

Coleção Estudos
Dirigida por J. Guinsburg

Donatella Calabi

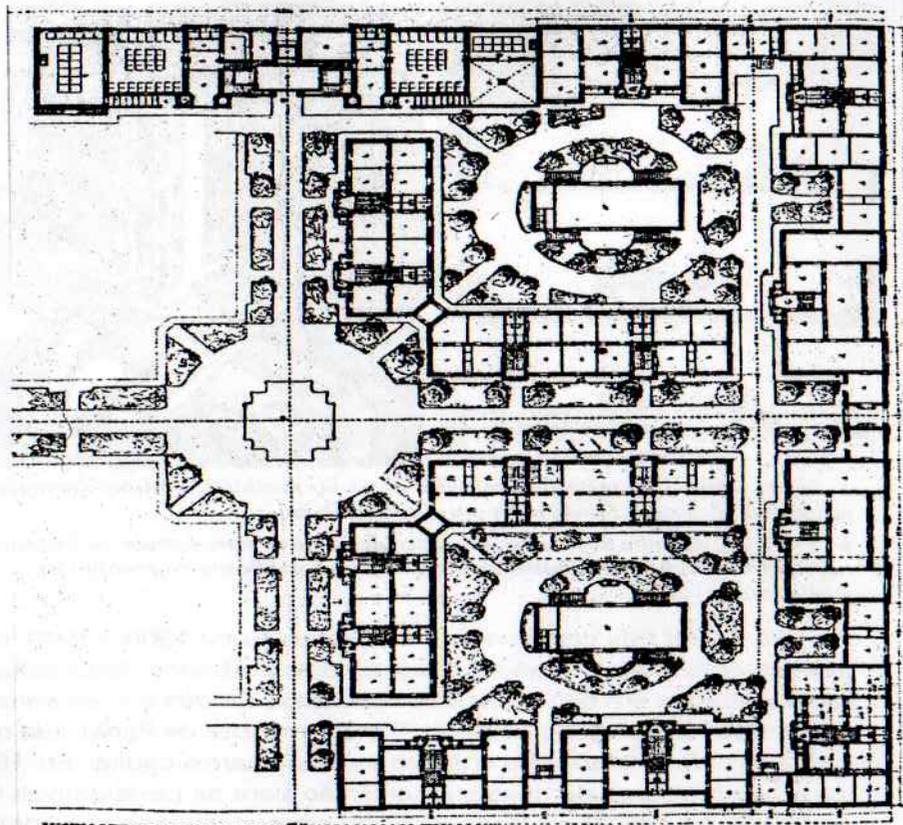
**HISTÓRIA DO URBANISMO
EUROPEU**

**QUESTÕES, INSTRUMENTOS,
CASOS EXEMPLARES**

Equipe de realização – Tradução: Marisa Barda; Revisão técnica: Anita Di Marco; Edição de Texto: Jonathan Busato; Revisão: Adriano Carvalho Araújo e Sousa; Sobrecapa: Sergio Kon; Produção: Ricardo W. Neves, Sergio Kon, Luiz Henrique Soares e Raquel Fernandes Abranches.



PERSPECTIVA



Sociedade Humanitária, bairro de casas populares em Milão, 1903: planimetria do andar térreo.

vanguarda italiana, aproximadamente um sexto são casinhas com horta e jardim. Schiavi foi também conselheiro municipal diversas vezes, assessor do trabalho, de obras e dos serviços sociais. Em 1922, a administração socialista de Milão cai com a ofensiva fascista e o IACP também é atingido, sendo Schiavi o primeiro a ser afastado. Em 1927 tiram-lhe também a residência popular onde mora e ele volta para Forlì, onde se dedica a estudos sobre as questões sociais. Em 1929, é encarcerado por alguns dias na prisão de Forlì. Entre 1942 e 1943, retoma as relações com alguns grupos antifascistas que operavam clandestinamente na zona e mantém contatos com Raggianti, que está organizando o Partido da Ação. No pós-guerra, volta a atuar como administrador; em 1944, é designado comissário do IACP de Forlì e, a partir do ano seguinte até 1954, presidente.

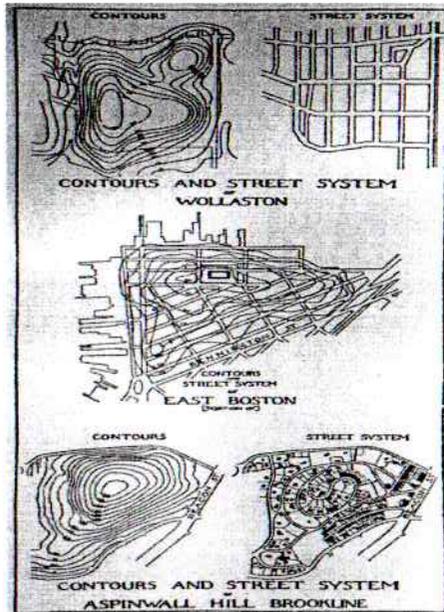
3. A Circulação e as Áreas Verdes

SISTEMA VIÁRIO E TRANSPORTES

Para a circulação urbana, em primeira instância, são destinadas as vias públicas e as praças.

No sentido mais amplo, também estão relacionados à circulação os problemas relativos aos meios de transporte público, como o bonde, a ferrovia, mas também os cursos d'água e as infraestruturas que ladeiam, passam por baixo ou sobre as próprias ruas. Diversas direções dos deslocamentos (tráfego radial, aneliforme ou diagonal) e suas relações com a forma da planimetria urbana, intensidade do tráfego e os limites impostos pela superlotação, separação entre os percursos de natureza diversa e meios de transporte diferentes, operadores envolvidos e conflitos de interesse são alguns dos capítulos que os principais manuais do século XIX enfrentam quando tratam do assunto.

O horizonte técnico do projetista de planos parece ser muito pontuado pelas questões de engenharia viária. São muitos os novos termos utilizados quando se fala de planejamento, como "retilíneo", "anel", "ramificação", "derivação", "rede secundária" e "rede principal". A infraestrutura viária, em particular, é um instrumento importante à disposição do projetista, capaz de in-



Sociedade dos Arquitetos de Boston, esquemas de sistemas viários: desenho apresentado por ocasião da Exposição Internacional de Berlim e Düsseldorf, 1910-1912, e publicado no catálogo da Werner Hegemann.

1910, por exemplo, é Eugène-Alfred Hénard, delegado francês na Town Planning Conference de Londres: seu trabalho se vincula, por um lado, à proteção dos espaços livres e programação de novos parques; e, por outro, à invenção de dispositivos futurísticos de organização da circulação da metrópole.

Eugène-Alfred Hénard (1849-1923)

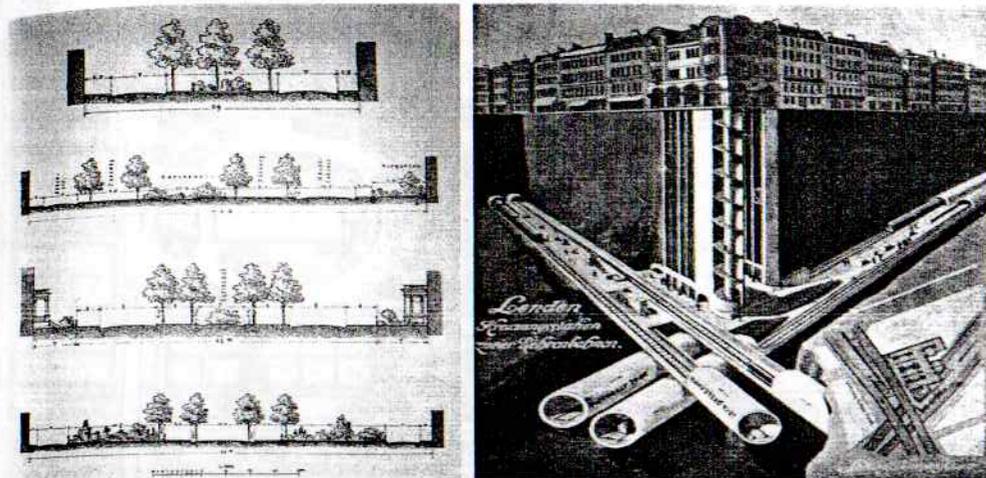
Hénard está entre as figuras mais representativas de um método de planejamento urbano amplamente baseado na reelaboração da rede viária. Filho de um professor de arquitetura na École des Beaux-Arts, em cujo ateliê estuda com o irmão mais velho, forma-se em 1880, após brilhante carreira universitária marcada por um prêmio de mérito. Começa a trabalhar no serviço municipal das Travaux de Paris, ocupando-se principalmente da construção de escolas. Encarregado de dar sugestões para as duas exposições universais de 1889 e 1900,

introduzir modificações e ajustes na organização urbana e propor um projeto de modernização da cidade histórica.

Na ideologia do plano, é dada certa proeminência à infraestrutura em relação às outras questões. Admite-se sua capacidade implícita de resolver os problemas e as contradições da cidade.

Ao fazer referência a uma metáfora biológica, alguns autores pensam a cidade do futuro como um gigantesco organismo mecânico que “respira” através dos grandes parques, comparáveis a pulmões verdes, e que sobrevive graças à circulação sanguínea das artérias principais e das vias de tráfego mais capilares, que conectam o coração direcional aos circuitos periféricos.

Quem fala nesses termos, em



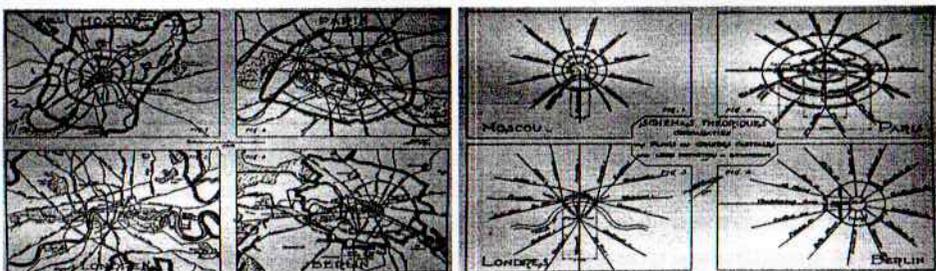
▲ Seções viárias com meio-fio e calçadas de várias medidas e posições diferentes, publicadas por Joseph Stübben em seu manual, 1890.

► P. Witting, desenho de detalhes do metrô de Londres, apresentado na Exposição Internacional de Berlim e Düsseldorf, 1910-1912, e publicado na revista *Der Städtebau* em 1910.

vence o Grand Prix com suas contribuições. Entre 1900 e 1909, com atenção crescente, ocupa-se dos problemas urbanos. Seus estudos são publicados em oito fascículos intitulados *Études sur les transformations de Paris* (Estudo Sobre as Transformações de Paris), sua obra principal, uma coletânea de análises e planos para a capital. Em 1910, torna-se presidente da nova subcomissão para as perspectivas monumentais da cidade de Paris, nascida em substituição aos comitês encarregados da salvaguarda dos edifícios individuais. Sob sua direção são catalogadas, descritas e elencadas, em ordem de importância e de urgência de obras de conservação, as áreas historicamente significativas. Participa de convenções e exposições internacionais, apresentando relatórios em Washington (1905), Londres (1906 e 1910) e Berlim (1910). Com Sitte, Stübben e Buls, faz parte de comissões julgadoras internacionais.

De 1910 a 1912, Hénard integra o Departamento de Higiene Urbano-Rural do Musée Social e, ao mesmo tempo, está entre os fundadores da Société Française des Architectes-Urbanistes, da qual é eleito o primeiro presidente. Em 1913, devido a uma hemorragia cerebral, afasta-se da atividade.

O percurso de Hénard, a partir de sua saída da escola, desenvolve-se todo dentro das instituições parisienses, onde assume uma visão da capital como rede de equipamentos. O gosto pela técnica e a



▲ Eugène-Alfred Hénard, o sistema viário principal nas grandes capitais europeias: Moscova, Paris, Londres e Berlim. Desenho apresentado na Exposição Internacional de Berlim e Düsseldorf, 1910-1912.

▶ Eugène-Alfred Hénard: esquemas teóricos comparativos da planta das grandes capitais europeias com o respectivo perímetro e sistema radial. Desenho apresentado na Exposição Internacional de Berlim e Düsseldorf, 1910-1912.

intervenção direta com os meios do arquiteto no espaço parisiense, como antípoda às técnicas do mesmo período de regulamentação experimental na Alemanha, pesa na definição das "transformações" que Hénard estuda a partir de 1900 para a capital e que publica, sob forma de fascículos, entre 1903 e 1909. Suas análises tendem a subdividir os problemas do planejamento de Paris em três grupos de questões, ligadas respectivamente à circulação e ao sistema viário, aos espaços livres e à construção propriamente dita. É exatamente nos problemas de circulação que são desenvolvidos seus maiores esforços, através de tentativas de adaptar a cidade existente àquilo que ele chama "movimento moderno".

Entre as engenhosas engrenagens viárias, o "carrefour à giration" (rotatória), o "carrefour à voies superposées" (cruzamento em níveis, com vias superpostas), e a ponte em x sobre o Sena merecem atenção especial; como também o ideograma da rua Future, que prevê uma articulação na vertical dos circuitos deslocados nos vários níveis, com base em uma hierarquia lógica que se movimenta dos canais de trânsito pesado, no subsolo, para a superfície, com os percursos para pedestres, e para os planos superiores, com equipamentos de serviço doméstico e transportes aéreos. Com ele, o espaço é tridimensional.

Além disso, com os "boulevards à redans", pensados como uma linha viária de interligação, arborizada e em ziguezague, em um sistema de parques periféricos, que substituiria o perímetro das muralhas fortificadas por um anel de áreas verdes, ele sugere uma inovação mais formal do que técnica, que se baseia na estética da continuidade. Uma nova tipologia "à grega", particularmente idônea para conjugar a área verde com a área construída em uma alternância rítmica calibrada.



Eugène-Alfred Hénard: uma cidade do futuro, vista aérea, 1909.

Seja a ponte em x sobre o Sena, projeto tardio de continuidade dos não realizados alargamentos de ruas haussmanianas, seja o cruzamento do Palais Royal, são tentativas de inserir um sistema viário de peso no ambiente histórico.

No quinto fascículo, ele esboça uma proposta de conjunto para Paris, posicionando-se contra as demolições abusivas dentro da cidade e lançando um apelo apara salvar os conjuntos monumentais, modificando-os o menos possível. Dobrando o grande cruzamento haussmaniano, pretende curar o langor da cidade. A partir desse ponto, ele tenta modificar o conjunto do sistema parisiense. O sexto estudo parte de uma classificação sistemática dos espaços de circulação, avançando a ideia de um perímetro de irradiação que regule o sistema viário convergente e se inscreva como a "grande cruz", em uma visão biológica da metrópole. No sétimo estudo, com a análise do movimento dos veículos em seus aspectos normais e naqueles "trágicos" (os acidentes), chega a inventar um novo tipo de circulação giratória, experimentada em 1907 na Place de l'Etoile, que se tornou basilar no planejamento do século xx. No que se refere aos espaços livres, após análise comparativa com Londres, pretende substituir a rede de parques existentes por um sistema geral de grandes parques repartidos harmoniosamente dentro da cidade. A praça é a modalidade intermediária (entre jardim e rua) de utilização dos espaços livres. Criticando Sitte, é através dos novos meios de acesso que o autor dos *Études* espera a volta da vida pública na praça.

Em resumo, Hénard não pensa em um plano global, mas em uma sucessão de intervenções setoriais que se sobrepõem, ou seja, um programa de trabalho a ser realizado em etapas.

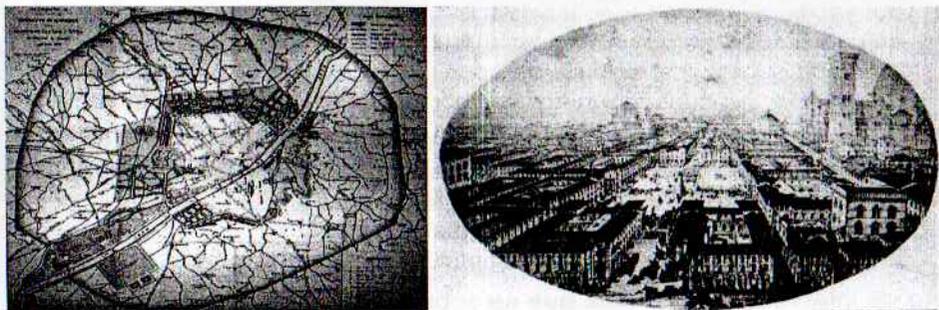
OS PLANOS URBANÍSTICOS DE FLORENÇA E DE MILÃO

Os instrumentos, procedimentos e ideologias que a engenharia viária fornece ao plano diretor aparecem de forma exemplar no urbanismo italiano.

Em Florença, Giuseppe Poggi, encarregado de traduzir em propostas as novas exigências para uma cidade destinada a ser a capital do reino (com previsão para receber cinquenta mil novos habitantes), atua, antes de tudo, sobre a malha viária. As funções governamentais encontram sede nos grandes espaços do desenvolvimento histórico, referidos na denominada “planta dos ministérios”. Entre 1864 e 1877, o plano de ampliação é realizado em uma atmosfera febril, e o Estado formula novas leis para a desapropriação dos bens privados e eclesiásticos, instrumentos que Poggi sugere utilizar da maneira mais ampla possível. O engenheiro, por um lado, engloba os projetos precedentes (por exemplo, aquele para a área do mercado velho), e por outro, acompanha a faixa adjacente à avenida das muralhas e a solução das linhas ferroviárias, com a obtenção de amplas áreas a serem desapropriadas. Mas sua primeira escolha consiste na demolição das muralhas daquele lado do rio Arno para, em seu traçado, fundindo as duas ruas – externa e interna –, realizar a interligação entre cidade antiga e novas expansões. Essa demolição (1864-1869) exige providenciar uma

▼ *Giuseppe Poggi: Florença, plano de ampliação para a capital, 1865.*

► *G. Alvino: perspectiva das avenidas de Florença previstas no plano de Giuseppe Poggi, 1865.*



nova “cinta daziaria”*, depois que a cidade perdeu um elemento fundamental de definição formal. Porém, o elemento principal do plano são as avenidas com as praças e rampas do piazzale Michelangelo, no desenho das quais o projetista usa como referência os exemplos europeus de Paris e do Ring de Viena. As avenidas encontram uma qualificação formal nas longas perspectivas dirigidas para as antigas portas de acesso à cidade, isoladas como monumento no largo de novas praças. São intervenções grandiosas que permanecem, apesar das críticas, as principais obras planejadas e realizadas desse cenário.

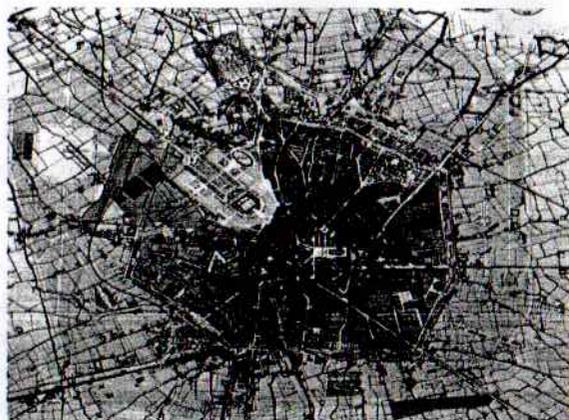
Em 1868, ainda estão sendo aprovados alguns trechos de estradas suburbanas, o prosseguimento das avenidas que la-deiam o rio Arno (1869), e de outras vias. O plano de Florença permanece essencialmente um grande plano de sistema viário. O problema das edificações, criado com a passagem da cidade para o papel de capital, oferece nova ocasião de atividade para a Società Anonima Edificatrice (fundada em 1848) e outras sociedades de construção de moradias operárias; porém, é a predisposição do sistema viário que dá suporte às ampliações.

Com a transferência da capital (Florença) para Roma, o desenvolvimento, precipitadamente iniciado em 1865, não progride. O município se encontra próximo à falência, a população diminui e, todavia, o relatório do plano diretor de edificações (1885-1895) evidencia de novo a necessidade de facilitar as vias principais entre os acessos da cidade e sua parte central, isto é, entre os lugares onde é maior a afluência de população. Torna-se necessário liberar os monumentos, e é evidente que a maior preocupação permanece ainda na dificuldade de circulação na rede viária do centro.

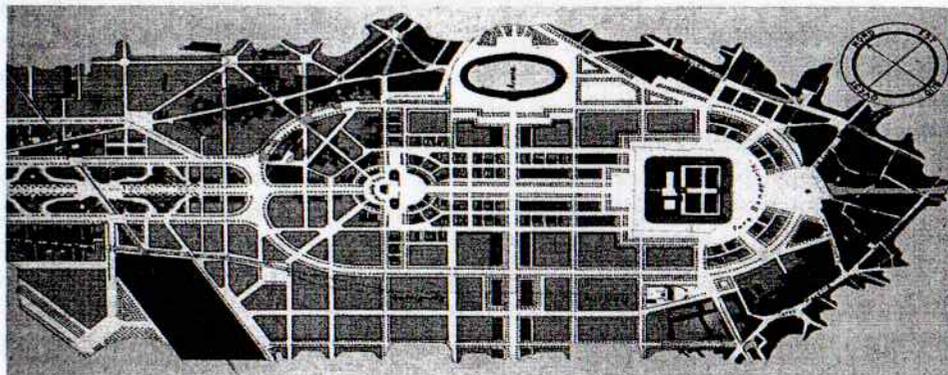
O plano diretor de Milão (atípico em relação ao estabelecido pela lei de 1865, pela qual o “plano diretor de edificações” estabelecia leis somente para a cidade existente), elaborado entre 1883 e 1884 pelo engenheiro Cesare Berutto, nos parece ser a mais precisa expressão técnica de engenharia aplicada aos

* *Cinta daziaria* era o limite da cidade e, para superá-lo, era necessário pagar o *dazio* sobre a mercadoria transportada (*Dizionario Italiano Sabatini Coletti*, 2002).

Dazio: no período da Antiga Roma, era imposta uma taxa de trânsito para passar por territórios ocupados; daí o termo *datium* (em latim, dar), que ainda hoje é utilizado na Itália como o *dazio*, imposto sobre a mercadoria (N. da E.).



▲ Cesare Beruto, plano diretor da ampliação de Milão, 1884.
▼ Detalhe do foro Bonaparte no plano Beruto de 1884.



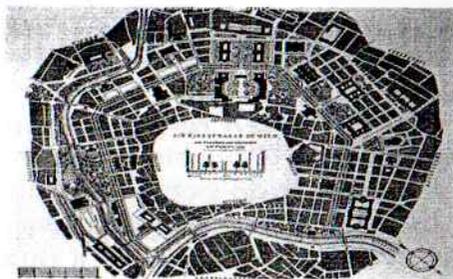
problemas da cidade, tanto em sua organização atual como nas previsões futuras. Além dos ritmos de expansão, o plano parece ser ditado por razões de prestígio municipalista. De fato, Milão, a partir da Exposição Nacional de 1881, pretende apresentar-se como a “capital moral” da parte mais dinâmica e eficiente do país. Da mesma maneira, seu plano, atento em reproduzir os melhores casos europeus, deve parecer um exemplo de vanguarda: é formado por uma rede com “trama larga” constituída pelos traçados viários que englobam a cidade dentro dos muros, através de radiais e anéis. Desenvolvendo-se ao longo de uma faixa de largura constante, o sistema viário com ramificações fundamenta-se em “buscar a maior interligação possível, a união maior entre as duas grandes partes, interna e externa, nas quais a cidade é dividida, fundindo-as, por assim dizer, em um conjunto, de modo a formar um todo único”.

Através do traçado da malha viária, a engenharia de tráfego resolve uma série de problemas particulares que não estão relacionados somente com o sistema viário. Por exemplo, o edifício é definido em negativo como constituído por tudo aquilo que está contido entre as diretrizes viárias. O problema do tipo de uso também é agnosticamente resolvido por Beruto com o desenho do sistema viário (ao englobar novas estradas, é necessário deixar grandes quadras, que se prestam a qualquer tipo de uso). A indeterminação do plano e a excessiva dimensão das quadras são o motivo do comportamento do Ministério do Interior, que rejeita a declaração de “interesse público”. Beruto refuta e formula suas observações como quem se considera um técnico de vanguarda, criando obstáculos para a miopia dos burocratas; ele concebe seu desenho como um “esquema elástico de diretrizes principais”. Suas referências culturais, expressamente citadas, são as cidades americanas, Turim com suas quadras regulares, e, principalmente, a Paris de Haussmann e o Ring de Viena.

A DEMOLIÇÃO DAS FORTIFICAÇÕES

As possibilidades cada vez menores de uso militar das velhas muralhas, que nas cidades europeias serviam pouco contra as artilharias dos vários exércitos, e o interesse crescente pela superfície ocupada pelas fortificações e pelo campo de tiro, foram motivações para que em Viena, já em 1777, e ainda mais em 1817, fossem feitas propostas sérias e prestigiosas sobre a demolição dos bastiões.

Por outro lado, muitas cidades da Europa central já no século XVIII se desfazem de suas muralhas: Berlim, em 1734, Hanover, em 1763 e Graz, onde o Glacis, em 1784, tinha sido transformado em um passeio arborizado. Em Frankfurt, em 1809, Napoleão faz demolir as fortificações situadas em frente ao Hofburg, mais tarde reconstruídas sem os bastiões. Durante todo o século XIX, em vários países europeus, principalmente na Alemanha, a remoção do perímetro das muralhas oferece a ocasião e o pretexto para resolverem um grande número de soluções urbanas decentes, em geral inspiradas no Ring de



Joseph Stübben: plano de ampliação da cidade de Brunswick.

Viena. A solução proposta para a capital austríaca, com o desmantelamento das fortificações, é seguida ao longo dos anos de 1870 em Mannheim, Mainz, Colônia,

Estrasburgo, Augsburg e Würzburg, onde, porém, a pobreza de funções urbanas em relação àquelas de uma grande capital terminam por estabelecer a dualidade entre a cidade velha, com características aristocrático-burguesas e a cidade nova da periferia proletária. Os espaços resultantes são utilizados com frequência, graças à presença de fossos e cursos de água, como agradável separação entre a cidade velha e as áreas em expansão, por exemplo, em Wrocław (Polônia), Lübbecke e Brunswick, na Alemanha.

O tema da ampla avenida periférica reaparece mais tarde, nas primeiras décadas do século XX, na Antuérpia, com o plano de Stübben (1908-1913). Aqui a área do anel fortificado e das relativas concessões militares é reorganizada com amplos recursos, destinando aproximadamente 60% a espaços verdes e a campos de jogo. Mas a fama do Ring, como já vimos, chega também à Itália, exatamente quando se pensa na transferência da capital do reino para Florença. De fato, o plano de Giuseppe Poggi (1865) é largamente inspirado nos grandes eventos urbanísticos europeus do momento, isto é, ao modelo vienense (além do parisiense de Haussmann). Demolidas as muralhas do tempo dos Medici, uma ampla avenida arborizada deveria ser realizada, criando um anel viário à guisa de uma grande “estrada parque”, e em seu perfil externo, do lado setentrional em relação ao rio Arno, deveria ser adaptada uma faixa bem elástica de loteamento com malha em forma de xadrez.

Todavia, apesar de sua nova condição de capital necessitar certo número de edifícios públicos, não é feita nenhuma intervenção ao longo da avenida arborizada. Por conseguinte, apesar da semelhança física com a situação vienense, o resultado é bem diferente.

O ANEL VIÁRIO DE VIENA

Em Viena, a divisão anacrônica entre a cidade velha, o anel de defesa e os subúrbios, além do aumento da população, que chegou a meio milhão de habitantes por volta de meados do século XIX, determinam o momento propício para a mudança.

Um dos mais obstinados defensores da demolição é Christian Friedrich Ludwig von Förster, apoiador da renovação artística e técnica da cidade e que, nos jornais, insiste na inutilidade da divisão da cidade. Torna-se necessário mesclar o tecido urbano, demolindo os bastiões, e reunir as partes através da construção de um Ringstrasse (anel viário ou grande avenida em torno do centro histórico), dotado de uma coroa de edifícios públicos e comerciais, com museus e teatros funcionais, apesar da imagem de estado absolutista criada pelo imperador Francisco José e seus conselheiros. Para alcançar esse objetivo, foi projetada uma avenida do império, um cordão de pedra destinado a conter a monarquia dos Habsburgos. Há abaixo-assinados para que a obra não seja realizada, pois comporta escavações, barulho, tráfego, lucro para poucos e, além disso, é a demonstração que o poder do Estado é superior ao dos vienenses.

Sem considerar esses humores, em 1857, quando a cidade já contava com seiscentos mil habitantes, a elaboração do primeiro projeto de reestruturação foi confiada a técnicos estatais. A proposta prevê três elementos que serão constantes nas elaborações sucessivas: a praça das armas ao noroeste, a residência imperial ao sul e a poligonal aberta de uma grande avenida arborizada, mais especificamente, o anel viário. Um abaixo-assinado dos arquitetos vienenses dirigido ao ministro do Interior propõe que os projetistas sejam escolhidos por meio de um



O anel viário de Viena do Danúbio ao Danúbio, publicado por Joseph Stübben no seu manual, 1890.



Perspectiva total do anel viário de Viena, Giuseppe Poggi.

de concurso. Obtido o *placet** do imperador – que deixa transparecer o espírito absolutista da obra ao recomendar que, além de ampliada, a capital seja embelezada –, institui-se um fundo para a ampliação da cidade. É realizado um primeiro concurso. Mais tarde decide-se destinar quatro quintos do terreno do Glacis a monumentos, espaços públicos, estradas e parques, reservando somente um quinto para a construção privada. O curso do Donaukanal (canal do Danúbio) deveria ser canalizado entre dois ancoradouros e regularizado. Edifícios públicos, como um novo ministério da Guerra, um escritório para o marechal da cidade, um teatro de ópera, os arquivos imperiais, a biblioteca, o município, além de museus, galerias, mercados e o edifício do parlamento, deveriam encontrar uma implantação adequada. Utilizando a sedimentação dos fossos, em toda a volta do anel seria construída uma ampla avenida com pelo menos 50 metros de largura, ladeada por ruas de pedestres e veículos puxados a cavalo, destinada a interligar os edifícios alternados a espaços abertos, organizados como praças e jardins públicos. A pista central, com 27 metros de largura, satisfaz as exigências dos militares, que exigem a necessidade de rápidos deslocamentos das tropas de um lado para outro do anel, com as monumentais e celebrativas da burguesia emergente. Depois é preciso pensar em

* Voto de assentimento, concordância (N. da E.).

organizar convenientemente as ruas da cidade velha, interligando-as com as novas artérias.

Os primeiros três anos veem surgir edifícios monumentais fortemente expressivos dos valores do absolutismo dinástico. A unidade do poder político com o religioso, em um lugar de transição entre a cidade velha e os perigosos subúrbios, é celebrada na *Neue Freie Presse*.

O concurso obtém sucesso: são apresentados 84 projetos provenientes de todo o mundo. Os membros da comissão julgadora adotam uma linha moderada e condescendente, dando muitos prêmios *ex aequo*. O projeto mais ambicioso (premiado junto a outros) é o de Förster, que pretende a reorganização global da capital, considerando principalmente o problema dos transportes. Além de reorganizar a cidade velha e equipar a área do anel com passeios, avenidas, parques, propõe regularizar o curso do Danúbio e equipá-lo com um porto fluvial, realizar uma linha ferroviária em forma de anel em volta do Linienwall e reorganizar o sistema viário. Em outros projetos, o anel segue junto à cidade velha e na direção sul, e a disposição das quadras todas iguais é regularizada, a tal ponto que a curva do Wien é oportunamente suavizada ou então integrada aos espaços verdes. Nenhum dos três projetos ganhadores foi integralmente aceito, mas suas indicações formam a base para uma reelaboração executiva confiada ao arquiteto Löhr, com a colaboração de uma comissão da qual fazem parte os três vencedores e técnicos estatais.

A versão executiva, elaborada em 1859 e aprovada pelo imperador naquele mesmo ano, é muito influenciada pelo plano de Förster corrigido, considerando as questões de defesa militar.

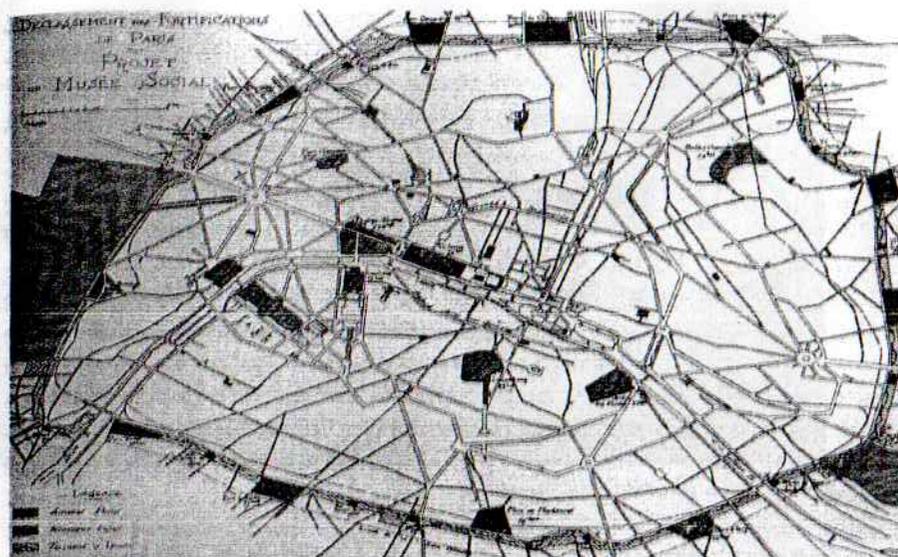
O sistema de anéis, que enfatiza a circulação em volta da cidade velha, é complementado, no seu lado interno, com importantes edifícios representativos, deslocados diversas vezes na fase de projeto acima e abaixo do anel, como testemunho de uma certa indiferença em relação à localização. Suas realizações arquitetônicas apelam com desenvoltura a um amplo repertório de evocações estilísticas, coerentes com a função que devem conter. A tipologia dominante para a habitação é um edifício uniforme, tanto na fachada quanto na distribuição interna, um edifício de apartamentos, com quatro ou seis andares, com dezesseis apartamentos, em geral. Altstadt (cidade

antiga) e o Ringstrasse, apesar de fortemente independentes sob o ponto de vista físico e funcional, são urbanisticamente destacados. Entre as duas partes não se estabelecem interligações viárias nem visuais de relevo.

A realização, objeto de acaloradas polêmicas entre o governo e o município, não é rápida nem contínua.

A ORGANIZAÇÃO DAS ÁREAS VERDES

O sistema de parques deve ser concebido simultaneamente ao plano da cidade – o crescimento urbano é definido e controlado por um conjunto de espaços livres e de jardins públicos, interligados a um sistema viário rigorosamente hierarquizado, que define um zoneamento. O conjunto é regulamentado por um *corpus* de instrumentos legislativos. Trata-se de uma visão global que na Europa é promovida, sobretudo, por estudiosos franceses. Em um período onde o urbanismo de Paris se transforma radicalmente, dos últimos episódios do ciclo haussmanniano às grandes intervenções de planejamento, aqui também a cidade se confronta com o problema da organização das fortificações. Pensada, antes de tudo, como ocasião para construir um anel contínuo de habitações – esse é o sentido do projeto de Alphand de 1883 –, a operação de substituição das muralhas é aceita por razões mais ou menos admiráveis, com o pretexto de realizar também um cinturão verde em torno de Paris. Os primeiros estudos conduzidos em alguns trechos do perímetro das muralhas ainda não constituem obras de desqualificação; porém, a ênfase dos projetistas nos jogos e esportes indica uma das funções a ser acolhida na organização do conjunto das fortificações, vistas como possibilidade de incrementar as condições da higiene urbana. Um componente decisivo é o próprio sistema de áreas verdes, que toda grande cidade modelo deve possuir e que deve ser composto de elementos hierarquicamente diferentes: as grandes reservas e paisagens protegidas, os parques suburbanos, os grandes e os pequenos parques urbanos, e os jardins de bairro, as diversas áreas de recreação e, enfim, as avenidas arborizadas que interligam esses conjuntos, com um papel específico na cidade.



Musée Social: plano de reutilização da área das fortificações de Paris, com um sistema de avenidas arborizadas e parques, 1911-1913.

As ideias de muitos protagonistas do debate urbanístico desses anos convergem nas reflexões sobre projetos; existe uma sintonia explícita entre a problemática organicista do principal arquiteto do verde, Jean-Claude Nicholas Forestier (1861-1930) e as posições saturadas de bergsonismo de Marcel Poëte (1866-1950). O Musée Social e seu Departamento Urbano-Rural de Higiene (cujo presidente é Eugène Hénard) têm um papel fundamental. Já depois da segunda reunião, constitui-se uma subcomissão encarregada dos espaços abertos internos e externos de Paris. Esse grupo é particularmente ativo em relação à desqualificação da cinta militar. Em 1909, Forestier publica uma proposta para um segmento da área liberada entre as duas portas. Ele não privilegia as soluções radiais, mas as tangentes à cidade garantidas por um "parkway"* , com edifícios públicos instalados em correspondência às portas. Suas ideias serão retomadas por Marcel Poëte e Louis Bonnier no relatório elaborado para a Commission pour L'Extension de la Préfecture de La Seine (1913), à qual ele está em débito por uma boa quantidade de ideias diretrizes.

* Parkway denomina uma estrada ou avenida ampla com pistas separadas por canteiro central e que atravessa uma paisagem natural (N. da E.).

Organizado baseando-se nas conclusões da mesma comissão de 1913, o concurso de 1919 para o plano de ampliação de Paris coloca objetivos ambiciosos, mas bem simples no que se refere à política dos parques. De fato, o programa do concurso resume-se em fixar um conjunto racional das operações viárias, inclusive das áreas verdes fora de Paris. A questão dos jardins é levantada em tons pessimistas. Forestier, nas páginas da *La Vie urbaine* (A Vida Urbana), critica o concurso e analisa os projetos premiados, apontando a ênfase sobre o sistema viário e a pouca atenção aos passeios, além do abuso da expressão “cidade-jardim” (também no projeto vencedor de Jaussely). Em 1920, quando Bonnier está à frente do escritório de estudos para a ampliação do departamento do Sena, Forestier é encarregado de redigir um novo documento baseado nos resultados do concurso.

Jean-Claude Nicholas Forestier (1861-1930)

Aluno da célebre École Polytechnique e depois da École Forestière de Nancy, participa ativamente no debate cultural e profissional francês sobre as formas de transformação da cidade no fim do século XIX e início do XX, com seus textos, projetos e realizações. Paralelamente à sua obra, participando do serviço para as Promenades et Plantations de la Ville de Paris, realiza pesquisas sobre os espaços abertos e redige projetos para uma série de jardins privados na França, Marrocos e Espanha, e para os jardins públicos de Sevilha, Barcelona e Lisboa, além daqueles para os planos de embelezamento de Buenos Aires e Havana.

Sua história tem raízes especialmente nas transformações de Paris na passagem do século XIX para o século XX e no urbanismo desse período. Ator em algumas etapas importantes que consolidam o novo saber, em 1908, torna-se membro fundador do Departamento de Higiene Urbana e Rural no Musée Social; em 1911, da Société Française des Architectes-Urbanistes, em 1916; da École d'Art Public, em 1919; da École des Hautes Études Urbaines; além de, em 1928, ser presidente da Ligue Urbaine.

Com Robert de Souza (1864-1946), homem de letras e jornalista, é um dos mais ardentes defensores dos espaços abertos. Expõe sua teoria em *Grandes villes et systèmes de parcs* (Grandes Cidades e

Sistemas de Parques) em 1906, pegando emprestado de Olmsted o “park system” que aplica na rede viária haussmaniana, organizando ligações entre espaços verdes na escala de toda a aglomeração parisiense. Sua autoridade como botânico e a experiência sobre a arte dos jardins eclipsa sua figura de urbanista: suas competências aparecem inteiramente em *Jardins, carnet de plans et de dessins* (Jardins, Apontamentos de Planos e Desenhos), onde os jardins são somente um dos elementos do sistema projetado de parques.

Forestier começa a trabalhar para a cidade em 1887 e permanece até sua morte em 1930. Não parece que tenha feito projetos mais amplos antes de publicar *Grandes villes et systèmes de parcs*, mas é claro que o problema do anel viário está constantemente presente em seu opúsculo. Longe de pensar somente na conservação de áreas verdes, sua reflexão, no início do século, se inscreve mais naquela geral, sobre a expansão da capital.

Em 1906, em sua importante obra comparativa e teórica, Forestier explora a relação entre a experiência americana, com a qual esteve em contato em Paris, em 1901, durante a passagem da Comissão para a Organização de Washington, e a inglesa, a propósito do tema da cidade-jardim (difundida na França graças à obra incansável de Benoit-Levy). Lança um apelo ao poder de decisão parisiense, convencido de que a reflexão sobre a capital não possa mais se limitar à “cidade intramuros”, porque Paris e sua periferia já formavam uma só e indissolúvel aglomeração. Portanto, evoca com força a necessidade de um planejamento das metrópoles. Por fim, continua a refletir sobre uma política de conjunto dos espaços livres parisienses, mesmo no âmbito do Musée Social. Os projetos que elabora no exterior, durante esses anos, também são influenciados.

Aliás, já em 1909, havia reivindicado que fosse constituído um organismo independente dos municípios para o plano de ampliação, com financiamentos garantidos pelos impostos sobre a mais-valia. Em 1922, retoma a ideia dessa instituição e elabora um plano dos espaços abertos para o conjunto do departamento do Sena, para além de Paris. Ademais, na espera da lenta decantação desse plano, trabalha para aperfeiçoar um sistema regional de parques. Até sobre as fortificações ele “regionaliza” o estudo dos terrenos para esporte e jogos.

Forestier se aposenta quando o planejamento da região parisiense entra em uma nova fase, com a criação, em 1928, do CSAORP, Comité Supérieur d'Aménagement du Territoire et à l'Action Régionale, e o estudo do plano regional de Prost, adotado em 1934. Naquela fase, suas reflexões, publicadas em *Principes d'urbanisme* (Princípios de Urbanismo, 1928), não têm mais impacto direto sobre a realidade.

Suas ideias não são mais aplicadas em sua globalidade, somente fragmentos são aproveitados pelas administrações parisienses, talvez muitos anos depois (por exemplo, a proposta de um passeio que interligue os fortes será retomada no fim dos anos de 1980, no trabalho Banlieues 89).

4. A Higiene

AS CONDIÇÕES SANITÁRIAS URBANAS

No século XIX, o nascimento de um movimento a favor do urbanismo é diretamente ligado a uma sensibilidade generalizada para questões de higiene pública. É necessário pôr um limite ao risco de que a cidade possa ser a origem de mortes por poluição, falta de água potável e edifícios com superlotação. O desafio é poder aperfeiçoar uma legislação que permita planejar um futuro no qual os "males" urbanos possam ser debelados. Na Inglaterra, essa passagem a um comportamento fortemente positivo é marcada pelo Town and Country Planning Act de 1909, o qual, no entanto, apresenta inúmeras dúvidas; contudo, também nos outros países europeus verificam-se importantes iniciativas.

A história desse período é essencial para entender o contexto da mudança, representado pelas relações entre poder central e poder local, e pelo modo em que os acontecimentos políticos influíram na vida da população. Recorre-se a uma intensificação das vistorias nacionais e municipais sobre as condições sanitárias urbanas.

Intervenções construtivas à parte, a primeira aplicação em ampla escala dos princípios científicos e inovações tec-

5. A Estética da Cidade

O ESPAÇO URBANO COMO OBJETO EPISTEMOLÓGICO

Nos últimos anos do século XIX, a contribuição mais importante na formulação de uma teoria urbana, baseada na descoberta do espaço como objeto de percepção estética e como figura epistemológica, vem do ambiente vienense e de seus movimentos de reforma artística. Em particular, Camillo Sitte, em 1889, em uma obra que aparentemente se encontra de acordo com o urbanismo institucional, faz uma detalhada análise do espaço interno das cidades a partir da Antiguidade, e esclarece a força morfológica, usando como referência a disciplina da psicologia do espaço, ainda em formação, e as teorias artísticas.

As descobertas científicas sobre a fisiologia do olho e os mecanismos da visão têm um impacto importante sobre o controle das transformações urbanas. Um novo modo de ver e representar os objetos desenvolve concepções estéticas diferentes e uma releitura das características morfológicas da cidade do passado e da cidade de hoje. Seu início é colocado convencionalmente na proposta de Sitte de como entender o urbanismo como “arte de construir”.

É uma inversão conceitual completa, porque representa a tentativa de passar do conceito newtoniano do espaço absoluto ao conceito de um espaço subjetivo e relativo, a ser compreendido paralelamente com o emergir das geometrias não euclidianas. O livro ilustra o percurso dessa descoberta científica, uma aproximação ligada à situação das ciências humanas experimentais da época, em particular a percepção, a psicologia e as tentativas de fundar uma teoria da arte (paralelas aos trabalhos de Riegl e Fiedler). O objeto privilegiado de investigação é o centro urbano, com estudos de casos situados na Antiguidade e gradualmente em épocas mais recentes; dessa análise emergem as características do espaço, em uma abordagem que vai do particular ao geral e que opõe passado e presente.

A escolha dos mecanismos da visão como critério de crítica sobre as características estéticas das praças permite aceitar um plano com perímetro irregular, porque o olhar não pode perceber o espaço a não ser de maneira fragmentária, cinética e por sequências. Disso deriva a crítica sobre a regularização obtida na prancheta; disso deriva também a rejeição das consequências últimas da descoberta da perspectiva e da supremacia de um desenho de projeto preliminar e simétrico. O arquiteto vienense convalida suas análises com excursos que alargam o campo da análise empírica e que devem demonstrar, com método indutivo, a validade dos princípios encontrados. A primeira extensão é geográfica e trata das cidades do norte da Europa; a segunda é temporal e conduz o autor a estudar as praças do Renascimento e as barrocas. Ele descobre as divergências que se instauram, a partir daquele momento, entre o projeto do edifício e o projeto do espaço urbano; interpreta a história da cidade como sendo uma passagem de teorias cognitivas para teorias normativas (de urbanismo), isto é, para princípios aos quais arquitetos e urbanistas se submetem para realizar cidades dotadas de algum valor estético.

O espaço urbano, representado pelo vazio entre os edifícios (a praça e a rua), será estudado também por pesquisadores ativos em outros contextos, em particular por Raymond Unwin, na Inglaterra. Ao situar em uma linha operacional tradicional, Unwin, com uma preocupação de teoria normativa, se aproxima globalmente da questão da melhoria da cidade industrial

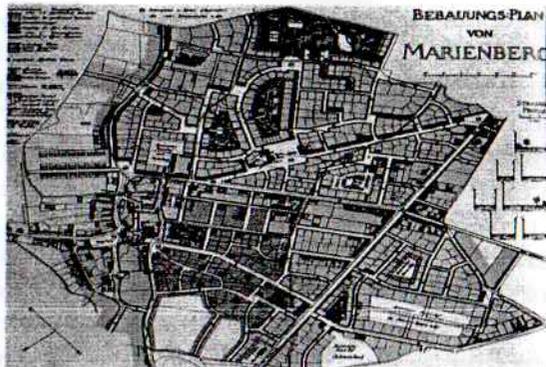
com seus problemas econômicos, higiênicos e de justiça social. Reconhece e aprecia os resultados práticos adquiridos em âmbito técnico (utilização racional dos terrenos e circulação) e da higiene, mas situa a prática de resolução das transformações urbanas na arquitetura e no aprimoramento do objeto construído. Isto é, propõe uma crítica de ordem estética sobre o urbanismo moderno, apoiando-se no reconhecimento da cidade como obra de arte total. A cidade não é somente um agrupamento de edifícios, mas se torna o negativo, o perfil que dá forma ao tecido edificado.

Camillo Sitte (1843-1903)

Camillo Sitte, nascido em Viena, segue a tradição da família (o pai, Franz, era um arquiteto bem considerado, que se ocupava principalmente do restauro e de uma arquitetura religiosa, projetando igrejas em Viena, Voslaw e Erland). Camillo estuda no Politécnico de Viena, onde aprende a composição arquitetônica sob a direção de Heinrich Von Ferstel, e também se deleita com a pintura; é principalmente um cultor das artes aplicadas e nutre forte aversão à industrialização, que sufoca as velhas corporações de artes e ofícios. É Rudolf Von Eitelberger, além do pai, quem lhe imprime um grande interesse pela arte antiga. Com 32 anos, é nomeado diretor de uma escola técnica profissional em Salzburgo, que deixa em 1883 para dirigir a de Viena. Viaja muito pela Europa central, Ásia menor, Egito, mas principalmente pela Grécia e Itália, países decisivos para sua formação artística. Assim como o pai, projeta muitas igrejas (a dos mequitaristas em Viena, as do Jubileu em Privoz e a igreja da paróquia de Temesvar); contudo, dedica-se também a uma atividade profissional urbanística, elaborando os planos de ampliação de Olomouc, Teschen, Liubliana, além dos planos gerais de Mährisch-Ostrau (Ostrava) e Marienberg. Grande admirador de Richard Wagner, é amigo do cenógrafo Josef Hoffmann e do projetista de teatros wagnerianos Gottfried Semper.



Anton Brenek (amigo de Sitte), baixo-relevo do retrato de Camillo Sitte, apresentado na Exposição Internacional de Berlim e Düsseldorf em 1910-1912.

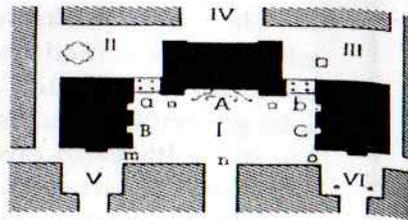


▲ Camillo Sitte: plano da construção de Marienberg, 1903.

▶ Camillo Sitte: projeto de uma praça com a disposição dos edifícios públicos, 1889.

Seu *Der Städtebau nach seinen künstlerische Grundsätzen* (A Construção de Cidades segundo Seus Princípios Artísticos), publicado pela primeira vez em Viena em 1889, é um texto simples e claro na implantação teórica, muito ilustrado, com uma série de casos e exemplos esquemáticos. Obtém sucesso imediato e clamoroso em um público de especialistas ou semiespecialistas de planejamento urbano. As traduções do livro não seguem um esquema literal, mas substancialmente são transposições semânticas (na Itália sai pela primeira vez em 1907, editado por Ugo Monneret de Villard, em forma resumida, com o título de *Note sull'arte di costruire la città* (Anotações sobre a Arte de Construir a Cidade). Assim, ele é contextualizado de várias maneiras, no que se refere a questões que, nos diferentes países, gravitam em torno a uma matriz comum.

A atuação de Sitte se verifica no registro do conflito entre os progressos da técnica urbanística contemporânea e a mediocridade de seus aspectos artísticos, em particular sobre a organização dos espaços vazios, reduzidos na maioria das vezes a cruzamentos de ruas. As retificações amplas e intermináveis, as imensas praças, a regularização geométrica dos traçados, mesmo motivados por princípios urbanísticos válidos, como o escoamento do tráfego, a higiene e as exigências técnicas das instalações em rede, geram, segundo ele, um conflito agudo entre as motivações de interesse prático e aquelas ligadas à arte. O urbanismo deve reivindicar o próprio papel artístico, ficando acima das banalidades do tecnicismo. Acusado por alguns de ser um esteta dotado de bom senso, que soube integrar algumas verdades primárias em um método de concepção do ambiente em escala reduzida, por outros foi considerado, junto de Cerdà, um importante teórico do urbanismo do século XIX.



Boa parte de seu texto é dedicado a uma análise de ruas e, principalmente, praças da Antiguidade grega ou romana, além do período medieval ou do Renascimento, em vários países europeus e, de modo particular, na Itália. Porém, diferenciando-se das práticas canônicas da história da arte, que tinham uma tendência à observação estática, Sitte introduz um novo elemento, o tempo. Ele restitui ao ambiente urbano as qualidades visuais e cinéticas, as quais tinha sido conferida muita verossimilhança pelos grandes mestres do passado. Sitte percorre, não somente admirando, a paisagem artificial e tridimensional das cidades antigas. Não deixa passar as condições climáticas.

Menciona a resolução da associação dos arquitetos e engenheiros alemães votada em Berlim em 1874, mas acrescenta "depois dessa excelente declaração, uma banalidade penosa continua pesando como uma maldição em todas as operações de divisão dos lotes".

Coerente, dedica o último capítulo de seu livro a um exemplo prático como consequência das teorias, uma contraproposta da organização do Ring concentrando a própria atenção no *Votivkirche*, na praça do município e naquela do parlamento, obtendo assim um plano de conjunto. Reflete certa rigidez acadêmica, mas, mesmo com esses limites, consegue fazer chegar sua mensagem, circundando os "caixotes vazios", englobados pelo Ring (anel viário), por um tecido conectivo de edifícios mais baixos, pórticos e terraços, que impõem uma relação diferente entre cheios e vazios, recuperando sistemas visuais que estavam esquecidos.

Com base nessas mesmas ideias, define o escopo de uma nova revista, *Der Städtebau*, do qual é fundador, em 1904, junto com Theodor Goecke. Escreve o editorial publicado no primeiro número, que, por causa de sua morte, não chegará a ver. Com suas teses, exerce enorme influência sobre toda uma geração de urbanistas europeus. Seu livro teve a capacidade de catalisar humores que havia muito tempo estavam no ar.

Capa do primeiro número da revista *Der Städtebau*, janeiro de 1904.



OS MANUAIS DE ARTE URBANA

É principalmente nos primeiros anos do século xx que, em toda a Europa, são publicados manuais dedicados especificamente ao aspecto emergente da cultura urbanística da época, representado pela estética urbana. A proteção do ornato como delimitação da esfera pública é o outro lado da apropriação privada da cidade. Parece mesmo que seja possível distinguir, entre o fim do século xix e o início do século xx, um período no qual os teóricos insistem, de forma bem mais evidente que no passado, sobre a necessidade de recorrer a princípios “artísticos” no projeto de transformação urbana. Essa fase normalmente é classificada como a do nascimento da “arte urbana” (chamada também de “arte de construir a cidade” e, em outros lugares, “Art Urbain”, “Art Public”, “Civic Art”, “Stadt-Baukunst”, “City Beautiful”).

Na realidade, é muito difícil defini-la. Essa expressão é utilizada de diferentes maneiras nos vários países europeus, fazendo referências a exemplos e cronologias distantes entre si, muitas vezes com alusões gerais e contaminações semânticas, mais do que com um esforço para especificar os instrumentos técnicos. Portanto, ela não é imediatamente traduzível (não só do ponto de vista linguístico, mas também do conceitual).

Apesar disso, em alguns planos, em artigos publicados nas revistas especializadas, nos documentos dos congressos, nos manuais ou nos tratados de urbanismo, é possível reconhecer um esforço para estabelecer parâmetros de interpretação, das categorias (positivas e negativas) para medir a estética das transformações urbanas. Ao mesmo tempo, e por outras vias, a noção de patrimônio se faz presente no debate sobre a arquitetura. As descobertas arqueológicas, as teorias sobre a beleza, os estilos “ideais”, segundo os quais é estudada a história da arquitetura, condicionam o horizonte disciplinar do desenho urbano. Algumas iniciativas, realizadas com o escopo de registrar e conservar o passado, respondem à vontade de resistir às transformações da metrópole moderna, outras a legitimam (especificamente nas capitais entre os séculos xix e xx), reivindicando, porém, a necessidade de uma seleção dos testemunhos dos diversos períodos históricos.

Na Viena de Francisco José, Camillo Sitte inicia uma batalha contra o fácil monumentalismo do Ring, recorrendo à estrutura do manual, que sugere tipos de intervenção e uma ação governamental “sob o ponto de vista da técnica artística”. Seu livro, baseado em documentação detalhada, reunida diretamente nas diversas cidades europeias, quer demonstrar as qualidades estéticas dos espaços medievais e do Renascimento, tentando estabelecer, para o futuro, leis permanentes de composição urbana. Ele escreve como técnico, a partir do contexto real administrativo que elabora os planos de organização urbana, pedindo para que os diversos princípios operativos sejam considerados; isto é, sugere mudar a rígida geometria da malha urbana para respeitar as ruas existentes, constituir núcleos privilegiados de vida coletiva onde possa reunir edifícios públicos e monumentos, proteger os jardins dos blocos residenciais e introduzir maiores liberdades no desenho de praças e ruas.

Esse tipo de estudos foi simultaneamente retomado também na Alemanha, por parte de projetistas e principalmente historiadores da arte, os quais fizeram um salto de escala, no sentido de ampliar seu objeto de análise: do edifício individual, expressão artística de uma época passada, ao complexo edificado e seus critérios de composição, que determinaram o projeto.

Um dos personagens mais significativos dessa aproximação ao estudo da cidade do passado é Cornelius Gurlitt (1850-1938), nascido na Saxônia e professor na Technische Hochschule de Dresden. Ele é principalmente um historiador de arquitetura, mas também um grande urbanista profissional (estendeu os planos de Dresden para todo seu entorno). Adotando as ideias de Sitte sobre o modo de estudar os fenômenos e a estrutura urbana, escreve um livro em doze volumes que é uma coleção extraordinária de imagens das velhas cidades europeias, *Historische Stadtbilde* (Imagem da Cidade Histórica), publicado em Berlim em 1902; dois anos depois, escreveu o ensaio teórico *Über Baukunst* (Sobre Arquitetura), impresso, como usual, em Berlim.

O ensaio compreende duas partes, uma relativa ao restauro dos edifícios e a outra sobre as questões mais discutidas pelos protagonistas do urbanismo, colocadas pelo autor em forma de quesitos sobre como são as ruas (retas ou curvas? Largas ou estreitas? Íngremes ou planas? Silenciosas ou barulhentas?) e os



Thomas H. Mawson, 1910.

tipos de cruzamentos viários. Enfim, conduz uma batalha contra a monotonia da imagem urbana, individualizando um campo operativo que se localiza entre um plano diretor geral e o projeto arquitetônico, que reivindica da mesma maneira que o da “arte urbana”.

Publica, também, uma série de artigos em diversas revistas, alguns dos quais serão traduzidos em inglês e reeditados. É diretor da revista *Stadtbaukunst (alter und neuer Zeit)*, que dirige com

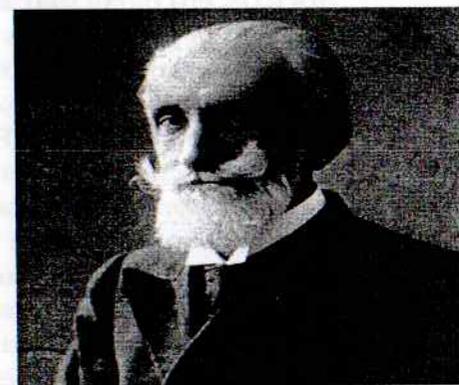
Möhring e Bruno Taut, nos anos seguintes à Primeira Guerra Mundial. Seu livro mais famoso permanece sendo *Handbuch des Städtebaues* (Manual de Construção de Cidades, 1920), uma ampliação do precedente *Über Baukunst*, que chega a assumir a dimensão de um manual de ensino. A tese fundamental é que, na construção da cidade, não existem contradições entre o ponto de vista estético e o técnico: “Somente o útil pode ser belo, somente o belo pode ser útil”. Atribui enorme peso ao estudo da história da arte e ao conhecimento das cidades antigas para o desenho das novas expansões urbanas. O autor assume a fisiologia da visão e seus instrumentos como premissa para a arte de construir a cidade. Por exemplo, na cidade histórica, os edifícios importantes deveriam constituir pontos de referência para redesenhar uma área, ser vistos como centro geométrico-ótico. A dimensão das praças, dos vazios e dos cheios, a largura e comprimento deveriam ser fixados segundo considerações de natureza óptica.

As mesmas questões, apesar de serem pensadas tendo como referência maior a paisagem natural, estão presentes também no Reino Unido, onde Thomas Hayton Mawson (1861-1933) analisa e liga essas questões à arte dos jardins: seu *Civic Art* (Arte da Cidade), publicado em Bradbury em 1911, para todos os efeitos se apresenta como um manual amplamente ilustrado e denso de sugestões práticas. Mas não permanece como uma contribuição isolada; será retomada, por exemplo, por Henry Vaughan Lanchester (1836-1953) em *The Art of Town Planning* (A

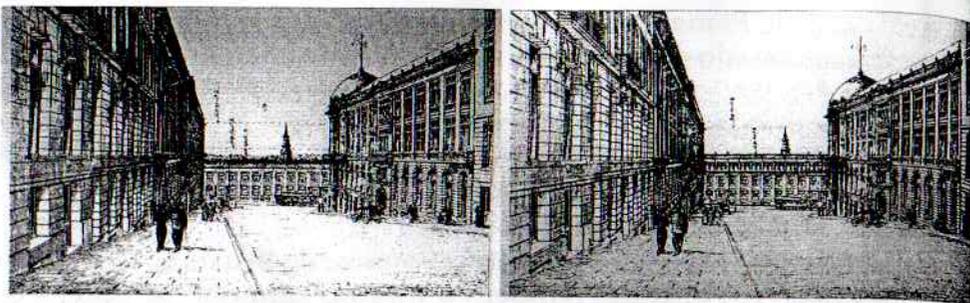
Arte do Planejamento da Cidade), de 1925, e também dentro do apaixonado debate sobre o urbanismo considerado como arte.

A CONSERVAÇÃO E AS POLÍTICAS DE PRESERVAÇÃO

Nesse meio tempo, então burgomestre de Bruxelas, Charles Buls (1837-1914) segue também o mesmo caminho de Sitte, e com seu panfleto *L'Esthétique des villes* (A Estética das Cidades, 1893), sem nunca tê-lo conhecido pessoalmente, chega a obter resultados similares. Vindo também de um ambiente de artesãos independentes, em uma capital em plena mudança, e da mesma maneira que o arquiteto vienense, a partir da história da arte desenvolve uma doutrina própria, em boa parte como autodidata. Como Sitte, manifesta um profundo interesse por tudo que está relacionado com a cultura artística da época, tendo se dedicado à carreira de jornalista antes de se voltar para o urbanismo, diretor didático e educador enciclopédico, suas ideias se formam em relação a outros campos de conhecimento, em particular as artes decorativas, e diferem profundamente das elaborações dos técnicos, que tentam resolver os problemas aplicando teorias gerais a casos específicos. Buls percorre o caminho inverso: profundamente desiludido com as transformações urbanas ocorridas na cidade, sem confiar em teoremas preestabelecidos, avalia os resultados antes de chegar a conclusões operativas. Sua abordagem decididamente provém da história da arte, através de uma compilação e classificação de exemplos com base em suas semelhanças formais ou funcionais. Ligado ao movimento Art Public, cujos congressos ocorridos, a partir de 1898, em Bruxelas, Liège e Gent, tiveram notável ressonância no ambiente dos urbanistas, defende um ideal de civismo que se constrói com a formação do espaço urbano. Era necessário conservar e embelezar



Prefeito de Bruxelas, Charles Buls.



Charles Buls: perspectiva, ao nível dos olhos, para determinar os perfis dos beirais e as claraboias da futura rua Ravenstein em Bruxelas, em função do efeito produzido a partir da passagem da biblioteca, 1912.

a cidade, mais do que expor as joias da arquitetura do passado em um museu e, para isso, conservação e organização do sistema viário deveriam ser estudadas juntas. Com análogas motivações, em Bruxelas, chegou a ser lançada uma revista, *Art Public*, que teve poucos números publicados, mas que permanecia como evidência de um clima de interesse. Em toda a Europa, a partir dos últimos anos do século XIX, é escrita uma grande quantidade de livros e artigos sobre o tema; ao mesmo tempo, tomam-se iniciativas, constroem-se sociedades para a preservação de monumentos e de sítios urbanos. Em 1866, o barão Haussmann promove até mesmo a redação de uma *Topographie du vieux Paris* (Topografia da Velha Paris), no âmbito da construção de uma história geral da cidade; ao mesmo tempo, criam-se inúmeras comissões constituídas para a conservação de monumentos e de sítios históricos, em particular a *Commission du vieux Paris*, da qual são membros personagens famosos (por exemplo, Marcel Poëte), e que mantém relações de intercâmbio com organismos similares de outros países. Em 1916, em Paris, graças aos esforços conjuntos do próprio Marcel Poëte com George Risler e Louis Bonnier, abre também as portas uma Escola de Arte Pública que, com o próprio nome, importa de Flandres uma noção um tanto vaga e pouco usual, mas de notável sucesso. Alude à cultura dos arquitetos belgas refugiados na França durante a guerra e aos já mencionados congressos. Acaba sendo também uma difusora da estética urbana, um dos setores de competência do próprio Bonnier, dentro dos departamentos municipais, e do desejo de embelezamento que existia no projeto francês de lei urbanística,

ainda não aprovado. Mas é também uma transposição semântica da expressão anglo-americana *Civic Art*. Não chega a ser o objeto de um trabalho doutrinário específico, todavia é mais uma tentativa de discutir a compartimentação dos conhecimentos, o que, pouco a pouco, sugere a identificação de uma profissão.

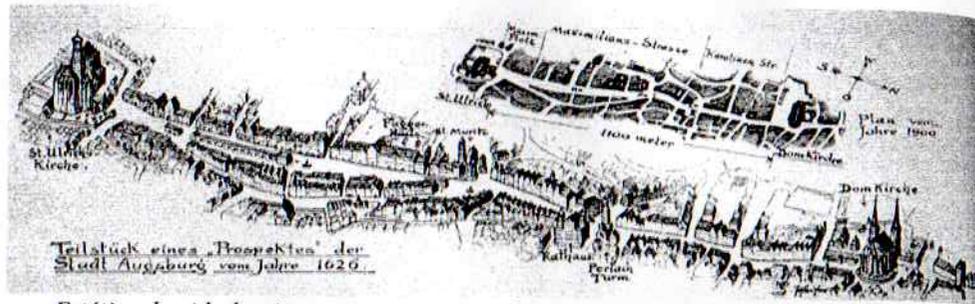
Em suma, os temas de caráter histórico-artístico estão cada vez mais associados às políticas de preservação, e cada vez mais referem-se não só a bens móveis e imóveis, mas também a questões de identidade histórico-artística dos centros urbanos; nesse caso, fala-se de "ambiente artístico" e de características típicas da cidade. Na Itália, os esquemas planivolumétricos de Sitte, as sugestões de Unwin para uma adaptação da natureza, os cruzamentos viários propostos por Buls e Gurlitt permitem transformar as instâncias genericamente antiengenharia em um complexo de sugestões operativas sobre o planejamento das ruas e das praças, ou a "liberação" dos monumentos de edifícios menores que as circundem; chamado, a cada vez de modo diferente, "arte de construir a cidade" (em uma tradução literal de *Stadtbaukunst*), "arte cívica", "arte pública" ou então "estética urbana", esse conjunto de preceitos é legitimado com autoridade pelos exemplos estrangeiros.

A LEITURA DA CIDADE HISTÓRICA

É possível basear-se nos aspectos qualitativos na análise da cidade, referindo-se à arte, à história e aos valores monumentais. Mas existem bases objetivas para esta análise? Há quem considere que as bases devam ser encontradas no relevo topográfico, na fotografia aérea, em aquisições recentes, na escavação estratigráfica, na pesquisa comparativa entre essas fontes e a cartografia histórica.

Um dos protagonistas dessa interligação entre cidade e sua visão fisiológica é Albert Erich Brinckmann, entre 1908 e 1923, nos volumes que dedica à cidade histórica.

Aluno de Wöllflin, Brinckmann utiliza o método do mestre aplicando-o aos objetos arquitetônicos. Wöllflin, na sua tese de 1886, sustenta que os instrumentos sensoriais permitem ler o tecido construído com reflexões que provêm da estética em-



Estética da cidade: ritmo e contraste em urbanismo exemplificados por uma rua de Augsburg em 1626, desenho publicado em um dos primeiros números da revista *Der Städtebau*.

pírica e da crítica da arte. Vinte anos depois, Brinckmann reconduz a mesma metodologia “de visibilidade” sobre a cidade, que pode ser entendida como obra de arte indivisível ou como sucessão de espaços caracterizados e volumes ligados entre si por relações de continuidade e descontinuidade.

Em seu livro *Platz und Monument* (Praça e Monumento, nas três edições sucessivas dedicado a Wöllflin), os parâmetros de leitura são regularidade, simetria, proporções, harmonia, sempre analisados em relação a elementos de antinomia, tais como irregularidade e assimetria. Segundo essa aproximação, qualquer pedaço de cidade pode ser catalogado tendo como base um par de opostos; por exemplo, a cidade medieval irregular e os espaços barrocos harmônicos. A irregularidade é também uma sequência de normas e leis, e pode ser examinada para ser redescoberta. Entre a versão de 1908 e a de 1920, mais do que o sujeito, a iconografia utilizada muda radicalmente, que nesse segundo volume consiste de plantas, fotos aéreas e vistas em perspectiva.

Imerso na história da arte alemã do fim do século, ele conduz estudos sobre a arquitetura do renascimento e, principalmente sobre a barroca (Borromini, Guarini). Os estudos sobre escultura e pintura também são úteis para a distinção entre visão aproximada e imagem distante, que ele considera passível de transferência na perspectiva urbana. A segunda, mais nítida em sua globalidade, não fornece detalhes que, ao contrário, somente a primeira permite perceber; da segunda é possível obter, com o olho, o efeito geral, portanto, a forma de conjunto. Ele

responde, assim, à importância de um estudo científico sobre a percepção com uma leitura que pode ser aplicada na análise tanto da cidade como dos monumentos individualmente. Trata, então, de *Stadtbaukunst*, que, para ele, é um gênero histórico, um instrumento que permite estabelecer analogias entre crítica de arte e análise urbana, e transferir algumas categorias da primeira para a segunda. Conceitos de unidade, axialidade e simetria, utilizados no estudo da obra de arte para definir o estilo (gótico, românico etc.), podem ser utilizados também para definir a característica (homogênea, variada, ligada a uma manifestação súbita) de um conjunto urbano. A relação entre praça e monumento permite desenvolver as análises, medindo sua percepção óptica (extensão, altura, relações planivolumétricas), e fornecendo regras gerais para toda a cidade, expressas em fórmulas matemáticas. É um procedimento que vai do geral ao particular, individualizando, antes de qualquer coisa, uma série de constantes e variáveis presentes na história da cidade, e relevando as maneiras em que tais relações se modificaram no tempo. Desse estudo, é possível extrapolar algumas regras artísticas (*Künstlerischen System*) que, implícita ou explicitamente, regularizaram a forma visível (*Gestaltung*). Outras categorias são aquelas do desejo individual (*Einzelville*) que deu a forma, ou da obra de fundação (*Gegründete*) ou de estratificação gradual (*Gewordene*), usadas especificamente para ler a cidade medieval.

A polêmica com Sitte está na suposta maior cientificidade da transposição da história da arte para a análise da cidade. Para Brinckmann (conservacionista), a cidade antiga é um objeto a ser contemplado e catalogado; para Sitte, assim como para Gurlitt, ela deve ser transformada segundo as leis da percepção. Para o primeiro, deve-se evitar qualquer intervenção que altere “a natureza e o espírito dos lugares”; para os outros dois, no entanto, existe uma ampla casuística dos lugares, modos, projetos, que permite conservar e readaptar sítios históricos e “liberar” (isto é, isolar) os monumentos.