

## Denio Munia Benfatti

Todo cidadão sonha com um tempo feliz de cidade. Um tempo que, independente da idade, do autor, do personagem, está invariavelmente situado em um período remoto de sua existência. As lembranças assumem importância fundamental e a nostalgia se impõe como um fato universal. Relembramos, com frequência, que naquele tempo era melhor. Ah! tempo bom, podíamos tomar o elétrico, o tempo de trajeto era curto, seguro, os circulares circulavam, coisa que hoje não é mais evidente.

Em termos urbanísticos nem sempre ocorre desta maneira. O crescimento vertiginoso e caótico, produto simples da casualidade e da acumulação de elementos incoerentes e sem método, as dimensões e a dispersão atingidas pelas grandes cidades, as disfunções da vida urbana, a multidão, o congestionamento, fenômeno recente, a implantação de modernas e gigantescas plantas industriais, como as instalações da FIAT em Lingotto, inaugurada nos anos 20 em Turim, superando meio quilômetro de extensão, enfim, tudo o que envolve o fenômeno metropolitano, desde o início deste nosso século, colocou arquitetos, urbanistas, geógrafos, face a questões que incluíam não somente o modo de vida, o tamanho ideal das cidades, bem como a própria viabilidade das metrópole como local da moradia e de produção de bens e serviços.

Fotografia  
Nicolas Borel  
Traduction  
Luciano Lopreto

Tout les citoyens rêvent d'un temps heureux dans la ville. Un temps qui, indépendamment de l'âge, de l'auteur, du personnage, se situe invariablement dans une période lointaine de son existence. Les souvenirs prennent une importance fondamentale et la nostalgie s'impose comme un fait universel. On se rappelle souvent que les temps de jadis étaient meilleurs. Ah bon vieux temps, on prenait le tramway et son trajet n'était pas long, il était sûr, toutes les lignes étaient à notre disposition, chose qui n'est plus évidente de nos jours.

En termes urbanistiques, les choses, parfois, sont différentes. La croissance vertigineuse et chaotique, simple produit de la casualité et de l'accumulation d'éléments incohérents et sans méthode, les dimensions et la dispersion atteintes par les villes, les disfonctions de la vie urbaine, la foule, l'embouteillage, phénomène récent, l'implantation de géantes et modernes usines industrielles, comme celles de Fiat à Lingotto, inauguré dans les années 20 à Turin, qui dépasse les 500 mètres d'extension, enfin, tout ce qui concerne le phénomène métropolitain, depuis le début de ce siècle, a placé les architectes, urbanistes et géographes devant des questions qui comprennent non seulement le mode de vie, la dimension idéale des villes, comme la viabilité même des métropoles en tant que lieu de domicile et de production des biens et services.

## Portzamparc et l'urbanisme contemporain

## Portzamparc e o urbanismo contemporâneo



**Marseille les Catalans**  
Espaço turístico e balneario.  
Maquete

Axonométrica mostrando a  
sobreposição do sítio urbano  
ao sítio natural

**Marseille les Catalans**  
Espace touristique et  
balnéaire. Maquette

Axonométric montrant la  
superposition du site  
urbain au site naturel



Face a esses problemas, a idéia de caos foi, nessas últimas décadas, a previsão mais alardeada e constante. No entanto, não só o caos não foi atingido, como também a própria idéia de caos foi constantemente renovada. E, mais uma vez, à cada nova geração, reitera-se a possibilidade de entoar os novos versos da mesma canção do tempo.

A idéia de cidade-jardim estava no centro das preocupações no início do século. Os esquemas de Ebenezer Howard<sup>1</sup> fornecendo os substratos teóricos para todo o desenvolvimento do planejamento urbano subsequente, preconizavam uma combinação entre as vantagens de uma vida urbana intensa e saudável e os prazeres do campo. O movimento das cidades-jardins e seu posterior desenvolvimento teórico, associado a algumas experiências concretas ocorridas ao longo da primeira metade deste século, resultaram em um esforço de contenção do crescimento urbano e também no desenvolvimento de modelos que estipulavam tamanho ideal de cidade, cinturão verde como estruturador e delimitador da mancha urbana e o crescimento controlado através da implantação de novos núcleos urbanos (cidades novas).

Uma idéia que não é propriamente recente. Devemos a Leonardo Da Vinci<sup>2</sup> sua primeira formulação moderna, em 1485, destinada a reorganizar e sanear Milão, após a cidade ter sido quase devastada por uma peste. Sua estratégia consistia na criação de povoados satélites de até 10.000 habitantes cada um.

Propunha também um traçado viário para o centro urbano em vários níveis, reservando o nível superior para a circulação de pedestres e o nível inferior destinado a circulação de veículos, mercadorias e eliminação de detritos. Projeto semelhante, de cidade nucleada, foi apresentado pelo escritório do arquiteto Maurício Roberto para o concurso de Brasília na década de 50.

Face à ces problèmes, dans les dernières décennies, l'idée de chaos a été la plus répandue et constante. Pourtant, non seulement le chaos n'a pas été atteint, comme l'idée même de chaos a été constamment renouvelée. Et, alors, une fois de plus, chaque nouvelle génération peut chanter la même chanson: "Ah le bon vieux temps!"

L'idée de ville-jardin, était au centre des préoccupations au début de notre siècle. Les schémas de Howard<sup>1</sup> fournissant les substrats théoriques pour tout le développement de la planification urbaine subséquente, préconisaient une combinaison entre les avantages d'une vie urbaine intense et saine et les plaisirs de la campagne.

Le mouvement des villes-jardins et son ulterior développement théorique, associé à quelques expériences concrètes pendant la première moitié de ce siècle, ont résulté dans un effort de contention de la croissance urbaine et aussi dans le développement de modèles qui stipulaient pour la ville une dimension idéale, une ceinture verte pour structurer et délimiter le contour urbain et la croissance contrôlée par la mise-en-place de nouveaux noyaux urbains (villes nouvelles).

Cette idée n'est pas récente. On doit à Leonardo da Vinci<sup>2</sup> sa première formulation moderne, en 1485, destinée à reorganiser et assainir la ville de Milan, après la dévastation presque totale de ville par une peste. Da Vinci proposait la création de peuplades satellites de non plus de 10.000 habitants. Il proposait aussi un dessin viaire pour le centre urbain en plusieurs niveaux, réservant le niveau supérieur à la circulation des piétons et l'inférieur à la circulation des véhicules, des marchandises et à l'élimination des déchets. Un projet semblable, de ville en noyau, a été présenté par le bureau de l'architecte Maurício Roberto pour le concours de Brasília pendant les années 50.

A idéia de ordem e de vida urbana saudável, no entanto, não esteve invariavelmente associada a um recuo ao passado, à contenção do crescimento urbano, ou mesmo relacionada a um retorno à vida no campo.

Face ao caos e a todos os males que então afligiam os moradores das grandes cidades, Corbusier interpõe sua obsessão de limpeza, geometria e ordem. Sua cidade contemporânea se contrapõe radicalmente à cidade tradicional. Portzamparc, em seu texto publicado neste número da revista *Oculum*, define a cidade tradicional, a que nos referimos acima, como a 1ª Era da cidade. Em contraposição à cidade tradicional, a cidade contemporânea proposta por Corbusier, assim como seus sucedâneos, derivações e influências, foi denominada como a 2ª Era da cidade.

Corbusier, apesar do pequeno número de realizações - Plano Diretor de Chandigarh e cidade-jardim de Pessac - foi um grande agitador cultural e suas teorias urbanísticas influenciaram todo o urbanismo das décadas seguintes. Brasília é, a esse respeito, um caso exemplar, um dos maiores exercícios urbanísticos de inspiração corbusiana.

A adoção de seus princípios, pretensamente universais, dá início a um desmonte progressivo da cidade tradicional e dos conceitos urbanísticos da cidade do século XIX. Contrapõe-se às quadras fechadas da cidade tradicional com quadras abertas, ruas largas, edifícios autônomos e isolados, separação de fluxos em níveis distintos, segundo os tipos de transporte (pedestres, circulação local...).

De início suas propostas de quadras abertas em U ainda mantêm, parcialmente, apenas como forma, a rua corredor. Posteriormente seus projetos abandonam completamente a relação com a rua.

A maior influência de suas teorias, no entanto, não decorre da implantação de novas cidades, mas fundamentalmente de sua idéia de edifício isolado autônomo. A Unidade de Habitação de Marselha (1947-52), um dos poucos projetos construídos, um edifício isolado no interior de uma área que não se pode afirmar ser uma quadra, tornou-se um dos modelos de edifício urbano mais copiados em todo o mundo.

Esta nova tipologia, e sua correspondente relação edifício-cidade rompe completamente a forma do urbanismo típico do século XIX.

L'idée d'ordre et de vir urbaine saine, cependant, n'a pas toujours été associée à un recul au passé, à la contention de la croissance urbaine, ou même relationnée à un retour à la campagne.

Face au chaos et à tous les maux qui affligent alors les habitants des grandes villes, Le Corbusier interpose son obsession de propreté, géométrie et ordre.

Sa ville contemporaine s'oppose radicalement à la ville traditionnelle. Portzamparc, dans son texte publié dans ce numéro de la revue *Oculum*, définit la ville traditionnelle, à laquelle nous nous référons ci-dessus, comme le premier âge de la ville. En contreposition à la ville traditionnelle, la ville contemporaine, proposée par Le Corbusier, a été nommée comme le deuxième âge de la ville.

Le Corbusier, en dépit du petit nombre de réalisations - le Plan Directeur de Chandigarh et la ville jardin de Pessac - a été un agitateur culturel et ses théories, cependant, ont influencé tout l'urbanisme des décennies qui ont suivi. Brasília est l'un des plus grands exercices urbanistiques d'inspiration corbusienne.

L'adoption de ses principes, prétensement universels, ont amorcé le démontage progressif de la ville traditionnelle et des concepts urbanistiques de la ville du XIXème siècle. Aux îlots fermés de la ville traditionnelle, il oppose les îlots ouverts, des rues larges, des immeubles autonomes et isolés, séparation des flux sur des niveaux distincts selon les types de déplacements (piétons, circulation locale,...).

**Rua National**  
Situação dos edifícios antes  
da intervenção

Fachada com os balcões  
criados



Rue National  
Situation des immeubles  
avant l'intervention

Façade avec balcons créés

Au départ, ses propositions de îlots ouverts en U maintiennent partiellement la rue couloir, seulement dans la forme. Plus tard, ses projets abandonnent complètement la relation avec la rue.

La plus grande influence de ses théories, ne découle pourtant pas de la mise-en-place de nouvelles villes, mais, fondamentalement de son idée d'immeuble isolé et autonome. L'Unité d'Habitation de Marseille (1947-52), l'un des rares projets construits, un immeuble isolé à l'intérieur d'une aire qu'on ne peut pas affirmer qu'elle soit une îlot, est devenu l'un des modèles d'immeuble urbain le plus copié



Assim, o que na cidade da 1ª Era tinha o sentido de rua, de espaço público por excelência, torna agora o sentido de via de circulação, acesso.

Na definição de Portzamparc o que diferencia e ao mesmo tempo caracteriza a cidade da 2ª Era é essa inversão da visão do espaço. Uma inversão que supõe a rejeição da rua, com as edificações autônomas não mais se organizando em torno dos espaços públicos.

Estas características da 2ª Era, marcaram significativamente a construção do território urbanizado nos anos 50/60 e 70, principalmente nas cidades onde a expansão se dá através da construção de conjuntos residenciais planejados e concebidos no "estilo internacional".

### Caos e contenção urbana

Toda a discussão envolvendo o crescimento e a transformação das cidades, o planejamento urbano e as propostas de contenção e redistribuição equilibrada da população no território urbano e regional, desenvolvidas no decorrer da primeira metade deste século, incidirá de maneira decisiva na formulação do Plano da Grande Londres (1944). Coordenado pelo arquiteto Patrick Abercrombie, este Plano representou, segundo Mumford, "o melhor documento isolado até agora surgido sobre planejamento desde o livro de Howard; na verdade quase pode ser considerado como a forma madura do organismo do qual Garden Cities of Tomorrow fora o embrião".<sup>3</sup>

Também o ato que viabilizaria a política de New Towns na Inglaterra, editado logo a seguir (1946), baseou-se em uma legislação urbanística que evoluiu seguindo este mesmo processo de discussões, onde a Town and Country Planning Association teve papel fundamental. Opondo-se sistematicamente a criação de novos subúrbios, esta Associação defendia, como alternativa, que o crescimento urbano passasse a ocorrer a partir da criação de cidades novas autônomas.

dans le monde. Cette nouvelle typologie, et sa correspondante relation immeuble-ville rompt complètement la forme d'urbanisme typique du XIXème siècle.

Ainsi, ce que dans la ville de l'Âge I avait le sens de rue, d'espace public par excellence, prend alors le sens de voie de circulation, d'accès. Dans la définition de Portzamparc, ce qui distingue et en même temps caractérise la ville de l'Âge II est cette inversion de la vision d'espace. Une inversion qui suppose le rejet de la rue, avec des bâtiments autonomes ne s'organisant plus autour des espaces publics.

Ces caractéristiques de l'Âge II ont marqué significativement la construction du territoire urbanisé dans les années 50/60/70. Surtout dans les villes, où son expansion se fait par la construction d'ensembles résidentiels planifiés et conçus dans le "style international".

### Chaos et contention urbaine

Toute la discussion concernant la croissance et la transformation des villes, la planification urbaine et les propositions de contention et redistribution équilibrée de la population sur le territoire urbain et régional, développées pendant la première moitié de ce siècle, incidira de façon décisive sur la formulation du Plan du Grand Londres (1944). Coordonné par l'architecte Patrick Abercrombie, ce Plan a représenté, selon Mumford, "le meilleur document isolé qui a surgi jusqu'à présent sur la planification, depuis le livre de Howard; en effet, il peut presque être considéré la forme mûre de l'organisme duquel Garden Cities of Tomorrow avait été l'embrión".<sup>3</sup>



Rua National  
Fachada com os balcões criados

Rue National  
Façade avec balcons créés

Situação dos edifícios antes da intervenção

Situation des immeubles avant l'intervention

Balcões criados

Balcons créés





Entre outros objetivos, o Plano da Grande Londres destaca o bloqueio dos assentamentos industriais na área; a desconcentração industrial e residencial, em direção as áreas externas; a diminuição da população da grande Londres no seu conjunto. Complementarmente a essas ações foi proposto um esquema de reassentamento populacional através de oito cidades novas, auto-suficientes, localizadas a uma distância média de 50 km do centro de Londres.

Esta estratégia de contenção do crescimento e de desconcentração urbana, através de cidades novas, foi posteriormente seguida por vários países em diferentes metrópoles. Primeiramente nos países escandinavos, em Estocolmo e Helsinki, logo no início dos anos 50. Em seguida no Japão, com o Plano para a Grande Tóquio, também contando com um cinturão verde e rodeado por novas cidades, como no modelo inglês. Posteriormente também foi proposta na Rússia, França, Estados Unidos e vários outros países.

Com uma certa defasagem (década de 70), estas políticas de contenção foram também adotadas no Brasil com os programas de cidades médias e de regiões metropolitanas.



Aussi l'acte qui viabiliserait la politique de New Towns en Angleterre, édité par la suite (1946), reposait sur une législation urbanistique qui a évolué suivant ce même processus de discussions, où la Town and Country Planning Association a joué un rôle fondamental. En s'opposant systématiquement à la création de nouveaux faubourgs, cette association défendait en tant qu'alternative, que la croissance urbaine passe a se faire à partir de la création de villes nouvelles autonomes.

Entre autres, les principaux buts du Plan du Grand Londres étaient le blocage des mises-en-place industrielles; le déplacement industriel et résidentiel vers des aires extérieures; la diminution de la population du Grand Londres dans son ensemble. Comme complément de ces actions, a été proposé un schéma de refixation populationnelle au moyen de huit villes nouvelles, auto-suffisantes, localisées à une distance moyenne de 50 km du centre de Londres.

Cette stratégie de contention de la croissance et de déconcentration urbaine, au moyen des villes nouvelles, plus tard, a été

## Urbanismo e Arquitetura na construção dos subúrbios parisienses

No diálogo à distância estabelecido entre os textos que compõem este número da revista, a abordagem do caso parisiense ganha sentido não apenas como um exemplo específico de contenção urbana, mas também como pano de fundo às referências do texto de Portzamparc.

A França só mais tardiamente começou a preocupar-se com as grandes dimensões e o acelerado crescimento metropolitano. As primeiras *villes nouvelles* são propostas somente a partir de 1965, quando esta forma de controle do crescimento metropolitano já estava sendo questionada e em desaceleração nos demais países.

Os primeiros esforços realizados no pós-guerra foram todos canalizados para resolver o problema habitacional, para a reconstrução e melhoria do estoque, sem no entanto implicar em propostas urbanísticas de maior alcance.

Para se ter uma idéia da profundidade da crise habitacional, na cidade de Paris, em 1954, apenas 22% das habitações possuíam sistema de abastecimento de água corrente, cerca de 40% não possuíam lavabo interno e apenas 20% possuíam banheiro com ducha.

Como uma primeira resposta a essa situação, a administração lançou mão de um programa de construção de grandes conjuntos residenciais, sem, no entanto, prestar grande atenção quanto a sua localização e qualidade dos

suivie par plusieurs pays étrangers en plusieurs métropoles. D'abord dans les pays scandinaves, à Stockholm et Helsinki,

au début des années 50. Ensuite, au Japon, à Tokio, comptant aussi sur l'enceinte verte, entouré par des villes nouvelles, suivant le modèle anglais. Ulterieurement, aussi en Russie, en France, aux Etats-Unis et dans plusieurs autres pays.

Avec un certain décalage de temps (années 70), ces politiques de contention ont été aussi adoptées au Brésil, avec le programme de villes moyennes et de régions métropolitaines.

## Urbanisme et Architecture dans la construction de la banlieue parisienne

Dans le dialogue à distance, établi entre les textes qui composent cette édition de notre revue, l'abordage de l'exemple parisien gagne en sens non seulement en tant qu'exemple spécifique de contention urbaine, mais aussi en tant que base des références du texte de Portzamparc.

Ce n'est que tardivement que la France a commencé à se préoccuper avec les grandes dimensions et l'accélérée croissance métropolitaine. Les premières villes nouvelles sont proposées seulement à partir de 1965, quand cette forme de contrôle de la croissance métropolitaine commençait déjà à être mise en question et en désaccélération dans les autres pays.

Les premiers efforts réalisés dans l'après-guerre, ont été tous canalisés pour résoudre le problème du logement, pour la reconstruction et amélioration du stock, sans pour autant que



projetos. Ao todo, num período de 15 anos, entre 1955 e 1970, foram edificados mais de 4 milhões de apartamentos em toda a França, sem contar algumas centenas de milhares de habitações individuais.<sup>4</sup> Um número bastante significativo em relação à população total do país que atualmente é pouco superior a 50 milhões.

Até 1958 a escala desses conjuntos ainda girava em torno de 500 unidades habitacionais. A partir daí, com a proposição das ZUP - Zonas de Urbanização Prioritária -, as dimensões dessas novas massas urbanizadas deram um salto. Algumas dessas Zonas (foram definidas mais de uma centena de ZUPs), tomaram dimensões exageradas. Créteil, situada no sudoeste de Paris tinha uma população prevista de 60.000 habitantes; Toulouse Le Mirail de 100.000 habitantes. Eram conjuntos ou comunidades realmente grandes, comparáveis às cidades novas implantadas em outros países.

Jean Pierre Le Dantec, em seu livro *Enfin l'Architecture*, consagra um capítulo inteiro à descrição desta situação, cujo título é tão claro quanto contundente "Les trentes années noires de l'architecture française".

### Rua National

Tratamento dado aos halls de entrada dos velhos edifícios

Balcões criados

Edifícios acrescentados

### Rue National

Traitement donné aux d'entrée des vieux immeubles

Balcões crées

Immeubles rajoutés

cela implique en propositions urbanísticas de plus longue portée. Para avoír uma ideia de la profundeur de la crise du logement dans la ville de Paris, en 1954, seulement 22% des habitations étaient servies par un système d'approvisionnement d'eau, 40% environ n'avaient pas de lavabo interne, et seulement 20% possédaient une salle de bains avec douche.

Comme première réaction à cette situation, l'administration a fait recours à un programme de construction de grands ensembles résidentiels, cependant sans faire beaucoup d'attention quant à leur localisation et à la qualité des projets. En tout, pendant une période de 15 ans, entre 1955 et 1970, la France a construit sur tout son territoire plus de 4 millions d'appartements, sans compter quelques centaines de milliers de logements individuels.<sup>4</sup> Un chiffre assez significatif par rapport à la population totale du pays qui actuellement est un peu supérieur à 50 millions d'habitants.

Jusqu'à 1958, l'échelle de ces ensembles était encore autour de 500 unités. Dès lors, avec la proposition des ZUP - Zones d'Urbanisation Prioritaires -, les dimensions de ces nouvelles masses urbanisées ont fait un saut. quelques unes de ces Zones (on a défini plus d'une centaine de ZUP), ont atteint des dimensions trop grandes, comparables aux villes nouvelles implantées dans d'autres pays.

Jean-Pierre Le Dantec, dans son livre *Enfin l'Architecture*, consacra tout un chapitre à la description de cette situation, dont le titre est aussi clair que frappant: "Les trente années noires de l'architecture française".

Son évaluation des résultats de la reconstruction et de l'expansion des faubourgs est démolissante. Alors, dit-il, "...ce qu'on construisait - a cadence rapide, certes! - était effrayant. Quel que fut le discours social qui,



Certamente não. A reconstrução e expansão dos subúrbios realmente resultou em assentamentos caóticos.

Em 1965, quando a população da região de Paris atingia 9 milhões de habitantes, foi proposto um novo *Plano Geral*. Este Plano definia normativamente que a população da região parisiense não deveria ultrapassar 14 milhões de habitantes até o ano 2000. Esta previsão não foi atingida e a população da região parisiense hoje não ultrapassa 11 milhões de habitantes. No entanto, naquele momento, esta previsão continha uma suposição, quase heróica, de que a imigração em direção a Paris seria zero. Considerava apenas o crescimento da população já existente em Paris durante o período considerado (35 anos).

Ainda assim os urbanistas tinham como tarefa abrigar uma nova população de 5 milhões de habitantes. Adotaram um plano de cidades novas, seguindo não o modelo inglês de cidades autônomas, mas de cidades satélites semelhante ao modelo adotado em Estocolmo no início dos anos 50. Foram propostas 5 novas cidades de 500.000 habitantes, portanto metade do crescimento previsto para Paris seria assentado em 5 novos núcleos e, outro tanto, deveria encontrar abrigo no interior da área já urbanizada.

As cidades foram localizadas no eixo preferencial leste-oeste, no vale do Marne e no Alto Sena. As novas cidades são: Evry e Melun-Senart (região sul), St. Quentin en Yvelines (sudoeste), Marne-la-Vallée (leste), Cergy-Pontoise (norte).

Estas cinco cidades estão situadas entre 20 e 30 km do centro de Paris. Seu objetivo maior é o romper o monocentrismo de Paris, transferindo postos de trabalho para outras regiões, diminuindo os deslocamentos em direção ao centro, aliviando deste modo a pressão sobre o tráfego na área central.

A rápida expansão dos subúrbios parisienses apresentou, em seu conjunto, resultados bem pouco elogiáveis.

"Ah, la belle époque que c'était. Aquela dos 'grandes conjuntos' que então passavam por 'exemplares' (e de fato eram, para infelicidade dos usuários)."<sup>6</sup>

As demandas sociais por melhoria das condições urbanas não tardaram. Começaram logo após as inaugurações, e os programas de requalificação dos espaços habitacionais tem início já na metade dos anos 70. Pouco tempo depois,

Sua avaliação dos resultados da reconstrução e da expansão suburbana é devastadora. Então, diz ele, "...o que se construiu - numa cadência rápida - era assustador. Qualquer que fosse o discurso social que, pretensamente, era apresentado como justificativa": "...Pré-fabricação pesada de uma parte, urbanismo de *zoning* de outra e, envolvendo tudo, uma embalagem que se dizia ser arquitetura: tudo tendia à repetição de um catálogo de caixotes, prontos para serem colocados onde quer que fosse: valises de todos os tamanhos mas preferencialmente gigantescas, silos para trabalhar ou para dormir..."<sup>5</sup>

Em 1960 foi preparado um primeiro Plano Geral da Região de Paris, o *Podog* (Plan d'Aménagement et d'Organisation Générale de la Région Parisienne). O Plano pretendia frear o crescimento físico de Paris, promovendo o crescimento de oito cidades do interior da França como pólos equilibradores ou *Métropoles de Equilibrio*. Este plano coloca-se frontalmente contra a proposta de cidades novas para a região de Paris, sob a argumentação de que estas novas cidades terminariam por incrementar o crescimento urbano da região parisiense.

As medidas tomadas por esse Plano demonstraram ser inadequadas. Feitas as contas, mesmo que as metrópoles de equilíbrio tivessem se revelado em um grande sucesso, as luzes de Paris continuavam sendo uma atração irresistível aos jovens migrantes. Seguindo o ritmo de crescimento verificado na época, a cidade certamente não teria resistido a tamanha explosão de crescimento.

Em 1964, quando se começa a pensar mais concretamente em cidades novas, as ZUPs - Zonas de Urbanização Prioritária - já abrigavam uma população de cerca de dois milhões de pessoas, quase todas amontoadas no cinturão suburbano de Paris. Exagero?

pretendument, en était la justificative". ... "Pré-fabrication lourde d'une part, urbanisme de *zoning* de l'autre et, là-dessus, un emballage réputé être de l'architecture: tout tendait à la répétition d'un catalogue de boîtes, prêts-à-poser où que ce soit: valises de toutes tailles mais si possibles gigantesques, silos à travailler ou à dormir..."<sup>5</sup>

En 1960, le premier Plan d'Aménagement et d'Organisation Générale de la Région Parisienne a été préparé. Il prétendait freiner la croissance physique de Paris, en promouvant la croissance d'autres huit villes du Pays comme pôles d'équilibre ou *Métropoles d'équilibre*. Ce plan se pose frontalement contre la proposition des villes nouvelles pour la région parisienne, sous prétexte que ces nouvelles villes finiraient par intensifier la croissance urbaine de la région.

Les mesures prises par ce Plan se sont montrées inadéquates. Toutes comptes faits, même si les métropoles d'équilibre s'étaient révélées un grand succès, les lumières de Paris demeuraient une attraction irrésistible aux jeunes migrants. En suivant le rythme de croissance vérifié à l'époque, la ville n'aurait certainement pas résisté à une telle explosion expansive.

En 1964, quand on commence à penser plus concrètement aux villes nouvelles, les ZUP abritaient déjà une population d'environ deux millions de personnes, presque toutes amassées dans la banlieue. Exagération? Certainement pas. La reconstruction et l'expansion des faubourgs a vraiment résulté en établissements chaotiques.

En 1965, quand la population de la région parisienne atteignait les 9 millions d'habitants, un nouveau Plan Général a été proposé. Ce plan définissait normativement que la population de la région ne devrait pas

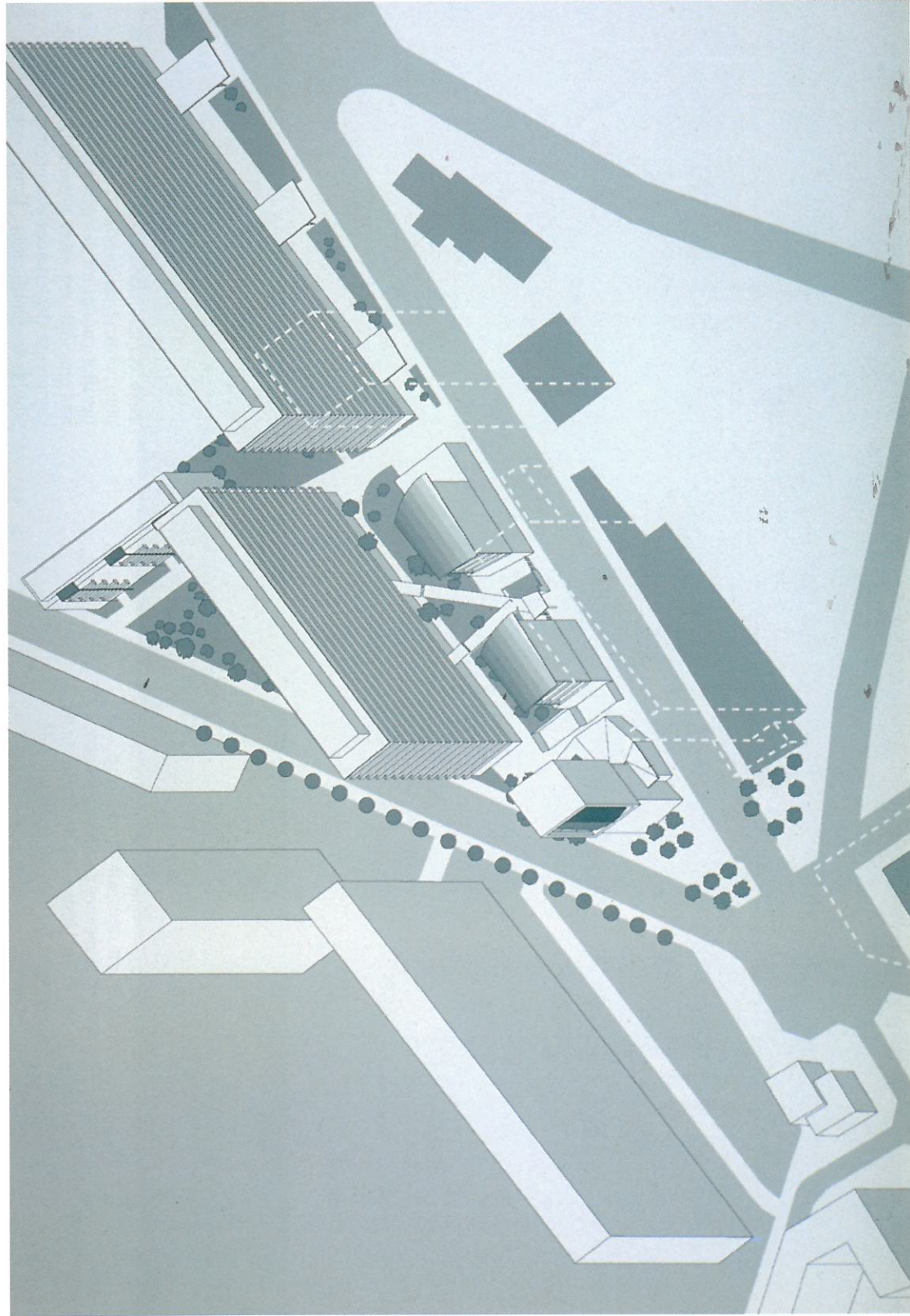
**Região metropolitana de Paris**  
em milhões de habitantes

	1968	1975	1981	1990	%
Paris intramuros	2,59	2,30	2,16	2,14	21,3
1ª periferia	3,83	3,98	3,98	4,08	38,4
2ª periferia	2,82	3,60	3,94	4,38	40,3
<b>Total</b>	<b>9,24</b>	<b>9,88</b>	<b>10,08</b>	<b>10,60</b>	<b>100</b>

**Rua National**  
Axonometria da implantação  
do projeto

**Rue National**

Axonometrie de la mise  
en place du projet



dépasser les 14 millions d'habitants jusqu'à l'an 2.000. Cette prévision n'a pas été réalisée, et la population de la région parisienne, aujourd'hui ne dépasse pas les 11 millions d'habitants. Cependant, à ce moment-là, cette prévision contenait une supposition héroïque, on dirait, prétendant que l'immigration vers Paris serait zéro. Elle ne considérait que la croissance de la population déjà fixée à Paris pendant la période considérée (35 ans).

Tout de même, les urbanistes avaient pour tâche d'abriter une nouvelle population de 5 millions d'habitants. Ils ont adopté donc un plan de villes nouvelles, suivant le modèle de villes satellites adopté à Stockholm au début des années 50. Ont été proposées 5 nouvelles villes de 500.000 habitants, donc la moitié de la croissance prévue pour Paris serait fixée dans 5 nouveaux noyaux, une autre quantité pareille devant trouver son abri à l'intérieur de l'aire déjà urbanisée.

Les villes ont été placées sur l'axe préférentielle est-ouest, dans la vallée de la Marne et de la Haute Seine. Les nouvelles villes sont: Evry et Melun-Senart (région sud), St.-Quentin en Yvelines (sud-ouest), Marne-la-Vallée (est), Cergy-Pontoise (nord).

Ces cinq villes sont situées entre 20 et 30 km du centre de Paris. Leur objectif majeur est de rompre le monocentrisme de la capitale, en effectuant le transfert des postes de travail vers d'autres régions, diminuant les déplacements vers le centre, allégeant ainsi la pression sur le trafic dans la zone centrale.

no início dos anos 80, com o aumento da tensão social e da violência na região parisiense, o Estado é levado a estabelecer uma política mais agressiva e ambiciosa, denominada "desenvolvimento social dos bairros". A transformação desses espaços em cidade tem colocado questões bastante complicadas. Enquanto conjuntos menores e isolados, são pequenos demais para justificar a adoção de centros. Quando o tamanho do conjunto é suficientemente grande, a definição rigorosa dos espaços compromete a possibilidade de qualificação. Em algumas áreas essa requalificação só se torna possível com a demolição de espaços já construídos.

### Reversão do crescimento das metrópoles tradicionais

A rápida e intensa urbanização da sociedade, não somente em termos quantitativos, foi generalizada em quase todas as regiões do planeta nesta segunda metade do século XX.

No entanto, esses anos todos de políticas de contenção do crescimento urbano e desaceleração do crescimento populacional nos países desenvolvidos, provocaram alterações significativas.

A primeira delas é que está havendo um deslocamento geográfico do peso e da localização da rede urbana no mundo. A segunda, complementando a primeira, é que a concentração urbana na Europa e América do Norte tem apresentado taxas decrescentes de crescimento urbano, enquanto que as grandes cidades da Ásia, África e América do Sul continuam mantendo taxas elevadas de urbanização e de concentração urbana, aumentando também o número de cidades com mais de 5 milhões de habitantes.<sup>7</sup>

Estes fatos, com repercussões de extrema importância para o urbanismo e para o planejamento urbano, não incidem do mesmo modo sobre o conjunto das grandes metrópoles existentes hoje no mundo. As grandes cidades dos países considerados em desenvolvimento, já se igualaram em tamanho as maiores cidades do mundo.

Cidades como São Paulo, México, Rio de Janeiro, entre muitas outras, não somente mantêm elevadas taxas de crescimento<sup>8</sup>, como também agravam a cada dia suas disfunções urbanas. Só para ficarmos em alguns indicadores de viabilidade e de modo de vida urbano, estas cidades impõem um gasto diário em tempo de transporte superior a duas horas. Este mesmo percurso médio diário, nas grandes cidades dos Estados Unidos, Europa e Japão é inferior a 50 minutos.

Pourtant, toutes ces années de politique de contention de la croissance urbaine et désacélération de la croissance populationnelle dans les pays développés, ont provoqué des altérations significatives.

La première est le déplacement géographique du poids et de la localisation du réseau urbain dans le monde. La seconde, qui complète la première, est que la concentration urbaine en Europe et en Amérique du Nord présente des taux décroissants de croissance urbaine, tandis que les grandes villes d'Asie, Afrique et Amérique du Sud continuent à avoir des taux élevés d'urbanisation et de concentration urbaine, en augmentant aussi le nombre des villes avec plus de 5 millions d'habitants.<sup>7</sup>

Ces faits, qui ont des échos d'extrême importance pour l'urbanisme et pour la planification urbaine, n'incident pas de la même manière sur l'ensemble des grandes métropoles existantes actuellement dans le monde. Les grandes villes des pays considérés en développement, ont déjà égalé en taille les plus grandes villes du monde.

Des villes telles que São Paulo, México, Rio de Janeiro, entre beaucoup d'autres, non seulement maintiennent de hauts taux de croissance,<sup>8</sup> comme aussi voient s'aggraver tous les jours leurs disfunctions urbaines. Pour ne citer que quelques indicateurs de viabilité et de mode de vie urbain, ces villes imposent une dépense journalière en temps de transport, supérieure à deux heures. Ce même parcours moyen quotidien, dans les grandes villes des États-Unis, Europe et Japon, est inférieur à 50 minutes. Dans des villes comme São Paulo, le temps de transport augmente encore plus à chaque année. C'est une tendance qui n'a pas encore été inversée.

L'expansion rapide des banlieues parisiennes a présent, dans son ensemble, des résultats peu encourageants.

"Ah, la belle époque que c'était... Celle des 'grands ensembles' qui passait alors pour 'exemplaires' (et ils l'étaient, certes, pour le malheur de leurs usagers).<sup>6</sup>

Les demandes sociales pour l'amélioration des conditions urbaines n'ont pas tardé.

Elles ont commencé tout de suite après les inaugurations, et les programmes de requalification des espaces habitationnels avaient déjà commencé à la moitié des années 70. Peu de temps après, au début des années 80, avec l'accroissement de la tension sociale et de la violence dans la région parisienne, l'État est mené à établir une politique plus agressive et ambitieuse, dénommée "développement sociale des quartiers". La transformation de ces espaces en ville ont posé des questions assez compliquées. Tandis que les ensembles plus petits et isolés sont trop petits pour justifier l'adoption des centres, quand la taille de l'ensemble est assez grande, la définition rigoureuse des espaces compromet la possibilité de qualification. Dans certaines aires cette requalification ne devient possible qu'avec la démolition des espaces déjà construits.

### Reversion de la croissance des métropoles traditionnelles

La rapide et intense urbanisation de la société, non seulement en termes quantitatifs, a été généralisée dans presque toutes les régions de la planète dans cette seconde moitié de XX<sup>e</sup> siècle.

Déjà les grandes métropoles du début du siècle (Londres, Berlin, New York, etc.), à l'exemple de Paris (voir tableau), ont eu une inflexion sur leur taux de croissance urbaine, et actuellement elles sont stabilisées ou présentent des taux de croissance annuel peu au dessus de zéro. En plus, encore ayant Paris comme exemple, l'ensemble de la région centrale de la métropole a présenté une croissance négative, soit, elle perd sa population.

Il nous semble, donc, qu'après quelques décennies de vigueur des politiques urbaines visant à la contention de la croissance urbaine métropolitaine, les principales métropoles européennes ont commencé à présenter des signes concrets d'arrêt de leur croissance.

Port-de-la-Lune, Bordeaux  
Maquette



Para agravar ainda mais, o tempo de transporte em cidades como São Paulo está aumentando com o passar dos anos. É uma tendência que ainda não foi revertida

Já as grandes metrópoles do início do século (Londres, Berlim, Nova Iorque...) à exemplo de Paris (ver quadro),

tiveram uma inflexão em sua taxa de crescimento urbano, e atualmente estão estabilizadas ou apresentando taxas de crescimento anual pouco acima de zero. Além disso, ainda tomando o exemplo de Paris, o conjunto da área central da metrópole tem apresentado crescimento negativo, ou seja, está perdendo população.

Parece-nos, portanto, que após alguns decênios de vigência de políticas urbanas visando a contenção do crescimento urbano metropolitano, as principais metrópoles europeias começaram a apresentar sinais concretos de que pararam de crescer.

As consequências desta verificação são fundamentais para a orientação das propostas e estratégias urbanísticas que tomam corpo no final da década de 70.

Com as metrópoles com população estabilizada, ou até mesmo declinando de população em suas partes centrais, está se tornando inevitável repensar novas estratégias de intervenção.

A estabilização da população dessas metrópoles e, principalmente, o decréscimo de população nas áreas centrais, estaria gerando um novo tipo de preocupação completamente oposta àquela que ocupava os urbanistas do início do século. Hoje não se teme mais a explosão dos grandes centros urbanos mas, ao contrário, seu esvaziamento. O nosso exemplo da fábrica Fiat do início do texto, um dos monumentos do movimento moderno, que naquela época assombrava pela possibilidade de gerar transtornos à cidade, hoje em dia assombra pelo seu completo esvaziamento, um edifício fantasma, totalmente desativado, a espera de alguma atitude: substituição, transformação...

Dai os conceitos e propostas de nova centralidade, com a criação de áreas e bairros geradores de atividade, não somente destinados a levar urbanidade à periferia, mas também reforçar e revitalizar as centralidades já existentes.

eté dirigées vers la dotation des services aux grandes zones urbaines qui ont été incorporées aux villes dans la période précédente.

A partir de ce moment-là, donc, l'urbanisme pour ces villes entre dans une nouvelle phase. Il n'est plus un urbanisme d'anticipation, comme a été par exemple l'expérience des news towns et villes nouvelles. Il devient un urbanisme de transformation, endogène, en recréant la ville à partir de son intérieur, de sa renovation.

Il faut maintenant que les architectes et urbanistes définissent quels sont les nouveaux pressupposés théoriques, les nouveaux thèmes, les nouveaux instruments, les nouvelles stratégies, pour pouvoir promouvoir cette transformation urbaine.

Et quant aux autres villes? Et quant à nos villes?

Il faut qu'on établisse quelques différences par rapport aux contextes spécifiques abordés ci-dessus. D'abord, nous sommes un pays de peuplement et urbanisation récents. Nous n'avons pas un grand héritage urbain. La ville traditionnelle, la ville de l'Âge I a peu d'expression physique dans l'ensemble de nos villes. Ici, prédomine la ville du deuxième âge, pas exactement avec l'accent rationaliste et corbusien, mais plutôt "caboclo".

Notre ville du deuxième âge est en grande partie formée, les grands ensembles habitationnels, si indignes que ses similaires européens, nous ont donné le bonheur d'être peu nombreux, ils ne sont pas prédominants sur notre paysage, ni dans le centre, ni dans les banlieues.

Les conséquences de cette vérification sont fondamentales pour l'orientation des propositions et stratégies urbanistiques qui prennent du corps à la fin des années 70.

Avec la population des métropoles stabilisée, ou même en déclin dans leur zone centrale, il devient inévitable de repenser de nouvelles stratégies d'intervention.

La stabilisation de la population de ces métropoles, et surtout la décroissance de la population des zones centrales, seraient en train d'originer un nouveau type de préoccupation complètement opposé à celle qui occupait les urbanistes du début du siècle. Actuellement, on ne craint plus l'explosion des grands centres urbains mais, au contraire, leur désaffectation. Notre exemple de l'usine Fiat du début du texte, l'un des monuments du mouvement moderne, qui à l'époque étonnait par la possibilité d'engendrer des bouleversements dans la ville, aujourd'hui étouffé par sa complète désaffectation, un immeuble fantôme, totalement désactivé, qui attend une attitude: remplacement, transformation...

D'où les concepts et propositions de nouvelle centralité, avec la création de aires urbaines et de quartiers générateurs d'activités, non seulement destinés à emmener l'urbanité à la banlieue, mais aussi renforcer et revitaliser les centralités déjà existantes.

Par contre, si dans les années 50, 60 et jusqu'à la moitié des années 70, les gouvernements locaux ont centré leurs efforts sur la gestion urbanistique et sur la planification de la croissance urbaine accélérée, dans les années qui ont suivi, leurs préoccupations ont

repandue ayant pour base le lot individuel et l'habitation auto-construite. Ici, ce que l'on considère formé est, en grande partie, encore en formation. Le provisoire devient définitif. Les couches se transforment devant nos yeux avant même d'être finies. Il est difficile de savoir si un domicile de la banlieue aura un ou trois étages. Le temps seul pourra le dire. De l'autoconstruction infinie. L'idée de ville finie n'est pas prédominante dans notre répertoire.

Mais, encore insatisfaits de ces différences, nous sommes égaux aussi. De nos jours, nous souffrons encore dans nos villes de deux maux simultanés: de l'adolescence et de la vieillesse (obsolescence associée à des effets de la mondialisation). Nous avons encore une

Port-de-la-Lune, Bordeaux  
Maquette



Aqui o que se considera formado é, em grande parte, ainda em formação. O provisorio é definitivo. Ao que transparece aos olhos, as camadas se transformam ainda antes de estarem terminadas. É difícil saber se uma residência de periferia terá um ou três andares. Só o tempo poderá dizer. Auto-construção infinita. A ideia de cidade acabada não predomina em nosso repertório.

Mas ainda não satisfeitos com essas diferenças, também somos iguais.

Sofremos atualmente em nossas grandes cidades de dois males simultâneos, da adolescência e da velhice (obsolescência associada a efeitos da globalização). Temos ainda um forte crescimento periférico e a deterioração de áreas centrais e também de algumas áreas industriais mais recentes. Áreas que começam a dar sinais de esvaziamento econômico e populacional, ao lado áreas periféricas incorporando novos territórios às nossas metrópoles.

Mas é isto, esta é a nossa cidade, esta é a nossa diversidade. Também para nós não existem receitas.

### Os anos de crítica e reflexão

Depois de mais de meio século sob o fogo cerrado de ideias, princípios e interesses diversos, as cidades e seus subúrbios resultaram do cruzamento e sobreposição de lógicas múltiplas e variadas. Uma sucessão de fatos econômicos e sociais aleatórios, respondendo não somente a princípios e modelos, mas também frutos da urgência e da necessidade. Assim, seja em função de cópias, repetição, standards; por equívocos de princípios "universalizados", interesses especulativos; por omissão, urgência e necessidade, como é o caso de boa parte das periferias auto-construídas das cidades brasileiras e também de outros países, a cidade hoje está em grande parte constituída.

O crescimento urbano e a urbanização criaram, ou melhor, resolveram apenas parte dos problemas: alajar a nova população. A cidade, por contiguidade ou por extensão, emprestou seu nome, mas não repassou seus atributos a essas novas áreas.

Esta é a cidade da 3ª Era, e é para esta cidade que devem ser apresentados os novos pressupostos teóricos, as estratégias de transformação.

Por outro lado, se nos anos 50, 60 e até meados dos anos 70, os governos locais centraram seus esforços na gestão urbanística e na planificação do acelerado crescimento urbano, à partir de meados dos anos 70 suas preocupações tem sido dirigidas para dotação de serviços às grandes áreas urbanas que foram incorporadas às cidades no período precedente.

A partir desse momento portanto, o urbanismo para estas cidades entra em uma nova fase. Deixa de ser um urbanismo de antecipação, como foi por exemplo a experiência das *new towns* e *villes nouvelles*, para ser um urbanismo de transformação, endógeno, recriando a cidade à partir de seu interior, de sua renovação. Cabe agora aos arquitetos e urbanistas definir quais são os novos pressupostos teóricos, os novos temas, os novos instrumentos, as novas estratégias para promover essa transformação urbana.

E para as demais cidades? E para a nossas cidades? É necessário estabelecermos algumas diferenças em relação aos contextos específicos tratados acima. Primeiro, somos um país de povoamento e urbanização recentes. Não temos uma grande herança urbana. A cidade tradicional, a cidade da 1ª Era é de pouca expressão física no conjunto da cidade. Aqui predomina a cidade da 2ª Era, não exatamente com sotaque racionalista e corbusiano, talvez melhor, caboclo.

Nossa cidade da 2ª Era está em grande parte formada, os grandes conjuntos habitacionais, tão indignos quanto seus colegas de além mar, nos deram a felicidade de não existirem em grande número, não dominam nossa paisagem nem do centro e nem das periferias.

Nos mesmos anos 50/80, a cidade se expandiu tendo como base o lote individual e a habitação auto-construída

forte crescimento periférico e a deterioration des zones centrales et aussi de quelques zones industrielles plus récentes. Des zones qui commencent à montrer des signes d'un vide économique et populationnel, à côté de zones périphériques incorporant de nouveaux territoires à nos métropoles.

Mais c'est notre ville, c'est notre diversité. Pour nous non plus il n'y a pas de recette.

### Les années de critique et de réflexion

Depuis plus d'un demi siècle sous le feu d'idées, principes et intérêts divers, les villes et leurs banlieues sont le résultats du croisement et de la superposition des logiques multiples et variées. Une succession de faits économiques et sociaux aléatoires, répondant non seulement à des principes et modèles, mais aussi fruits de l'urgence et du besoin. Ainsi, soit en fonction de la copie, de la répétition standardisée, soit par omission, urgence et nécessité, comme c'est le cas d'une bonne partie des banlieues auto-construites des villes au Brésil et ailleurs, la ville d'aujourd'hui est en bonne partie déjà constituée.

La croissance urbaine et l'urbanisation ont créé, ou mieux, ont résolu seulement une partie des problèmes: loger la nouvelle population. La ville, par contigüité ou par extension, prête son nom mais ne passe pas ses attributs à ces nouvelles aires. Ceci est la ville du troisième âge, et c'est pour cette ville qui doivent être présentés les nouveaux pressuposés théoriques, les stratégies de transformation.

#### Sector IV, Marne-la-Vallée

Planejamento urbano,  
escritórios, habitações,  
comércio, criação de um  
grande parque. Maquete

#### Secteur IV, Marne-la-Vallée

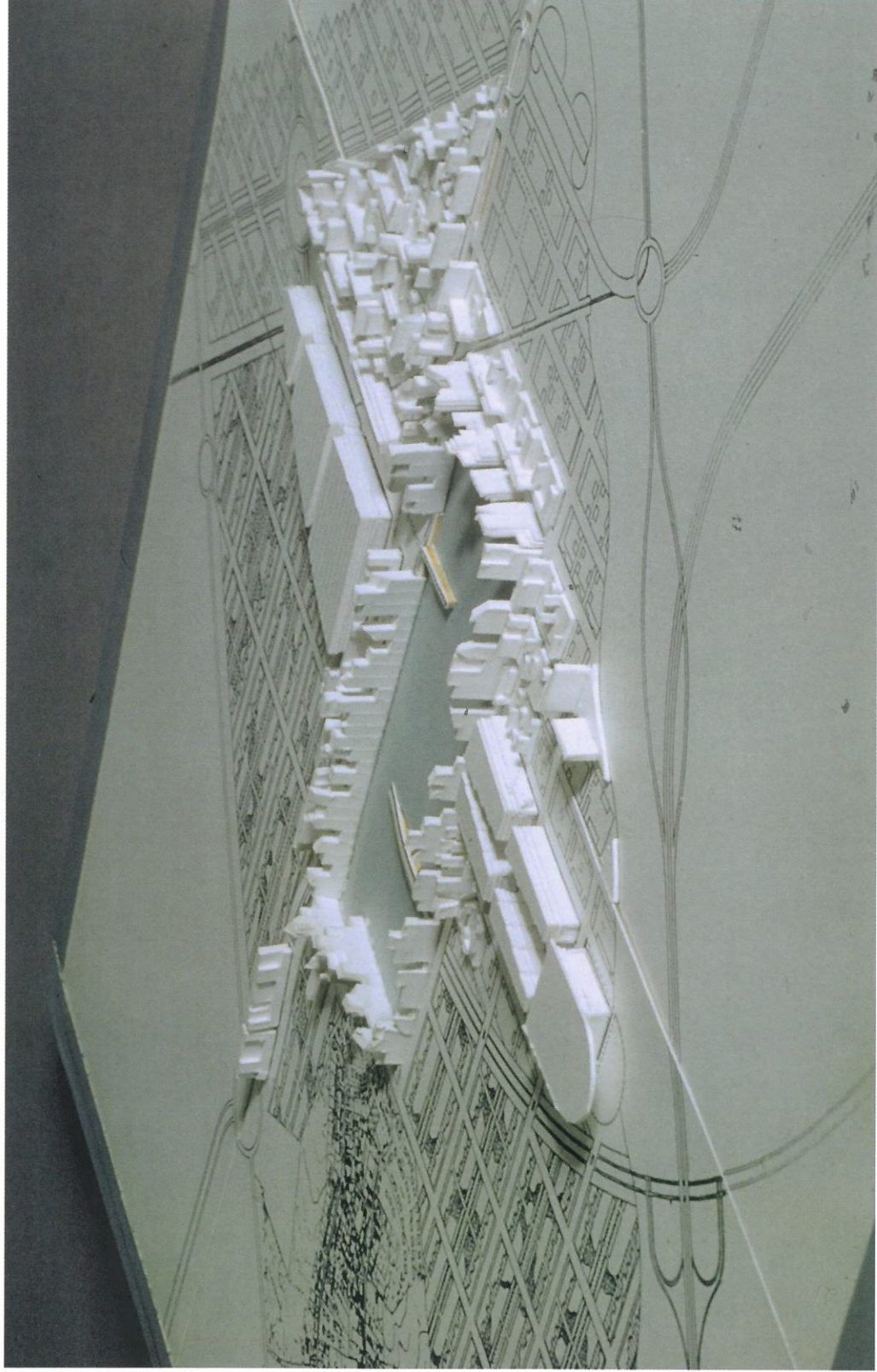
Aménagement urbain,  
bureaux, logements,  
commerces, création d'un  
grand parc. Maquette

Aujourd'hui, associé à un ensemble de crises économiques, institutionnelles et idéologiques, nous témoignons la mise en question d'une série de certitudes et de concepts déjà établis. L'architecture et l'urbanisme n'ont certainement pas échappé à ces crises de doutes, et les procédés essayés progressivement dans les différentes régions du monde, destinés à contrôler, orienter et donner forme à la croissance des villes, sont contestés et dans ce qui concerne sa nature et dans son efficacité.

La prédominance et/ou le consensus par rapport aux principes et modèles commences à s'écrouler. Même en tenant compte de la génialité et du talent de Le Corbusier, les propositions du CIAM, l'ambition de postuler des concepts définitifs et universels pour la construction et l'organisation de la ville moderne, ainsi que des résultats obtenus, se sont montrés profondément contestables. Habiter, circuler, travailler constitue l'essentiel, néanmoins insuffisant pour constituer une ville.

Le moment actuel doit donc orienter son analyse et sa réflexion non seulement sur des aspects questionables de la planification urbaine quantitative et sur l'idéaire moderne, mais aussi sur toute la matière fixée de la ville, et à partir de là évaluer les résultats concrets des situations porteuses de sens.

Aujourd'hui nous tâtonons le nouveau, et le vide qui accompagne cette recherche rend plus facile et renforce la tendance la regression et le besoin d'attachement rapide aux traditions les plus récentes.



Hoje, associado a um conjunto de crises econômicas, institucionais e ideológicas, estamos presenciando o questionamento de uma série de certezas e conceitos estabelecidos. A arquitetura e o urbanismo certamente não escaparam a estas crises de dúvidas, e os procedimentos experimentados progressivamente nas diferentes regiões do mundo, destinados a controlar e orientar e dar forma ao crescimento das cidades, estão sendo contestados tanto no que concerne a sua natureza quanto sua eficácia.

A predominância e/ou o consenso com relação aos princípios e modelos começam a ruir. Mesmo considerando a genialidade e o talento de Corbusier, as proposições do CIAM, a ambição de postular conceitos definitivos e universais para a construção e ordenação da cidade moderna, bem como os resultados obtidos, mostraram-se profundamente contestáveis. Habitar, trabalhar, circular, é o essencial mas insuficiente para constituir uma cidade.

O momento atual deve portanto encaminhar sua análise e reflexão não apenas sobre aspectos questionáveis do planejamento urbano quantitativo e sobre o ideário moderno, mas também sobre toda matéria sedimentada da cidade e, a partir daí, avaliar os resultados concretos de situações portadoras de sentido.

Hoje estamos tateando o novo, e o vazio que acompanha esta busca facilita e reforça a tendência à regressão e a necessidade de apego rápido às tradições mais recentes.

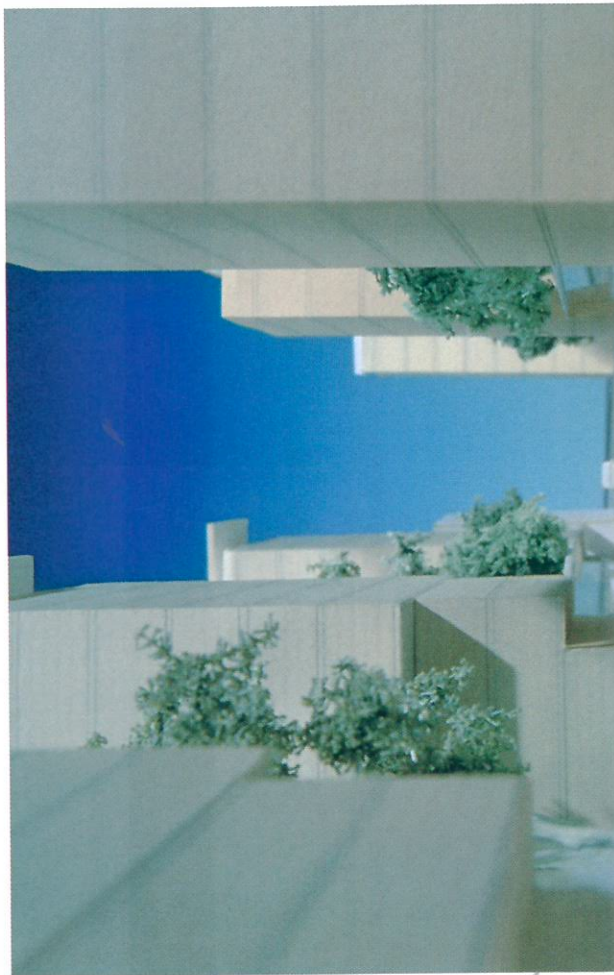
Com isso a ideia de cidade em seu sentido tradicional ganha de novo certa importância, volta a ser a canção recorrente. Fala-se de um retorno à cidade, de uma redescoberta dos valores da cidade. Mas que valores são esses exatamente? De que cidade ou parte dela estamos falando? E para que situação específica estamos propondo esta volta a cidade?

A cidade de Barcelona é hoje um dos exemplos paradigmáticos de transformação urbana recente. O arquiteto Oriol Bohigas, um dos coordenadores desse projeto, afirma que "a redefinição de cidade comporta efetivamente a reconsideração das formas tradicionais. Nossa geração pensou muito longamente que seria possível encontrar uma outra forma de cidade. Nós todos fomos grandes admiradores de Le Corbusier, da ideia de Cidade Radiosa, das proposições dos CIAM. Mas atualmente, estimamos que a cidade deve ter uma forma legível para aqueles que nela

Avec cela, l'idée de ville dans son sens traditionnel gagne encore une certaine importance, il redevient la chanson recourante. On parle d'un retour à la ville, d'une redécouverte des valeurs de la ville. Mais quelles sont ces valeurs exactement? De quelle ville ou de quelle de ses parties on parle? Et pour quelle situation spécifique on propose ce retour à la ville?

La ville de Barcelone est aujourd'hui l'un des exemples paradigmatiques de la transformation urbaine récente. L'architecte Oriol Bohigas, l'un des coordinateurs de ce projet, affirme que la "redéfinition de la ville comporte en effet la reconsidération des formes traditionnelles. Notre génération a pensé très longuement qu'il était possible de trouver une autre forme de ville. Nous étions tous de grands admirateurs de Le Corbusier, de l'idée de la cité radieuse, des propositions des CIAM. Mais aujourd'hui, nous estimons que la ville doit avoir une forme lisible pour ceux qui y habitent. La ville doit correspondre à une tradition, et c'est pourquoi nous jugeons que le l'ilot, la rue, la promenade, le jardin urbain sont encore très utilisables et bien plus efficaces que d'autres formes de ville".<sup>9</sup>

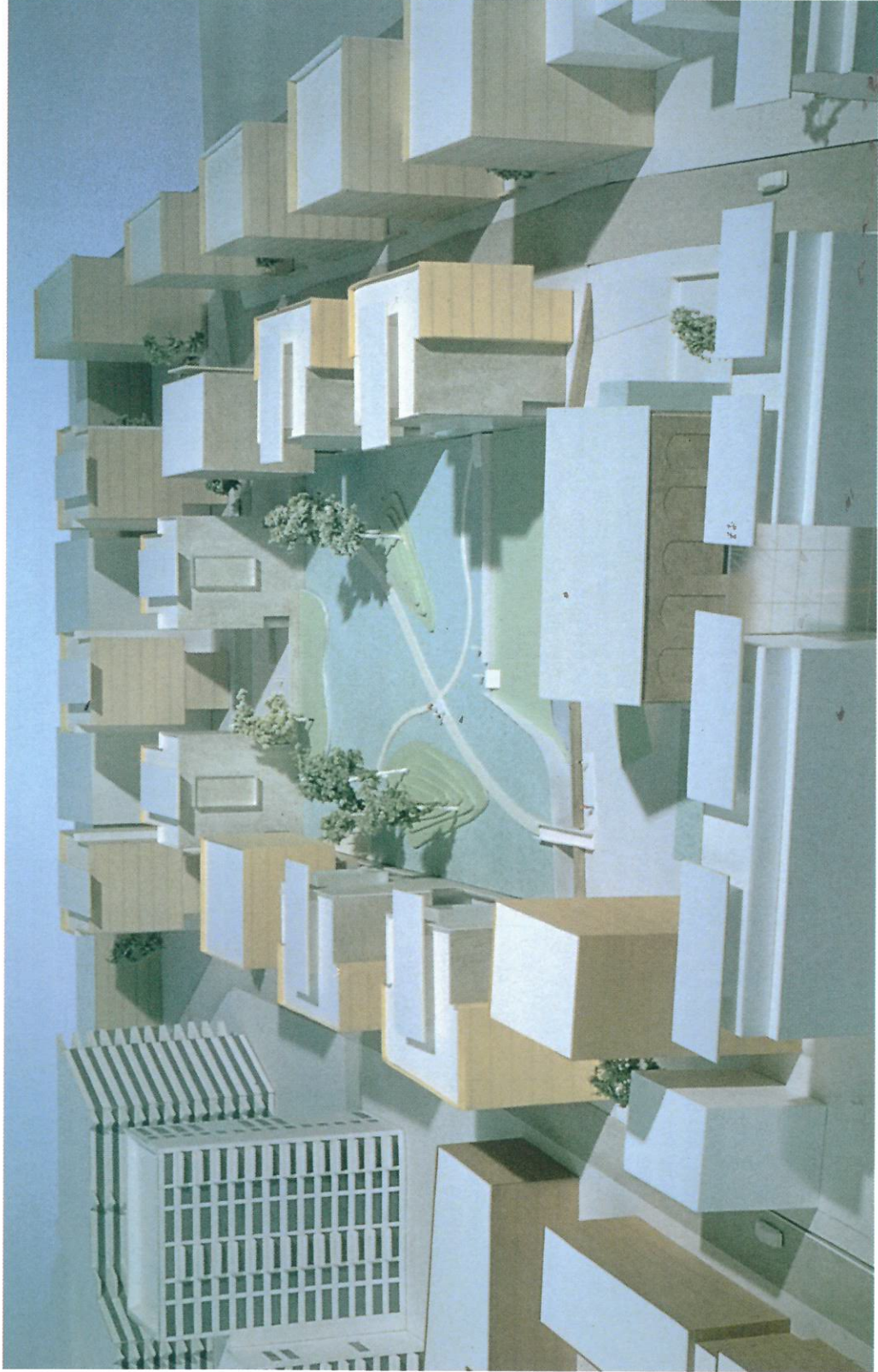
En fait, les transformations de Barcelone, au long de la façade maritime font cette référence à la ville traditionnelle. La structure urbaine proposée pour la Ville Olympique travaille sur la structure urbaine existante proposée par Cerdà. Les superblocs proposés inscrivent une nouvelle hiérarchie dans la forme urbaine existante plutôt que de la



habitam. A cidade deve corresponder a uma tradição, e é por isso que julgamos que a quadra, a rua, a calçada, o jardim urbano são ainda utilizáveis e bem mais eficazes que outras formas de cidade.<sup>9</sup>

De fato, as transformações de Barcelona, ao longo da fachada marítima, fazem certa reverência à cidade tradicional. A estrutura urbana proposta para a Vila Olímpica trabalha sobre a estrutura urbana existente proposta por Cerdà. As superquadras propostas inscrevem uma nova hierarquia na forma urbana existente, mais do que coloca em questão esta própria estrutura. As ruas principais delimitam as superquadras enquanto as secundárias atravessam os blocos perimetrais em edifícios ponte.<sup>10</sup>

Porte D'Asnières  
Maquete



mettre en question. Les rues principales délimitent les superblocs tandis que les seconds traversent les blocs périmétraux en édifices pont.<sup>10</sup> Dans ce projet sont perceptible les influences d'expériences précédentes, surtout celles de l'IBA – Internationale Bauhaussteling Berlin,<sup>11</sup> dans la renovation d'une grande zone proche au mur de Berlin. Dans les deux cas il est perceptible un retour à la morphologie traditionnelle de la ville.

De manière semblable, dans le film *Les ailes du Désir*, le vieux monsieur insiste à ne pas accepter la terre rasée. Survivant d'un Berlin ravagé, il marche solitaire à côté du mur, dans un paysage d'un vide futuriste, où les vestiges de la ville se cachent sous l'herbe. Le vieux monsieur déambule, dans les cafés et bar-tabacs de son temps cherchant à les faire revenir.

*Je ne trouve pas Potsdamer Platz.*

*Ici? Ce n'est pas possible!*

*Le café Josti était sur la Potsdamer Platz, j'y allais tous les après-midi, pour bavarder, prendre un café, regarder les gens.*

*J'allais fumer un cigare au Loese & Wolf, tabac de grande renommée. Exactement ici. Ce n'est pas la Potsdamer Platz. Il n'y a personne à qui demander.*

*... Le magasin Wertheim s'y trouvait aussi.*

*... Je ne vais pas désister jusqu'à retrouver la Potsdamer Platz!<sup>12</sup>*

Après l'écroulement du mur, dans la reconstruction et réunification de Berlin, les architectes ont été appelés pour qu'ils retrouvent la Potsdamer Platz. Mais même dans une situation urbaine qui a été si bien structurée dans le passé on peut se demander de quel Potsdamer on parle?

Neste projeto são perceptíveis as influências de experiências anteriores, notadamente do IBA – Internationale Bauausstellung Berlin<sup>11</sup> –, na renovação de uma grande área próxima ao muro de Berlim. Em ambos os casos é perceptível um retorno à morfologia tradicional da cidade.

De modo semelhante, no filme *Asas do desejo*, o velho senhor insiste em não aceitar a terra arrasada. Sobrevivente de uma Berlim devastada, caminha solitário ao lado do Muro, em uma paisagem de um vazio futurista, onde os vestígios da cidade se escondem sob o capim. O velho senhor busca pelos cafés e tabacarias de seu tempo, procurando trazê-los de volta.

*Não encontro a Potsdamer Platz.*

*Aqui? Não pode ser.*

*O café Josti ficava na Potsdamer Platz, ia lá todas as tardes conversar, tomar café, observar as pessoas.*

*Fumar um charuto no Loes& Wolf, tabacaria de renome. Bem aqui.*

*Não pode ser a Potsdamer Platz.*

*Ninguém por perto para perguntar.*

*A loja Wertheim também era aqui.*

*... Não desistirei até encontrar a Potsdamer Platz!*<sup>12</sup>

Após a queda do muro, na reconstrução e reunificação de Berlim, os arquitetos foram chamados a reencontrar a Potsdamer Platz. Mas mesmo em uma situação urbana que no passado foi tão bem estruturada cabe a pergunta, de qual Potsdamer estamos falando?

A proposta urbanística selecionada estabelece uma relação edifício/cidade que faz lembrar o velho senhor do filme *Asas do desejo*.

O projeto de reurbanização da Potsdamer Platz, dos arquitetos Heinz Hilmer e Christoph Sattler, recompõe as formas urbanas da cidade tradicional: a rua, a quadra, a calçada. O mesmo urbanismo que consagrou Berlim como metrópole da década de 20.

A matéria acumulada hoje não é a mesma dos anos 20 e tampouco dos anos 50. A cidade é a sedimentação de todo seu passado, que inclui a cidade do século XIX, a cidade industrial, a suburbanização, o urbanismo de periferia.

Portanto, o simples questionamento dos princípios urbanísticos do movimento moderno, não deve ser confundido em momento algum como uma atitude regressiva. Solução fácil e perigosa.

La proposition urbanistique sélectionnée établit un rapport immeuble/ville qui fait rappeler le vieux monsieur du film *Les ailes du Désir*.

Le projet de reurbanisation de Potsdamer Platz, des architectes Heinz Hilmer et Christoph Sattler, recompose les formes urbaines de la ville traditionnelle: la rue, l'îlot, la promenade: le même urbanisme qui a consacré Berlin comme métropole des années 20.

La matière accumulée aujourd'hui n'est plus la même des années 20, ni des années 50 non plus. La ville est la fixation de tout son passé, ce qui comprend la ville du XIX<sup>ème</sup> siècle, la ville industrielle, la formation de la banlieue, l'urbanisme de banlieue.

Donc, la simple mise en question des principes urbanistiques du mouvement moderne ne doit pas être confondue dans aucun moment avec une attitude régressive. Solution facile et dangereuse.

On vit une autre époque. Comme soutient Portzamparc, "après la ville pré-industrielle et la ville industrielle, lesquelles ne peuvent en aucun cas constituer un modèle théorique pour le moment actuel, nous continuons obligés d'inventer les formes de la ville contemporaine, celles de la ville de l'âge des métropoles..."<sup>13</sup>

Ainsi, encore loin d'avoir trouvé une synthèse, les questions sont encore dans l'air. Est-ce que les propositions qu'on a fait pour Barcelone et Berlin seraient équivoques?



Vivemos uma outra época. E, neste sentido, Portzamparc pondera que "após a cidade pré-industrial e a cidade industrial, as quais não podem, de modo algum, constituir um modelo teórico para o momento atual, continuamos obrigados a inventar as formas da cidade contemporânea, da cidade da era das metrópoles..."<sup>13</sup>

Assim, ainda longe de termos encontrado uma síntese, as questões continuam no ar.

Estaríamos equivocadas as propostas para Barcelona e Berlim? Devemos nos apegar ao mito da cidade que não evoluiu, ou afirmar o seu oposto, a cidade como algo ultrapassado pela velocidade, pelos cabos óticos, pelas redes de comunicação?

É possível definir uma nova estratégia geral para a cidade como no século XIX? Reinventar a possibilidade da rua e da quadra nas condições de cidade com edifícios isolados? Quais seriam as estratégias indicadas para o momento atual?

Evitando a facilidade e a regressão simples, Portzamparc busca, nos interstícios da cidade atual, na oposição de heranças contraditórias, novas estratégias para as transformações requeridas pela cidade contemporânea. Encara toda a desordem do momento atual como uma possibilidade de afirmação, de construção de novas estratégias. Trabalha a arquitetura com a ideia de interferir sobre a cidade, contaminar, ser um elemento gerador. A pluralidade de soluções é utilizada como uma cunha para penetrar nos espaços urbanos da cidade real, as vezes de origem clara, as vezes híbridos. Alterar, substituir, revelar, continuar, enriquecer, reinventar. A pluralidade de soluções e sua vinculação à situações concretas é colocada por Portzamparc como a grande questão do momento atual.

Ao optar por trabalhar a arquitetura como uma possibilidade de transformação do modo de vida, uma forma de redesenhar a cidade, Portzamparc está, de certo modo, retomando uma grande tradição do movimento moderno.

Vamos ver.

Devons-nous nous attacher au mythe de la ville qui n'évolue pas, ou affirmer son opposé, la ville comme quelque chose qui est dépassé par la vitesse, par les câbles optiques, par les réseaux de communication?

Est-il possible de définir une nouvelle stratégie générale pour la ville comme au XIXème siècle? De réinventer la possibilité de la rue dans les conditions des villes avec des immeubles isolés? Quelles seraient les stratégies indiquées pour le moment actuel?

Tout en évitant la facilité et la simple regression, Portzamparc cherche, dans les interstices de la ville actuelle, dans l'opposition des héritages contradictoires, de nouvelles stratégies pour les transformations qu'exige la ville contemporaine. Il envisage tout le désordre du moment actuel comme une possibilité d'affirmation, de construction de nouvelles stratégies. Il travaille l'architecture avec l'idée d'interférer dans la ville, de la contaminer, d'en être un élément générateur. La pluralité des solutions est utilisée comme un coin pour pénétrer dans les espaces urbains de la ville réelle, quelques fois d'origine claire, d'autres hybride.

Altérer, remplacer, révéler, continuer, enrichir, réinventer: la pluralité des solutions et sa vinculation à des situations concrètes est présentée par Portzamparc comme la grande question du moment actuel.

En décidant de travailler l'architecture comme une possibilité de transformation du mode de vie, comme une manière de redessiner la ville, Portzamparc reprend de certaine façon une grande tradition du mouvement moderne.

On vera.

1 E Howard  
Cidades-Jardins de Amanhã  
Hucitec, São Paulo 1996

2 Memorando de Leonardo Da Vinci a Ludovico Sforza  
Citado em *Nuevas Ciudades. De la Antigüedad a nuestros días* p 115  
Ervin Y Galantay  
G Gilli, Barcelona 1977

3 Peter Hall *Cidades do Amanhã* p 198  
Coleção Estudos  
Perpectiva, São Paulo 1995

4 Jean Pierre Le Dantec  
*Enfin l'Architecture* p 33  
Autrement, Paris 1984

5 Idem p 35

6 Idem p 35

7 Idem p 35

8 *Les Cahiers de l'Institut d'Aménagement et d'Urbanisme de la Région d'Ile-de-France*  
IAURIF n°104-105 Paris agosto 1993 p 9

9 O ultimo Censo Demográfico (1996) apresentou os seguintes dados para a região metropolitana de São Paulo:  
- aumento médio da população entre 1991 e 1996 de 1,46% ao ano, sendo que na década de 80 este crescimento foi de 1,88% ao ano.  
- na cidade de São Paulo, núcleo da região, o crescimento no período 91-96 foi de 0,40% ao ano e, na periferia, este crescimento foi de 3,12% ao ano.

10 *La Ville. Six interviews d'architectes*  
Publications du Moniteur, Paris 1994 p 10

11 Métropole 90. Pavillon de l'Arsenal et Techniques Et Architecture Paris 1990 p 44

12 O IBA desenvolveu um conceito de "reconstrução crítica" que pregava a revisão dos modelos urbanísticos do pós-guerra e a valorização das qualidades urbanas tradicionais. Pretendia-se com isso evitar a perda de identidade da cidade barroca.

13 *Asas do Desejo* Filme de Wim Wenders realizado em 1987

14 Revista *Óculum* nº 9 Agosto 97 p 41

1 E Howard  
Cidades-Jardins de Amanhã  
Hucitec, São Paulo 1996

2 Memo de Léonard de Vinci à Ludovico Sforza, in Ervin Y Galantay *Nuevas Ciudades. De la Antigüedad a nuestros días* p115, G Gilli, Barcelone 1977

3 Peter Hall *Cidades do Amanhã* p198  
Coleção Estudos  
Perpectiva, São Paulo 1995

4 Jean Pierre Le Dantec *Enfin l'Architecture* p33  
Autrement, Paris 1984

5 Idem, p 35

6 Idem, p 35

7 *Les Cahiers de l'Institut d'aménagement et Urbanisme de la Région d'Ile-de-France*. IAURIF n°104-105 Paris août 1993 p 9

8 Le dernier recensement démographique (1996) a présenté les données suivantes pour la région métropolitaine de São Paulo:  
- croissance moyenne de la population entre 1991 et 1996 de 1,46% à l'an, étant donné que pendant les années 80 cette croissance a été de 1,88% à l'an;  
- dans la ville de São Paulo, centre de la région, la croissance dans la période 91? 96 a été de 0,4% à l'an et, dans la banlieue, cette croissance a été de 3,12% à l'an.

9 *La Ville. Six interventions d'architectes* Publications du Moniteur, Paris 1994 p 10

10 Métropole 90 Pavillon de l'Arsenal et Techniques Et Architecture Paris 1990 p 44

11 Le IBA a développé un concept de "reconstruction critique" qui préchait la revision des modèles urbanistiques de l'après-guerre et la valorisation des qualités urbaines traditionnelles. On prétend ainsi éviter la perte d'identité de la ville baroque.

12 *Les Ailes du Désir* Film de Wim Wenders, fait en 1987

13 Revue *Óculum* nº 9 août 97 p 41

14 Revista *Óculum* nº 9 Agosto 97 p 41