



**HISTÓRIA DO**

**U R B**

**A N I**

**S M O**

**EUROPEU**



**Donatella Calabi**

# 1. As Capitais

## O PAPEL EXEMPLAR DE ALGUNS PLANOS FAMOSOS

Lugares das maiores e mais rápidas transformações no setor comercial e de serviços, e também na densidade do tecido edificado, mas, sobretudo, lugar de crescimento incontrolável em direção aos subúrbios, cada vez mais as grandes cidades representam para os urbanistas uma precisa categoria de análise. Seus diversos setores (circunscrição administrativa, situação das moradias e superlotação, andamento dos valores da terra e dos aluguéis, mecanismos de desapropriação e indenização, circulação e transportes, sistema de áreas verdes e distribuição de parques) oportunamente podem ser comparados e oferecer ideias de métodos e sugestões operativas. Em alguns casos, as intervenções projetadas para essas cidades por seus planos tornam-se modelo de referência e fator primário de divulgação das ideias. Constituem um capítulo à parte em conferências e congressos, e alimentam as viagens de estudos de grande número de técnicos municipais. De repente, estes percebem que é possível medir os efeitos de algumas escolhas políticas, evitar erros e exportar métodos e procedimentos considerados positivos. O que mais surpreende a fantasia dos técnicos e dos

políticas das cidades menores é a capacidade que as capitais demonstram, durante o século XIX, de modificar-se rapidamente, mesmo conservando aspectos fundamentais de sua fisionomia. Devido a essas características, elas são vistas como emblemas de modernidade e de progresso.

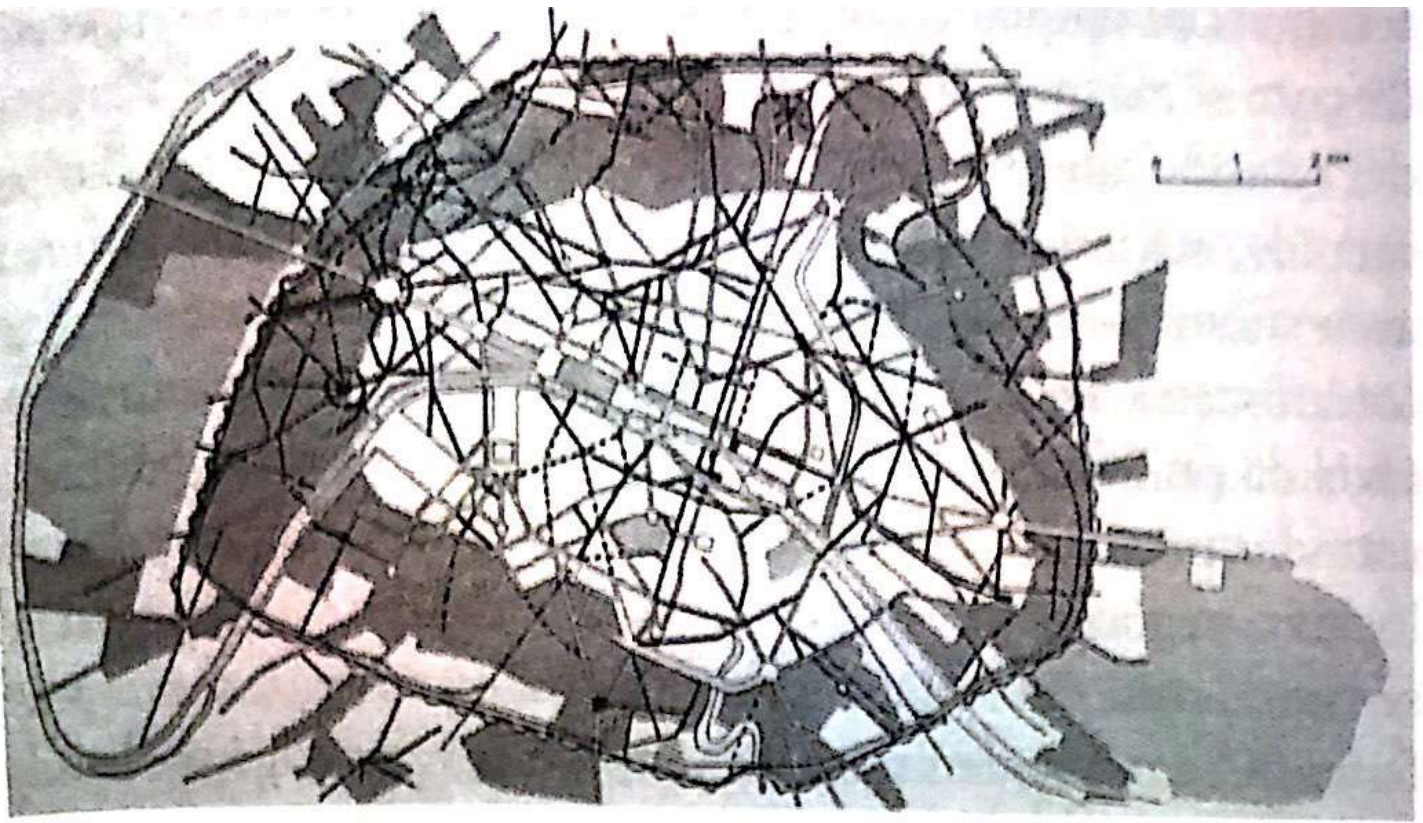
Por exemplo, o ritmo acelerado da realização dos *travaux publics*, isto é, as grandes aberturas viárias do barão Haussmann, em Paris após meados do século, parece ditar as leis na França, em boa parte da Europa e até mesmo do outro lado do Atlântico. Nas cidades italianas, por exemplo, em Turim, Florença e Roma, aquele modelo parecia constituir um texto a substituir a falta geral de uma preparação cultural específica, uma espécie de frase feita como elemento da composição, exemplo por si mesmo positivo. Igualmente em Viena, primeiro através da experiência do Ring e depois da rede ferroviária metropolitana, desloca-se a indicação de um crescimento urbano em anéis concêntricos com expansão progressiva, como círculos na água. A experiência planejada de Milão, como também a de Amsterdã, observa essa lógica, enquanto que a experiência de Berlim é o exemplo de um possível desenvolvimento radial.

Portanto, em seu conjunto, as cidades capitais resumem todas as questões urbanísticas a serem discutidas (as examinadas nos capítulos precedentes) e se mostram como lugar de aplicação e verificação de todos os instrumentos aperfeiçoados entre meados do século XIX e a Primeira Guerra Mundial.

### OS GRANDS TRAVAUX NO PLANO DE PARIS

As obras públicas efetuadas em Paris, entre 1853 e 1869, referem-se a todos os setores da administração urbana e foram realizadas com tal eficiência e grandiosidade que se constituíram em parâmetro de comparação para toda a Europa.

Assim que sobe ao poder, em 1848, como presidente da Segunda República, Luis Napoleão Bonaparte demonstra apreciar esse tipo de obra. Em 1852, proclama-se imperador e é principalmente durante o Segundo Império que se assiste a um crescimento do mercado financeiro e do poder dos bancos, instrumento principal da expansão econômica, industrial



*Planta de Paris com os grands travaux realizados no período de Napoleão III, 1853-1870.*

*George-Eugène Haussmann: vista do Boulevard Sebastopol, foto de aproximadamente 1890.*



e comercial daqueles anos. O imperador não deixa de garantir para si mesmo plenos poderes urbanísticos sobre a capital, decretando que os "plans d'alignement" (planos de alinhamento), iniciados nas décadas anteriores, deveriam continuar a ser submetidos à aprovação imperial. Além disso, reorganiza a administração municipal, que se tornara soberana inconteste da política local. As leis sucessivas sobre obras públicas, estradas nacionais, águas, ferrovias, hospitais, financiamentos locais e negócios municipais de qualquer tipo só aumentarão seus poderes. Durante a cerimônia de juramento como prefeito do Sena (29 de junho de 1853), Georges-Eugène Haussmann anuncia as finalidades e meios que pretende empregar na execução dos "grands travaux" (grandes obras); apesar de ser evidente que o plano haussmaniano complementa um desenvolvimento já iniciado, é também inegável que aquele momento representa um salto de escala conceitual mais do que dimensional: é a maneira de pensar a cidade que muda.

Com o objetivo de obter apoio político e financeiro para a atuação de um projeto relevante, o barão Haussmann, prefeito do Sena, apresenta motivos de segurança social e higiênicos. Mas, na prática, um resultado não secundário obtido com seu plano é o de incrementar a renda fundiária como mecanismo estimulador da expansão urbana, não somente para as áreas centrais, mas também nas novas áreas edificáveis. O primeiro ato do prefeito é a reorganização dos departamentos técnicos: uma escolha inicial de grande importância metodológica e operacional consiste em promover uma triangulação do solo parisiense na cidade *daziaria*. Em seguida, essa operação é estendida para a zona suburbana até as fortificações. Esse meticuloso e dispendioso levantamento dura mais de um ano, porém, oferece uma base sólida para todas as obras sucessivas.

Em meados do século XIX, os limites da capital não são mais constituídos pela linha das antigas fortificações, e sim pela *cinta daziaria* dos *fermiers généraux* (oficiais dos impostos de *dazio*), construídas entre 1785 e 1790 e alternadas por imponentes portões de acesso, projetados por Ledoux. Em seu interior, o território é subdividido em doze *arrondissements*. A população dessa área cresce de 577 mil habitantes, em 1801, para um milhão em 1846, quase dobrando a densidade territorial (de 159 a 306 ha-

bitantes por hectare). Em 1856, a população sobe para 1.174.000 pessoas, com uma densidade de 342 habitantes por hectare. O ritmo do crescimento dos subúrbios também é muito rápido. Diferentemente de Londres, a maior densidade do tecido urbano e a disseminação de imóveis de aluguel com diversos andares impedem uma segregação social em vasta escala, com a coexistência de burgueses e proletários. Com os *grands travaux* começa a delinear-se também uma divisão social do espaço inusitada para Paris. A burguesia se localiza cada vez mais nos bairros ocidentais, próximos ao Bois de Boulogne, enquanto o proletariado, expulso pelos rasgos realizados pelos novos *boulevards*, vai morar nos bairros orientais. O bulevar Sebastopol torna-se um divisor de águas entre a Paris rica e a pobre.

Em 1859, ano da Grande Paris, é aplicado um novo regulamento para edificações que subordina sua construção à apresentação de um alvará de licença e ao respeito de algumas regras sobre as saliências das fachadas, a altura dos edifícios e certa homogeneidade estilística. Assim, Haussmann tem condições de estabelecer alguns decretos em arquitetura, os quais contribuem para conferir unidade e dignidade às novas ruas da capital. Seu protótipo por excelência deve ser procurado nas "ordonnances" (disposições), utilizadas na realização da Place Royale. Graças a essas normas e às limitações arquitetônicas impostas nos contratos de venda dos terrenos municipais, os novos edifícios estão vinculados a normas férreas: os vários andares devem estar alinhados aos edifícios adjacentes, as alturas são adequadas com a largura das ruas, o perfil dos telhados e sua declividade devem ser uniformes.

A atividade das imobiliárias é febril, os enriquecimentos são colossais e há cumplicidade entre administradores e especuladores, mesmo muito pouco documentada; porém, de fato, tudo isso constitui a Paris que conhecemos e que é considerada, pelo mundo todo, como exemplo a ser imitado.

A realização das obras do sistema viário, cujo custo supera um bilhão de francos, é programada segundo critérios puramente financeiros; elas são subdivididas em três redes, sob responsabilidade do Estado e da prefeitura, em proporções diversas, de acordo com o estabelecido por uma lei criada para esse fim (1849). Para Napoleão III, o plano deveria não só re-

um aspecto g  
valorização dos terrenos em consequência das próprias obras. Acontece que os bairros mais demolidos eram não só os mais insalubres, mas também os mais turbulentos sob o aspecto político, e as longas avenidas retilíneas acabaram sendo úteis para a circulação dos regimentos de cavalaria.

Portanto, motivos econômicos, higiênicos, estratégicos e funcionais justificavam as imponentes transformações viárias do Segundo Império. A avenida arborizada se torna um pouco a imagem simbólica da nova Paris.

Os parques merecem uma menção particular nessa complicada e exemplar situação: inicialmente, a organização à inglesa do Bois de Boulogne (no modelo do Hyde Park), graças a um trio de técnicos formados pelo engenheiro Alphand, o arquiteto Davioud e o horticultor Barillet-Deschamps (que Haussmann tinha conhecido em Bordeaux). A metade meridional da planície se torna um hipódromo (1857), a rede viária é totalmente refeita, o solo movimentado com colinas e rico plantio. Grandes máquinas hidráulicas construídas e adaptadas para essa finalidade recuperam a água do Sena e a distribuem mediante um sistema de pequenos riachos e cascatas, poços artesianos fazem-na brotar do solo, grades em ferro fundido substituem aquelas de madeira. Para interligar o Bois com os Champs Elisées, decide-se pelo corte da Avenue de l'Impératrice. No Bois de Vincennes é organizado um outro parque igual que, diferentemente do Bois de Boulogne, pesa enormemente nas finanças parisienses.

Além disso, Haussmann foi responsável pelo parque Monceau, localizado na região noroeste e nos Buttes-Chaumont (zona montanhosa com terreno arenoso, difícil para a vegetação) na região nordeste. Declaradas bens de utilidade pública em favor dos habitantes dos XIX e XX *arrondissements*, as obras são iniciadas em 1864, e o parque logo fica em condições de mostrar sua beleza selvagem.

A formação de áreas verdes é completada com a realização de numerosas *squares*, com um rápido parentesco com o modelo inglês: poucas vezes têm a forma quadrada regular e possuem um jardim público central, não privativo dos condomínios. De qualquer forma, com esse sistema, Haussmann

... Haussmann  
... em Paris em 1809  
... entra como compa-  
... filho de Luis Fi-  
... outras perso-  
... Conclui os  
... frequenta a Uni-  
... formando-se  
... carreira de pre-  
... com frequência  
... Bordeaux,  
... chamado para Paris  
... cargos mais presti-  
... pois, de fato, reúne  
... de encarregado  
... imperador, responsável  
... Paris. Desde o início  
... departamentos  
... da prefeitura do Sena, sub-  
... em setores bem especi-  
... ordenados por técnicos de  
... Convida Adolphe Al-  
... Bordeaux, para o cargo d  
... da Gironda", encarregando  
... e praças junto com o arq  
... para Belgrand para sup  
... e Pierre Barillet-Deschar  
... cima de desacordo e o  
... de Rambuteau, para re  
... amigo companheiro de cr  
... A Gironda é um departame  
... Aquitânia, próximo  
... Francesa, e parti  
... 1793, ter

aplica o princípio da hierarquia das áreas verdes do bairro ao setor urbano e à cidade toda, o que se tornará um cânone para o urbanismo da primeira década do século seguinte.

### Georges-Eugène Haussmann (1809-1891)

Haussmann nasce em Paris em 1809, filho de um intendente-militar de Napoleão I; em 1820, entra como aluno interno no exclusivo Collège Bourbon, onde tem como companheiros de escola o filho de Luís Filipe, Alfred de Musset e outras personalidades importantes. Conclui os estudos em 1825 e frequenta a Universidade de Direito, formando-se advogado; inicia a carreira de prefeito, mudando-se com frequência até ser nomeado prefeito de Bordeaux, em 1851. De lá é chamado para Paris e ocupa um dos cargos mais prestigiosos do país, pois, de fato, reúne os poderes típicos de encarregado oficial do imperador, responsável pela reforma de Paris. Desde o início (1853), transforma os departamentos técnicos da prefeitura do Sena, subdividindo-os em setores bem específicos, coordenados por técnicos de sua confiança. Convida Adolphe Alphand, de Bordeaux, para o cargo de engenheiro-chefe do Departamento da Gironda\*, encarregando-o da administração dos jardins, passeios e praças junto com o arquiteto Davioud. Além disso, Haussmann chama Belgrand para supervisionar o sistema de distribuição da água, e Pierre Barillet-Deschamps para o de áreas verdes. Depois, em um clima de desacordo e conflitos, nomeia o arquiteto Hittorf, já pupilo de Rambuteau, para realizar o projeto de l'Étoile. Encarrega um antigo companheiro de colégio, Baltard, de construir Les Halles.



Caricatura do barão George-Eugène Haussmann como artista munido de picareta de demolição, desenho do final do século XIX.

\* A Gironda é um departamento francês, situado no sudoeste do país, na região da Aquitânia, próximo à cidade de Bordeaux. Foi criada durante a Revolução Francesa, a partir das antigas províncias da Guiana e Gasconha. Entre 1793 e 1795, recebeu a denominação de Bec-d'Ambès, pois à época o termo "Gironda" designava a origem do grupo político dos girondinos, que naquele momento tinha todos os seus líderes presos (N. da E.).





*Praça l'Étoile em obras: para realizar uma praça aberta ao tráfego, o barão Haussmann mandou demolir as muralhas de Ledoux.*

Mais tarde, cria três departamentos sob a responsabilidade do arquiteto Deschamps: o departamento do plano, que também deve gerenciar os alinhamentos, alargamentos de ruas e a revenda dos lotes e terrenos desapropriados, mas não utilizados para a realização de ruas; o departamento para as concessões de ocupação de áreas públicas e para nomeação das ruas; o departamento das habitações insalubres e fossas negras.

Haussmann consegue regulamentar uma corporação de Architectes de la Ville, encarregados seja das obras de manutenção, seja de novas construções, mas o Service d'Architecture não sobrevive. O encarregado recebe ordens diretamente do imperador, que desde o início lhe impõe seu programa. Desde o famoso esboço, provavelmente perdido no incêndio do Hôtel de Ville, do qual, porém, se tem uma ideia através de outro célebre desenho "colorido", ele prevê a Grande Croisée (isto é, o traçado de dois eixos norte-sul e leste-oeste que se cruzavam na Place du Châtelet), um sistema de boulevard, a reorganização dos grandes cruzamentos (Étoile, Alma, Opéra, Madeleine, Trocadéro) e as demolições da Île de la Cité. Na prática, trata-se de

um grandioso plano viário, essencialmente baseado no cruzamento central e em anéis viários.

A rue de Rivoli, que faz a ligação leste-oeste, é um dos exemplos daquilo que Louis Bonnier, arquiteto-chefe do início do século xx, chama de "architectures obligatoires" típicas do período haussmaniano, isto é, conjuntos de edificações submetidas a vínculos arquitetônicos bem precisos. O eixo norte-sul, uma artéria paralela às ruas existentes, é uma operação grandiosa justificada pela economia nos custos de desapropriação (a intervenção ocorre em pátios secundários em vez de em fachadas importantes). Os dois braços da cruz se encontram em Châtelet, que, de repente, se torna o centro de Paris, celebrizado por dois teatros. Além disso, durante os anos de 1860, o prefeito prevê eliminar o circuito dos boulevard, alinhando os trechos existentes com os de nova construção. Mais tarde, abre outras ruas no tecido edificado: o Boulevard Saint-Germain (que tinha o mérito de passar em um bairro muito turbulento) e outras avenidas em áreas mais externas. Além disso, os caminhos que acompanham o perímetro das fortificações tornam-se parte do sistema dos boulevard, e são transformados em ruas públicas em uma intervenção de grande monta. O evento dobra a superfície do território municipal e determina o aumento de um terço da população, além de obrigar as indústrias a pagarem o *dazio*, que ali haviam se estabelecido exatamente para evitá-lo.

A intervenção na Île de la Cité, cujo interesse público foi decretado em 1854, sintetiza de maneira brilhante os conceitos higiênicos que inspiram Haussmann e evidenciam seu modo de interpretar a salvaguarda de monumentos. Aquele conjunto de casinhas degradadas que se concentravam em volta da catedral revelava uma propensão à revolta política. Haussmann intervém com energia, reduzindo a população de quinze mil para cinco mil habitantes; no final da operação, a parte central da ilha é dominada por três edifícios públicos: a nova sede do Hôtel-Dieu, o tribunal de comércio e o quartel da Cité (hoje sede da polícia), em sintonia com o restauro da catedral e dos espaços próximos, projetados por Viollet-le-Duc. Os cultores da velha Paris se manifestam, mas Haussmann exprime seu pensamento definindo-se "artista demolidor":

Que as ruas estreitas e tortuosas, principalmente aquelas do centro, fossem quase impenetráveis à circulação, sujas, fedidas, insalubres: com isso eles não se preocupam. Que os nossos rasgos, nossos "desejos de embelezamento" tenham proporcionado espaço, ar, luz, plantas e flores aos bairros velhos e novos, em uma palavra, aquilo que proporciona salubridade, para a alegria dos olhos, que beleza! Mas de qualquer maneira não aos olhos deles. Porém, boa gente enfiada em suas bibliotecas, que parece que nada viram, citem

pelo menos um velho monumento merecedor de interesse, um edifício precioso para a arte, curioso pelas suas lembranças que minha administração tenha demolido.

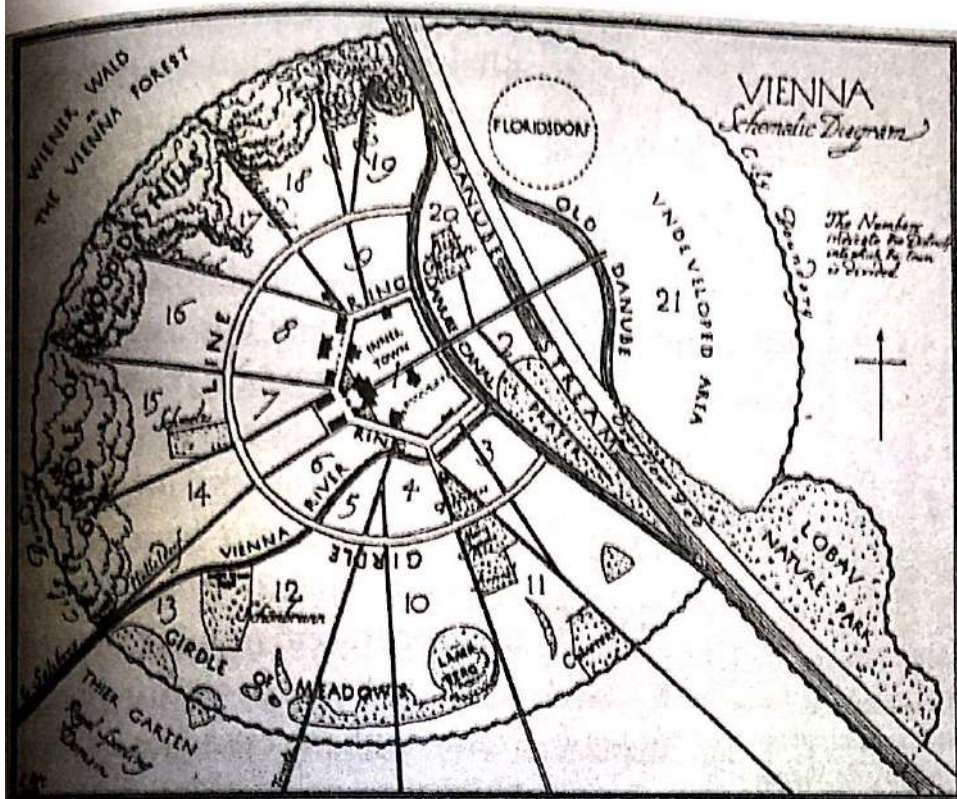
Outro aspecto significativo da obra de Haussmann é o uso de normas para desapropriação. De fato, desde o início ele utiliza instrumentos jurídicos e financeiros com grande desenvoltura. Obtém uma série de aprovações, primeiramente, do próprio imperador, mas também sofre sérias críticas. Em 1858, uma sentença do Conselho de Estado modifica o decreto sobre as desapropriações, favorecendo os proprietários e estabelecendo que os terrenos não utilizados para ruas públicas deveriam ser devolvidos aos mesmos proprietários. Portanto, é superada a *partita de giro*\* na qual o *prefetto* se baseara, e sua imagem fica muito prejudicada. Por outro lado, os empréstimos públicos constituem a fonte principal de financiamento. Em 1869, às vésperas de sua queda, Haussmann gastou em Paris dois bilhões e meio de francos, um valor igual à disponibilidade anual do plano orçamentário da França inteira. Em 1870, é deposto por decreto, mas ainda goza de grande estima como administrador, tanto que é convidado para seguir a carreira política na Córsega, onde institui a linha ferroviária Ajaccio-Bastia. Em Paris, Belgrand e Alphand sobrevivem a ele.

## A GRANDE VIENA E AS FERROVIAS METROPOLITANAS

Os projetos de planejamento do fim do século XIX, em Viena, tornam a cidade particularmente emblemática por duas soluções do urbanismo contemporâneo a problemas em discussão: o aperfeiçoamento de uma rede ferroviária metropolitana, como suporte para o desenvolvimento dos subúrbios, e o zoneamento, como instrumento de projeto dos mesmos.

Em 1862, quando se percebe que Viena espalha-se bem além do Linienwall, o ministro dos Interiores solicita a elaboração de um plano geral de alinhamento. O conselho municipal tenta estender o plano também aos subúrbios (1866), e é somente devido a estes últimos que o projeto torna-se efeti-

\* *Partita de giro*, em italiano, é quando, no âmbito de uma mesma contabilidade, uma operação é registrada no mesmo valor, tanto no ativo quanto no passivo, sem produzir um efeito econômico (N. da E.).

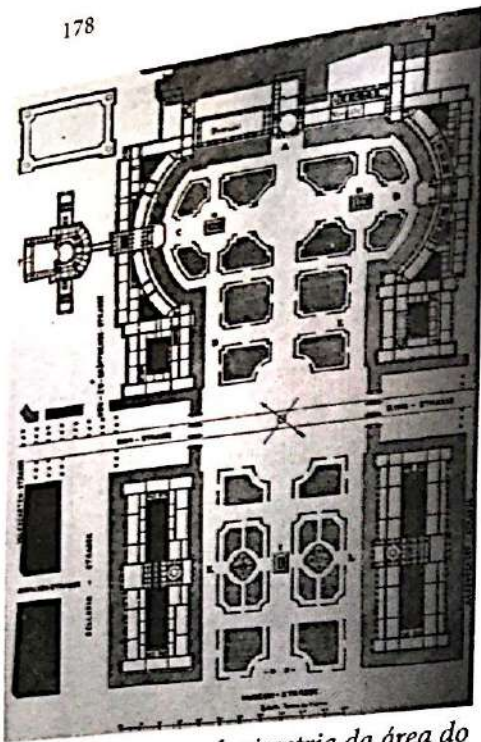


Patrick Abercrombie, esquema interpretativo do crescimento de Viena, 1910.

vamente geral, porque para a cidade interna ele se limitava a alguns alargamentos viários.

Entre 1867-1873, um período de *boom* econômico provoca um incremento nos preços dos terrenos e dos aluguéis, problema que o município enfrenta constituindo uma comissão encarregada da questão das habitações e propondo interligar o centro com os subúrbios externos graças a uma rede ferroviária metropolitana. Porém, os 23 projetos apresentados são suspensos pela alarmante crise da bolsa de 1873.

A cidade, porém, continua crescendo, chegando a alcançar, dentro de seus velhos limites administrativos, 740 mil habitantes, enquanto os subúrbios acolhem seiscentos mil. Por volta de 1870, é nítida a necessidade de ampliar o território municipal, incorporando os subúrbios; mas somente em 1890, após longas tratativas, é ampliado o perímetro da área sujeita a impostos sobre o consumo. Abruptamente, a superfície da circunscrição administrativa passa de 5.540 a 17.812 hectares, e o número de habitantes chega a 1.342.000, dos quais 61% moram na velha Viena, e o restante nos subúrbios. Portanto Viena, trinta anos depois de Paris e vinte antes de Berlim, consegue acionar a estratégia administrativa que colocaria as bases para, no novo século,



Gottfried Semper: planimetria da área do novo Hofburg de Viena.

transformá-la em uma grande capital europeia. O controle da qualidade da construção, garantido por uma comissão municipal criada para essa finalidade, é bastante severo, e estabelece decoro principalmente nos bairros burgueses. Da mesma maneira que em Berlim, o desenvolvimento geral das construções é incentivado pelo regulamento para edificações, que, em 1883, permite uma área coberta em relação ao solo de 85% sem limite de altura, obtendo como resultado exemplos de construções especulativas entre os

mais terríveis da Europa. Verdadeiros loteamentos favorecem também a construção das chamadas "casernas de aluguel"\*.

Em 1892, para impor aos subúrbios há pouco englobados pela Groß-Wien (1890) um desenho urbanístico unitário, é realizado um concurso para o plano diretor. Procuram-se propostas para uma melhor organização do tráfego na parte central da cidade, para a reorganização da rede ferroviária metropolitana, da rede viária, em particular a periférica, e para um programa de ampliação da capital. Aos concorrentes, é também exigida a elaboração de um plano geral de edificações nas áreas externas ainda livres, distinguindo-as de acordo com critérios de edificabilidade. Os dois projetos vencedores trazem assinatura dos ilustres arquitetos Otto Wagner e Joseph Stübben.

Este último se dedica principalmente ao problema do tráfego urbano, propondo uma melhoria das linhas de bonde e da ferrovia metropolitana. Ao contrário de Wagner, e coerentemente com o que defende em seu manual, evita longas retas, optando, de preferência, por soluções com praças fechadas; além disso, utiliza um amplo repertório representativo, prevendo monumentos, fontes, arcos do triunfo. Seu projeto apresenta inúmeras

\* Edifícios públicos ou privados, destinados às classes trabalhadoras ou à pequena burguesia, de altíssima densidade e sem áreas verdes; têm esse nome porque, inicialmente, serviriam para alojamento de famílias dos soldados (N. da T.).

soluções técnicas até mesmo avançadas, como a construção de uma ponte fluvial sobre o Danúbio dotada de uma bacia portuária para navios provenientes do planalto, além de outras duas gigantescas bacias, no vale, para os navios provenientes do baixo curso do rio, interligados por linhas ferroviárias. O sistema de anéis, constituído por um terceiro anel além dos outros dois já existentes, seria complementado por uma série de radiais. O plano prevê ainda uma notável quantidade de áreas verdes: parques, jardins, *squares*, um pequeno porto fluvial nas margens do Wien. A divisão do trabalho entre Wagner e Stübben prevê que ao alemão sejam confiados os aspectos técnicos e disciplinares, e ao fantasioso e refinado austríaco o controle estético e ambiental. A colaboração entre os dois é difícil: o pensamento de Stübben, influenciado por Sitte, reprovava o excessivo entusiasmo de Wagner pelas grandes retas haussmanianas e por mostrar certo desprezo pelas curvas viárias irregulares, todavia respeitava sua posição. Distribuídos os prêmios, o departamento urbanístico do município tem o papel de projetar a versão definitiva do plano, tomando como referência os dois projetos vencedores. Em março de 1893, o plano das áreas edificáveis (*Bauzonenplan*) é aprovado sem obstáculos. Não agrada de forma alguma à propriedade imobiliária, mas deixa-a livre a ponto de a tentativa de mudar o plano ocupar os movimentos reformistas até a Primeira Guerra Mundial. Pela primeira vez, surgem as expressões "sistema edificado aberto" e "zona industrial". A perspectiva de edificações de alta densidade cria forte expectativa de valorização que, evidentemente, a administração tenta reduzir. A exigência de planejar os subúrbios encontra, na verdade, uma correspondência pontual no projeto definitivo, com uma divisão em seis tipos de zonas caracterizadas por diversas tipologias e alturas. O uso do zoneamento e a introdução de elementos estruturadores do desenvolvimento urbano, tais como a ferrovia metropolitana, equipamentos sociais e os serviços, pertencem a uma escala bem diferente em relação à de Viena de meados do século XIX. Com o novo *Bauzonenplan*, que consiste na localização das zonas industriais, é também adotada a primeira e verdadeira estratégia urbanística para a capital após a operação do Rings-trasse. A função de realizar as propostas de Stübben, Wagner e Fassbender fica com o prefeito Karl Lüger (1844-1910), que,

merecidamente, disputa com Franz Adickes o título de melhor administrador local dos Estados de língua alemã. Uma carreira não isenta de críticas. Apesar de sua modesta origem – filho de um zelador do Instituto Politécnico de Viena –, consegue entrar no colégio mais exclusivo de Viena e, após estudar direito, dá início a uma brilhante carreira política entre os liberais. Ele luta para ampliar o sufrágio, e administra a cidade entre 1895 e 1910 com critérios inspirados na socialização municipal dos serviços urbanos, como a distribuição do gás, da eletricidade e da água potável, das linhas ferroviárias, a organização funerária (segundo o modelo de Chamberlain em Birmingham, por volta dos anos de 1870). Garante, aos cidadãos, um consistente patrimônio de parques e bosques nos arredores da cidade; realiza uma reestruturação geral do transporte público, separando e integrando as redes locais e nacionais. Porém, o sonho da grande capital cosmopolita dura pouco mais de dez anos, uma vez que a tragédia da Primeira Guerra Mundial reduz Viena ao papel de capital de um pequeno Estado nacional de segundo plano. Em particular, a experiência de realizar uma cota de residências com baixa densidade não obteve êxito.

#### Otto Wagner (1841-1918)

Otto Wagner, filho de um tabelião da corte, cresce naquele ambiente burguês que tinha feito do Ring seu próprio hábitat. Como Camillo Sitte, estuda no Politécnico e frequenta a Academia de Belas Artes, onde é aluno dos projetistas do teatro de ópera.

No concurso para o plano diretor de Viena, como normalmente costuma fazer, apresenta um projeto com desenhos extremamente sofisticados. Procura principalmente pôr em prática aqueles princípios que comprovará em *Moderne Architektur* (1895), esforçando-se por conciliar uma visão estética superior com as exigências funcionais de uma metrópole contemporânea, que, para ele, é organizada pela rede de transportes; concebe a cidade como uma grande forma concêntrica, estruturada por sucessivos anéis. Seu projeto (assim como o de Stübben) é caracterizado por um tríplice anel de avenidas perimetrais, sendo que o segundo deles, o Gürtel, alinhado com o Linienwall, seria realizado logo; o projeto é também caracterizado por pontos (Stellen), isto é, estações da rede ferroviária local, cada uma delas cobrindo uma área de um quilômetro.



Visão do maré sobre Wienzeile, 1898: foto da ci

ter deveriam permitir transportar os mort  
ess velórios ao cemitério central. Os St  
ção para cadáveres, localizado em áre  
a materiais de construção e combustí  
saça de lixo e evacuação da neve.

Wagner resume, na revista dos en  
za os critérios do plano de 1893. De  
ento indefinido, de tipo radiocêntrico

trações retílineas realizadas media  
nos pontos fundamentais do tecid

ção estrutural fundamental para  
o lugar, para a ferrovia metropolitana

1894-1897. De fato, ele já havia si  
de mais de trinta estações.

Wagner, cuja vitória no concurso d  
do movimento artístico da Seize

cional, exprime suas ideias pri  
publicado em 1911, *Die Gro*

de Cidade. Um Estudo), origin  
de conferência sobre arte urba  
de Colúmbia. O primeiro objeti  
deveria ser aquele  
do tempo



Otto Wagner, ponte do metrô sobre Wienzeile, 1898: foto da construção.

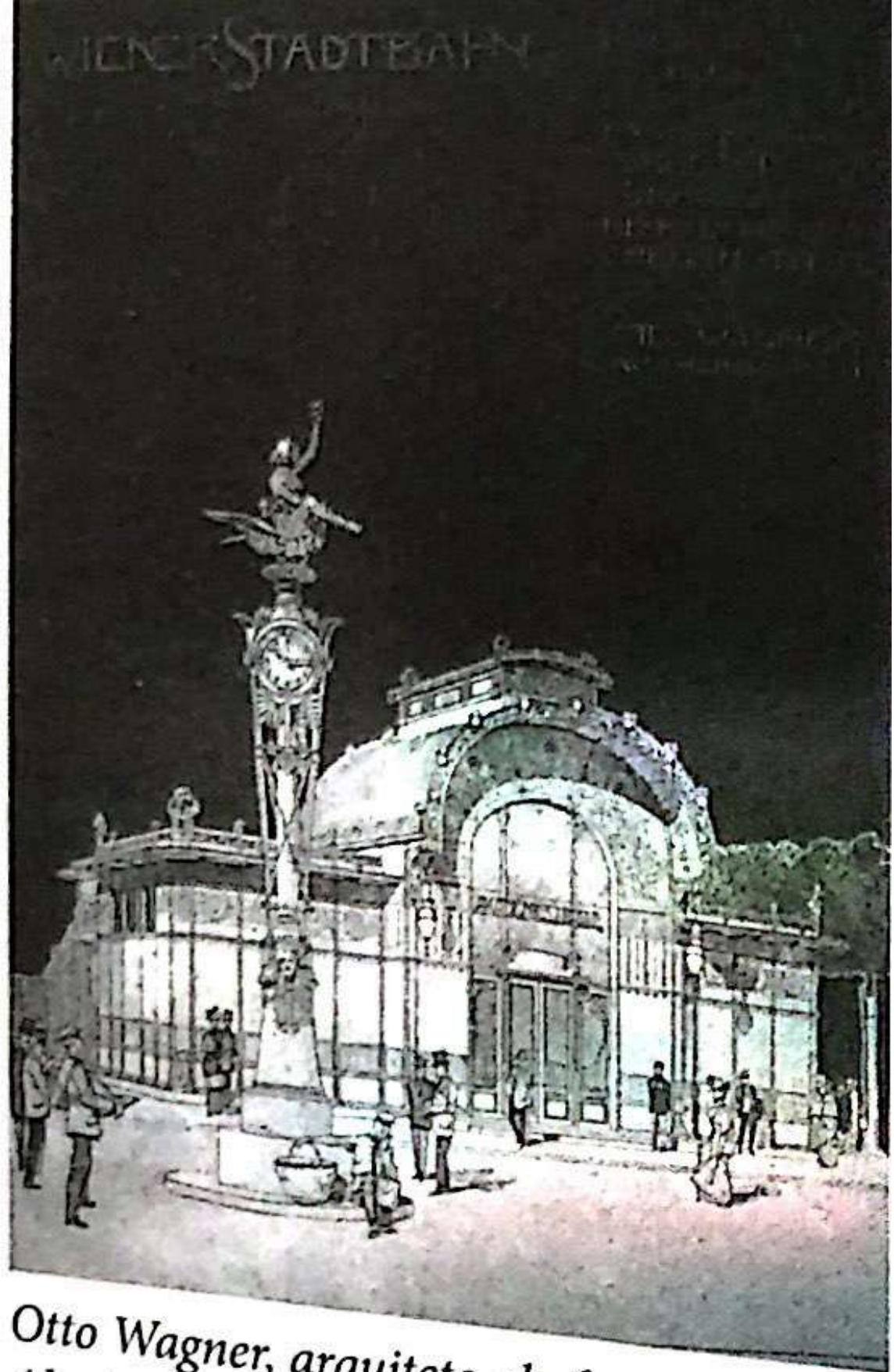
Elas também deveriam permitir transportar os mortos e seus familiares, dos diversos velórios ao cemitério central. Os Stellen, portanto, além de um edifício para cadáveres, localizado em área verde, deveriam ter depósito de materiais de construção e combustíveis, além de espaços para descarga de lixo e evacuação da neve.

Em 1894, Wagner resume, na revista dos engenheiros e arquitetos austríacos, os critérios do plano de 1893. Determina um modelo de crescimento indefinido, de tipo radiocêntrico, parcialmente acrescido por interligações retilíneas realizadas mediante um sistema de diagonais entre os pontos fundamentais do tecido urbano.

Atribui função estrutural fundamental para o transporte público, e, em primeiro lugar, para a ferrovia metropolitana realizada por ele mesmo entre 1894-1897. De fato, ele já havia sido nomeado arquiteto-chefe e projetista de mais de trinta estações, além das construções indispensáveis, como viadutos, pontes e galerias.

Otto Wagner, cuja vitória no concurso de 1892 e o papel destacado no âmbito do movimento artístico da Sezession tinham-lhe conferido fama internacional, exprime suas ideias principalmente no pequeno volume teórico, publicado em 1911, *Die Großstadt, eine Studie über diese* (A Grande Cidade: Um Estudo), originalmente apresentado como texto em uma conferência sobre arte urbanística no Congresso da Universidade Colúmbia. O primeiro objetivo do planejamento de uma grande cidade deveria ser aquele de dar "a palavra à arte e aos artistas, tolher a influência do engenheiro, que destrói a beleza, e afastar o poder do vampiro 'especulação'". As administrações municipais deveriam





*Otto Wagner, arquiteto-chefe: estação da Akademie Strasse da ferrovia urbana de Viena.*

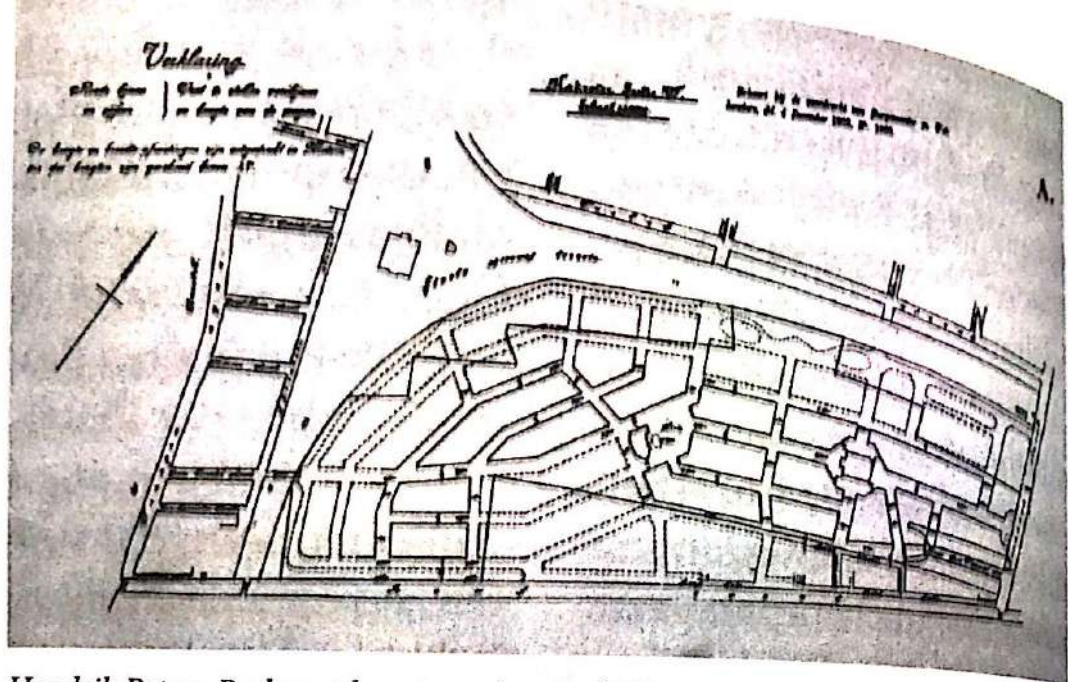
gama de funções urbanas). De  
prevê são consideráveis (nove  
nos bairros residenciais

ao mesmo tempo, para a difusão europeia das ideias sobre a estética urbana. Não só; além disso, eles mesmos se tornam um modelo exemplar de intervenções realizadas em escala urbana no campo da construção pública residencial.

Os conceitos fundamentais nos quais se inspiram são a continuidade ambiental, a qualificação arquitetônica do espaço urbano, a relação entre pitoresco e monumental. Para o plano de Amsterdã Sul, em 1900, pede-se, pela primeira vez, que Hendrik Petrus Berlage (1856-1934) elabore um projeto, fato que se insere em uma fase muito significativa do debate urbanístico da Holanda. De fato, no ano seguinte, a *Woningwet*\* é aprovada no parlamento holandês, estendendo em escala nacional a práxis da desapropriação para as áreas de nova edificação.

Na realidade, o que se pede para Berlage é uma revisão de um modesto plano de expansão realizado por um engenheiro para a mesma área, em 1899, porém não implantado porque foi considerado inadequado do ponto de vista higiênico e estético.





Hendrik Petrus Berlage: plano para Amsterdã Oeste, 1903.

Em 1904, a radical revisão do plano torna-se de domínio público e objeto de debate na cidade e na Europa. A proposta é realizar uma espécie de “bairro-jardim”, mesmo não explicitamente definido dessa forma, onde as áreas verdes são predominantes no espaço a ser urbanizado. Um amplo e sinuoso canal ladeia uma avenida arborizada – espinha dorsal do bairro – e gera a morfologia orgânica da implantação, livremente inspirada nos jardins ingleses. As edificações de baixa densidade são situadas no amplo parque e seguem o traçado curvilíneo das ruas, remetendo aos modelos propostos, em 1893, por Karl Henrici, para a expansão de Munique. Alguns criticam o desenho por se aproximar muito dos propósitos “românticos” de Sitte. Apesar da busca de equilíbrio almejada pelo arquiteto, argumentam que no desenho o pitoresco prevalece sobre o monumental.

Contratado em 1914 para a elaboração do projeto executivo, Berlage modifica o plano, apresentando uma visão monumental mais resoluta. O motivo da revisão é a necessidade de considerar um novo elemento técnico, ou seja, a localização de uma grande estação ferroviária na área ocidental da intervenção. As condições haviam mudado notavelmente, porque nos últimos três anos o município iniciara uma política de desapropriação dos terrenos em vasta escala, já possuindo a maior parte da área sul. Aqui o arquiteto prevê ocupar pouco menos da metade da área com edificações chamadas de “terceira classe”. Concebe a forma e altura dos edifícios, respeitando as novas normas: de fato, o

projeto prevê três categorias de alturas, que vão diminuindo em direção à periferia. A questão técnica e a morfológica acabam por convergir na mesma direção. Até mesmo a maneira de serem representados não é casual: deriva do axioma de pensar o espaço urbano em três dimensões, como uma composição unitária na qual ruas, quadras, praças e árvores se adequam em um desenho proporcional harmônico. Essa ideia da cidade como uma obra de arte total não exclui a prioridade dada à rede viária no processo projetual; a água dos canais também interfere no terreno. Nesse sistema primário persiste o sistema secundário das ruas menores, para garantir a integração do novo assentamento com o contíguo e preexistente bairro do século XIX.

Continua significativo, no entanto, o rasgo determinado pelo enfoque de Berlage, em seu plano de expansão, sobre o amplo processo de construção da cidade histórica, desenvolvida até a metade do século XIX, sobretudo sobre o princípio de um crescimento sobre a água dos canais, em semicírculos concêntricos, como uma meia-lua. A relação entre a nova expansão ao sul e a cidade histórica não é direta, mas mediada pela malha do século XIX.

Provavelmente mais do que a antiga Amsterdã, é a Paris de Haussmann que está na base da nova forma do Plan Zuid\*.

#### Hendrik Petrus Berlage (1856-1934)

Berlage estuda na escola de arquitetura Bauschule de Zurique e inspira-se nas ideias de Semper e de Viollet-le-Duc, que influíram muito em sua formação, fazendo-o assumir um papel de mediador entre tradição e renovação. Viaja para a Itália, Alemanha e Estados Unidos. Ao voltar para Amsterdã, em 1882, torna-se sócio do arquiteto Theodor Sanders, com o qual participa, entre outros, do concurso internacional para a construção da bolsa de Amsterdã, uma de suas mais significativas construções (1896-1903), realizada no centro da cidade. Mais tarde, é encarregado de uma série de projetos de arquitetura: escritórios, casas particulares, bairros de habitação popular, museus. Mas desenvolve também uma intensa atividade no setor urbanístico. Além do célebre plano de expansão de Amsterdã Sul, realizado em

\* Plano de expansão de Amsterdã Sul (N. da E.).

duas fases, 1901-1905 e 1914-1917, elabora planos para outras cidades holandesas, como para Haia (1907-1911), Roterdã (1913-1916) e Utrecht (1920-1924). Projeta e, em alguns casos, parcialmente realiza intervenções de construções em grande escala, em Amsterdã e em outras cidades da Holanda: a intervenção na área dos museus (1895-1896), o conjunto do Mercatorplein (1923), o bairro-jardim Vreewij (1913-1916). Escreve ensaios teóricos e realiza conferências.

No primeiro plano para Amsterdã Sul (1902), Berlage (que em 1892, três anos após a primeira edição vienense, havia feito uma resenha crítica extremamente positiva do livro de Sitte) reconhece as praças como elementos fundamentais do plano: "Devem ser as primeiras a ser projetadas e devem abrigar edifícios públicos, como as praças antigas; porque uma praça sem edifícios públicos não é importante e, em geral, para o bom resultado de um edifício público, ele deve estar situado em uma praça". Depois, aproxima-se, cada vez mais convencido, das teorias apresentadas por Brinckmann em sua primeira versão de *Platz und Monument* (Praça e Monumento, 1908) e em *Deutsche Stadtbaukunst* (Urbanismo Alemão, 1911).

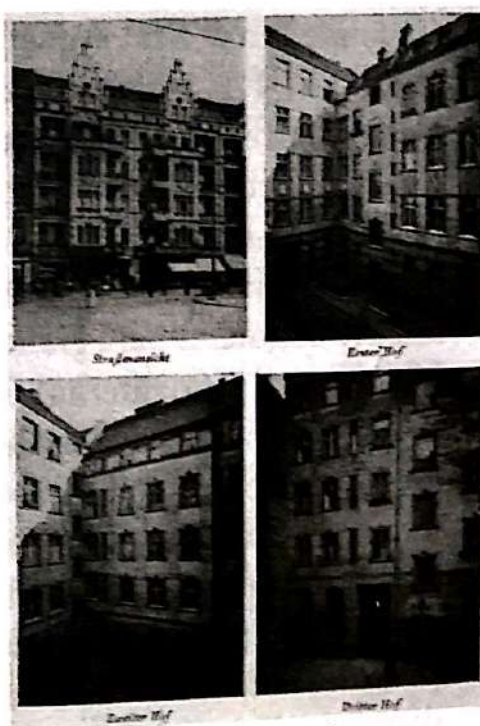
Em seu projeto para Amsterdã Sul, Berlage propõe quadras fechadas, ou seja, edificações dispostas perimetralmente em volta de um pátio interno, como a melhor solução para responder às ingentes demandas de habitação popular. Reconhecem-se três tipos fundamentais de edificações: habitações unifamiliares, de baixa densidade, que preenchem uma pequena parte da extensão da área; habitações bifamiliares com média densidade, que ocupam cerca de setenta hectares da área; e habitações multifamiliares, ocupando 190 hectares, que correspondem a 75% do total da área destinada ao projeto. Não é uma réplica do *immeuble de rapport*\* haussmaniano nem mesmo da Mietkaserne (caserna de aluguel) berlinense; a quadra fechada é, sim, reproposta, mas com uma grandeza cuja mudança de escala representa a verdadeira maestria do arquiteto holandês. Os pátios internos são alargados a ponto de incluírem uma porção de terreno agrícola englobado na edificação urbana e aproveitado para hortas, ou formarem uma verdadeira praça, ou um parque equipado com serviços coletivos. O tipo de uso do espaço intermediário está ligado ao tipo da edificação. A planta do plano é um retângulo alongado (com uma largura de 40-50 metros e um comprimento de 100-200 metros), a cortina de edificações perimetrais composta por dois apartamentos duplex sobrepostos (atingindo portanto, quatro pavimentos) e, em casos mais raros, apenas três pavimentos. As relações entre a

\* Imóvel do qual o proprietário obtém lucro através de locação, como uma propriedade de investimento (N.da E.).

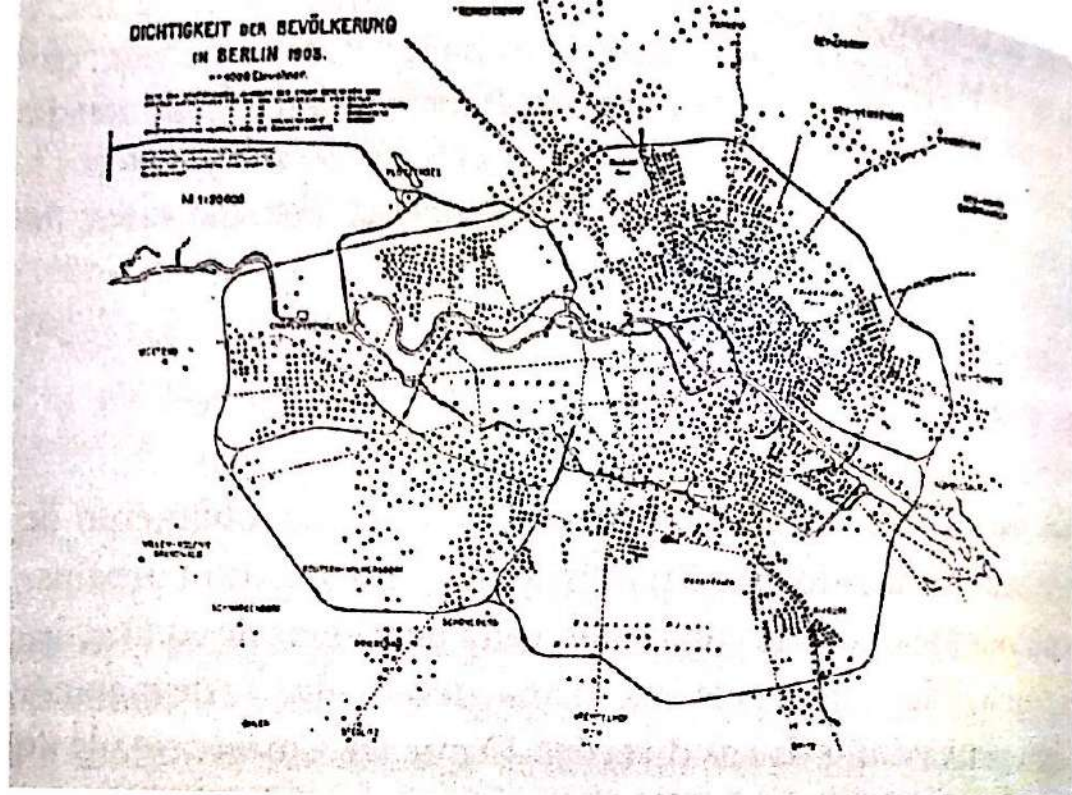
altura da edificação e a largura do pátio são tais que limitam os danos da escassa insolação nos andares mais baixos. Dessa maneira, garante-se, para cada núcleo familiar, uma habitação tradicional, dotada de uma horta cultivável.

## BERLIM E O DESENVOLVIMENTO DE UMA GRANDE CIDADE RADIOCÊNTRICA

Diferentemente, adotando um plano de desenvolvimento de ampla flexibilidade, Berlim representa para a cultura urbanística a possibilidade de contrastar a alta densidade de edificações em uma cidade que, pela sua forma, desenvolve-se de maneira homogênea em todas as direções. O que faz a maior cidade de casernas de aluguel (as *Mietskasernen*, como foi definidas por Hegemann) é principalmente a elaboração das normas construtivas e do plano diretor, por parte do departamento de polícia. A partir de meados do século XIX, a tipologia se difunde no tecido urbano de tal modo que acaba se tornando a particularidade negativa da Berlim oitocentista. Além de determinar o gabarito dos edifícios em relação à largura das ruas (fixando como altura máxima 25 metros), as disposições das normas da polícia, em 1853, estabelecem também as dimensões mínimas dos pátios internos (uma superfície quadrada de 5,30 metros de lado). Os critérios para definição das medidas não são determinados pela reflexão sobre as condições ideais de habitabilidade, e sim pela possibilidade de carros e equipamentos de bombeiros efetuarem rápidas manobras. Concretamente, as normas para construções determinam uma



Casernas de aluguel em Berlim, fotografadas por Werner Hegemann (1930) durante sua denúncia da densidade excessiva das edificações das áreas centrais da cidade. Fachada de frente para a rua, primeiro, segundo e terceiro pátios internos: os três pátios mostram as melhorias realizadas pelo regulamento de edificações de 1887.



*Densidade populacional em Berlim, 1913: cada ponto corresponde a mil pessoas. O desenho foi apresentado na Exposição de Berlim e Düsseldorf, 1910-1912, e publicado por Hegemann em seu catálogo.*

tipologia de baixo custo. À rigidez dessa regulamentação corresponde um radical esquematismo do plano elaborado pelo arquiteto J. F. L. Hobrecht para o mesmo departamento de polícia (publicado em 1862 e aprovado em 1873). Duas características emergem de sua estratégia urbana: a atemporalidade do plano e sua extensão (dimensionada para quatro milhões de habitantes) virtualmente indefinida, devido à malha viária (em lotes retangulares para grandes quadras de edificações verticalizadas, com pátio interno). Mesmo considerando a velocidade de crescimento da cidade, de qualquer forma, a previsão é surpreendente e substancialmente sem limite de tempo.

A simplificação da implantação (poucos trechos interrompidos por algumas praças retangulares ou em forma de estrela) acaba sendo funcional segundo as expectativas da própria propriedade fundiária, alimentando a ideia de que, em certas condições, o desenvolvimento natural (*Natürliche Entwicklung*) teorizado por Eberstadt pode ser perseguido. Não se deve ignorar a decisão de não intervir no centro histórico, já considerado resolvido graças às obras de embelezamento do período de Frederico II, para, em vez disso, dedicar maior atenção às infraestruturas (transportes, serviços técnicos em rede, esgotos), consideradas a verdadeira estrutura portante da metrô-