só tempo, na dispersão territorial, e em contrapartida, na revalorização das áreas centrais, tornadas obsoletas. E isso supõe e implica novas formas de moradia e novas relações com o trabalho, relocalização e multiplicação das centralidades e operação de fluxos diversos e sobrepostos em redes cada vez menos hierárquicas e cada vez mais imateriais.

Esta imagem talvez seja suficiente para confirmar a impossibilidade de uma idéia única, totalizante da cidade, muitas vezes alinhada com ideais-razões de progresso técnico ou social, mas também é necessária para alertar quanto aos riscos da armadilha do localismo, da redução do âmbito de abordagem urbanística a pequenas, senão mínimas escalas, tratadas a partir de intenções e enunciados pseudo-historicistas e/ou publicitários, sem qualquer espessura ou rebatimento no tecido social, que, por seu lado, vê aumentar a distância e a separação interna de seus segmentos componentes.

Uma rápida panorâmica sobre as principais correntes do pensamento urbanístico demonstrou que a cada período foi dada uma ênfase maior a cada uma das categorias do espaço, eram respostas ao seu tempo. I. Solà-Morales (1995) ajudou a trazer a discussão para a atualidade, ao apostar na ‘experiência do acontecimento’². Postula a incorporação na análise dos fenômenos arquitetônicos e urbanos das condições particulares de cada acontecimento e de uma compreensão diferenciada que o espaço e tempo assumem na contemporaneidade.

*

2. “Acontecimento, tal como agenciamento, também comporta muitos termos heterogêneos, e que estabelece ligações, relações entre eles, através de épocas, dos sexos, dos reinos – naturezas diferentes.” (G. DELEUZE & C. PARNET, 1998).

Mas seria a cidade contemporânea a cidade global? Ou essa que se diz 'cidade global' não é senão a variação de formas de domínio e sujeição engendradas pelo capitalismo desterritorializado e universalizado na forma de mercado, o qual funciona e opera por fluxos de dinheiro, de trabalho, de produtos? Não seriam os estados e as cidades 'globalizadas' os meios moderadores da desterritorialização do capital fornecendo ao mercado as 'reterritorializações compensatórias' (Deleuze, 1992:138)? Parece que sim, porque apresentando diferentes graus de desenvolvimento econômico e de capacitação técnica, de (des)regulamentações, isso se faz de maneira heterogênea, ampliando as desigualdades entre e (intra)territórios precisamente porque 'o mercado' as supõem e as produzem (Deleuze, 1992:138), como forma de reprodução de suas dinâmicas.

Portanto, se nesse universo, a idéia de unidade totalizante e universalista é impossível teoricamente (não só a retilinearidade do progresso já havia sido posta em cheque, mas o único universal que conta é a realidade dos axiomas do mercado), por seu turno a corrente do 'historicismo' (ou certo 'contextualismo') encontrou, em face das exigências e transformações advindas da contemporaneidade, seus limites na própria concepção analógica redutora (isso para não falar da aberrante aposta feita na imagem publicitária, espetacular, da arquitetura e do urbanismo).

Daí, mais do que nunca, cabe a pergunta (J. Arroyo, 2007) - se a arquitetura e o urbanismo supõem ordem, estratificação, codificação, território, como poderão dar respostas ou criar linhas de fuga para essa cidade complexa, onde as práticas e as fronteiras não são mais apenas físicas, mas também virtuais? Como atuar na cidade complexa onde os objetos se (des)territorializam e (re)territorializam continuamente, sob o registro da incerteza, da probabilidade, bem como, das condições de indeterminação e eventualidade dos processos urbanos gerados e geridos pelas economias de fluxo, pelo avanço do terciário, pelas transformações tecnológicas e da vida urbana? O projeto urbano poderia ser uma prática de contingência? Um tipo de operação na qual seus elementos, materiais e técnicas estabeleçam relações instantâneas de sentido antes que estruturas representativas de ordens e valores pré-estabelecidos?

É nesse âmbito que o conceito ou figura³ do território de intermediação (*in-between*) se apresenta como uma experimentação fecunda na medida em que supõe o trânsito entre as questões de

3. O termo figura-conceito constituiria uma incoerência para Deleuze (1992:112), que defendia que "entre as figuras e os conceitos há diferença de natureza, mas também todas as diferenças de graus possíveis". A incoerência aqui serve para enfatizar a noção de acontecimento e não de estado de coisas.

fig 1 Chandigarh, projeto de Le Corbusier para a capital do estado de Pendjab na Índia, 1951. (BENEVOLO, 2003, p 705)

estrutura, forma e paisagem que articuladas criativamente resultaram na cidade moderna e na formulação dos arquitetos modernistas, em proposições de grande representatividade espacial e abrangência social (embora muitas vezes não realizadas), tais como as de Le Corbusier (Chandigarh-1951, Hospital de Veneza), J.P Oud (conjuntos habitacionais em Roterdã) Bakema e Van der Broek (Amsterdam Leste-1965, Lijnbaan-1953), A. Van Eyck (Orfanato de Amsterdam-1956), Lucio Costa e Oscar Niemeyer (Brasília-1960).

Na atualidade, então, porque os territórios de intermediação ou in-between se apresentam como possibilidade de experimentação fecunda?

Historicamente, A. Van Eyck já havia instituído esse conceito na discussão do público e do privado, buscando na arquitetura elementos para a superação das dualidades e limites (opostos qualitativos do espaço: aberto e fechado, claro e escuro, dentro e fora), por meio da construção dos 'espaços de transição' (in-between spaces). Destacam-se os projetos que trazem provocações e o enfrentamentos dessas questões com realizações instigantes, como é o caso do pavilhão Sonsbeek (1965-1966) e Orfanato de Amsterdam (1956-1960), apresentado no capítulo 4. Essas discussões e práticas de Van Eyck são aqui entendidas como antecipações, na pequena escala, dos 'territórios de intermediação' – 'in-between'

fig 2 Pavilhão Sonsbeek, Aldo Van Eyck, 1966. Neste projeto, Van Eyck utiliza uma matriz reticular, porém sobressaem somente 6 paredes paralelas, sem nenhum fechamento lateral. (BARONE, 2002, p 117).

Na contemporaneidade, sua retomada se remete tanto a um plano espacial quanto a um plano programático (Tschumi). O que povoa este plano espacial? Paradoxalmente, é antes de mais nada o descodificado, o vago e indeterminado, produto da disjunção de antigas funções e das formas que as acolhiam e expressavam, da falta de interesse do mercado e/ou das políticas públicas (hoje tão associados), das bordas entre situações mais ou menos consolidadas, da condição de fronteira, em grande medida resultante das forças de separação e distanciamento e de dispersão e fragmentação.

Programaticamente, o plano que intercepta e pode fertilizar (a rigor, *crossfertilize*, Tschumi) o espacial, é flagrado na situação de encontro, de justaposição de territorialidades, de ambigüidade, e daí a possibilidade de contaminação recíproca, de trânsito de uma pela/para a outra: falta-lhe estabelecer relações, ou criar novas relações, sem permitir uma recodificação estratificada, rígida, estabilizada.

Estudar o Projeto Recife-Olinda e os rebatimentos que poderiam ser flagrados, seja no plano conceitual, espacial ou programático (de outros projetos), foi a linha traçada para fazer avançar as questões, as possibilidades, potencialidades e limites que tal figura in-between traz. Nesse campo, foram examinadas algumas soluções que o problema ‘cidade contemporânea’ parece colocar. Territórios de intermediação, terrenos vagos, sistemas flexíveis de edificação, sistemas de mobilidade e fluxos. Algumas implicações se evidenciaram, sejam elas de ordem dos instrumentos de gestão, sejam de ordem infra-estrutural, mas sempre recolocando a questão da relação público-privado em outros termos.

Como visto o contraponto⁴ com o caso de Barcelona, da Coréia ou o Elemental constitui busca de polifonia e entrelaçamento. No caso do 22@ BCN, impressiona a articulação dos vários instrumentos e escalas, que vão do plano ao projeto localizado, interrelacionando sistemas de infra-estrutura, solo e edificação. A prefiguração das quadras supõe uma configuração infra-estrutural precisa e uma nova subdivisão ‘pública’ do solo, determinada por esta configuração e pela proporcionalidade das superfícies de solo privado. Fixadas estas determinações e um padrão de implantação, cabe à arquitetura dar resposta dimensional, geométrica e construtiva em variações compositivas. Se os coeficientes complementares de edificação, por um lado, vinculam-se aos objetivos da reconversão (atividades TIC), por outro, são estabelecidos pela obrigatoriedade pública (doação à Prefeitura para habitação de interesse social denominada ‘habitação sob regime de proteção pública’, construção de estacionamentos, serviços técnicos necessários e para a implantação de equipamentos comunitários.). Assim, no PERI vêm asseguradas e pré-definidas ao menos, teoricamente, as relações de ‘equilíbrio’ entre as atuações públicas e privadas, distribuição de bônus e cobrança dos ônus (coeficientes e compensações), com o desafio da convivência de diferentes funções, atividades e classes sociais em um mesmo perímetro.

4. Contraponto (Houaiss) – a arte de sobrepor uma melodia a outra; o conjunto de técnicas composicionais da polifonia; uso de contrastes ou temas entrelaçados num texto literário, num filme, etc.

O projeto Elemental, fixando um módulo básico em seqüências porosas, por parcialmente inconclusas, incorpora o tempo e o imprevisto em sua concepção tipológica da quadra. No concurso da Coréia, a proposta examinada, supondo alguns condicionantes para a configuração e dimensão da quadra, para a ocupação do solo (estoque edificável versus áreas livres) e para a distribuição das funções, permite um relevo volumétrico de certa maneira imprevisto, uma vez que só é definido a posteriori pelo conjunto das arquiteturas de cada quadra.

Neste marco de referência, o Projeto Recife-Olinda, em seus diversos setores, mostrou inovações, ao lado de desacertos (ou soluções conservadoras), compatibilidades e incoerência (talvez pelo estágio preliminar de seu desenvolvimento). Mas, antes de mais nada, como unidade territorial de intervenção, revelou a incontornável necessidade de se pensarem e operarem escalas múltiplas e sobrepostas de abrangência – da metropolitana à local -, a correlação articulada de temas, o trânsito, a intermediação e a contaminação entre programas metropolitanos, setoriais, atores públicos e privados e diferentes territorialidades.

Sempre em busca da ‘contaminação dos códigos e variáveis’. Em colocar sob novo registro as relações (verticais e horizontais) entre estrutura, forma e paisagem: uma categoria continuando na outra e inversamente.

Ao fazer isso, o Projeto Recife-Olinda e a análise aqui feita revelaram, mesmo que implicitamente ou até em negativo, situações, questões e proposições cujo reconhecimento e busca de caminhos novos certamente é premissa, signo ou resultado da passagem da cidade moderna para a contemporânea.

BIBLIOGRAFIA

LIVROS, TESES E DISSERTAÇÕES

- AMARAL, Paulo.J. de Almeida. *Perfil de necessidades e projeto de habitação. Um estudo de métodos*. São Paulo: Faculdade de Arquitetura e Urbanismo - Universidade de São Paulo, Tese de Doutorado, 2005.
- ANDERSON, Stanford (org.). *Calles - Problemas de estructura y diseño*. Barcelona: Gustavo Gilli, 1981.
- ARANTES, Otília B. Fiori, Carlos VAINER, Ermínia MARICATO. *A cidade do pensamento único: desmanchando consensos*. Petrópolis: Vozes, 2000.
- ARANTES, Otília. *Urbanismo em fim de linha*. São Paulo: Edusp, 1998.
- AUGÉ, Marc. *Não Lugares. Introdução a uma antropologia da supermodernidade*. Campinas: Papirus, 1994.
- AYMONINO, Carlo. *El significado de las ciudades*. Madri: Hermann Blume Ediciones, 1981.
- . *Origini e Sviluppo della Città Moderna*. 12ª ed. Veneza: Editora Marsilio, 1993.
- BARONE, Ana Cláudia Castilho. *Team 10. Arquitetura como crítica*. São Paulo: AnnaBlume Editora, 2002.
- BENEVOLO, Leonardo. *História da Arquitetura Moderna*. 3ª ed. São Paulo: Perspectiva, 2004.
- . *O último capítulo da arquitetura moderna*. São Paulo: Martins Fontes, 1985.
- . *História da Cidade*. 3ª ed. São Paulo: Perspectiva, 2003.
- BERMAN, Marshall. *Tudo que é sólido desmancha no ar*. São Paulo: Companhia das Letras, 1986.
- BILL, Max, LE CORBUSIER. *Le Corbusier & Pierre Jeanneret – Oeuvre complete 1934-1938*. 7ª ed. Paris: Édition Girsberger, 1964.
- BOLLE, Willi. *Fisionomia da Metrópole Moderna*. São Paulo: Edusp, 1994.
- BONDUKI, Nabil Georges. *Origens da Habitação Social no Brasil: arquitetura moderna, Lei do Inquilinato e difusão da casa própria*. 2ª ed. São Paulo: Estação Liberdade / Fapesp. 1998.
- BUSQUETS GRAU, Joan. Barcelona. *Evolución urbanística de una capital compacta*. 2ª ed. Madri: Editorial Mapfre, 1994.
- CAMPOS, Martha Machado. *Vazios Operativos da Cidade . Territórios interurbanos na Grande Vitória*. São Paulo: Programa de Estudos de Pós-Graduação em Comunicação e Semiótica - Pontifícia Universidade Católica de São Paulo. Tese de Doutorado, 2004.
- CASTELLS, M. *A sociedade em rede*. São Paulo: Paz e Terra, 1999.

- DELEUZE, G., PARNET, C. *Diálogos* (trad. Eloisa Araújo Ribeiro). São Paulo: Editora Escuta.
- FRAMPTON, Kenneth. *Historia Crítica de la Arquitectura Moderna*. Barcelona: Editorial Gustavo Gili, 1993.
- GAJA, Fernando. *Los paradigmas urbanísticos y su influencia en la enseñanza del urbanismo*. Valladolid: Instituto de Urbanística de Valladolid, 1995.
- GASPARRINI, Carlo. *La Attualità dell'urbanistica*. Milão: Estas Libri, 1994.
- GIEDION, Siegfried. *Arquitectura y comunidad*. Buenos Aires: Editorial Nueva Visión. 1957.
- GIRSBERGER, H., W. BOESIGER. *Le Corbusier 1910-65*. 7ª ed. Barcelona: Gustavo Gili, 2001.
- HALL, Peter. *Cidades do amanhã - Uma história intelectual do planejamento e do projeto urbano no século XX*. São Paulo: Perspectiva, 1995.
- . *London 2000*. Londres: University of London Press, 2000.
- HARVEY, David. *A condição pós-moderna*. São Paulo: Edições Loyola, 1989.
- . *A Justiça Social e a Cidade*. São Paulo: Editora Hucitec, 1980.
- HOLSTON, James. *A cidade modernista - uma crítica de Brasília e sua utopia*. São Paulo: Companhia das Letras, 1993.
- JACOBS, Jane. *Morte e vida de grandes cidades*. São Paulo: Martins Fontes, 2000.
- KOPP, Anatole. *Quando o Moderno não era um estilo e sim uma causa* (trad. Edi G. de Oliveira) São Paulo: Nobel Edusp, 1990.
- KOOLHAS, Rem. *Delirious New York*. Nova York: Oxford University Press, 1978.
- KOOLHAAS, Rem, Bruce MAU. S, M, L, XL. Nova York: Monacelli Press, 1995.
- KOOLHAAS, Rem, Stefano BOERI, et al. *Mutations*. Barcelona: ACTAR, 2000.
- LAGRECA DE SALES, Marta Maria: *Projeto Urbano: Opção Metodológica e algumas práticas*. São Paulo: Faculdade de Arquitetura e Urbanismo Universidade de São Paulo, Dissertação de Mestrado, 1999.
- LE CORBUSIER. *Precisões*. São Paulo: Cosac & Naify, 2004.
- LEME, Maria Cristina da Silva (coord.). *Urbanismo no Brasil 1895-1965*. São Paulo: Studio Nobel / FAU-USP / FUPAM, 1999.
- LYNCH, Kevin. *A imagem da cidade*. São Paulo: Martins Fontes, 1970.

- MACCHI CASSIA, Cesare. *Il grande progetto urbano. La forma della città e i desideri dei cittadini*. Roma: La Nuova Italia Scientifica, 1991.
- MARINHO, Geraldo (coord.). *Complexo Turístico Cultural Recife/Olinda..* Prefeitura do Recife, Prefeitura Municipal de Olinda: UFPE/FADE, 2003.
- MEYER, Regina M. P. *Metrópole e Urbanismo: São Paulo Anos 50*. São Paulo: Faculdade de Arquitetura e Urbanismo - Universidade de São Paulo, Tese Doutorado, 1991.
- . *Os atributos da metrópole*. São Paulo: Mimeo, 2003.
- MEYER, Regina M. P. et al. *São Paulo Metrópole*. São Paulo: Edusp, 2004.
- MONTE-MÓR, Roberto Luís. *Urbanização Extensiva e Lógicas de Povoamento: um olhar ambiental* apud SANTOS, Milton, M. Adélia SOUZA e M. Laura SILVEIRA(orgs.). *Território: globalização e fragmentação*. São Paulo: Hucitec/Anpur, 1994.
- MUMFORD, Eric Paul. *The CIAM discourse on urbanism, 1928 -1960*. Massachusets: Institute of Thechnology, 2000.
- NESBIT, Kate (org.) *Uma nova agenda para a arquitetura. Antologia Teórica: 1965-1995*. (trad. Vera Pereira) São Paulo: Cosac Naify, 2007.
- PANERAI, Philippe R, Jean CASTEX e Jean Charles DEPAULE. *Formas urbanas: de la manzana al bloque*. Barcelona: Editorial Gustavo Gili, 1980.
- PEIXOTO, Nelson Brissac. *Paisagens Urbanas*. São Paulo: Editora Senac São Paulo: 2003.
- REPÚBLICA DA CORÉIA. *International Urban Ideas. Competition for the new multi-functional administrative city in the Republic of Korea*. Coréia: 2006, pp. 8-79 e 242-251.
- REYNALDO, Amelia. *et.al.Metrópole Estratégica*. Região Metropolitana do Recife. Recife: Agencia Estadual de Planejamento e Pequisas CONDEPE/FIDEM, 2005.
- ROGERS E. N., J. L. SERT e J. TYRWHITT (orgs.). *El corazón de la ciudad - por una vida más humana de la comunidad*. Barcelona: S. L. Hoepli, 1952.
- ROGERS, Richard. *Cities for a small planet*. Londres: Faber and Faber, 1997.
- SAMPAIO, Maria Ruth Amaral de.org. *A Promoção Privada de Habitação Econômica e a Arquitetura Moderna 1930 – 1964*. São Carlos: RiMa, 2002.
- SALES, Pedro M. R. *Estrutura, forma, paisagem: as dobras e articulações do espaço como matéria do projeto contemporâneo*. São Paulo: Mimeo / Anhembi-Morumbi, 2005.

- . *Desenhando o futuro (das cidades e do território brasileiro)*. Recife: Universidade Federal de Pernambuco, 2000 (no prelo).
- SANTOS, Milton. *A Urbanização Brasileira*. São Paulo: Editora Hucitec, 1993.
- . *Metrópole Corporativa Fragmentada: o caso de São Paulo*. São Paulo: Editora Nobel / Secretaria de Estado da Cultura, 1990.
- . *Metamorfoses do Espaço Habitado*. São Paulo: Editora Hucitec, 1994.
- SASSEN, Saskia. *As cidades na economia mundial*. São Paulo: Nobel, 1998.
- SECCHI, Bernardo. *Un progetto per l'urbanistica*. Turim: Giulio Einaudi Editore, 1989.
- . *Primeira Lição de Urbanismo* (trad. Marisa Barda e Pedro M.R. Sales), São Paulo: Perspectiva, 2006.
- . *La Città del ventesimo secolo*. Roma: Laterza & Figli, 2005.
- SENNET, Richard - Declínio do Homem Público, São Paulo: Companhia das Letras, 1988.
- SOLÁ-MORALES, Ignasi. *Diferencias. Topografía de la arquitectura contemporánea*. 2ª ed. Barcelona: Editorial Gustavo Gili, 1996.
- SOLÁ-MORALES, Manuel. *Las formas de crecimiento urbano*. Barcelona: Edicions UPC, 1993.
- . *La enseñanza del urbanismo - Perspectiva Española 1970-1980*. Barcelona: UPC, 1984).
- SOUZA, Marcelo Lopes de. *O desafio metropolitano: um estudo sobre a problemática sócio-espacial nas metrópoles brasileira*. Rio de Janeiro: B. Russel, 2000.
- STANFORD, Anderson. *Calles - Problemas de estructura y diseño*. Barcelona: Editorial Gustavo Gili, 1981.
- TAFURI, Manfredo. *Arquitectura Contemporânea*. Madrid: Aguillar, 1989.
- . *Teorias e História da Arquitectura*. Lisboa: Editorial Presença, 1988.
- TRIENAL DE ARQUITETURA DE LISBOA. *Vazios Urbanos*. Lisboa, Caleidoscópio, 2007.
- TSCHUMI, Bernard. *Architecture and disjunction*. 5ª ed. Cambridge: The MIT Press, 1999.
- UIA. *Presentes y futuros: arquitectura en las ciudades*. Barcelona: Col·legi d'Arquitectes de Catalunya / CCCB / ACTAR, 1996.
- VERGARA Alfonso, RIVAS Juan de Las. "Urbanismo de Ideas. Sinergia de uma escola de arquitectura". Viscaya: Bizkaiko Foru Aldundia, EUNSA, 1986.

- VIGANÒ, Paola. *La Città Elementare*. Milão: Skira Editore, 1999.
- VILLAÇA, Flávio. *A estrutura territorial da metrópole sul-brasileira: áreas residenciais e comerciais*. São Paulo: Faculdade de Filosofia Letras e Ciências Humanas - Universidade de São Paulo, Tese de Doutorado, 1978.
- . *Espaço Intra-urbano no Brasil*. São Paulo: Editora Nobel, 1998.
- VIRILIO, Paul. *O espaço crítico*. Rio de Janeiro: Editora 34, 1993.

PERIÓDICOS

- CASABELLA. “Bijlmermeer/Amsterdam: modification of networks”, *CASABELLA*, Milão, Elemond, nº 619-620, janeiro/fevereiro, 1995.
- COMAS, Carlos Eduardo Dias. “O espaço da arbitrariedade”, *Projeto*, São Paulo, Projeto Editores Associados Ltda., outubro/novembro, 1986.
- DEMATTEIS, Giuseppe. “Contesti e situazioni territoriali in Piemonte. Abbozzo di una geografia regionale dei possibili”, *Urbanística*, nº 96, outubro, 1989.
- . “La scomposizione metropolitana”, *xviii Triennale di Milano*, 1988. *Le città del mondo e il futuro delle metropoli*. Partecipazioni Internazionali. Milão, Electa, 1988.
- HUET, Bernard. “A cidade como espaço habitável”, *AU – Arquitetura e Urbanismo*, São Paulo: Editora Pini, dezembro/janeiro, 1986/87.
- SAGGIO, Antonino. “Il progetto storico di Manfredo Tafuri”, *CASABELLA*, Milão, Elemond, nº 619-620, janeiro/fevereiro, 1995.
- SANTOS, Milton. “Flexibilidade Tropical”, *AU - Arquitetura e Urbanismo*, São Paulo: Ed. Pini,
- SOLÁ-MORALES, Manuel. “La Segunda Historia del Proyecto Urbano”, *Urbanismo Revista UR*, nº 5. Barcelona, Laboratório de Urbanismo de Barcelona / Eddiciones UPC, 1987.

REFERÊNCIAS NA INTERNET

- ARROYO, Julio. “Bordas e espaço público. Fronteiras internas na cidade contemporânea”, *Vitruvius - Arquitectos*, nº 081, 2007. Disponível em http://www.vitruvius.com.br/arquitextos/arq081/arq081_02.asp (acesso em 10 de janeiro de 2008).
- BARCELONA, Ajuntament de. “What is the 22@Barcelona?”, *22barcelona*. Disponível em http://www.22barcelona.com/documentacio/22@_barcelona_car.pdf (acesso em 7 de janeiro de 2008).
- CAVACO, Cristina Soares Ribeiro Gomes. *Broadacre city - Frank Lloyd Wright*: Lisboa: Curso de Mestrado em cultura Arquitectónica Contemporânea e Construção da Sociedade Moderna -

- Universidade Técnica de Lisboa, Monografia, 1998. Disponível em <http://home.fa.utl.pt/~ccavaco/T&P/BroadacreCity.pdf> (acesso em 10 de janeiro de 2008).
- DUARTE, Fábio. “Cidades na sociedade de informação: clusters urbanos”, *Vitruvius - Arquitectos*, nº 059, 2005. Disponível em <http://www.vitruvius.com.br/arquitextos/arq000/esp301.asp> (acesso em 9 de janeiro de 2008).
- ESTAT d’ executió. juntament de. “What is the 22@Barcelona?”, *22barcelona*. Disponível em http://www.22barcelona.com/documentacio/estat-execucio_cat.pdf (acesso em 9 de janeiro de 2008).
- HASSENPLUG, Dieter. “Sobre centralidade urbana”, *Vitruvius - Arquitectos*, nº 085, 2007. Disponível em http://www.vitruvius.com.br/arquitextos/arq085/arq085_00.asp (acesso em 6 de dezembro de 2007).
- INFOPÉDIA. “Walter Christaller”: Porto: Porto Editora, 2003-2007. Disponível em [http://www.infopedia.pt/\\$walter-christaller](http://www.infopedia.pt/$walter-christaller) (acesso em 16 de novembro de 2007).
- LIMA, Zeuler. “Enclaves globais em São Paulo: urbanização sem urbanismo?”, *Vitruvius - Arquitectos*, nº 059.02, 2005. Disponível em http://www.vitruvius.com.br/arquitextos/arq059/arq059_02.asp (acesso em 10 de janeiro de 2008).
- PEIXOTO, Nelson Brissac. *Espaços Estruturados e Informes: São Paulo diante da globalização*. vol.14, no.4. São Paulo: Perspectiva, 2000, p.99-104. Disponível em http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0102-88392000000400011&lng=en&nrm=iso.ISSN 0102-8839.
- SALES, Pedro M. R. “Operações Urbanas em São Paulo: Crítica, plano e projetos. Parte 3 - Operações Urbanas: plano-referência e proposições”, *Vitruvius - Arquitectos*, nº 60, 2005. Disponível em <http://www.vitruvius.com.br/arquitextos/arq000/esp305.asp> (acesso em 10 de julho de 2007).
- . “Cidade, urbanismo: linhas de devir”, *Vitruvius - Arquitectos*, nº 82.02, 2005. Disponível em http://www.vitruvius.com.br/arquitextos/arq082/arq082_02.asp (acesso em 15 de setembro de 2007).
- WIKIPÉDIA. “François Perroux”: Wikimedia Foundation. Disponível em http://pt.wikipedia.org/w/index.php?title=Fran%C3%A7ois_Perroux&oldid=8295302 (acesso em 16 de novembro de 2007).

APÊNDICES

Apêndice I

O PROJETO 22@BARCELONA

Território de intermediação

Devido à sua localização estratégica como cidade de entrada da Península Ibérica e como porto mediterrâneo de conexão com a Ásia e a África, Barcelona foi sempre um lugar de intercâmbios, de enlances.

Além de sua localização estratégica, desde a restauração democrática, em 1976, a cidade se propôs a um ambicioso programa de renovação urbanística que afeta sua infra-estrutura, equipamentos, espaços públicos e tecidos urbanos. Os jogos olímpicos de 1992 motivaram o lançamento de muitas dessas operações, algumas das quais estavam paralisadas durante décadas por falta de vontade política e carência de recursos.

Segundo o historiador Jordi Nadal, Barcelona foi uma das únicas cidades do Mediterrâneo que participou ativamente da revolução comercial, depois industrial, e atualmente, frente às lógicas das transformações econômicas e tecnológicas, se propõe um novo desafio: integrar-se plenamente à nova 'revolução tecnológica'. Segundo o documento "Modificação do PGM para a renovação das zonas industriais de Poblenou", Barcelona é hoje a primeira metrópole da Espanha em termos de competitividade: exporta 22,5% do conjunto de bens industriais e não-industriais da Espanha (frente a 10,5% de Madri e 7% de Valencia). Tem uma população de 4,4 milhões de habitantes e proporciona 2 milhões de postos de trabalho.

1.1 *A nova Zona 22 @BCN*

A política urbanística da cidade vem se pautando, desde os Jogos Olímpicos de 1992, pelo equilíbrio e pela recuperação de partes da cidade desatualizadas, o que incluiu ações de melhoria da conectividade e mobilidade de toda a cidade.

O zoneamento, que antes privilegiou a base econômica original da cidade - a manufatura -, atualmente exige revisões visando a intensificar o seu protagonismo econômico e a ocupação de imóveis desativados. Para tanto, compreendeu-se necessário o incremento de sua especialização nas atividades ditas de Tecnologia da Informação e da Comunicação (TIC) bem como outras várias atividades relacionadas à investigação, projeto, edição, cultura e multimídia, gestão de

base de dados e conhecimento. Enfim, atividades que utilizem a informação como matéria-prima e cujo resultado seja a produção de conhecimento. As novas 'mercadorias' exigidas pelo mercado internacional – 'tecnologia' e 'capacidade de gestão' exigem, portanto, uma reflexão urbanística relativa às zonas que possam comportar tais funções na cidade que se pretende manter articulada a redes mundiais.

Desde a década de oitenta, como visto, nas cidades européias, novas formas de ocupação foram sendo criadas para comportar as transformações econômicas vinculadas à 'indústria do conhecimento'. As pioneiras foram as chamadas 'tecnópoles' ou 'parques tecnológicos' e se caracterizavam por serem áreas de nova fundação, com infra-estruturas atualizadas, alto grau de comunicação, articuladas tanto com as zonas urbanas metropolitanas quanto com a rede de localizações mundiais (o 'Silicon Valley' foi o modelo de vários destes parques reproduzidos no mundo todo, especialmente na Ásia).

Esses espaços vinculados à investigação, ao desenvolvimento e à produção do setor das tecnologias da informação e da comunicação foram se transformando nos anos 90, e passaram a incorporar o setor das '*new media*' procedente das TIC, e diferenciado por sua vinculação à Internet e à indústria multimídia (dedicado a explorar as possibilidades de negócio oferecidas pela interatividade por meio da *World Wide Web*). Os processos de adaptação desses parques têm relação não só com o investimento em novas tecnologias e infra-estruturas, como também com uma ampliação dos objetivos e a introdução de uma nova filosofia de conjunto, que aposta em favorecer mais diretamente a inovação (zonas especializadas em investigação e formação, espaço para incubadoras de empresas). Especialmente, incorpora preocupações com a qualidade ambiental e a qualidade de vida como fatores decisivos para a produção, trazendo para seu interior setores de moradia e lazer (conforme Dematteis, 1989). Como resposta às necessidades de centralidade dos '*new media*', produziu-se, especialmente na Europa, nos anos noventa, a reconversão de antigos espaços urbanos que haviam perdido parte de suas funções produtivas (setores industriais e portuários) em setores de atividades TIC. É neste cenário que o bairro de Poblenou se identifica – principalmente pela disponibilidade de espaços flexíveis, seja em termos de dimensões, sistemas de propriedade fundiária, seja pela multiplicidade de atividades que pode acolher. Além disso, exige-se alto grau de instalação de sistemas de infra-estrutura de serviços básicos (água, esgoto, energia, coleta de resíduos e transporte público).

É justamente esta face da urbanização protagonizada pela ‘nova sociedade do conhecimento e da informação digital’, que interessa pesquisar aqui: como se dá a sua imbricação na malha urbana da cidade consolidada clássica, como no caso do Poblenou 22@, nos bairros da ‘era da produção industrial’. E, diferentemente da ocupação anterior, quais as novas necessidades para sua consolidação, como a atração de funções urbanas complementares e preocupações atreladas com a qualidade de vida e ambientais? **Quais os limites e potencialidades dessas sobreposições ou justaposições de funções, como elas se caracterizam e se impõem frente à nova ocupação e às novas atividades relacionadas à sociedade do conhecimento?**

O projeto de reconversão urbana de Poblenou (22@ BCN) se situa em terrenos ocupados por atividades industriais e de residência operária sobre o tecido de ‘ensanche’ – malha urbana proposta por I. Cerdá (1859). Este fato constitui uma grande potencialidade para o desenvolvimento do projeto, haja vista a capacidade da malha Cerdá em propiciar atualizações sucessivas sobre si própria, tanto em termos de usos quanto de tipologias. Além disso, destaca-se a capacidade da malha viária para suportar situações de grande carregamento de trânsito, dada sua densidade atual, em grande parte da cidade. Esta malha vem sendo complementada com as operações urbanísticas recentes: prolongamento da ‘Diagonal’, ‘Frente Marítima’ e ‘Diagonal-Mar’ e outras operações tais como: a implantação de um conjunto de novos eixos urbanos (Diagonal, com 2,5 km, Passeio Faria, com 1,5 km), parques de grande dimensão (Parque Diagonal-Pere, com 6 ha); assim como um conjunto de espaços livres de escala local que resultam em 21 novos espaços de mais de meio hectare.

Estas atualizações, por si mesmas, já configuram, segundo os autores do projeto, uma estrutura ‘vertebradora’ das transformações que se pretende implementar no distrito.

1.2 PGM, MODIFICAÇÃO DO PGM E PERIS

É importante ressaltar que, em Barcelona, o Plano Geral Metropolitano – PGM - juntamente com a ‘Ley del Suelo’, ambos editados em 1975, constituem dois importantes marcos urbanísticos da Cidade, em uma situação social e política crítica e de transição – final dos trinta e seis anos da ditadura franquista. Consiste em ‘marco simbólico’ e operativo de passagem de um modelo especulativo de renda do solo para diferentes ‘processos urbanos de organização do

território'. A lei instituiu um parâmetro formal para o planejamento, apesar de ter por base fortes ritmos de crescimento, e definir de forma excludente solo urbano e solo não urbano, desconsiderando, assim, fenômenos de urbanização mais complexos (M. LAGRECA, 1999: 48).

Com relação às conquistas urbanísticas, seja sob pressão dos 'movimentos sociais', seja por meio de técnicos progressistas atuando nos órgãos públicos, segundo Bohigas (1986), conseguiu conquistas notáveis entre elas:

- Dar início a uma proposta que rompia com a escalada densificadora anterior, assim como com o crescimento residencial extensivo, reservando espaços intersticiais na compacta malha urbana para equipamentos e áreas verdes¹;
- Estabelecer um sistema normativo e de critérios de usos e forma, com a intenção de substituir a primazia do zoneamento e dos padrões quantitativos por um processo de localização e de formalização que, mesmo timidamente, tenta superar as "limitadas possibilidades do plano" e inicia uma tentativa de projeto" (BOHIGAS, 1986: 11).

Com a aprovação do plano, foi criada a 'Corporació Metropolitana de Barcelona', órgão responsável pelo planejamento da cidade central e dos 26 municípios vizinhos, hoje em processo de revisão (assim como várias entidades que trabalham essa escala, mundo afora).

No entanto, depois de trinta anos de vigência, o PGM continua como referência para os processos de planejamento metropolitano, porque admite, desde a origem, que suas normas urbanísticas (artigo 4.2) recebam modificações sucessivas, desde que não alterem a coerência global das determinações ali contidas, no que se refere ao modelo territorial.

Aqui já aparecem duas questões a serem discutidas com relação aos instrumentos urbanísticos da cidade contemporânea: 1. ao mesmo tempo em que se intensificam os processos de dispersão e fragmentação do território, ficam enfraquecidas as instituições com atribuições de gestão em escalas mais abrangentes – tais como as de planejamento metropolitano; 2. o destaque para um Plano Geral Metropolitano, que permite atualizações sucessivas sobre si mesmo,

1. A aprovação do PGM deu início a um processo de aquisição de solo pela municipalidade para construção de escolas, moradias sociais e praças em (foram construídas mais de cem praças em Barcelona).

desde que mantendo íntegros os princípios que lhe deram origem (apesar das dúvidas que pairam sobre este instrumento).

Nesse sentido cabem as MPCM – modificações do PGM, e enquadra-se a ‘Modificación del PGM para la Renovación de las zonas industriales del Poblenou – districte de activitats 22@BCN’ (setembro de 2000). Posteriormente à aprovação da MPCM passa-se à configuração dos Planos Especiais de Reforma Interior – os PERIS, que na área do 22@BCN correspondem a seis.

A ‘Modificação do Plano Geral Metropolitano (MPCM)’ para os solos industriais de Poblenou tem como objetivo fundamental sua transformação no novo distrito de atividades 22@BCN, dedicado às indústrias da nova economia e às atividades relacionadas com a tecnologia da informação e da comunicação. Pretende-se, no entanto, que essa transformação se dê de maneira a privilegiar a diversidade de usos e, fundamentalmente, equipar e atualizar o distrito em termos da infra-estrutura básica e novas redes necessárias e solicitadas pelas às atividades que se quer implantar. Tudo isso de forma convergente e em atendimento às exigências do Protocolo de Kyoto e da normativa municipal de Meio Ambiente Urbano².

fig 1 Vista aérea do setor Lluïa Pujades Ponent (Planes de Renovación Urbana del Distrito 22@Barcelona, 2005: 11).

2. A modificação do PGM passou por um processo complexo de elaboração e por ampla participação pública. Os parâmetros adotados para o desenvolvimento da ordenação física foram baseados nos trabalhos de consulta às equipes de profissionais vinculados à Universidade Politécnica de Catalunha. Num primeiro momento, os trabalhos foram desenvolvidos em ‘oficinas de projeto’ sobre Poblenou, realizadas entre fevereiro e junho de 1998 na UPC (Oficina ‘Reprojetar o ensanche: Poblenou’. Direção: M. Corominas, Joaquim Español, Antoni Font, Joaquim Sabatè y Enric Serra), e depois em consulta a 20 equipes de arquitetos (realizada entre janeiro e fevereiro de 2000). A partir do decreto de 9 de junho de 1998, foi exposto a público durante 30 dias o documento ‘*Critérios, objetivos e soluções gerais de planeamento da renovação das áreas industriais de Poblenou*’. Posteriormente, por decreto de 7 de julho de 1998, prorrogou-se o a exposição pública. No final da exposição pública foram apresentadas uma centena de propostas. Em 3 de março de 1999, foi emitido um informe por parte dos ‘Serviços de Planeamento’, favorável à aprovação do documento de Critérios. Em 25 de março de 1999, o Prefeito aprovou o documento de critérios.

Principais premissas da MPM e relação com o Planejamento vigente (PM)

A modificação do PM (MPM) para a renovação dos solos industriais de Poblenu, a fim de tornar possível o objetivo de transformação da região, foi pautada nas seguintes premissas:

- A criação da sub-zona de atividades–chave 22@ dentro da antiga zona industrial 22 a. A regulamentação da sub-zona 22@ não modifica os usos do setor, mantendo-se a vocação industrial deste, adaptando-os, no entanto, aos “requisitos de modernização e às novas tecnologias, levando em consideração que não se trata de uma zona de indústria convencional, devido à sua centralidade urbana”;
- Dentro desta zona, deverão ser mantidas as moradias existentes e assegurada a existência de novas moradias em edificações preservadas. Um dos objetivos da regulamentação da sub-zona 22@ é dar um tratamento adequado às moradias existentes (origem do bairro) e realizar a regularização das aproximadamente 4.614 moradias (desconformes em relação à legislação vigente - art. 93 do DL 1/90);
- As novas moradias previstas dentro do bairro 22@ estarão submetidas a condições especiais, ou seja, a um regime de ‘proteção pública’. Determina-se que o aproveitamento derivado da aplicação do coeficiente adicional será de titularidade municipal. Assim, aproximadamente 25% da superfície de nova moradia implementada estarão destinados à ‘moradia de aluguel’ e que o terreno poderá ser repassado por meio de convênio;
- A definição de atividades dentro da subzona 22@ que contemplem características do setor de tecnologia da informação e comunicação (TIC) - e a viabilização de terrenos para as atividades @ - por meio de procedimentos urbanísticos especiais;
- A reurbanização dos solos industriais de Poblenu para dotá-los de infra-estruturas adequadas para as empresas e atividades @;
- A previsão de instrumentos de planejamento como ferramenta de operacionalização das atuações de transformação – Planos Especiais de Reforma Interior – definindo para isto as condições de uso e ocupação do solo do solo, assim como as regras urbanísticas, a fim de possibilitar a participação da comunidade nas ‘mais valias’ geradas pelo plano, como também a distribuição eqüitativa dos encargos.

1.3 OS PLANOS ESPECIAIS DE REFORMA INTERIOR – PERIS – E O ‘SISTEMA FLEXÍVEL DE PLANEJAMENTO’

O projeto 22@Barcelona estabeleceu uma normativa detalhada e precisa de todo o processo de intervenção urbana, com vistas a um controle e melhor adaptação dos usos e funções que se quer levar para a zona. Para tanto, como instrumentos de planejamento, estabeleceu os ‘**planos predeterminados**’ e o ‘**planejamento derivado**’.

Os planos **predeterminados** se desenvolvem por iniciativa pública, correspondendo a **seis perímetros de atuação urbanística**³ – os chamados ‘Planos Especiais de Reforma Interior’ (PERI), que correspondem a um perímetro total de 925.482 m², ou seja, a 47% do total da área destinada ao projeto 22@Barcelona. O pressuposto desses planos especiais é a configuração dos novos elementos da estrutura urbana, servindo de motores para impulsionar a transformação do bairro.

fig 2 Projeto de renovação urbana para bairro em Barcelona (Planes de Renovación Urbana del Distrito 22@Barcelona, 2005: 4).

3. **1.Eje Llacuna** - criação de eixo que reforce a relação mar-montanha e reordenamento de suas bordas de maneira a incorporar espaços livres, equipamentos de interesse histórico e novas atividades. Eixo de conexão de espaços públicos – Parque del Clot e Parque del Litoral. Configurar, juntamente com a Rambla de Poblenou e a Calle Maria Aguilò, um sistema tríplice de atividades econômicas e serviços estruturando o distrito; **2. Campus Audiovisual** - organizar as quadras vizinhas à antiga fábrica Can Aragó e o espaço livre e equipamento associado como conjunto articulador do entorno com atividades relacionadas à cultura e ao audiovisual. A operação deverá ainda manter moradia de aluguel social e espaços livres condizentes com a vizinhança da Calle Llacuna; **3. Parc Diagonal** - propõe-se uma operação que permita agregar um centro de atividades importantes com a fachada ao futuro Parque Diagonal /Pere IV; **4. Pujades-Llul (leste)** A franja de quadras compreendidas entre as calles Pujades e Llul, com fachada para a Diagonal, apresenta uma importância singular devido à contigüidade da área de nova centralidade Diagonal-Mar e por definir a fachada da avenida ao longo de quase três quadras; **5.Pujades–Llul (Oeste)** -em torno dessas duas ruas, três lados horizontais de quadras deverão resolver a continuidade entre o núcleo tradicional de Poblenou e o Centro da Cidade, mediante a combinação de usos e atividades de moradia; **6. Pere-Peru** - localizada no extremo norte da Calle Pere IV esta área contribuirá para a criação de uma centralidade e maior circulação.

O planejamento derivado prevê outras formas de intervenção em perímetros de atuação fora dos seis setores estratégicos, correspondendo aos planos para quadra, planos para lotes com mais de 2.000 m², planos para edifícios industriais consolidados, planos para edifícios de especial interesse e planos para frentes consolidadas de habitação.

fig 3 Projeto de renovação de uma antiga fábrica de farinha (Planes de Renovación Urbana del Distrito 22@Barcelona, 2005: 47).

A complexidade das transformações obriga a definir um sistema flexível de planejamento para permitir tanto as operações de competência do próprio Ayuntamiento (Prefeitura) quanto as demais atuações de transformação em âmbitos ainda não definidos e que possam ser desenvolvidos pela iniciativa privada. Para este planejamento orientado à transformação do setor, ‘uma grande operação de reforma interior’, a ser desenvolvida ao longo do tempo, deverá articular operações integradas e isoladas de desenvolvimentos sucessivos. Soma-se a isto a necessidade de permitir que as atividades industriais ativas na região continuem se desenvolvendo fora dos âmbitos de transformação delimitados e ao mesmo tempo não incidam negativamente sobre as novas atividades propostas.

Da mesma maneira, estão previstas a realização do levantamento das moradias existentes, consequência de processos históricos de urbanização e a definição das condições de melhoria e reforma das fachadas. Está prevista a implantação de novas moradias em edifícios industriais existentes (de determinadas categorias) e em edificações protegidas e sujeitas a atuações de reabilitação. Tudo isto dentro da premissa mais geral de favorecer a diversidade de usos e tipologias arquitetônicas.

Constituem objetivos gerais dos setores que compõem o Plano Especial (planos predeterminados, conforme o documento em análise⁴):

- Dar coerência e mínima e ‘unidade aos tecidos’ e espaços de cada setor aplicando os instrumentos urbanísticos corrigidos ou que se considerem adequados para a prefiguração da forma, ordenações de gabaritos, controle flexível da arquitetura, gestão dos processos e outros. ‘A coesão morfológica deverá fornecer identidade e sentido de lugar a cada setor.’
- Assegurar a diversidade de usos para garantir uma complexidade funcional mínima. Para tanto, será necessário localizar estrategicamente os equipamentos e estudar detalhadamente a compatibilidade de usos.
- Dar continuidade aos tecidos residenciais construídos por meio de diversas tipologias – frentes de ruas, blocos, lofts, a fim de formar eixos ou centros onde haja uma clara apropriação social do espaço.
- Explorar a riqueza espacial e tipológica preexistente, como elemento de diferenciação do bairro (vários períodos de ocupação, diversidade de atuações privadas e públicas e mescla de atividades).

fig 4 Parque Barcelona Mídia
- Pólo audiovisual (Planes de
Renovación Urbana del Distrito
22@Barcelona, 2005: 47).

4. Modificación del PCM para la Renovación de las zonas industriales del Poble Nou – distrito de actividades 22@BCN, Barcelona, setembro de 2000.

1.4 DESENVOLVIMENTO DA MPGM - DISTRITO DE ATIVIDADES 22@BARCELONA

As operações de transformação: reurbanização e novos coeficientes de aproveitamento

1. A MPGM constitui uma operação de 'reforma interior' que compreende os 200 ha de solos industriais de Poblenou. A fim de não se produzirem 'ações traumáticas', foi previsto que a operação deveria se desenvolver de maneira progressiva, adaptando-se às preexistências. Para tanto, a Prefeitura de Barcelona assume a iniciativa de planejamento das 'unidades de atuação' pré-determinadas e necessárias para a gestão e as formas de implementação mais adequadas. Por outro lado se estabelecem as regras gerais para a definição dos novos perímetros de planejamento de 'reforma interior', os 'perímetros de transformação'. Estes têm como unidade mínima a quadra-Cerdá.

2. Determina-se, também, o regime jurídico dos solos onde ainda não se tenham definido os perímetros de transformação, a fim de permitir que se possa continuar operando no que diz respeito à nova edificação, à intervenção sobre a edificação existente e aos usos e atividades a serem implantados.

3. A MPGM determina a necessidade de reurbanização do setor que abarca a nova construção do conjunto de elementos de urbanização, dado o estado de obsolescência e insuficiência dos existentes (art. 65.2, itens e, g e h da Carta de Barcelona e art. 119 do DL1/90).

4. Com relação aos índices previstos para a edificação: Há um incremento nos coeficientes de aproveitamento (ou de 'edificabilidade') nos perímetros de transformação, para as atividades mais rentáveis (que as industriais clássicas). Passa-se de um coeficiente máximo de 2 m² de 'techo' (superfície edificada) por metro quadrado de solo, da antiga 'zona industrial 22 a' para o coeficiente máximo de 3 m²t/m²s (o que corresponderia a passar de um coeficiente de aproveitamento (CA) 2 para 3, em São Paulo). Estes coeficientes são assumidos em caráter geral, podendo sofrer variações e gradações em sua aplicação, como por exemplo:

- Incremento de mais 0,3 m²t/m²s destinado à moradia submetida a 'regime de proteção pública'; tal coeficiente, em função da atuação integrada e de seu alcance, pode chegar a 0,5 m²t/m²s para cobrir as demandas de dotação de infra-estrutura

de saneamento básico ('serviços técnicos'), de estacionamento no setor e, dependendo do caso, também para implantação de moradia social;

- Para o desenvolvimento de novas edificações para uso industrial – ajustado às condições de compatibilidade permitidas – e atuações em grandes lotes para atividades 'motores' da transformação (hotéis, atividades @), é permitido o coeficiente 2,2 m²t/m²s. O aporte de mais 0,2 m²t/m²s (em relação ao já permitido na 'antiga zona 22 a') é estabelecido como compensação ao incremento de custos de urbanização vinculado ao Plano Especial de Infra-estruturas. Em todo caso, é mais adequado às tipologias arquitetônicas que comportam novos usos e atividades;
- Onde não se pode desenvolver todo o potencial de aproveitamento permitido pela MPGM (apenas aquele de 2,2 m²t/m²s), são realizadas 'concessões' do aproveitamento remanescente, caso a caso, de acordo com os custos que couber a cada empreendimento;;
- O planeamento de 'concessões' de aproveitamento deverá se fazer com cautela, referindo-se à legislação catalã de acordo com o que prevê o regime jurídico de solo urbano da Lei 6/1998;
- As cessões de sistemas de zonas verdes e equipamentos resultam do 'Plano Geral de Reforma Interior' no qual se estabelecem os padrões pretendidos. No caso das áreas de nova moradia, adotam-se padrões 'rígidos' no que se refere aos espaços livres e equipamentos a serem cedidos - 31 m² de solo para cada 100 m² de moradia, por analogia com as dotações aplicáveis em outras zonas da cidade (como a 14b) e superior à relação praticada na maior parte dos casos de implementação de novas moradias (18 m² de área verde por cada 100 m² de moradia – referendada pela Comissão Jurídica);
- No âmbito de cada um dos Planos de Reforma Interior, também serão definidos os acordos de participação da comunidade nas mais-valias produzidas pelas transformações (art. 47.2 da Constituição 3 da Lei 6/98), assim como as determinações que garantam a justa distribuição de benefícios e encargos (art. 5 da Lei 6/98);
- O artigo 88 da Lei 30/1992, do regime jurídico das administrações públicas e procedimentos administrativos comuns, prevê, em caráter geral, a figura do 'convênio urbanístico' (consórcio).

1.5 NORMATIVA DE EDIFICAÇÃO E USO DO SOLO⁵

SETOR LLULL PUJADES -LEVANT

Sobre a regulamentação dos sistemas

Os PERIs incluídos no perímetro do 22@Barcelona devem seguir as regulamentações gerais aprovadas na Modificação do Plano Geral Metropolitano (MPGM). O sistema viário previsto no MPGM a ser implementado no PERI, não gera aproveitamento urbanístico (compensação). É de cessão obrigatória e gratuita. Os projetos de urbanização que forem desenvolvidos nos PERIs deverão ser ajustados às determinações do plano especial de infra-estruturas.

Equipamento 7@ (quadra triangular formada pelas ruas Llull e Selva Mar e pela Avenida Diagonal).

É dividido em duas partes:

1. Angle Diagonal–Llull

- Está ordenado segundo a volumetria e parâmetros definidos neste plano para acolher uma superfície construída entre 25.000 e 28.000 m²;
- Não são admitidos volumes excedentes na via Llull;
- O edifício que une os dois volumes altos deverá deixar uma passagem livre, de uso público, no nível da rua, de 7,5 m de altura mínima e de largura igual a sua profundidade.

2. Solar passando entre a Avenida Diagonal e a Rua Llull, última faixa residencial com fachada para a Selva de Mar.

- Alinhamento obrigatório de 100% da fachada à Avenida Diagonal e à Rua Llull;
- Alinhamento obrigatório de 50% das outras duas fachadas;
- Altura de referência homogênea de térreo mais três níveis, com um ponto emergente a determinar o ângulo que fecha visualmente a Rua Pujades. Ângulo máximo de 45º a partir do nível da planta baixa em alinhamento paralelo à Rua Selva de Mar, no tramo central, separado 18 m do alinhamento da Avenida Diagonal e da Rua Llull.

5. O presente texto foi traduzido a partir do documento obtido em [www.22barcelona.com] cujo idioma original é catalão. Recomenda-se, por isso, confrontar as informações aqui apresentadas com o original.

Coeficiente complementar de solo edificável

De acordo com a normativa do MPGM, além do coeficiente de 0,3 m² de área construída / m² de solo para habitação em 'regime de proteção', de titularidade municipal, também se previu um coeficiente complementar de 0,2 m² de área construída / m² de solo, de titularidade municipal, para completar as reservas de estacionamento, para atender os requerimentos de serviços técnicos necessários ao setor ou para destiná-los a habitação submetida a algum regime de proteção. Os solos destinados a estas dotações são de cessão obrigatória e gratuita em favor da administração municipal.

Espaços livres

O solo destinado aos espaços livres é de cessão obrigatória e gratuita a favor da administração municipal e será urbanizado a cargo dos empreendedores.

Regulamentação da Zona 22@ T.1.⁶

Corresponde à edificação de volumetria única, predeterminada pelas três quadras delimitadas pelas ruas Pujades, Selva de Mar, Llull e Bac de Roda.

O volume edificável é determinado a partir da definição precisa de três tipos de linhas que têm as seguintes características:

- Linha Principal: Não se admitem variações de posição em toda a fachada e não se admitem volumes e vazios no interior;
- Linha de 'tester': São admitidas variações de +/- 1 m;
- Linha secundária: São admitidas variações de +/- 1,5 m, para configurar cada tramo da fachada com dois planos e somente um ângulo, formando um diedro bem aberto e sem nenhum tipo de reentrância. Não se admitem volumes e vazios no interior.

Altura dos pavimentos entre elementos iguais:

Embasamento (planta baixa + dois níveis): 4,5m (Para o térreo, o tamanho é mínimo); Pavimentos superiores (a partir do terceiro nível): 4m; Arremate dos edifícios: Foi estabelecida uma cota fixa de arremate do embasamento dos edifícios das três quadras em 15 m, tomando como a cota de referência o ponto mais alto das três

fig 5 Localização do Setor Llull Pujades Llevant (Planes de Renovación Urbana del Distrito 22@Barcelona, 2005: 5).

6. Ver estudos volumétricos capítulo 5.

quadras, da interseção entre o alinhamento predial, situado a 57 m do eixo da Rua Llull, e o “plano de solo”, considerando um vazio entre a Rua Llull de no máximo 2%. A cota de arremate dos pavimentos superiores é de 0,8 m sobre o nível do último pavimento.

Térreo: Foi estabelecido como nível do térreo o ponto médio da interseção entre o alinhamento predial de cada quadra situada a 57m do eixo da Rua Llull e o “plano do solo” nas mesmas condições que o compartimento anterior.

Coberturas: Devem ser planas (lajes) e sem instalações de maquinário “acima do volume”. A cobertura do embasamento e as dos pavimentos superiores visíveis de outras partes dos edifícios devem ser horizontais e tratadas como áreas de circulação.

Embasamento: Corresponde ao componente do edifício formado pelo pavimento térreo mais dois pavimentos. Na quadra configurada pelas vias Llull, Fluvià, Pujades e Bac de Roda, é considerado embasamento o volume formado pelo pavimento térreo mais quatro pavimentos que unem o corpo dos edifícios altos com a torre de Bac de Roda–Llull. O volume definido nos planos de ordenamento pode variar até 2.200 m² de superfície nas três quadras com frente para a Rua Llull, para configurar pátios e átrios interiores cobertos, sem contabilizar esta superfície no computo global do edifício.

Nas mesmas condições, deverá ser deixado livre e de uso público, até a altura de 7,5 m e em toda a largura de 17 m, a conexão entre o corpo principal da edificação e o edifício semi isolado na esquina das Ruas Bac de Roda e Llull, que poderá ser unido pelos pavimentos superiores, conforme for definido nos planos de ordenamento. Os edifícios terão no mínimo 4 acessos, voltados a cada uma das vias, havendo a possibilidade de serem atravessados, sendo aproveitada a sequência de pátios e átrios cobertos criados.

Faixa de 17 m em frente dos edifícios ao longo do novo ‘Eixo da rua Llull’: É uma superfície de solo de titularidade privada, mas de uso público no nível da cota da rua. Nesta faixa podem ser implantadas as rampas de acesso ao estacionamento, conforme posição e largura definidos no plano de ordenamento, sem que impeçam que outras rampas e acessos sejam incorporados ao volume dos edifícios. Nos casos em que houver continuidade dos estacionamentos por debaixo das vias Fluvià e Provençals, poderá ser feito apenas um acesso para cada quadra. As rampas de acesso aos estacionamentos nessa condição não poderão incorporar nenhum elemento coberto. Os acessos para escadas e elevadores deverão ser incorporados no volume dos edifícios.

Podem ser implantados nesta faixa de 17 m os elementos pontuais de ventilação, câmeras de registro e os demais elementos requeridos no plano de infra-estruturas. A dimensão (largura) de 17 m será dividida em três faixas: 7 m, 4 m e 6 m, que acolherão rampas de acesso e serviços técnicos (1), via de acesso de serviços (2) e calçada de proteção dos edifícios (3), respectivamente.

Na calçada e na faixa afetada pelas rampas, deverão ser plantadas árvores alinhadas, a cada 10 m. O projeto de urbanização tratará de forma homogênea e sem desníveis toda a faixa, incorporando aos 17 m o espaço livre de cessão e a calçada da Rua Llull, formando um único 'parque – eixo urbano' para as três quadras. O projeto para essa faixa deverá ser unitário, mesmo que seja executado em fases distintas.

Plano de infra-estruturas: A central de climatização de todo o perímetro do PERI estará localizada embaixo da faixa de 17 m, na quadra delimitada pelas ruas Provençals, Llull, Fluvià e Pujades, conforme as condições estabelecidas no plano especial de infra-estruturas. As conexões entre as quadras através das galerias de serviços serão estabelecidas ao longo de um eixo longitudinal, paralelo à Rua Llull, seguindo o limite da propriedade, tal como determina o plano de ordenamento. As salas técnicas e o controle do acesso aos serviços também serão localizados em baixo da faixa de 17 m. Os projetos das edificações deverão prever a distribuição e os serviços dos distintos sistemas conforme estabelecido no plano especial de infra-estrutura.

Unidade de projeto: independentemente do parcelamento do solo, a unidade mínima de projeto do edifício corresponde à totalidade de cada quadra.

Regulamentação da Zona 22@ T.2.

Corresponde às volumetrias predeterminadas da quadra delimitada pelas ruas Pallars, Fluvià, Pujades e Bac de Roda.

Para esta zona aplicam-se todos os parâmetros e condições genéricas estabelecidas na subzona 1, exceto os que se referem a:

- A altura dos pavimentos entre elementos iguais, fixada em 4m;
- A cota de arremate do edifício, que se deduz da aplicação dos parâmetros de altura dos pavimentos sobre a cota de referência da via;
- A separação entre embasamento e os demais pavimentos;
- A unidade mínima de projeto é cada um dos volumes independentes definidos nos planos de ordenamento.

Qualificação do uso 22@HS/A/S

Enquadra-se em uma única qualificação o solo de cessão destinado a atender ao coeficiente de aproveitamento adicional complementar de 0,3 para habitação submetida a algum regime de proteção e o incremento desse coeficiente, de 0,2, que deve ser destinado como complementação das áreas reservadas de estacionamento e para atender aos requerimentos de serviços técnicos para o setor, também podendo ser destinado à habitação nas mesmas características.

A posição e os parâmetros de organização e de edificação referentes à presente qualificação para área construída de titularidade pública vêm determinados nos planos de ordenamento.

Condições para o edifício de habitação a ser construído na via Selva de Mar–Llull, incluído dentro do perímetro do PERI.

Visando dar coerência ao ordenamento do conjunto, são fixadas a altura e a linguagem adequadas ao edifício existente:

- Térreo permeável até o equipamento existente formando um alpendre de dois níveis;
- Embasamento de dois pavimentos de altura para acolher um equipamento de uso de âmbito local;
- Tratamento das fachadas da via e especialmente a articulação das duas ruas como recurso qualificador do sistema intersticial de espaços públicos;
- Servidão de passagem para a conexão das dotações de serviços definidas no plano especial de infra-estruturas, determinadas no plano de ordenamento.

Apêndice II

CONCURSO INTERNACIONAL DE PROJETOS PARA A CIDADE ADMINISTRATIVA E MULTIFUNCIONAL DA REPÚBLICA DA CORÉIA

1. APRESENTAÇÃO E METODOLOGIA

O Concurso Internacional para uma nova cidade de 500 mil habitantes - às margens do Rio Guem e cercada por montanhas (primeira depois de Chandigarh - 1951, Brasília - 1960, e Almere - 1984, na Holanda) teve como premissa a constituição de um pólo dinamizador das conexões internacionais da península coreana com a Trans-siberiana, ao norte - e, por ela, com a Europa - e, ao sul, com o Japão continentalizado mediante o projeto de túneis. Nessa rede, o aeroporto de Incheon constitui nó de conexão com a Ásia, do qual Cheongju desempenhará importante função complementar.

A localização privilegiada da nova cidade na Província de Chungcheongnam está relacionada ao acesso direto à National Road nº 1 e à proximidade em relação ao sistema de vias expressas e, evidentemente, ao Trem Expresso Gyeongbo Korea (que interliga o aeroporto de Cheongju e o Porto de Pyeongtae).

Tudo isso alimenta a discussão do projeto em função:

- das exigências da multifuncionalidade urbana articulada ao universo produtivo, político e cultural da Coreia do Sul e, assim, à possibilidade de unificação da península coreana;
- aos princípios de sustentabilidade e aos preceitos da Agenda 21, em face das redes de interconexões continental, nacional e regional.

Assim, a hipótese de uma cidade central e catalisadora requer a mediação das variáveis de infra-estrutura (base da produção e comunicação), da inovação (denso meio cultural) e da qualidade de vida (ou do meio ambiente urbano).

*

A primeira aproximação aos projetos foi realizada no âmbito do trabalho programado para a qualificação (TP3, maio de 2007) e estava calcada na construção de uma matriz de análise das seguintes variáveis principais: conceito do projeto, atendimento ao programa solicitado, considerações sobre as condições do território, relação com território (estrutura e funcionamento, forma e paisagem), processo de implementação.

Em um segundo momento, após a estruturação de alguns conceitos e temas para a discussão da cidade contemporânea, foi possível uma análise mais direcionada dos projetos em questão. No entanto, por tratar-se de um projeto de fundação (ex-novo), o quadro conceitual traçado nos capítulos precedentes desta tese foi focado predominantemente nas noções de **estrutura**, **forma** e **paisagem urbana** (conforme definidas na introdução desta). O destaque maior ou menor para cada uma dessas categorias e seu entrecruzamento ou articulação também fornecem pistas para a afirmação da figura-conceito – territórios de intermediação – e para compreensão de como se desenham e se articulam os sistemas fundamentais da cidade - mobilidade, habitação, centralidade e meio ambiente, enquanto principais temas e materiais em pauta na discussão da cidade contemporânea.

A análise tem, entretanto, como principal limite, o nível de desenvolvimento apresentado por cada um dos projetos.

2. PROGRAMA, CONTEXTO E SÍTIO: ELEMENTOS DO EDITAL

Um dos elementos que motivou a realização deste concurso foi a crescente e descontrolada concentração urbana na Região Metropolitana de Seul. Nas últimas décadas do Século XX, a concentração de indústrias nesta região e, conseqüentemente, de população¹ ocasionou um crescimento desproporcional em relação a outras regiões do País, intensificando os problemas sócio-econômicos, os problemas de transporte e circulação, de saneamento e de poluição, além de provocar uma supervalorização imobiliária de algumas áreas da Região Metropolitana. As medidas tomadas por parte do governo metropolitano de Seul e expressas em programas e projetos, para reequilibrar o desenvolvimento, não têm se mostrado suficientes.

Já na segunda metade da década de 1970, discutia-se a transferência da capital administrativa da Coreia para as proximidades da província de Chungcheong, mais ao Sul do País, sendo apontados três territórios passíveis de receber a nova cidade, contendo uma população de 500.000 habitantes. Contudo, este plano só foi retomado no início do Século XXI.

1. Na última década do Século XX, 80% da população coreana se concentrava na Região Metropolitana de Seul.

Entre 1970 e o ano de 2002 – ano em que se resgatam as idéias para a construção da nova cidade -, dez agências governamentais foram transferidas para a cidade de Daejeon, numa tentativa de aliviar alguns problemas da Região Metropolitana de Seul. Em 2002, durante campanha eleitoral, um dos candidatos à Presidência (Roh Mûo-hyn) anunciou uma proposta para viabilizar a construção da nova cidade administrativa para a Coréia, cuja construção se iniciaria no ano de 2007. Nesse sentido, deu-se início a diversas medidas e novas políticas foram articuladas para tornar possível a execução do processo de descentralização. Foi então criada uma lei especial para a construção da nova capital, consolidando-se como a “espinha-dorsal” do processo.

Em maio de 2005 foi anunciado o concurso internacional de idéias para a Nova Cidade Administrativa e Multifuncional da Coréia. A nova cidade seria projetada na região de Yeongi–Gun e Cidade de Geogju, na Província de Chengcheong, no sul da Coréia, numa região caracterizada pela cultura do arroz. Uma área de planícies, mas também de muitas montanhas, próxima a outras cidades (como Daejeon, por exemplo) e regiões rurais, caracterizada também por vales e demais elementos naturais, como o Rio Geum.

Para balizar o processo, nesse mesmo período, foi criada a ‘Lei Especial de Descentralização’, coordenada pela Comissão de Supervisão e Promoção, que buscava o controle das etapas de realização do empreendimento.

O Plano de Construção estabelecia quatro etapas:

1. Preparação: etapa composta por diversas fases e alguns planos: Plano de Ação, Plano de Desenvolvimento, Plano Regional. Nesta primeira etapa também era prevista a consolidação do Sistema de Gestão (Agência de Construção - responsável pelo processo de implementação), além da definição e designação de áreas.
2. Planos: etapa de definição do plano principal e do plano de desenvolvimento; organização do primeiro conselho para “distribuição” de terras (leis); agências, contas especiais;
3. Construção;
4. Realocação: Fase de consolidação e implementação da lei de Descentralização, com a realocação dos sistemas previstos inicialmente.

Segundo o Júri, o desenvolvimento do concurso propiciou uma oportunidade de se criar e estabelecer um pólo de desenvolvimento urbano de grande capacidade de articulação e de atração nacional e

internacional, favorecendo o desenvolvimento nacional e equilibrando o sistema de crescimento geográfico e urbano da Coreia. Foi também, segundo os jurados, uma ocasião específica e oportuna para gerar discussões acerca de novos parâmetros que viessem a balizar o crescimento e/ou surgimento das novas cidades no Século XXI.

O júri optou pela escolha de cinco projetos vencedores (e não apenas de um único) que posteriormente deveriam ser desenvolvidos, confrontados e analisados para obtenção de uma maior gama de possibilidades e enriquecimento das soluções. O Júri também identificou um ‘segundo time’ de vencedores (as menções honrosas), cujas contribuições mais interessantes também poderão ser incorporadas ao projeto final.

Destacam-se a seguir algumas considerações e comentários evidenciados na análise do edital do concurso que, acredita-se, permitem esclarecer os princípios norteadores das propostas:

- O governo pretende transferir 12 ministérios para a nova cidade. Segundo o documento, a ‘natural’ tentativa de construir a nova cidade em volta destes ministérios seria um grande equívoco. Os ministérios devem constituir-se em um dos elementos desencadeadores do desenvolvimento e da distribuição das outras atividades e não o core da cidade.
- O problema seguinte consiste na atratividade de outras funções para a cidade, conformando-a democraticamente. O desenho da cidade deve acomodar diferentes tipos de atividades voltadas para várias classes sociais.
- A definição do nome para a cidade constitui ‘artifício’ fundamental para a construção de sua identidade, conformando uma imagem de representação de suas qualidades diante do mundo. A cidade também deve ser legível e expressiva.
- Preocupação com a infra-estrutura. Água, reciclagem de resíduos, sistema de circulação e transporte, hospitais e escolas. O edital supõe que será um grande desafio integrar estes sistemas, utilizando-os de forma racional. O meio ambiente também deve receber atenção especial: o projeto urbano deverá proporcionar o consumo racional de água e energia, entre outros. A proposta deverá sugerir maneiras de reciclagem e conservação. Novos modos de vida urbana devem ser explorados, favorecendo, por exemplo, o menor uso possível do carro particular. Constituem ainda premissas essenciais de projeto a atenção ao rio e a não construção no topo das montanhas.

- A qualidade de vida urbana, os espaços de lazer relacionados com a natureza e o favorecimento das relações sociais devem receber cuidados especiais.
- Definição de política urbana clara e precisa. Coerência entre processo e forma.

A seguir, outras considerações relevantes contidas no edital:

- O projeto vincula-se a uma agenda política nacional (relacionada à dinâmica de crescimento do Século XXI) e à construção de uma nova imagem para a Coreia;
- Final do Século XX - o crescimento acelerado na Região Metropolitana de Seul é contrastante em relação a outras regiões e perpetua o “vazio” entre estas e Seul, o que por sua vez gera cada vez mais desigualdades urbanas e sociais;
- Três medidas políticas mais importantes a serem adotadas: realocação de importantes agências públicas; descentralização política; construção de uma ‘segunda capital’;
- Entre os principais objetivos do concurso, destaca-se a busca por um “projeto urbano inovador” e a sugestão de novos “conceitos” que viessem a balizar a nova cidade do Século XXI, discutindo temas para uma nova cultura urbana, de modo que, futuramente, as novas idéias também pudessem ser aplicadas ao desenvolvimento de outras cidades ao redor do mundo.

Os projetos deveriam ainda, conforme edital, se adequar às seguintes premissas:

- Contenção do crescimento da metrópole coreana;
- Constituir-se em uma nova estrutura urbana e administrativa para a Coreia. As agências públicas seriam transferidas para a província de Chungcheong e a nova cidade seria a 2ª cidade administrativa do país;
- Deveria estabelecer metas para a organização e o crescimento no novo espaço;
- Deveria proporcionar uma cidade central, capaz de formatar uma região global, no meio da Coreia;
- Precisaria reforçar o processo de globalização das cidades, ou seja, a nova cidade deveria contribuir para o processo de fortalecimento das demais cidades da Região;

- A nova cidade funcional precisaria dimensionar os setores de atividades públicas e privadas melhorando as atividades (e a relação) entre estes setores.

O memorial e projetos inscritos deveriam ainda conter, segundo o edital: o conceito principal esboçado para a cidade; a teoria de sustentabilidade; a estrutura e forma da cidade; uma descrição de como a proposta se relaciona como o meio ambiente; uma descrição da nova paisagem urbana; a identificação de como os edifícios seriam distribuídos e/ou geridos; uma proposta clara para as seguintes atividades: habitação, atividades coletivas; espaços públicos; meios de transporte e sua operação; a estrutura básica de suporte para uma cidade sustentável; as estratégias culturais.

3. PROJETOS PREMIADOS

A apresentação dos cinco projetos premiados, a seguir, foi realizada a partir da tradução dos textos publicados, complementada por meio da leitura dos desenhos, diagramas e demais esquemas gráficos, o que permite uma melhor compreensão dos projetos.

3.1. A CIDADE DE MILHARES DE CIDADES² (*THE CITY OF THOUSANDS CITIES*)

Comentários dos Jurados: Esta proposta, segundo o júri, foi a que apresentou melhor desenvolvimento e detalhamento dos projetos, resultando não apenas em um plano bem definido, mas também em vários diagramas analíticos com diversos ‘layers’ de informações: fases, circulação, paisagem, densidades, transportes, sustentabilidade e habitação.

A característica principal deste projeto é o vazio. Neste (no vazio / no oco) se define o centro da cidade, moldado pelas montanhas e pelos terraços de arroz, como um novo solo “domesticado”, pronto para ser apropriado para o uso público. Este ‘vazio enigmático’ foi entendido pelo júri como um novo espaço público, pronto para ser transformado ou desenvolvido a partir de esquemas e importantes regras de negociação. Configura-se, ainda, como elemento de identidade para a cidade, uma vez que tira partido de seu patrimônio natural.

A morfologia urbana é planejada a partir de uma configuração (ou grade) anelar. Para o júri, essa grade anelar estabelece um diálogo com a topografia e com as condicionantes existentes, de forma flexível. A grelha (o traçado anelar) não é adotada aleatoriamente, ao contrário, possui disponibilidade de expansão, capacidade de adequação e acomodação.

2. Autor / Coordenador: Perea Ortega, Andrés / EuroEstudios, S. L. (Espanha).

Resumo do Memorial: Cidade sem limites. Cidade que se “auto-contempla” por meio de sua configuração. Segundo os autores, é a “cidade do desejo e de arquiteturas possíveis. Os cidadãos em harmonia com seu entorno: social e natural. Não são necessárias utopias para construir uma cidade de paz e democracia. A realidade providencia tudo o que for necessário: as paisagens e as condições ambientais.”

Uma cidade projetada como a cidade de 25 cidades (bairros / unidades) com 20.000 moradores cada uma. ‘Cidades’ com organizações sociais, instalações, atividades e usuários. Uma ‘multi-cidade’ formada por 25 cidades-unidades ligadas umas às outras por uma rede de instalações. Uma cidade de extensiva e de constante produção coletiva. Cidade dos empreendimentos, cidade do programa, ainda que dos esquemas. Os habitantes são os “donos” do espaço público. Uma cidade para usar e uma cidade para contemplar.

fig 1 Estrutura geral da cidade (CORÉIA, 2006: 38).

Estrutura: A estrutura anelar é constituída de um ‘feixe’ de infra-estruturas sobrepostas em diferentes níveis que conectam todos os bairros e equipamentos – são 25 ‘bairros’ ou unidades de estruturação com 20 mil habitantes cada. No intervalo de cada bairro ou unidade são propostos os pólos com equipamentos culturais e coletivos.

fig 2 Densidade global de ocupação por hectare (CORÉIA, 2006: 39).

fig 3 “Ruas longitudinais – A sequência de edifícios define a paisagem urbana” (CORÉIA, 2006: 40).

Sistemas de mobilidade: Foram estabelecidas algumas referências, a partir de um ponto central localizado no centro do vale. Deste ponto, e estando a pé, o usuário caminharia aproximadamente 1 hora e 30 minutos para qualquer uma das 25 cidades-unidades (bairros). Estando de bicicleta, levaria aproximadamente 25 minutos e, de trem, seriam gastos 20 minutos de qualquer ponto em direção ao centro do vale. Nesse caso, para percorrer o anel central (28 km) seria necessária, aproximadamente, uma hora.

fig 4 Sequência de diagramas – pedestrian, bicycle, lighth train (CORÉIA, 2006: 42).

Sistema principal de transporte: O sistema de transporte é organizado por “layers” (camadas), a partir de uma estrutura (tronco) principal. Os diferentes tipos de transporte são incorporados ao anel central, em níveis que correspondem ao sistema de ruas, de maneira a não apresentar cruzamentos.

A camada superior ou primeira camada (ring level 0) é direcionada para pequenas áreas públicas e fluxos menos intensos, enquanto as camadas abaixo - ring level 1 - são destinadas ao fluxo de veículos leves e as do ring level 2 a tráfego mais pesado (caminhões e ônibus). O trânsito mais pesado acessa a camada abaixo através de seis pontos de conexão localizados em pontos estratégicos, próximos do anel exterior.

fig 5 Corte - Anel principal: igual densidade de tráfego ao longo de toda a extensão (CORÉIA, 2006: 42).

Infra-estrutura: A infra-estrutura é limitada pelo anel “corredor-coletor” que estrutura o eixo longitudinal do projeto. Essa infra-estrutura é essencialmente um anel que se destina à circulação de veículos, tanto os particulares quanto os coletivos, e demais sistemas de infra-estrutura e foi previsto de forma a adequar-se à topografia.

Energia: pautada em três objetivos – redução da utilização de energia, exploração de energias renováveis e redução da utilização de combustíveis fósseis.

Recursos (naturais): Definiu-se um código contendo metodologias para avaliar o custo da energia e deverão ser adequadas a ele as consequências ecológicas do processo de construção de infra-estruturas urbanas, edifícios, equipamentos e materiais. Lixo e reciclagem: O desenho da infra-estrutura deverá facilitar a coleta do lixo.

Espaços Públicos e áreas verdes: Grande parque no centro do vale.

Pequenas áreas verdes nos bairros (diversidade de escalas e formas integradas nas 'quadras'); jardins privados; florestas; ajardinamento de ruas e espaços livres entre os edifícios.

Sistema de centralidades: estão previstas três escalas de centralidades:

- Estrutura anelar (fluxos).
- Interstícios entre bairros (pólos). As interfaces entre as 25 unidades constituem pólos de articulação que permitirão interagir com a rede e obter uma visão de toda a cidade em tempo real, suas imediações e informações gerais sobre a cidade – (são os territórios de intermediação construídos).
- Parque Central.

Sistemas edificados: Unidades de projeto : usos mistos - habitação, comércio, serviços, indústria leve e pesada - distribuídos nos bairros, conforme descrito no programa.

Densidades: Os bairros apresentam densidades menores que 100, entre 100 e 200 e maior que 200 unidades/ha.

Flexibilidade da habitação: Prevêem-se diversas tipologias edilícias numa mesma vizinhança para servir aos diversos modos de vida: multifamiliar, habitações para famílias que estão sempre mudando por causa do emprego (professional transition), habitações de aluguel (never owning land), apartamentos individuais, outras formas com funções variadas: habitações adaptadas ao trabalho. Portanto, diversidade de formas arquitetônicas, densidades, modalidades de habitação (coletiva, familiar, individual, transitória) e configuração de quadras. Intensa flexibilidade.

Paisagem:

O vale como utopia urbana: para compreensão do diálogo entre a natureza e a cidade, é importante reconhecer a relação e as escalas propostas entre a arquitetura e a paisagem. O vale em composição com o rio foi preservado como patrimônio cultural e como referência a um estilo de vida, mantendo os campos de arroz como elemento da paisagem [...].

Segundo os autores, a cidade central no projeto corresponde à paisagem natural já existente; a periférica é a nova cidade multifuncional que tem como idéia-força a valorização do espaço natural. Inverte-se, assim, a ordem de configuração 'espontânea das cidades' tal como se conhece.

Descrição da paisagem e área construída: dicotomia entre dois cenários. O primeiro em sentido longitudinal: alta densidade e forte presença da arquitetura. O segundo, no sentido transversal à estrutura anelar: amplas visuais, forte apelo à relação com a natureza.

fig 6 “Ruas transversais – fachada urbana sobre pano de fundo natural” (CORÉIA, 2006: 40).

Fases de implementação do projeto:

Opção A: completa construção do sistema de anéis, sua conexão com o anel exterior e demais serviços fundamentais. Isto permitirá a programação do desenvolvimento das unidades de vizinhança ou das áreas urbanas deixando uma margem de liberdade para diluir ou intensificar o gradiente urbano em relação ao ambiente natural.

Opção B: Construção parcial do anel começando pelo norte com o desenvolvimento das áreas urbanas adjacentes até a

complementação de todo o anel principal – chamado modelo de crescimento sucessivo.

Opções A/B: combinação entre as duas anteriores.

fig 7 Cenários: prioridades na implementação por fases (CORÉIA, 2006: 44).

Destaca-se ainda, a elevada viabilidade de execução quanto à baixa interferência do projeto no território (topografia, vegetação e águas). Enquanto os sistemas gerais (mobilidade e infra-estrutura) possuem elevado controle – estrutura anelar fixa -, os sistemas edificados apresentam múltiplas possibilidades de configuração (extrema flexibilização). Segundo o memorial, há previsão de crescimento externo à estrutura anelar.

3.2 A VIA ORBITAL³ (THE ORBITAL ROAD)

Comentários dos Jurados: O esquema da via orbital possui um grande poder figurativo. Não possui apenas uma forte expressão planimétrica, mas principalmente uma seção transversal interessante. Para o júri, o desenho ainda precisa de ajustes à topografia. Precisa criar um modo de “atravessar” as altas montanhas, o vale, topos e planos, e dessa maneira ganhar ainda mais força, afirmando a sua consistência morfológica em face das mudanças e desafios topográficos. Sua força poética está na tensão que exerce entre a rede (a malha) e a natureza.

“If this scheme is formally the purest, it also suffers from the lack of density produced by the thinness of its ring”⁴.

fig 8 Perspectiva da estrutura anelar (CORÉIA, 2006: 46).

3. Autor / Coordenador: Duering, Jean Pierre (Suíça).

4. Tradução livre: ‘Este esquema formalmente puro, no entanto, sofre pela falta de densidade produzida devido à pouca ‘espessura’ do anel.

Resumo do Memorial: As maiores metrópoles do mundo estão estranguladas, em parte, porque o número de habitantes ultrapassou a capacidade das infra-estruturas urbanas, resultando em congestionamentos e obrigando as pessoas a viverem cada vez mais afastadas do centro, nas periferias, fato que ocasiona, por sua vez, enormes deslocamentos.

Nesse sentido, um dos principais objetivos das futuras cidades será sua capacidade de ampliar a mobilidade. Esta premissa levou o grupo a propor uma cidade em forma de anel, a ser implantada ao redor de um parque. A forma do anel também pressupõe o desejo por uma cidade democrática, onde cada habitante possui oportunidades semelhantes de vida.

Os elementos primordiais para a nova cidade são: sustentabilidade, mobilidade, natureza e flexibilidade.

- A principal característica da cidade contemporânea será sua capacidade em prover espaços de lazer e contemplação⁵ que permitam uma ampla gama⁶ de estilos de vida num espaço extremamente compacto.
- O planejamento urbano deverá garantir que estas e outras “qualidades” de vida sejam integradas aos espaços urbanos modernos.
- Infra-estruturas viáveis para a aglomeração das zonas residenciais.
- Uma das mais importantes características da nova cidade será sua capacidade de melhorar a mobilidade geral.
- Para criar a nova cidade, tem-se que superar o clássico conceito de metrópole do Século XX, e repensar (redefinir) o que significa o urbano

fig 9 Esquema denominado 'Identity' (CORÉIA, 2006: 49).

5. No original: *amenities*.

6. No original: *broad range*..

Estrutura: Configuração de uma circunferência (anel orbital) que circunda um parque. Tem como idéia-força a busca de uma cidade democrática onde todos os habitantes tenham as mesmas oportunidades. Isso é possível por meio da articulação dos temas mobilidade, identidade e tempo. A via orbital, sem interseções (cruzamentos), se constitui em um sistema eficiente de acessos urbanos - acessa-se a qualquer ponto da cidade em 30 minutos. Os moradores não precisarão de carro para suas atividades diárias. As áreas comerciais estarão localizadas nos pontos nodais da via orbital.

De modo a maximizar a flexibilidade do plano urbano, a cidade está estruturada apenas pela via orbital (anel infra-estrutural). Os demais elementos de apoio estão localizados em nós de infra-estrutura.

A via orbital: Se parece com um boulevard; uma estrutura alta e compacta, capaz de acomodar a população residente em módulos.

Sistemas edificados: Este projeto explora o uso misto e diferentes intensidades de uso ao longo da via orbital – maior ou menor intensidade conforme os pontos nodais definidos em função do transporte. Também ocorrem de maneira separada, em blocos sequenciais.

Localização de equipamentos públicos e culturais: No centro da cidade será localizado o parque, elemento primordial do desenvolvimento da vida social; *Plazas*⁷ funcionarão como apoio às zonas residenciais, assim como as áreas (naturalmente) verdes, que se localizam nos caminhos entre quaisquer pontos da cidade.

fig 10 Rail and Road to the surrounding region (CORÉIA, 2006: 52).

Centralidades: Duas configurações de centralidades: Pontos nodais de transporte e vazio central- parque.

Conexão com Seul: Embora a nova cidade possua uma forma fechada, pode ser referência a um novo centro da aglomeração urbana.

Crescimento urbano: Primeiramente será construído um número mínimo de pontos nodais, que serão complementados conforme a necessidade. Posteriormente, adequando-se ao crescimento urbano, surgirá uma nova zona residencial que, por sua vez, estabelecerá um novo ponto nodal.

7. Praças que possuem também grandes empreendimentos.

fig 11 Crescimento interno.
(CORÉIA, 2006: 52).

Crescimento da cidade para fora dos limites estabelecidos: Propõe-se a construção de novos anéis adjacentes ou próximos ao anel principal, de modo que estejam conectados entre si.

3.3. A CIDADE DE TRINTA PONTES⁸ (*THIRTY BRIDGES CITY*)

Comentários dos Jurados: Ao contrário das propostas anteriores, este projeto constrói um centro e a cidade a partir desse centro, mas, novamente, a partir de uma idéia de círculo, que por sua vez, nasce da abordagem de densidade. Enquanto esta densidade preserva a natureza por meio de seus limites (fronteiras), é também utilizada como ‘argumento’ persuasivo para explicar as proximidades entre espaços, edificações e demais elementos urbanos dentro do círculo. O centro desse círculo é atravessado pelo Rio Geum, o que sugere o dimensionamento e a introdução das pontes. Propõem-se trinta pontes com várias funções, resultando em uma configuração que concentra a centralidade no rio ao mesmo tempo em que costura as duas margens. Ministérios, locais de entretenimento e demais programas devem criar um centro para a nova cidade, proporcionando o desenvolvimento às margens do rio, usando a água como elemento catalisador.

“The eccentric geometry of the river is also the basis from which the street layouts and grid are derived, mediating between the strong form of the circular and the apparent chaos contained within”.

8. Autores: Shong, Bok Shub / Petit, Olivier / Brochet-Lajus-Pueyo D&B Architecture Design Group (Coréia)

9. Numa tradução livre: A geometria excêntrica do rio é também a base para o desenvolvimento da malha urbana e realiza a mediação entre a forma circular rígida e o aparente caos que ela contém.

Resumo do Projeto: O centro (administrativo) da cidade tem uma superfície de 3,5 km de diâmetro. As funções principais, serviços e equipamentos, estão concentradas neste setor. O entorno verde não impõe uma imagem para a cidade, mas permite que ela se adapte às necessidades dos habitantes. As pontes abrigam serviços públicos e podem ter áreas livres, verdes, jardins e esplanadas. O rio se torna um elemento ativo de desfrute e sustentabilidade da cidade. A cidade incorpora o rio.

fig 12 Implantação (CORÉIA, 2006: 56).

Estrutura: “O rio é o elemento vital e focal para a cidade das trinta pontes.” As pontes dão vida à cidade administrativa: a cidade se configura sobre e a partir do rio. As pontes abrigam atividades institucionais, culturais e serviços mas também espaços públicos, com jardins, jardins botânicos, esplanadas. Todos os principais edifícios administrativos estão localizados nas pontes.

“Uma cidade compacta¹⁰ dentro dela mesma, mas uma vida não “congestionada”: As funções principais, serviços e equipamentos estão concentrados no setor administrativo. Segundo os autores,

10. No original: *Indoor compact city*.

uma zona urbana compacta evita congestionamentos e movimentos de comutação¹¹.

A área urbana inclui funções como restaurantes, serviços, equipamentos públicos, livrarias, museus, teatros, parques, atividades às margens do rio e também casas, escritórios modernos, escolas. Universidades com laboratórios de pesquisa estarão localizadas no coração da cidade, portanto, nas pontes ou próximas a elas.

Modelo de cidade: As ruas seguem a regularidade do traçado dos campos de arroz.

fig 13 'Traçado dos campos de arroz, referenciais urbanos'¹², (CORÉIA, 2006: 57).

fig 14 Mancha de usos (CORÉIA, 2006: 58).

11. No original: *commuters*

12. No original: *urban landmark*.

Mobilidade: Sistema integrado de transporte de trens: As áreas mais representativas da cidade (cidade legislativa – prefeitura – pontes administrativas, principais escritórios, zonas residenciais, lazer e áreas culturais) e os espaços circunvizinhos estão conectados por um sistema integrado de trens.

fig 15 Sistema integrado de transportes (CORÉIA, 2006: 56).

Esse sistema tem sua própria linha (camada) de circulação e se articula com a principal estação de trens localizada na parte sul da cidade. Esse sistema, além de permitir uma rápida conectividade entre as funções urbanas e as pontes, se articula também com a infra-estrutura nacional.

fig 16 Estação. (CORÉIA, 2006: 56).

Áreas verdes na cidade compacta: A cidade compacta é beneficiada por uma área verde natural. Anéis ecológicos não constituem um cinturão verde, mas um lugar para o desfrute, que deverá incluir os equipamentos esportivos. As margens do rio (waterfront) são “redesenhadas” pelas práticas cotidianas. Paisagens naturais são compartilhadas com os espaços de lazer, esportes, entretenimento e áreas residenciais. Por meio do *waterfront*, a cidade atrai turistas e visitantes que queiram fugir da correria do dia a dia.

Nas margens do rio também se concentrarão equipamentos culturais, com zonas de entretenimento que funcionarão de manhã até o período da noite.

fig 17 Eco-anel vazado. (CORÉIA, 2006: 58).

fig 18 Atividades à margem do Rio. (CORÉIA, 2006: 59).

Sistemas edificadoss: habitação mais baixa para comunidades densas: Mesmo a cidade sendo compacta, a altura das edificações não é o foco deste projeto. Prefere-se a configuração de uma escala mais ‘humana’. A reinvenção do “sistema de bloco parisiense” fornece sensações de proteção e de solidariedade.

Apenas dois “distritos comerciais” receberão arranha-céus ao longo do rio. Eles se tornam símbolos da dinâmica econômica da cidade de trinta pontes, proporcionando a integração com o rio, a altura dos edifícios, ainda, exalta a imagem de ‘ultra-modernidade’ da nova cidade.

Universidades integradas à cidade: A integração e conectividade do campus com o ambiente urbano é uma proposta de grande força em termos físicos, funcionais e simbólicos. Os edifícios universitários, assim como a maioria das pontes, se tornam elementos de forte identidade para a cidade proposta. A proximidade com o rio e com o parque permite uma integração entre áreas verdes, centros de pesquisas públicos e privados e universidades voltadas ao desenvolvimento de atividades de *cluster*¹³.

Forma de alameda urbana¹⁴ de Manhattan para as duas zonas verticais: Os dois centros comerciais (CBDs), com edifícios mais altos, foram projetados para fornecer imagens de uma cidade de negócios integrada às cidades globais. Estas zonas estão focadas em empresas multinacionais que combinam conhecimento, pesquisa e competição em um ambiente internacional.

Comércio e negócios na escala do bloco: As lojas mais modernas e famosas estão localizadas ao longo de duas ruas pedestrianizadas que devem atrair também pessoas de fora da cidade. Está prevista uma segunda área comercial para servir ao comércio local, que deve estar localizada próxima a cada zona residencial, cada uma das quais abrigando aproximadamente 30.000 habitantes.

13. Entende-se atividades de cluster como ‘arranjo produtivo local’, no qual diferentes atividades têm um papel de complementaridade.’

14. No original: *Manhattan Alley Shape*.

fig 19 Futuras zonas residenciais.
(CORÉIA, 2006: 61).

Cidade sustentável: Para além do anel verde, na região situada a Oeste das pontes, planeja-se a construção de zonas residenciais, depois do ano de 2030. Essas residências, a serem implantadas nas encostas, serão formadas por conjuntos de edificações que não ultrapassem os 8 metros de altura.

3.4 A CIDADE DICOTÔMICA¹⁵ (*DICHOTOMOUS CITY*)

Comentários dos Jurados: Esta proposta não se relaciona formalmente ao sistema de anel, mas utiliza-se de suas ferramentas e de suas técnicas, fato que torna possível o desenvolvimento de um determinado planejamento. A cidade dicotômica não propõe um plano em si, mas um processo para a construção das cidades. Informações sobre camadas, mapeamento de fenômenos, organizações e rede de relacionamentos, desenvolvimento intrincado de formas e texturas, procurando reproduzir a condição urbana na sua riqueza e profundidade. O júri entendeu que o conjunto de técnicas aqui explorado pode ser adaptado a outros planos e pode se tornar uma peça importante na organização de outros esquemas.

15. Autor / Coordenador: Kim, Young Joon / Zaera Pólo, Alejandro (Coréia).

Resumo do Projeto: A concepção da cidade dicotômica consiste, e se define, como uma rede de sistemas, com um mecanismo de desenvolvimento irregular que coincide com as características preexistentes do sítio, acomodando os hábitos e tendências do desenvolvimento. Contudo, ainda que o foco esteja nos aspectos da expansão típica (tradicional) urbana, que cresce em direção a qualquer ponto, o projeto sugere uma 'grade' associada e sobreposta para fazer frente à flexibilidade prevista pela rede urbana.

Premissa: Incorporar estratos de informações e multiplicidade de condições como, de fato, elementos da nova cidade. O projeto propõe o confronto das várias realidades, eventos, condições e desejos, no espaço urbano, tendo a cidade como o elemento de intermediação que propicia possibilidades de representar o mundo real, lugares e programas de maneira concisa.

fig 20 Ilustração da composição dos sistemas (CORÉIA, 2006: 64).

Cenário: A artificiosa rigidez do urbanismo proposto para a cidade contemporânea é agora forçada a redimir-se por meio de uma série de protocolos flexíveis que possam ser trabalhados em torno das questões de mobilidade alternativas, ‘territorialização transgressiva’¹⁶ e antecipação.

As trajetórias da vida urbana constituem atualmente, de fato, um sistema de indeterminações. As inflexões políticas, econômicas, sociais e culturais são mobilizadas, comunicadas e transformadas simultaneamente, algumas vezes harmoniosamente, outras coercitiva e inesperadamente. A ‘incompletude’ da organização urbana¹⁷ pode significar uma oportunidade para novas mediações com a realidade, penetrando e sugerindo reformulações e novas interpretações.

As cidades hoje têm maiores e mais complexas demandas e desejos de uma pluralidade e multiplicidade de operações e cenários. O potencial das cidades está em como planejar a rede de estratégias e explorar a quantidade de informações que mudam continuamente. Em outras palavras, o objetivo do grupo não é fixar apenas um estreito “canal de visões” para a construção de formas e espaços, mas explorar perspectivas reais e virtuais, artificiais e naturais, o congestionado e o não congestionado.

16. No original: *Transgressive Territorialization*.

17. No original: *Incompleteness of the city's organization*.

fig 21 Variáveis do Programa
(CORÉIA, 2006: 68).

Conceito: Segundo os autores, a cidade deve conter propostas flexíveis. Simultaneamente, ‘organizar desejos’, multiplicidades e intrincadas linhas do dia a dia. Responder ao paradoxo entre real / ideal; aberto / fechado; único / diverso; local / global; e como tantas condições, permitir a crítica, adição, refazimento e revisão de identidades sem destruir sua integridade. Livre para as utopias fantasiosas e imagéticas, o projeto procurou novas medidas, espaços, estéticas, estilos de vida e cenários urbanos.

A dicotomia é também um conceito de rede (rede de trabalho) com um mecanismo de resiliência ao desenvolvimento que pode se acomodar às características atuais do espaço urbano a seus hábitos e tendências. Contudo, mais do que foco nos aspectos da expansão urbana, que cresce de uma direção à outra, o projeto sugere uma estrutura (esqueleto) entorno de uma rede de sobreposições e associações. A estratégia reside na flexibilidade, atratividade e multiplicidade.

“Todos os dias a vida urbana se transforma, novas alternativas e perspectivas aparecem. O futuro do desenvolvimento urbano e a formação que a cidade busca, por meio de medidas múltiplas, vão além da discussão de relação de construído X natural e descentralização X concentração.”

Assim, trata-se de uma proposta conceitual na qual os desenhos sugerem cenários abertos à indeterminação e às linhas de força e transformações cotidianas.

fig 22 Desenho da cidade com os nós de articulação (CORÉIA, 2006: 68).

3.5 UMA GRAMÁTICA PARA A CIDADE¹⁸ (A GRAMMAR FOR THE CITY)

Comentários dos Jurados: Uma gramática para a cidade ou o esquema “Expo”, como classificado pelo Júri, apresenta duas qualidades polêmicas. A primeira, a homogeneidade e inflexibilidade dos elementos justapostos a partir de uma matriz - a grelha (isomórfica) que conforma as edificações. A segunda, a ausência do traçado viário (subterrâneo). Segundo o Júri, uma parte é utópica, a outra realista, contudo, o aspecto que desperta maior interesse talvez seja o metafórico.

“As each frame contains a different reality, the matrix is rendered as an allegory for democracy, with the multiplicity of heterogeneous elements in striking juxtaposition”¹⁹.

18. Autores: Aurelli, Pier Vittorio / Tattara, Martino / Geers, Kersten / Van Severen, David (Itália).

19. Numa tradução livre: Cada estrutura contém uma realidade diferente, a matriz é uma alegoria da democracia, permite agregar elementos heterogêneos e múltiplos em notável justaposição.

Resumo do Projeto: A cidade é organizada como uma seqüência de ‘recintos fechados’²⁰, como uma ‘cidade muralha’. A ‘cidade muralha’ resulta da adição de várias edificações em forma de cruz, que equipam o espaço em desenvolvimento. A cidade é uma seqüência de estruturas geradoras de um espaço possível que permite continuamente agregar novas situações urbanas.

Uma gramática para a cidade: Nos últimos anos, a idéia de cidade tem sido substituída por uma imagem de cidade. Como resposta, a proposta procura não oferecer uma imagem, mas o principal - o veículo para tornar a cidade possível e aberta a novas possibilidades -, ‘um suporte’ onde uma nova idéia possa ser sempre discutida e, assim, permita que a imagem seja substituída pela forma.

20. No original: *rooms enclosed*.

fig 23 Ilustrações da malha e dos vazios. Possibilidades de ocupações nos meios das quadras (CORÉIA, 2006: 73).

fig 24 Diagrama (CORÉIA, 2006: 74).

Estrutura: O desenvolvimento da cidade se concentra na planície para preservar a paisagem existente, reforçando o contraste entre a cidade e o meio natural. A cidade é formada por uma seqüência de ‘muralhas de cidade’²¹. Estas são basicamente estruturas para moradia. A escolha desses ambientes como tema central para a cidade propõe desfazer a distinção entre exterior e interior, a partir dos módulos organizados pelas moradias-muralhas. Propõe-se uma cidade de ‘cômodos’ e não uma cidade de ruas. Este espaço urbano enfatiza a acessibilidade como uma parte do sistema e não como seu sistema estrutural.

21. No original: *City-walls*.

Princípio: O plano da cidade se concentra numa grelha formada por vários módulos em forma de crucifixo. Esta forma específica foi escolhida para produzir um espaço fechado, com apenas poucas unidades completas. O resultado é uma cidade onde as grelhas, além de estruturas, servem como edifícios, realizando assim uma síntese entre urbanismo e arquitetura.

Sistemas edificados - Muros habitáveis: Nesta proposta, os muros habitáveis pretendem configurar objetos urbano-arquitetônicos cuja proposta é associar rigidez (fixo) e flexibilidade. A cidade ‘muralha’ pretende ser um espaço geométrico onde a determinação da estrutura e a imprevisibilidade estão condensadas numa única forma.

“*The image of the city is the non-iconic appearance of ‘wall-spaces’²²*”. Esta proposta apenas restringe a forma dos muros, pretendendo desenhar o indispensável para a coexistência urbana. A proposta recusa a velha sintaxe da cidade: ruas, quadras e lotes. Ao contrário, propõe-se uma cidade sem ruas, composta por uma ordem de espaços estruturados por muros.

fig 25 Diagrama (CORÉIA, 2006: 76).

Composição – a cidade feita de paredes e espaços: A construção depende da relação entre dois componentes: paredes e espaços. “*Wall is the servant, Space is the master*”²³. O espaço mestre é um módulo que pode se erguer como único ou composto. Independentemente das combinações, a assimetria é sempre o resultado entre uma estrutura ‘autoritária’ e situações conhecidas e tidas como ‘naturais’ pela civilização.

Processo: O desenvolvimento se concentra na parte plana do território. As montanhas ao redor constituem uma ‘moldura’ natural da cidade. A dimensão principal é a grelha, que não deve ser entendida como instrumento de ordem, mas ‘orquestrada’ a partir de infinitas variações que gradualmente se envolvem com a escala do edifício e a escala do território.

22. Numa tradução livre: A imagem da cidade é sua aparência não icônica de ‘espaços–muros’.

23. Numa tradução livre: Parede é o servidor; espaço é o mestre.

fig 26 A construção da cidade.
(CORÉIA, 2006: 78).

O transporte público ocorre no perímetro da área a ser ocupada. No ponto onde a cidade inicia seu desenvolvimento existem quatro estações principais conectadas com a circulação de automóveis. A partir desses quatro pontos, os sistemas alcançam o interior da cidade.

Mobilidade: A superfície é apenas para pedestres. Carros entram na cidade por artérias e são direcionados para o subsolo. São quatro artérias principais conectadas com quatro estações principais de transporte público em forma de anel. Este anel principal de transporte público define o perímetro da cidade. De cada uma das quatro estações partem quatro sub-anéis que distribuem a acessibilidade para o coração da cidade. A sobreposição desses anéis cria uma forma irregular e independente da grelha da cidade. As quatro estações principais participam da primeira fase de desenvolvimento.

fig 27 Esquemas de mobilidade
(CORÉIA, 2006: 78).

Paisagem: Ao invés de justapor áreas verdes, procurou-se desenvolver uma identidade entre o plano de massas e os muros, articulando-se áreas públicas e privadas, verde e arquitetura, natureza e cultura, mesclados ao longo da configuração de todo o espaço.

fig 28 Vista geral 1 (CORÉIA, 2006: 79).

fig 29 Vista geral 2 (CORÉIA, 2006: 79).

4. ANÁLISE DOS PROJETOS: FIGURAS, TEMAS E MATERIAIS

A cidade moderna propõe temas e problemas que, em combinações diversas, são reencontradas em todo o lugar e que, portanto, podem tornar-se objeto de reflexões gerais. Enquanto a cidade contemporânea não apresenta características idênticas em toda parte do mundo ocidental e, muito menos, em toda parte do mundo. [...] As passagens de uma época a outra, por exemplo, da cidade moderna para a cidade contemporânea, nunca são improvisadas, cada forma desenvolvida contém, dentro de si, resquícios das formas precedentes (Secchi, 2006).

As seguintes considerações, menos que a realização de uma taxonomia dos projetos analisados, busca explorar as soluções propostas para uma cidade ex-novo do Século XXI, de forma a evidenciar as figuras, os temas e materiais relevantes na prefiguração da cidade contemporânea.

O projeto denominado **'A cidade de milhares de cidades'**, como comentado pelo júri, apresenta o maior aprofundamento. Pode-se dizer que o nível de desenvolvimento alcançado corresponde à amplitude e diversidade dos temas enfrentados e aos níveis de definição projetual, averiguação de cenários, demonstração e exemplificação das hipóteses:

- A estrutura anelar ganha espessura porque é intensificada pela sobreposição de infra-estruturas, cuidadosamente integradas à topografia, permitindo uma estruturação coerente com a escala (500 mil habitantes) e o território (várzea e rio cercados por montanhas).
- A densidade é o calibre de configuração do projeto. Apesar da variação entre média e alta densidade, explorada ao longo da estrutura anelar (variando de 100 a 200 moradias/ha, o que corresponderia a aproximadamente 300 a 600 habitantes/ha), possibilitou o atendimento do programa em 25 diferentes módulos que, adequando-se à topografia, 'disponibilizam' o vale à população – como espaço a um só tempo simbólico e funcional: o silêncio, a memória dos campos de arroz e, ao mesmo tempo, a fruição pública. Trata-se de uma área rural reconfigurada em função da própria vizinhança.
- As várias partes da cidade condicionam-se às lógicas de facilitação da mobilidade e diversificação de acessibilidade, assim como à necessidade de ampliação do espaço público como possibilidade de maior

interação da população com o espaço natural.

- O traçado proposto é o elemento estruturador da forma e da interação dos sistemas. Se, por um lado, a possibilidade de livre configuração das quadras obtém resultados arquitetônicos cacofônicos e em escala extrema, por outro lado é o próprio traçado que organiza a localização de atividades e tipologias, compatibilizando fluxos e funções com a multiplicidade de espaços públicos.

A proposta denominada '**A via orbital**' privilegia o espaço e a escala do homem, a partir de uma cidade 'conceitualmente democrática'. A busca de oportunidades igualitárias é demonstrada por meio das respostas dadas à circulação e mobilidade e a outras necessidades emergentes da vida coletiva contemporânea – destacando-se a primazia dada aos espaços públicos, assim como a heterogeneidade de usos (com distribuição específica). Nas áreas predominantemente residenciais, existem pontos comerciais de apoio. Em zonas onde predominam escritórios e serviços, há maior número de comércio e menor quantidade de moradias. Já as áreas predominantemente comerciais tendem a ser mais adensadas e concentram os pontos nodais (conexões) do sistema de transporte.

Em ambas as propostas – a cidade orbital e cidade de milhares de cidades -, o centro geométrico, apesar de presente, é subvertido em suas funções tradicionais – passa de lugar de concentração de atividades a um vazio silencioso de respeito ao meio ambiente e convite à contemplação. Nesse sentido, essas duas cidades "evocam" o conceito de cidade democrática, a partir de um elemento de usufruto coletivo e localização equidistante.

'A cidade de 30 pontes' embora tendo optado por um partido totalmente diverso dos anteriores, também busca uma aproximação do homem com a natureza. Esta intenção fica evidente no recurso de máxima exploração programática do '*waterfront*', sendo esse o principal elemento que confere 'identidade' à cidade. O rio, como o recurso maior de agregação de forças e interesses urbano-ambientais, articula as funções administrativas, o terciário avançado, os espaços de pesquisa e desenvolvimento tecnológico, como também os espaços de lazer, esportes e contemplação para toda a cidade.

Um outro elemento relevante relacionado à forma dessa cidade é o traçado resultante das linhas de força das vias principais emparelhadas e alinhadas aos edifícios-pontes. Curiosamente, o formato circular não é mais do que uma moldura do limite da cidade, o que sugere possibilidades de distorção formal e em

função das necessidades de adaptação às dinâmicas (desejadas ou não) de crescimento urbano.

O projeto denominado **'A cidade dicotômica'** compreende a cidade como resultado de um processo de sistemas conjugados e entrelaçados a partir de uma lógica de implicações recíproca e possibilidades de expansão e não exatamente de configuração de cada um deles. São definidos 'layers' para as várias funções do programa com as mais diversas configurações possíveis: redes, anéis, hierarquização de fluxos, traçados rígidos e traçados orgânicos.

A multiplicidade de nós ou pontos nodais resultantes da interação dos diversos 'layers' fornece a riqueza de formas, escalas e texturas. Tal potencialidade, apresentada como diagramas, que estimulam interpretações subjetivas, é um convite à investigação e simulação das configurações possíveis. Sugere uma 'regra' de construção que pode servir a outros 'jogos' de estruturação de cidades, incluindo os outros 4 premiados.

'Uma gramática para a cidade' é percebida em um primeiro olhar, como uma opção projetual rígida, seja pela repetição das formas, seja pela monotonia que sugere. Porém uma leitura mais acurada vai permitindo descobertas instigantes. A primeira delas diz respeito à subversão da tão propalada²⁴ necessidade de 'recuperação da rua' como lugar (convívio e comunicação) e percurso (fluxo), suas relações e elementos complementares – a quadra, o lote. Neste projeto, tanto a rua quanto a quadra e o lote são 'dissolvidos' em detrimento de uma estrutura edificada 'ativa' que agrega e absorve as funções básicas da cidade. A 'cidade muralha' ou a 'cidade de cômodos' como denominada no memorial do projeto, é inteiramente conformada pelos cheios (edifícios em cruz-grelha) e vazios proporcionados por essas molduras. Nesses vazios, podem ocorrer as mais diversas formas de ocupação. Como em um jogo, a falsa rigidez do 'enquadramento' das 'muralhas habitadas', constitui o suporte para as mais diversas possibilidades programáticas e formais favorecendo a configuração de micro-ambiências.

*

Em suas argumentações sobre o mundo contemporâneo, B. Secchi (2006) vem apontando não a falta de um princípio de racionalidade, mas o surgimento de múltiplas racionalidades defendidas de modo irredutível. Dessa maneira, as propostas de cenários e estratégias – como os dos projetos para a Cidade Multifuncional da Coreia -

24. Pelos urbanistas, principalmente dos anos 60. Século XX, a partir de 'Morte e Vida das Grandes Cidades', de Jane Jacobs.

“constituem projetos conceituais por meio dos quais é construída a comparação entre uma multiplicidade de racionalidades fortes, em parcial ou radical oposição entre si”. Assim, cada cenário proposto (aceitando a ignorância sobre o vir a ser), apresenta metas quantificáveis, mas carrega valores consolidados pela tradição, pela vivência ou pela pesquisa de novas formas de ‘afetividade’, novos espaços de sociabilização, de produção, de morar.

Pode-se dizer, no caso dos cinco projetos analisados, que os temas sensíveis a serem enfrentados no projeto e gestão da cidade e do território contemporâneo encontram-se destacados e contemplados na maior parte das propostas apresentadas. De forma resumida, tem-se, portanto, uma preocupação e maior conscientização sobre as **questões ambientais**, seja quanto à preservação dos recursos naturais, seja quanto ao seu consumo (formas alternativas de produção energética); um cuidado no tratamento da **mobilidade e acessibilidade** como um dos principais fatores de democratização do uso do espaço urbano e de promoção de qualidade de vida (o transporte individual foi relegado à alternativa secundária, sendo o transporte público o principal meio de circulação, intervenções que valorizam o pedestre); os **equipamentos urbanos** também como elementos de integração e fator de sociabilização com preocupações ambientais.

Um destaque especial é feito às estruturas anelares propostas nos dois primeiros projetos apresentados - **‘A cidade de milhares de cidades’** e a **‘Via Orbital’** - que subvertem a relação centro-periferia – tratando o centro como um grande vazio – ‘material’ de referência simbólica, cultural (campos de arroz) e ambiental da cidade. O partido adotado nesses projetos vem ao encontro das idéias de R. Kholhaas (1995) e B. Secchi (2006) respectivamente:

uma nova concepção de cidade, uma cidade que não mais seria definida por seus espaços construídos, mas pela ausência destes ou pelo espaço vazio, contra a postura indiscriminada de preenchimento e aglomeração ‘incontrolável’ dos espaços.

o desenho dos vários espaços abertos, em seu conjunto, vem a conformar o ‘material’ de intermediação entre os diferentes fragmentos urbanos, entre suas posições, dimensões, características técnicas, funções e papéis, organizando-os segundo algumas grandes figuras [...]

No caso, está se falando de um grande espaço aberto – de uso público - que por si só abarca, interliga e integra as diversas partes da nova cidade.

Diametralmente oposta a esses dois, a **‘gramática para a cidade’** constrói a estrutura urbana por meio da repetição seriada de ‘edifícios em cruz’ de maneira a conformar vazios disponíveis a uma multiplicidade de configurações urbanas convencionais ou não. Aqui a subversão é relacionada aos ‘materiais’, a grelha em cruz se coloca como elemento primário de conformação do tecido urbano – no lugar da rua – que perde importância e significado, ao menos na escala intra-urbana.

De modo geral, com relação aos processos pelos quais passaram a cidade moderna industrial - as forças de ‘separação e distanciamento’ – e a cidade contemporânea - ‘dispersão e fragmentação’ – são abandonadas em busca de uma cidade quase compacta ou linear (que assume a forma de anéis), onde se destacam a mescla de funções, os sistemas edificados em processos de ‘parcelamento, urbanização e edificação’ mais ou menos convencionais. Evidenciam-se, porém, preocupações com a flexibilização da habitação (coletiva, familiar, individual, transitória). Os sistemas de mobilidade abandonam o transporte automotivo individual em prol do coletivo, ora segregado, ora sobreposto em diferentes níveis, e as centralidades são distribuídas equitativamente na malha urbana em nós de articulação de modalidades de transporte, ou expressas com maior evidência no vazio central (‘cidade de milhares de cidades’ e ‘via orbital’). Além dos aspectos simbólicos, as questões ambientais são fortemente evidenciadas no vazio central que ambas destacam (respeito aos campos de arroz preexistentes, fundo de vale, lugar de drenagem natural, valorização paisagística) e uso democrático (a 1 hora e 30 minutos a pé de qualquer ocupação proposta). A ‘cidade de trinta pontes’ também traz para as margens do rio Guem a centralidade principal da nova cidade: os centros de tecnologia e pesquisa e atividades culturais que devem se articular com cuidados ambientais, qualidade de vida (atividades esportivas e de lazer).