

**PONTIFÍCIA UNIVERSIDADE CATÓLICA DO PARANÁ
MESTRADO GESTÃO URBANA**

MARIAH SALOMÃO VIANA

O PASSADO DO FUTURO. ESCALA GLOBAL E TECNOLOGIAS NA
CONSTRUÇÃO DA IDÉIA DE CIDADE NO SÉCULO XX.

CURITIBA
2008

Livros Grátis

<http://www.livrosgratis.com.br>

Milhares de livros grátis para download.

MARIAH SALOMÃO VIANA

O PASSADO DO FUTURO. ESCALA GLOBAL E TECNOLOGIAS NA
CONSTRUÇÃO DA IDÉIA DE CIDADE NO SÉCULO XX.

Dissertação apresentada ao Mestrado
de Gestão Urbana da Pontifícia
Universidade Católica do Paraná, como
requisito à obtenção do título de Mestre.

Orientador: Prof. Dr. Fábio Duarte

CURITIBA
2008

Dados da Catalogação na Publicação
Pontifícia Universidade Católica do Paraná
Sistema Integrado de Bibliotecas – SIBI/PUCPR
Biblioteca Central

V614p
2008 Viana, Mariah Salomão
O passado do futuro : escala global e tecnologias na construção da idéia de cidade no século XX / Mariah Salomão Viana ; orientador, Fábio Duarte. -- 2008.
101 f. ; 30 cm

Dissertação (mestrado) – Pontifícia Universidade Católica do Paraná, Curitiba, 2008

Inclui bibliografia: p. 96-101

1. Arquitetura moderna – Séc. XX. 2. Arquitetos. 3. Arquitetura – Inovações tecnológicas. 4. Lê Corbusier, 1887-1965. 5. Koolhaas, Rem. I. Duarte, Fábio. II. Pontifícia Universidade Católica do Paraná. Programa de Pós-Graduação em Gestão Urbana. III. Título.

CDD 20. ed. – 724.6

MARIAH SALOMÃO VIANA

O PASSADO DO FUTURO. ESCALA GLOBAL E TECNOLOGIAS NA
CONSTRUÇÃO DA IDÉIA DE CIDADE NO SÉCULO XX.

Dissertação apresentada ao Mestrado
de Gestão Urbana da Pontifícia
Universidade Católica do Paraná, como
requisito à obtenção do título de Mestre.

Orientador: Prof. Dr. Fábio Duarte

COMISSÃO EXAMINADORA

Prof. Dr. Fábio Duarte
Pontifícia Universidade Católica do Paraná

Prof. Dra. Letícia Peret Antunes Hardt
Pontifícia Universidade Católica do Paraná

Prof. Dr. Rodrigo José Firmino
Pontifícia Universidade Católica do Paraná

Prof. Dr. Marcelo Cláudio Tramontano
Universidade de São Paulo

para meu pai

AGRADECIMENTOS

Em especial ao Prof. Dr. Fábio Duarte por ser antes de tudo, um exemplo. Pela orientação, incentivo e confiança sem os quais essa dissertação não seria concluída.

Aos professores Rodrigo e Letícia pelo acompanhamento atento deste trabalho.

Ao professor Marcelo Tramontano pelas colocações feitas na banca que vieram ao encontro às inquietações que me acompanharam em toda a pesquisa.

As minhas amigas e colegas dessa jornada, Ariadne, Cláudia e Flávia, que dividiram comigo as angústias e vitórias de cada etapa.

A minha mãe pelo ensino de uma vida de aprendizado.

A minha irmã Paula e meu cunhado Matheus pela companhia constante.

A minha avó pelo apoio a todos os meus estudos.

Ao meu marido, Raul, por me mostrar que é possível vencer sozinho, mas que não me deixa sozinha.

Cada ciência ou mania tem seu terreno próprio. Sobre cada terreno funda-se uma base igual, de pedra polida maciça. Para facilitar e induzir a atividade especulativa, essas bases – laboratórios ideológicos – estão equipadas para suspender leis indesejáveis e verdades inegáveis, assim como para criar condições físicas inexistentes. A partir desses sólidos blocos de granito, cada filosofia tem o direito de se expandir indefinidamente até o céu (KOOLHAAS, 2008, p. 331).

RESUMO

Dois paradigmas são fundamentais na cidade contemporânea: as inovações tecnológicas como indutoras da configuração urbana e uma escala global mais forte do que a escala local. Apesar de marcantes na constituição urbana contemporânea, esses dois paradigmas estão presentes, desde o início do século XX, evidenciados na idéia de cidade elaborada por arquitetos e urbanistas. Esse trabalho propõe a organização desses arquitetos em duas linhas de pensamento: a linha hegemônica e a linha alternativa. A linha hegemônica propunha a universalização de padrões tecnológicos e costumes enquanto a linha alternativa visava a uma globalização pautada na coexistência de variantes. Para a linha hegemônica o vetor de análise é o arquiteto Le Corbusier, que tem em sua proposta universal pares como Frank Lloyd Wright e Walter Gropius. A linha alternativa, pautada na coexistência de variantes não apresenta, por sua essência, um vetor de análise e, neste estudo, fica expressa pelas propostas do grupo Archigram, de Buckminster Fuller e dos Metabolistas Japoneses. Para responder à hipótese deste trabalho, de que a idéia de cidade contemporânea tem mais características da linha alternativa que da linha hegemônica, a obra do arquiteto Rem Koolhaas foi analisada e comparada com as duas linhas. Contudo, como arquiteto do século XXI o trabalho de Koolhaas é menos polarizado, mais pulverizado, com elementos das duas linhas permeando seu trabalho.

Palavras-chave: Inovações tecnológicas. Escala global. Idéia de cidade. Universalização. Globalização.

ABSTRACT

Two major paradigms underpin some conceptual ideas of the contemporary city: technological innovations and the relations between the global and the local scales. However, both paradigms could be tracked down to the beginning of the twentieth century, and found embedded in the main ideas of the Modern urbanism. The aim of this dissertation is to organize those principles from the early days of modern urbanism to date, through the definition of two chief conceptual approaches to the city: one called hegemonic – marked by an intentional universalization of technological customs and standards -, and the other called alternative - which has been trying to link issues of globalization to the coexistence of multiplicity in the urban society. To discuss the hegemonic approach I use Le Corbusier as its epitome, accompanied by other architects contemporary to him, such as Frank Lloyd Wright and Walter Gropius. Since the alternative approach bet on the coexistence of multiplicity as one of its central ideas, it does not have a single representative urbanist. Therefore, to discuss its ideas I studied the works by Archigram, Buckminster Fuller and the Japanese Metabolists. I conclude this dissertation by arguing that the idea present in contemporary city is strongly based on the diverse developments of urban proposals developed along the 20th century by what I call the alternative approach. Additionally, I use the writings and urban projects by the contemporary architect Rem Koolhaas to sustain this hypothesis.

Key words: Technological innovations. Global scale. Idea of the city. Universalization. Globalization.

SUMÁRIO

SUMÁRIO.....	9
1 INTRODUÇÃO	10
1.1 ENCAMINHAMENTO DA PESQUISA.....	15
1.2 GLOBALIZAÇÃO E UNIVERSALIZAÇÃO	18
2 DOIS PARADIGMAS HOJE	21
2.1 DOIS PARADIGMAS, ONTEM	26
2.1.1 DOIS PARADIGMAS ONTEM – EXISTÊNCIA FÍSICA	26
2.1.2 DOIS PARADIGMAS ONTEM – IDEÁRIO URBANÍSTICO	32
3 LINHA HEGEMÔNICA	39
4 LINHA ALTERNATIVA	49
5 IDÉIA DE CIDADE CONTEMPORÂNEA	69
5.1 KOOLHAAS X LE CORBUSIER	75
5.2 KOOLHAAS ALTERNATIVO	78
5.3 AFINAL, HEGEMÔNICO OU ALTERNATIVO?	82
6 CONCLUSÃO	85
6.1 ESPAÇOS DE FLUXOS, UMA LIBERDADE DE INTERPRETAÇÃO.....	86
6.2 QUESTÕES DE CRONOLOGIA.....	91
6.3 OURIÇOS E RAPOSAS	93
6.4 INQUIETAÇÕES DO PROCESSO	88
REFERÊNCIAS	96

1 INTRODUÇÃO

Dois paradigmas são fundamentais na cidade contemporânea: a escala global, que por vezes é mais forte do que a relação com o contexto local; e os avanços tecnológicos como indutores da configuração da sociedade urbana. Apesar de marcantes da contemporaneidade urbana, a **hipótese** deste estudo é que esses paradigmas estavam presentes na idéia de cidade desde o final do século XIX, como fundadores do movimento moderno – porém, não formando uma linha propositiva única, mas sim duas, paralelas ou complementares, aqui chamadas de hegemônica e alternativa. Finalmente, a hipótese chega a que na discussão contemporânea de cidade, as idéias da linha alternativa estão mais presentes na obra de urbanistas que consideram (ou continuam considerando, poder-se-ia dizer) a escala global e as tecnologias como vetores da constituição do mundo urbano.

Assim, este estudo tem por **objetivo** rastrear conceitos e propostas urbanísticas que indiquem a gênese dos paradigmas da escala global e da tecnologia como indutores da configuração da cidade contemporânea, com atenção especial a demonstrar que desde o início houve duas linhas de pensamento urbano que se configuraram a partir desses paradigmas, aqui defendidas como hegemônica e alternativa. Finalmente, ao chegar na discussão contemporânea de cidade, discutir quais aspectos das linhas hegemônica e alternativa apresentam-se com mais força.

Neste sentido, o **objeto** a ser estudado é a própria idéia de cidade. Não se trata de estudo de caso ou estudo empírico, mas de um estudo conceitual – sem o qual, as ciências empíricas, de constatação ou verificação, não avançam. Como escreveu Henry Lefebvre (2004, p. 16):

Se esse “objeto” se situa além do constatável (empírico), nem por isso ele é fictício. Enunciamos um objeto virtual, a sociedade urbana, ou seja, um objeto possível, do qual teremos que mostrar o nascimento e o desenvolvimento relacionando-os a um processo e a uma práxis (uma ação prática).

Na citação de Giambattista Vico, que aparece na introdução do livro *Nova York Delirante* (KOOLHAAS, 2008, p. 25), justifica-se a idéia de cidade como objeto de estudo em um trabalho acadêmico:

Os filósofos e filólogos devem se ocupar em primeiro lugar com a metafísica poética, isto é, a ciência que busca provas não no mundo exterior, mas nas próprias modificações da mente

que medita sobre ele. Como o mundo das nações foi feito pelos homens, esses princípios devem ser buscados dentro de suas próprias mentes.

Um objeto virtual ou “não empírico” também é o fundamento da obra *Cidades do Amanhã*, de Peter Hall (2002, p. 3), um livro sobre urbanistas visionários e suas visões, e o efeito que essas visões tiveram na construção das cidades; e de Françoise Choay (2005, p. 1-2), que tem como objeto de sua análise e crítica “as idéias que fornecem suas bases ao urbanismo”.

Louis Sullivan, arquiteto modernista, também considerava a idéia de seus projetos importante. Ao ser avisado no leito de morte sobre a derrubada de um dos edifícios projetados por ele, respondeu: “Se você viver o suficiente, você verá todos os seus edifícios destruídos. Depois de tudo, somente a idéia é o que conta” (apud HOLL, 2003, p. 26).

“A cidade ideal, mais do que um modelo propriamente dito, é um módulo para o qual sempre é possível encontrar múltiplos e submúltiplos que modifiquem a sua medida, mas não a sua substância” (ARGAN, 2005, p. 74). A afirmação de Argan se referia à forma da cidade (tabuleiro, centralizada ou estrelar), mas serve para questões além da forma. O fio condutor da idéia de cidade - seja ele tecnológico, social ou mesmo formal - pode também aparecer como um modelo para a cidade concreta. Essa colocação pode ser mais bem entendida quando Argan (2005, p. 75) diz que “a forma é o resultado de um processo, cujo ponto de partida não é a própria forma”. Os fatos geradores dos projetos urbanos estudados, portanto, não serão ignorados, sendo considerados quando forem essenciais para sua concepção.

Frampton (2000, p. X) explica a inclusão de obras não construídas em seu estudo justificando que “a história da arquitetura moderna refere-se tanto à consciência e a intentos polêmicos quanto às próprias construções”.

Entre arquitetos contemporâneos, Steven Holl (2003, p. 26), ao tratar da arquitetura diz que o “conceito pode ser mais do que uma idéia dirigindo o design; ele pode estabelecer um foco utópico em miniatura”. Para Koolhaas (2004, p. 20), a arquitetura, liberada de sua obrigação de construir, “pode se tornar um modo de pensar sobre qualquer assunto – uma disciplina, que representa relações, proporções, conexões, efeitos, o diagrama de tudo”. A idéia é a base dessa forma de pensar. A arquitetura é tão fortemente influenciada pela idéia que Venturi, Brown e

Izenour (2003, p. 25) começam seu livro mais famoso, *Aprendendo com Las Vegas*, dizendo que “aprender a partir do existente é um modo de ser revolucionário para um arquiteto”.

A escolha do objeto de estudo – a idéia de cidade – busca a possibilidade de ele expressar antecipadamente os resultados de inovações tecnológicas existentes, mas não necessariamente ainda difundidos, na conformação das cidades. A idéia de cidade antecipa a própria cidade, ou acontece paralelamente a ela, por vezes nunca se tornando concreta. Não há a concretização de uma cidade utópica, mas seus conceitos são reais, pois se realizam parcialmente na cidade cotidiana. Koolhaas (2008, p. 27) descreve em seu livro “uma Manhattan teórica (...) que tem na cidade concreta a sua realização parcial e imperfeita”. “Sempre existe uma cidade ideal dentro ou sob a cidade real, distinta desta como o mundo do pensamento o é do mundo dos fatos” (ARGAN, 2005, p. 73).

Quando se trata da *idéia de cidade* neste estudo, tem-se como termo similar o objeto de estudo de Lefebvre (2004, p. 16), a sociedade urbana, “que designa, mais que um fato consumado, a tendência, a orientação, a virtualidade”. Um estudo teórico em um campo como o urbanismo, “uma prática social com caráter científico e técnico” (LEFEBVRE, 2004, p. 19) poderia trazer questionamentos quanto à sua aplicabilidade prática. O próprio Lefebvre defende seu *objeto virtual* afirmando que “não há ciência sem hipóteses teóricas” ou dizendo que “o conhecimento não é necessariamente cópia ou reflexo, simulacro ou simulação, de um objeto *já* real” (2004, p. 16).

Portanto, o objeto deste estudo é a idéia de cidade, e o ponto de partida são os dois paradigmas estruturantes do mundo urbano contemporâneo, a escala global e as inovações tecnológicas, que estão presentes na construção da idéia de cidade desde o final do século XIX. O que se complementa e se quer estudar é que, esses dois paradigmas seguiram ao longo desse tempo duas linhas de pensamento, ora paralelas, ora conflitantes.

As duas linhas de pensamento que tiveram como paradigmas de fundo a escala global e as inovações tecnológicas na formação da idéia da cidade contemporânea serão aqui chamadas de hegemônica e alternativa. A linha hegemônica tinha o projeto urbano como um fim ótimo, e é representada pelos

arquitetos que dominavam o discurso moderno, que tinham como apoio e difusão os CIAM (*Congrès Internationaux d'Architecture Moderne*). Teve como resultado de suas propostas a universalização de padrões tecnológicos e costumes. A linha alternativa representa uma posição distinta em relação à primeira, despertando uma multiplicidade urbana conectada, resultando em uma globalização pautada na coexistência de variantes.

O termo “hegemônico” é comumente associado ao movimento moderno por diversos autores. Ao falar de arquitetura brasileira, Lara (2002) chega inclusive a propor uma divisão entre uma linguagem arquitetônica hegemônica e outra, “uma proposta arquitetônica minoritária mas energética, barulhenta e quase sempre questionando não só a linguagem “oficial” mas todo o sistema”. Bergera (2006) também usa o termo “hegemônico” e aponta um rompimento com esse pensamento.

Não foi, por acaso, a Arquitetura, apenas 'mais um' entre os múltiplos instrumentos utilizados no processo de universalização da 'modernidade' ? Teorias antropológicas e pós-coloniais, como a 'modernidade descentrada' de Arjun Appadurai (1996) – que nos convida a repensar o eurocentrismo homogêneo e colonial da Modernidade –, ou as 'modernidades alternativas' de Dilip Gaonkar (2001) – presente numa das sessões do congresso e que, louvando a diferença, pretende romper, sob uma perspectiva político-cultural, com a dialética entre formas dominantes e não-dominantes, ainda hoje hegemônica –, passam também a fazer parte da nova exegese explicativa da Arquitetura Moderna.

Muitas delas mostravam, a partir de casos particulares, como a modernidade cresceu junto com seu próprio antídoto, que nos anos 60 emergiu criticamente ao exaltar [*ensalzar*] o valor do 'ordinário' e das arquiteturas 'anônimas', 'regionais' e 'vernáculas', que escondiam estratégias e conceitos essencialmente modernos, mas que haviam passado inadvertidos ante a hegemonia estilística da arquitetura modernista.

O termo “alternativo”, porém, não é utilizado para descrever uma linguagem, ou uma linha de pensamento arquitetônico durante o século XX. “Alternativo”, que segundo o dicionário Aurélio (FERREIRA, 1999, p. 107) significa “que não está ligado aos interesses ou às tendências políticas dominantes” não deve ser considerado como *única* alternativa à linha hegemônica, mesmo porque é característica primordial da linha alternativa a multiplicidade, a coexistência de variantes, não representando essa linha um bloco único de pensamento, linguagem e forma.

Buscando encontrar a gênese dos dois paradigmas já citados coloca-se o seguinte **problema de pesquisa**: *Como se desenvolveram no campo da arquitetura e urbanismo, na idéia de cidade, durante o século XX, os paradigmas contemporâneos da escala global e das inovações tecnológicas como indutoras da*

configuração urbana? A hipótese do trabalho é de que os dois paradigmas contemporâneos foram desenvolvidos através de duas linhas de pensamento, ora paralelas, ora conflitantes. Complementando a hipótese, pode-se dizer que na idéia de cidade contemporânea, a linha alternativa, da multiplicidade urbana articulada em escala global, se apresenta como mais influente do que a linha hegemônica, que preconizava um ideário urbano universal. Como indício dessa hipótese pode-se citar Hall (2002, p. 3)

Muito, senão tudo o que o que tem acontecido – de bom e de ruim – às cidades do mundo, nos anos que se seguiram à Segunda Guerra Mundial, já se pode rastrear nas idéias de uns poucos visionários que viveram e escreveram há muito tempo, o mais das vezes quase ignorados por seus contemporâneos, quando não por estes francamente rejeitados. Pois é no mundo das coisas práticas que agora encontram eles uma defesa póstuma e até mesmo, cabe dizer, oportunidade para a desforra.

O movimento moderno, hegemônico no início e meados do século XX, perdeu, segundo a hipótese deste trabalho, sua predominância na segunda metade do século. Segundo Goldhagen e Legault (2000, p. 12), após a década de 1930, críticas internas denunciaram deficiências intrínsecas dos princípios fundamentais do movimento moderno. As aspirações de uma arquitetura internacional não deixaram espaço às culturas locais, ao clima e tipos. Para Goldhagen e Legault (2000, p. 12)

O caso amoroso do movimento moderno com a tecnologia e a produção em massa se sobrepôs a experiência fenomenológica do espaço, textura e luz. A pretensão do movimento em rejeitar a arquitetura do passado ignorou a inevitável persistência dos tipos arquitetônico através dos tempos. A adoção de uma tecnologia industrial resultou na incorporação de um “estilo internacional” que minou a orientação sócio-crítica do movimento.¹

¹ The modern movement's love affair with technology and mass production bypassed the phenomenological experience of space, texture, and light. The movement's pretence of rejecting architecture's past ignored the inevitable persistence of architectural types through time. Its embrace of industrial technology led to a corporate “international style” that undermined the movement's early, socio-critical orientation.

1.1 ENCAMINHAMENTO DA PESQUISA

Para demonstrar a presença dos paradigmas da escala global e das inovações tecnológicas como indutoras da configuração urbana na idéia de cidade contemporânea, esta pesquisa procurará demonstrar a presença desses dois paradigmas durante o século XX; traçar um panorama do discurso arquitetônico desse período, buscando comprovar a hipótese de que houve duas linhas distintas e paralelas da idéia de cidade; e procurar em arquitetos e urbanistas contemporâneos indícios da presença das duas linhas, buscando verificar a hipótese de que a linha alternativa, da multiplicidade urbana conectada em escala global (e não uma única idéia de cidade universalizada), é hoje preponderante.

Para discutir os dois paradigmas, de que a escala global e as inovações tecnológicas são indutoras da configuração urbana contemporânea, foram analisados autores como Manuel Castells, William Mitchell, Saskia Sassen, Fábio Duarte e Stephen Graham, por exporem a existência e a consequência dos dois paradigmas aqui apresentados na cidade atual. A análise das novas tecnologias influenciando em todos os setores da sociedade contemporânea, em especial sobre o espaço urbano, fica clara em trabalhos como *A sociedade em rede* de Manuel Castells, *E-topia* de William Mitchell e o artigo *FlowCity* de Stephen Graham, assim como a influência da escala global nesse mesmo espaço é apresentada em *The global city* de Saskia Sassen e *Global e local no mundo contemporâneo* de Fábio Duarte. A existência dos dois paradigmas durante o século XX será demonstrada pela análise que historiadores do urbanismo fazem desse período, especialmente Lewis Mumford, Peter Hall, Françoise Choay, Leonardo Benévolo, Giulio Argan, Keneth Frampton e Josep Maria Montaner.

Com base nos autores discutidos na apresentação da existência dos dois paradigmas durante o século XX, será proposta uma sistematização das idéias de cidade de arquitetos e urbanistas que trabalharam esses paradigmas, da escala global e das tecnologias como indutoras de suas propostas urbanas – a de que se poderia dividi-los em duas linhas. Como será discutido, a linha hegemônica trazia subjacente a universalização de princípios urbanísticos e tecnológicos; enquanto a linha alternativa vislumbrava uma multiplicidade urbanística mesmo que pautada por

avanços tecnológicos constantes e preponderantes na sociedade que adquiria escala global.

Ainda com base nos historiadores da arquitetura e urbanismo do século XX, foi feita uma seleção de arquitetos e urbanistas que tiveram esses dois paradigmas, a escala global e os avanços tecnológicos, como indutores de suas propostas urbanas; e essa seleção traz os personagens-chave de cada uma das duas linhas de pensamento identificadas.

A escolha desses arquitetos e urbanistas seguiu os seguintes critérios:

- a) devem ser autores de projetos urbanos que tratem das questões das inovações tecnológicas e da escala global;
- b) os projetos devem ter representação gráfica formal e não apenas textual, eliminando dessa forma a visão de especialistas de outras áreas que não a arquitetura e o urbanismo;
- c) devem fazer parte do *urbanismo* e não do *pré-urbanismo* da classificação de Choay (2005, p. 18) onde o urbanismo se difere do pré-urbanismo, pois, “em lugar de ser obra de generalistas (historiadores, economistas ou políticos), ele é, sob as duas formas, teórica e prática, o apanágio de especialistas, geralmente arquitetos”.

A intenção de estabelecer esses critérios para a seleção dos arquitetos e urbanistas é criar um escopo para limitar o estudo à prática do urbanismo, que na definição de Serra (2006, p. 28) é “o estudo e a prática da organização no espaço das aglomerações de adaptações espaciais e a investigação dos fatores que a determinam”. Essas limitações se tornam necessárias, pois a idéia de cidade pode ser formada por questões sociais, econômicas, políticas e culturais, além da questão formal, fruto do projeto arquitetônico. Como colocado por Hall (2002, p. 7)

Na prática, o planejamento de cidades funde-se, quase imperceptível, com os problemas das cidades, e estes, por sua vez, com toda a vida socioeconômico-político-cultural da época: não há termo nem limite para tais relações, mas um – embora arbitrário – tem que ser estabelecido.

O estudo não tem pretensão de classificar os arquitetos do período estudado, mas irá destacar aqueles que tenham em seu discurso e em seus planos a forte influência da escala global e das inovações tecnológicas. A sistematização proposta

fica de qualquer forma à disposição de futuras análises de outros arquitetos não estudados nesta pesquisa.

Para a linha hegemônica serão estudados arquitetos como Le Corbusier, Walter Gropius e Frank Lloyd Wright, brevemente discutidos no trabalho, tendo como vetor de análise Le Corbusier, o mais expressivo desta idéia de cidade, pela ressonância de cada uma de suas obras que não podem ser reduzidas a um “momentâneo sucesso publicitário, durando ainda hoje sem atenuar-se, e agindo em profundidade nos lugares mais diversos” (Benevolo, 2004, p. 428). A linha alternativa tem como exemplo os grupos Archigram, Team X, Metabolistas Japoneses, e o arquiteto Buckminster Fuller. A falta de um expoente na linha alternativa, como o é Le Corbusier na linha hegemônica, é um reflexo da essência das duas linhas. A linha hegemônica, cujo resultado é a universalização de um único ideário urbanístico marcado por um padrão tecnológico, encontrou em um arquiteto os princípios seguidos pelos outros. A linha alternativa, por sua vez, pautada em uma globalização onde seria possível a coexistência de variáveis, não tem uma figura emblemática que a represente, mas diversos arquitetos trabalhando o momento em que viviam, sobretudo sob a influência dos dois paradigmas, em alguns casos à margem da linha hegemônica.

Finalmente, neste estudo será analisada a obra do arquiteto Rem Koolhaas como o vetor de análise da cena contemporânea. A escolha desse arquiteto se deve, além da presença dos dois paradigmas citados em sua obra, ao fato de Koolhaas ser antes de arquiteto, um pensador – o arquiteto ficou conhecido por seu livro *Delirious New York* antes mesmo de ter seus projetos construídos, o que deixa a idéia de cidade evidente em seu trabalho.

Koolhaas pode ser o maior arquiteto contemporâneo, mas a natureza e o volume de sua produção indicam que ele quer ser mais do que isso. Ele se coloca como teórico e crítico cultural, visionário, urbanista, e formador de cidades para um mundo globalizado, digitalizado, comercializado do século XXI (Goldhagen, 2002).²

A intenção nesta fase é verificar a hipótese de que as idéias-força desses projetos ecoam, mesmo de modo diverso, o que seria de se esperar, os

² Koolhaas may be our greatest contemporary architect, but the nature and volume of his production indicate that he wants to be more than that. He plays the game of cultural critic and theorist, visionary, urbanist, and shaper of cities for the globalized, digitized, commercialized world of the twenty-first century.

pressupostos conceituais desenvolvidos, ao longo do século XX, pela linha alternativa.

(...) não há mais justificativa para não reconhecer a relação complementar, que é fundamental para os processos de antecipação e retrospectão. Não podemos realizar tarefas interdependentes sem o exercício de ambas, e nenhuma tentativa de suprimir uma no interesse da outra poderá dar certo durante muito tempo. Podemos receber a energia da novidade da profecia, mas o nível dessa energia deve ser estritamente referido ao contexto conhecido, quiçá banal e necessariamente carregado de memória do qual emerge (ROWE, 2006, p. 297).

O produto final desse trabalho não será de um relato histórico, mas uma análise de um período, ou ainda, uma forma de análise desse período. Portanto, este não é um trabalho historiográfico, não pretende reconstituir um processo histórico - se trata sim de um ensaio com base histórica. A visão de um arquiteto sobre os fatos históricos traz um resultado diferente da visão de um historiador, como colocado por Adrián Gorelik no texto de abertura que faz para manifesto Nova York Delirante (KOOLHAAS, 2008, p. 9)

Quando o intérprete da cidade não é um historiador, mas um arquiteto em busca e princípios para sua arquitetura – em busca de um manifesto retroativo -, acontece algo muito especial, porque ele tem que inventar, mais como um artista do que um tradutor, a própria língua a ser compreendida. Isso já é uma definição que nos oferece Koolhaas acerca do melhor papel que pode desempenhar um arquiteto na modernidade: produzir metáforas capazes de ordenar e interpretar a realidade metropolitana, convertendo-a em conhecimento social.

1.2 GLOBALIZAÇÃO E UNIVERSALIZAÇÃO

Para a caracterização das duas linhas de pensamento da idéia de cidade durante o século XX foram usados os termos “universalização” e “globalização”. O termo “universalização” será entendido como uma difusão de padrões e costumes por todo o “universo”. Como colocado por Ortiz (1996, p. 32-33) a racionalidade do mundo moderno distingue diferentes esferas que constituem a sociedade e, em uma dessas esferas se instaura fortemente a padronização. “A produção serializada de artefatos culturais permitirá inclusive uma analogia com a racionalidade fabril”.

Ortiz coloca ainda que para muitos a “aldeia global” (termo difundido por Marshall McLuhan) traria uma homogeneização de hábitos e pensamento, onde as tecnologias da comunicação tornariam o mundo “pequeno e idêntico” (ORTIZ, 1996, p. 31). Duarte (1999, p. 71) aponta o universo informacional de McLuhan como responsável por interferências diretas nas cidades trazendo referências de culturas

completamente distintas para parte do cotidiano urbano de outros povos, “reformando e, em certa medida, homogeneizando estruturas urbanas aptas às novas transmissões de informação que ordenam o mundo”. Ortiz faz uma distinção entre *pattern* e *standard*, dizendo que apenas nas sociedades modernas os dois termos se identificam, significando uma homogeneização dos costumes. “Esta associação tornou-se natural porque o processo cultural nessas sociedades encerra um grau elevado de autonomia e de industrialismo” (ORTIZ, 1996, p. 32).

A economia é uma das áreas onde a globalização encontra sua maior expressão e definições. Esse estudo não trará questões econômicas em sua discussão, mas uma metáfora com termos econômicos pode ajudar na compreensão do emprego do termo “globalização”.

A descrição da passagem de uma economia de *high volume* para de *high value* enfatiza uma mudança atual no campo da economia; já não seria mais a produção em massa que orientaria a estratégia comercial das grandes empresas, mas a exploração de mercados segmentados (*customized products*) (ORTIZ, 1996, p. 14).

Ianni delimita conceitualmente a globalização, distinguindo-a da universalização, colocando que com o processo de globalização rompem-se conceitos universais que expressavam e articulavam significativamente modos de ser, pensar, imaginar (1999, p. 75).

Ortiz (1996, p. 29) emprega o termo “global” ao se referir aos processos econômicos e tecnológicos e o termo “mundial” ao domínio específico da cultura. “Uma cultura mundializada corresponde a uma civilização cuja territorialidade se globalizou. Isto não significa, porém, que o traço comum seja sinônimo de homogeneidade” (ORTIZ, 1996, p. 31). Ou ainda: “Uma cultura mundializada não implica o aniquilamento das outras manifestações culturais, ela cohabita e se alimenta delas” (ORTIZ, 1996, p. 27). Duarte, após definir planetarização e internacionalização, mantém os termos “globalização” e “global”, “por indicarem um processo de transformação de valores que não podem ser rigidamente definidos como econômicos, sociais ou artísticos” (DUARTE, 1998, p. 33)

Assim como Duarte (1998, p. 33) vê o global “não como uma estratégia de se encampar todos buscando um denominador comum (...); mas sim como um agenciamento de particularidades inerentes a cada espaço, a cada etnia, mobilizando variadas culturas”, e Ortiz coloca que “o mundialismo não se identifica

pois à uniformidade” (ORTIZ, 1996, p. 29), o termo “globalização” nesse estudo será usado para identificar a linha alternativa como uma linha de pensamento em uma escala global, mas pautada na coexistência de variantes.

O discurso para entendermos o mundo globalizado não pode vir como uma estrutura homogênea, tentando abarcar todos os fenômenos num único esquema, mas sim mediante a construção de pequenos discursos sobre determinados eventos (DUARTE, 1998, p. 12).

2 DOIS PARADIGMAS HOJE

Meu ponto de partida, e não estou sozinho nesta conjuntura (...) é que no final do século XX vivemos um desses raros intervalos na história. Um intervalo cuja característica é a transformação de nossa “cultura material” pelos mecanismos de um novo paradigma tecnológico que se organiza em torno da tecnologia da informação (CASTELLS, 2005, p. 67).

Neste capítulo, a existência dos dois paradigmas contemporâneos norteadores da pesquisa, o da escala global e das inovações tecnológicas como indutores da configuração urbana, será demonstrada. É importante colocar, porém, que o termo “globalização” surgirá na citação de diversos autores quando esses se referem a uma possibilidade de escala global. Como demonstrado no capítulo anterior, o termo “globalização” é utilizado em diversos campos de estudos e com diversos significados. Nesta pesquisa, como já definido, ele será utilizado para definição da linha alternativa, significando uma coexistência de variáveis, uma multiplicidade urbana, contrapondo à universalização resultante da primeira linha de pensamento. Portanto, a “globalização” citada por diversos autores neste capítulo é importante para demonstrar a existência de uma escala global.

Uma escala global mais presente do que a escala local e as inovações tecnológicas indutoras da configuração urbana são paradigmas estruturantes da sociedade contemporânea. Os dois paradigmas são complementares, pois o conceito de escala global tem forte suporte nas inovações tecnológicas, principalmente nos meios de comunicação e informação. Ockman (2003, p. 79), por exemplo, aponta a globalização como uma mudança que alia inovação tecnológica e experimentação formal. Sassen (2003, p. 81) afirma que entre as questões a serem consideradas em relação à globalização está o crescimento das tecnologias digitais de interação, que estão “profundamente conectadas com a globalização”. E Castells (2005, p. 43) coloca como ponto inicial para a análise da complexidade da nova economia, sociedade e cultura em formação, a revolução da tecnologia da informação pela “penetrabilidade em todas as esferas da atividade humana”. “Tecnologia é a sociedade, e a sociedade não pode ser entendida ou representada sem suas ferramentas tecnológicas” (CASTELLS, 2005, p. 43).

Um exemplo prático do envolvimento entre as inovações tecnológicas e a escala global é citado por Duarte (1998, p. 32) ao comentar as TVs a cabo e a Internet:

As TVs a cabo, com equipamentos de captura e difusão de imagens a um custo bem mais baixo do que as grandes redes de televisão, permitem que grupos menores, com identidades sociais, culturais, políticas ou religiosas próprias, produzam e divulguem os seus próprios programas. Com isso, podem atingir comunidades próximas, com características semelhantes. E também fazer parte de um sistema global de televisão a cabo, alcançando grupos similares que se encontram em partes do mundo e dando-lhes acesso a programas afinados à sua cultura, ao invés de se submeterem ao padrão das grandes redes

Os efeitos da globalização no ambiente urbano são apontados por Duarte (1998, p. 13) como resultado das movimentações populacionais, culturais e econômicas em escala global que “trazem conseqüências diretas ao espaço das cidades, o espaço local, onde as pessoas vivem”. Nesse aspecto os dois paradigmas atingem a arquitetura.

Maas (2003, p. 15) coloca que para acomodar as mudanças trazidas pela globalização será necessário moldar fortes conexões entre arquitetura e infraestrutura, argumentando que os nós de tráfego e as combinações inteligentes de programas de arquitetura e infra-estrutura irão acelerar as transformações globais. Para Taylor (2003, p. 81) o processo de globalização, que tem os mercados financeiros como nós de uma rede mundial, inclui ainda mídia, informação, entretenimento, e as redes de transporte fazendo a conexão do local para o global.

Mitchell (1999, p. 3) coloca que a cidade como era entendida por teóricos urbanos, de Platão e Aristóteles até Mumford e Jacobs, não existe mais. Segundo o autor, os *bits* são os responsáveis pela mudança: os padrões tradicionais urbanos não podem coexistir com o ciberespaço. O autor coloca a vida diária como transformada pela comunicação digital. Mitchell (1999, p. 31) descreve a existência hoje de *smart places* onde os bits fluem abundantemente e os mundos físico e digital se sobrepõem, em pontos onde pessoas se “plugam” na infra-estrutura digital de telecomunicações. Cuff (2003, p. 43) também discute as implicações da emergência das tecnologias da informação no espaço. Entre elas a autora aponta a erosão dos conceitos de público e privado resultante da conexão digital. A onipresença dos sistemas móveis de comunicação (como os celulares e as conexões *wireless*) permite uma vida privada em locais públicos e uma vida pública em locais privados.

Graham (2002, p. 1) coloca que “as cidades contemporâneas podem ser entendidas como construções sócio-tecnológicas suportando mobilidades e fluxos”. No artigo *FlowCity: Network mobilities and contemporary metropolis*, Graham procura explorar os espaços urbanos que estão sendo construídos como conjuntos

sócio-técnicos; para tanto ele trabalha com o que considera ser os quatro mais expressivos tipos de espaços configurados pelas redes de mobilidade: o comércio eletrônico (*e-commerce*), os aeroportos internacionais e as estações de trens, as zonas francas e os enclaves de logística multi-nodais. Lorrain (2001, p. 1) coloca que “é necessário desenvolver análises que tratem seriamente a dimensão construída (ou técnica) das cidades. Essa dimensão não é uma metáfora; é a parte central de como as cidades são organizadas, estruturadas e governadas”.

Grether (200-, p. 96) diz que pessoas, bens e dados são distribuídos pelo mundo, são móveis e são localizados. Pessoas são localizadas em pontos focais de suas vidas, bens em contêineres e dados em discos rígidos. O transporte de pessoas é conhecido por turismo, o transporte de bens e dados por *routing*. Não existe trânsito sem rede. No final do século XX, a infra-estrutura do turismo, *shipping* e *routing* está crescendo e formando uma arquitetura de rede que se espalha pelo mundo (GRETHER, 2000, p. 96)

Essa infra-estrutura em rede suporta o que Castells chamou de espaço de fluxos. Castells (2005, p. 501) descreve uma sociedade construída em torno de fluxos (de capital, informação, tecnologia, interação organizacional, imagens, sons e símbolos) que são “a expressão dos processos que dominam nossa vida econômica, política e simbólica”. São os suportes materiais que sustentam esses fluxos que propiciam a possibilidade material de sua articulação em tempo simultâneo.

Assim, os projetos contemporâneos de cidade, aqueles que exploram não apenas uma solução urbanística, mas uma *idéia* de cidade contemporânea são pensados para abrigar esses fluxos. Para Castells (2005, p. 511) o arquiteto Rem Koolhaas é um exemplo de profissional que vê seu projeto como uma expressão de espaço de fluxos ao colocar a “necessidade de adaptação da arquitetura ao processo de deslocamento e à importância dos nós de comunicação na experiência das pessoas”. Koolhaas defende um “novo urbanismo” não baseado em “fantasias de ordem e onipotência”, um urbanismo que não se baseia na disposição de objetos permanentes, mas na irrigação de territórios com potencial (1995, p. 969)

Ele não mais apontará para configurações estáveis, mas para a criação de campos que permitirão acomodar processos que não se cristalizam em formas definitivas; ele não tratará de definição meticulosa, imposição de limites, mas de expansão de noções, negação de limites, não sobre a descoberta de híbridos inomináveis; ele não será mais obcecado com a

cidade, mas com a manipulação da infra-estrutura para intensificações e diversificações intermináveis, atalhos e redistribuições – a reinvenção do espaço psicológico.³

Duarte (2002, p. 113) coloca que assim como a dramatização e os filmes criaram seus espaços na cidade, os teatros e cinemas, os novos meios tecnológicos apontam novas possibilidades: “arquitetos vêm refletindo as mudanças próprias a esses novos meios tecnológicos em edifícios concretos”.

Os meios tecnológicos como a TV, vídeo, computadores, grandes telas de alta resolução estão cada vez mais presentes nas nossas cidades. É impossível aos arquitetos, os construtores das cidades, deixarem de lado esses meios e as mudanças que vêm trazendo ao modo de vida das pessoas e, em consequência, ao modo como elas se relacionam com o ambiente urbano (DUARTE, 2002, p. 113).

As inovações tecnológicas como configuradoras da sociedade urbana são claramente explicadas pelas teorias de Marshall McLuhan. McLuhan tem duas expressões marcantes: “o meio é a mensagem” e “aldeia global”. Cada uma delas representa um dos paradigmas discutidos, e uma leva à outra.

Quando McLuhan diz que “o meio é a mensagem” mostra que os meios tecnológicos, independentemente da mensagem que carreguem, trazem mudanças para a sociedade. “As consequências sociais e pessoais de qualquer meio (...) constituem o resultado do novo estalão introduzido em nossas vidas por uma nova tecnologia ou extensão de nós mesmos” (MCLUHAN, 2005, p. 21).

Para exemplificar sua idéia, McLuhan cita a industrialização. Para o autor, mais importante do que os produtos resultantes das máquinas é a mudança que elas trouxeram para o modo de vida da sociedade. “Em termos da mudança que a máquina introduziu em nossas relações com outros e conosco mesmos, pouco importava que ela produzisse flocos de milho ou Cadillacs” (MCLUHAN, 2005, p. 21). Outro exemplo de meio que alterou a sociedade é a luz elétrica. A luz elétrica é, segundo o autor, um meio sem mensagem: ela por si só não transmite nenhuma mensagem, a não ser que esteja iluminando alguma mensagem, mas trouxe mudanças irreversíveis à formação da sociedade urbana. (MCLUHAN, 2005, p. 22).

³ It will no longer aim for stable configurations but for the creation of enabling fields that accommodate processes that refuse to be crystallized into definitive form; it will no longer be about meticulous definition, the imposition of limits, but about expanding notions, denying boundaries, not about discovering unnameable hybrids; it will no longer be obsessed with the city but with the manipulation of infrastructure for endless intensifications and diversifications, shortcuts and redistributions – the reinvention of psychological space.

A possibilidade de uma vida noturna nas cidades é resultado da eletricidade, e mudou a sociedade urbana independentemente do que estivesse sendo iluminado. Assim, a mensagem do meio não seria um conteúdo (qualquer que fosse), mas uma alteração no comportamento das pessoas e na dinâmica socioeconômica urbana.

Stephen J. Gould (apud CASTELLS, 2005, p. 67) aponta que a história é formada por uma “série de situações estáveis, pontuadas em intervalos raros por eventos importantes que ocorrem com grande rapidez e ajudam a estabelecer a próxima era estável”. Castells (2005, p. 67), como colocado no início desse capítulo, acredita que o final do século XX vive um desses raros intervalos na história, cuja característica é “a transformação de nossa 'cultura material' pelos mecanismos de um novo paradigma tecnológico que se organiza em torno da tecnologia da informação”.

Duarte (1999, p. 185) vê essa transformação de nossa cultura material refletida na arquitetura:

Então, o que imagino ser interessante é podermos atentar às novas arquiteturas, ao receptáculo de (in)formações espaciais que se originam nas interfaces da arquitetura como os meios eletrônicos e digitais que trazem consigo diferentes dinâmicas temporais.

Para Castells (2005, p. 488) “a era da informação está introduzindo uma nova forma urbana, a cidade informacional”. Essa cidade informacional tem sua expressão maior nas megacidades:

o que é mais significativo com relação às megacidades é que elas estão conectadas externamente a redes globais e a segmentos de seus países, embora internamente desconectadas das populações locais responsáveis por funções desnecessárias ou pela ruptura social (...) É esta característica distinta de estarem física e socialmente conectadas com o globo e desconectadas do local que torna as megacidades uma nova forma urbana (CASTELLS, 2005, p. 495).

O resultado desse paradigma tecnológico nas cidades contemporâneas é o ponto de onde esse trabalho pretende retroceder, buscando na arquitetura e no urbanismo a origem desse paradigma, que pode estar presente em uma das “situações estáveis” da história, preparando para o final do século XX um “intervalo raro”.

2.1 DOIS PARADIGMAS, ONTEM

Esse capítulo demonstra a existência dos dois paradigmas discutidos nesse trabalho – uma escala global mais forte do que a escala local e as inovações tecnológicas como indutoras da sociedade urbana – durante o século XX. Primeiramente será demonstrada a existência física e posteriormente a existência no ideário de cidade de arquitetos e urbanistas através de seus planos e projetos.

2.1.1 DOIS PARADIGMAS ONTEM – EXISTÊNCIA FÍSICA

Nos anos 1960, frente às transformações tecnológicas que vivia a sociedade, Mumford (1998, p. 9) se questiona: “Desaparecerá a cidade ou transformar-se-á todo o planeta numa enorme colméia urbana”?

Essas transformações tecnológicas que permitiram a Mumford vislumbrar uma “colméia urbana” em escala global estavam baseadas nas inovações nos meios de locomoção e comunicação – não casualmente, época em que McLuhan torna-se um dos mais importantes pensadores da sociedade, cujo pensamento toma como motrizes os meios de comunicação.

Duarte (2002, p. 175, 176) coloca que as figuras simbólicas que representam a mudança do século XIX para o século XX são os trilhos, estradas e a alfândega, enquanto a figura simbólica da sociedade contemporânea é a rede – principalmente quando se pensa nas tecnologias de informação e comunicação.

Segundo Castells (2005, p. 566) a rede é um conjunto de nós interconectados, onde o nó é definido dependendo do tipo de rede concreta da qual se está falando. A topologia da rede determina a distância entre dois pontos, que pode ser zero entre nós da mesma rede, e infinita entre nós desconectados. Essa visão é bem expressa por Duarte (2002, p. 176) quando diz que “numa estrutura desse tipo, sabe-se que a distância entre todos os pontos é potencialmente a mesma, zero; enquanto a distância entre qualquer ponto da estrutura e outro fora dela é infinita”.

A rede como forma geométrica que facilita o entendimento da sociedade contemporânea pode ser vista em diversas situações, que vão desde a rede de mobilidade urbana (facilmente entendida pela disposição do sistema viário que a sustenta) até as redes sociais (sustentadas ou não pelas redes de comunicações).

As redes de comunicação interurbanas são constantes na história das cidades. Os limites de comunicação entre as cidades eram impostos pelos limites (físicos ou temporais) das redes que as ligavam. A comunicação entre cidades vizinhas era mais fácil do que entre cidades distantes. Com a mudança das redes que fazem essa comunicação interurbana, as distâncias entre as cidades também foram alteradas. Harvey (1989) coloca que entre os séculos XVI e XIX a velocidade média das diligências e navios era de 20 km/h, no século XIX os trens elevaram essa velocidade para 100 km/h, e no século XX, os aviões a jato proporcionaram uma velocidade de 800 km/h. Le Corbusier (2004, p. 26) também demonstra essa relação de aceleração da vida urbana dizendo que a velocidade do passo do homem, do cavalo ou do boi, de 4 km/h, equilibrou as atividades humanas por milênios, até que os automóveis e navios com velocidades entre 50 e 100 km/h, e os aviões com velocidades entre 300 e 500 km/h e as “velocidades sem medida do telégrafo, do telefone, do rádio” alteraram o ritmo de vida urbana. Os meios de comunicação atuais trouxeram a possibilidade da comunicação instantânea. Como colocado por Castells (2005, p. 502), “a infra-estrutura tecnológica que constrói a rede define o novo espaço como as ferrovias definiam as regiões econômicas e os mercados nacionais na economia industrial”.

A seguir serão mostrados mapas de redes existentes desde o final do século XIX, reforçando o pressuposto de que os dois paradigmas conformadores da sociedade urbana contemporânea foram gradual e simultaneamente se constituindo ao longo do século XX.

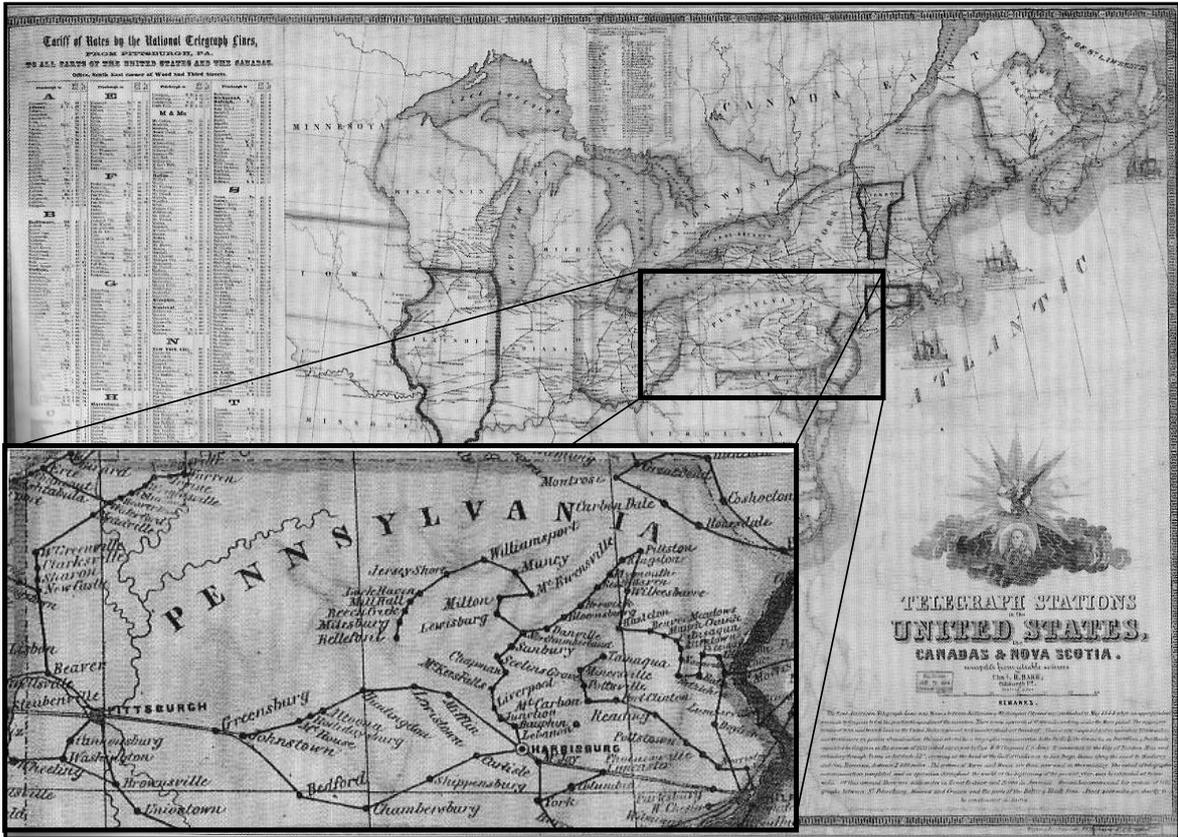


Figura 1 – Mapa das estações telegráficas nos Estados Unidos, Canadá e Nova Escócia, 1853. Fonte: DODGE; KITCHIN, 2001, p. 12 e 13. Destaque elaborado pela autora.

A primeira linha telegráfica foi inaugurada em 1844 por Samuel Morse e ligava Washington a Baltimore, e como nenhuma tecnologia anterior, apresentou um crescimento muito rápido (MCLUHAN, 2005, p. 280). McLuhan comenta que como toda nova tecnologia, o telégrafo travou duras batalhas competitivas com os meios anteriores. “Toda inovação não apenas provoca rupturas comerciais, mas também corrosões sociais e psicológicas” (MCLUHAN, 2005, p. 281).

A Figura 1 mostra a localização das estações telegráficas dos Estados Unidos e Canadá. Os pontos pretos representam as estações, marcadas com o nome das cidades onde se localizam, enquanto as linhas pretas são as conexões infra-estruturais entre estações. O mapeamento dessas estações forma claramente o desenho de uma rede, onde os nós seriam as estações telegráficas.

“A primeira linha telegráfica entre Baltimore e Washington incentivou jogos de xadrez entre os peritos das duas cidades” (MCLUHAN, 2005, p. 281). Os peritos de Baltimore e Washington estavam mais próximos uns dos outros (em relação ao jogo de xadrez) do que de seus próprios vizinhos. Essa relação local x global, tão

discutida nas cidades contemporâneas principalmente pelo uso da internet, já se mostrava presente com o telégrafo.

Um outro exemplo de mapa de comunicações que tem a forma de uma rede é a Figura 2. Trata-se de um mapa de divulgação comercial de 1945 da empresa “Cable & Wireless”, onde a Inglaterra aparece como centro do mundo promovendo a comunicação com suas colônias que aparecem em vermelho no mapa. A infraestrutura utilizada nesse caso é a de cabos submarinos, e os nós seriam as cidades que recebiam a ligação com a Inglaterra.



Figura 2 - Cable & Wireless “Great Circle”, 1945.
Fonte: DODGE; KITCHIN, 2001, p. 15.

As figuras 1 e 2 mostram a constituição física, o suporte material necessário para a formação do que Castells (2005, p. 501) discute como o espaço de fluxos, que seria dividido em pelo menos três camadas, sendo a infra-estrutura tecnológica a primeira camada, seguida pelos nós das redes que formam essa estrutura - a segunda camada - e pela “organização espacial das elites gerenciais dominantes (CASTELLS, 2005, p. 504) – a terceira camada:

(...) a rede de comunicações é a configuração espacial fundamental: os lugares não desaparecem, mas sua lógica e seu significado são absorvidos na rede. A infra-estrutura tecnológica que constrói a rede define o novo espaço como as ferrovias definiam as regiões econômicas e os mercados nacionais na economia industrial. (...) essa infra-estrutura tecnológica é a expressão da rede de fluxos, cuja arquitetura e conteúdo são determinados pelas diferentes formas de poder existente em nosso mundo (CASTELLS, 2005, p. 502).

Essa primeira camada do espaço de fluxos fica ilustrada pelos mapas apresentados, onde se vê a infra-estrutura tecnológica deste espaço.

As redes, como já apontava McLuhan ao escrever sobre a proximidade possível entre dois jogadores de xadrez a partir do telégrafo, ou da infinita distância entre os pontos que estão ou não na rede (mesmo que fisicamente vizinhos), trazem a organização topológica do espaço que vai, aos poucos, tornando-se essencial para se pensar o espaço geográfico em suas diferentes escalas.

A Figura 3 mostra o diagrama organizacional do que seria a origem da Internet, em 1969, onde os círculos representam as universidades ligadas pelas redes (os nós), os quadrados representam os computadores que faziam as conexões e as linhas representam as próprias conexões.

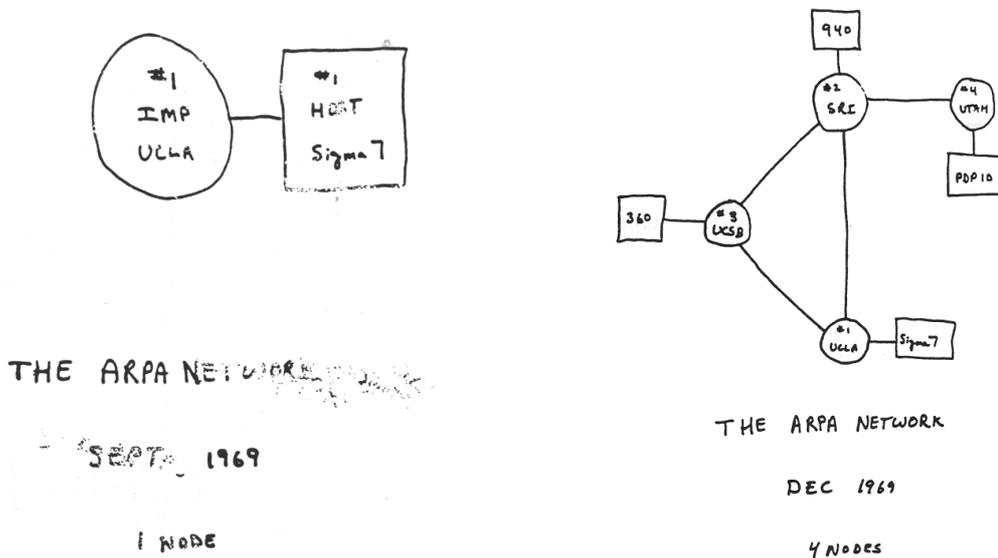
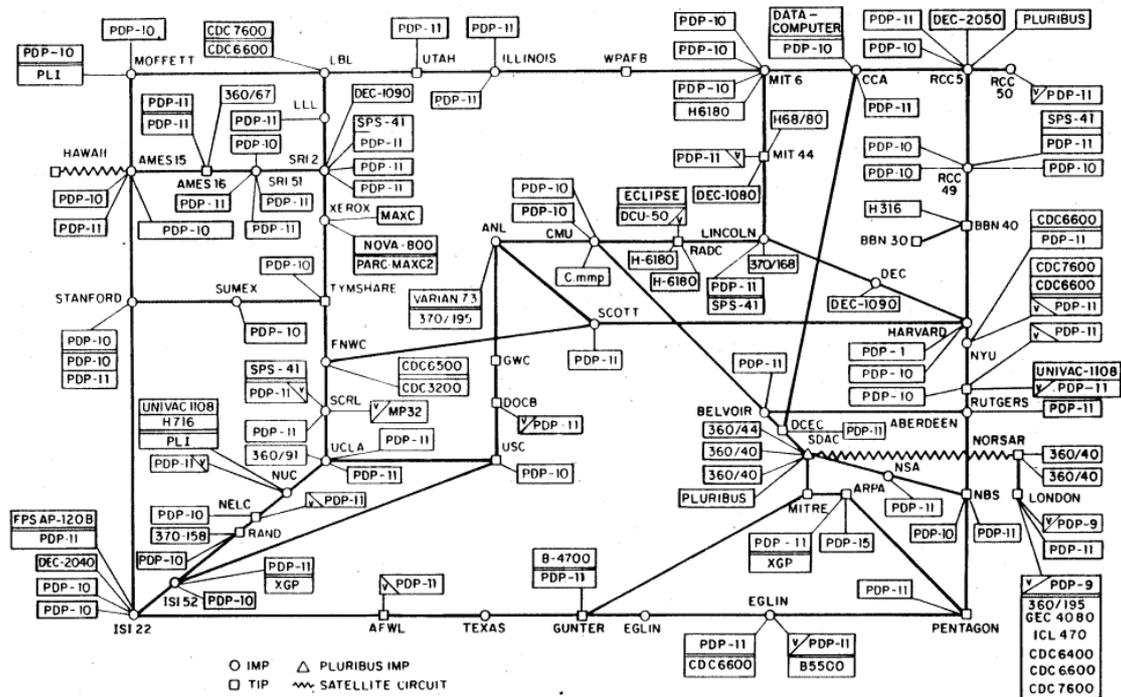


Figura 3 - Desenhos da ARPANET em Setembro e Dezembro de 1969.
Fonte: DODGE; KITCHIN, 2001, p. 16.

As figuras 4 e 5 mostram duas representações desse espaço de fluxos que se constituía. Na figura 4 vê-se o mapa lógico da então chamada Arpanet, matriz do que viria a ser a Internet.

ARPANET LOGICAL MAP, MARCH 1977



(PLEASE NOTE THAT WHILE THIS MAP SHOWS THE HOST POPULATION OF THE NETWORK ACCORDING TO THE BEST INFORMATION OBTAINABLE, NO CLAIM CAN BE MADE FOR ITS ACCURACY)

NAMES SHOWN ARE IMP NAMES, NOT (NECESSARILY) HOST NAMES

Figura 4 - Mapa lógico da ARPANET, Março 1977.

Fonte: DODGE; KITCHIN, 2001, p. 19.

A sobreposição do mapa lógico da Arpanet sobre um mapa geográfico é uma técnica cartográfica que facilita o entendimento da rede. Há, porém, nesta sobreposição do mapa lógico do espaço de fluxos com a base geográfica, a manutenção da ilusão das distâncias. É fundamental reforçar que enquanto se pensava nas tecnologias de comunicação que dependiam de deslocamentos geográficos, como trens ou mesmo telégrafos, as universidades de Texas e Utah, apresentadas no mapa, eram mais distantes do que as universidades de Texas e Collins; porém, no espaço de fluxos baseados nas tecnologias de informação e comunicação contemporâneas, como Internet, a distância entre todas elas é *lógica*, não *geográfica*: está-se ou não na rede.

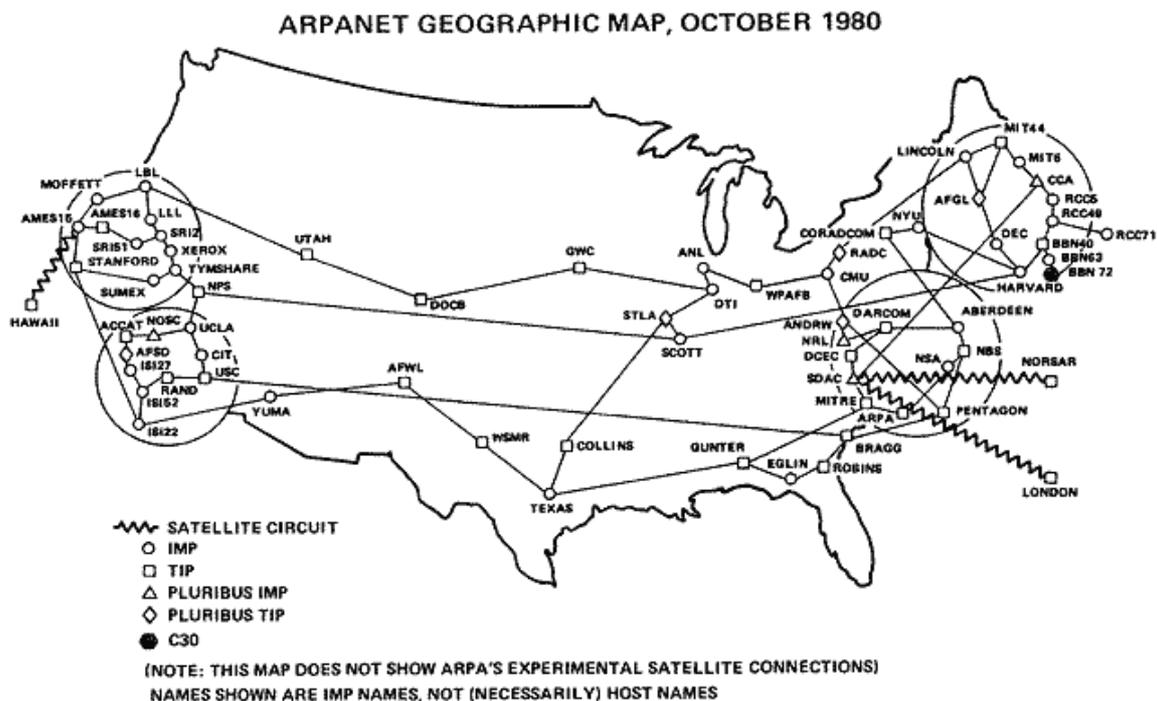


Figura 5 - Mapa geográfico ARPANET, Outubro 1980.

Fonte: DODGE; KITCHIN, 2001, p. 19.

A presença dos mapas nesse estudo demonstra a constituição infra-estrutural das redes de comunicação como responsáveis pela formação dos dois paradigmas discutidos nesse trabalho, a escala global tornando-se mais forte que a local e as inovações tecnológicas como indutoras da sociedade urbana, que serão a seguir discutidos a partir de sua presença em projetos de cidades.

2.1.2 DOIS PARADIGMAS ONTEM – IDEÁRIO URBANÍSTICO

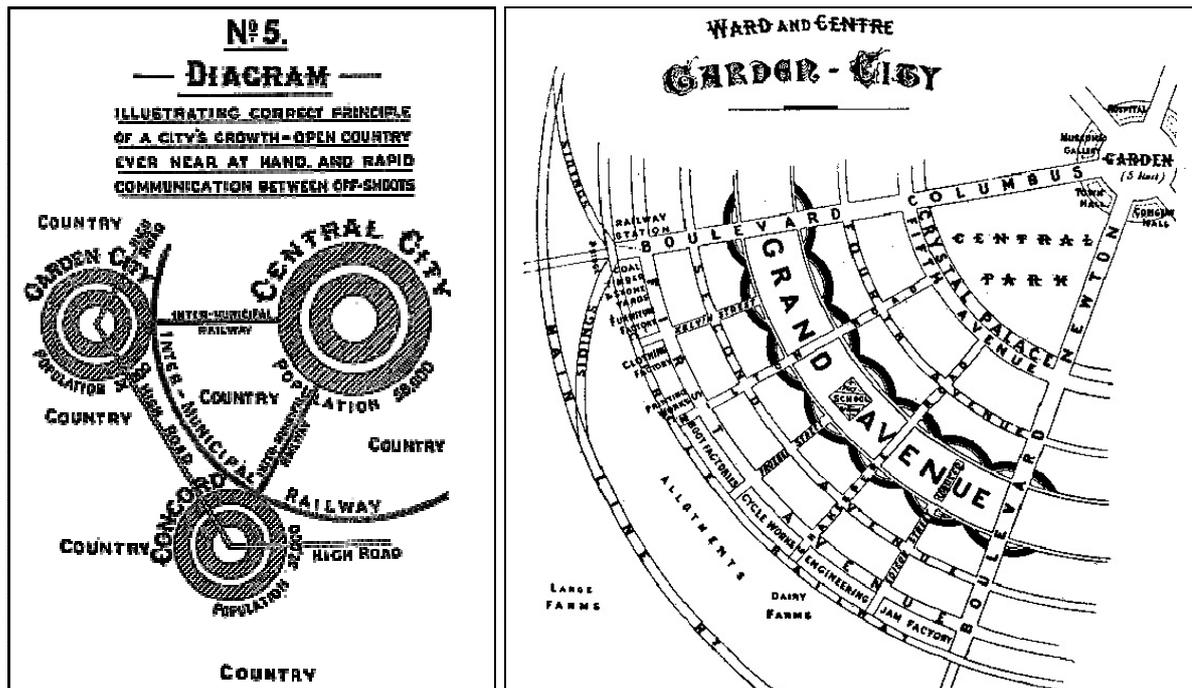
A idéia de cidade planejada de acordo com os avanços tecnológicos teve sua origem com a Revolução Industrial. A preocupação com a cidade que abriga a indústria, que explode demograficamente e absorve as inovações tecnológicas se torna a justificativa para os planos urbanísticos. Esses vão desde os planos utópicos ou implantados em locais distantes, como a Cidade Jardim de Ebenezer Howard em 1910, até as reestruturações urbanas como a de Paris feita pelo Barão Haussmann entre 1851 e 1870, e a de Barcelona feita por Idelfonso Cerdà em 1859. Mesmo que feito de forma colonizadora, objetivando a dominação, como colocado por Castells (2005, p. 70), o alcance planetário da difusão da tecnologia industrial já se mostrava presente na segunda metade do século XIX.

Paris, entre 1851 e 1870, sofreu uma transformação pelas mãos de seu prefeito Haussmann. Uma rede viária reestruturada, mais extensa, prolongou-se na periferia onde mais 70 quilômetros foram abertos, novos serviços primários (aqueduto, esgoto, iluminação a gás) foram instalados, além da rede de transportes públicos com ônibus puxados a cavalo que foi incorporada à estrutura da cidade (BENEVOLO, 2005, p. 593). “A sociedade europeia está fascinada e perturbada por este ambiente novo (...). A técnica moderna produziu, finalmente, uma nova cidade” (BENEVOLO, 2005, p. 598).

Neste contexto de grandes mudanças físicas nas cidades, surgem também proposições urbanísticas que não foram pensadas para lugares específicos, como as cidades-jardim de Ebenezer Howard, lançadas na década de 1910.

A Cidade-Jardim de Howard era uma proposta muito mais social do que física; seus desenhos e diagramas eram mais um veículo para comunicar seu ideário social do que o fundamento de suas propostas. “Howard estava muito menos interessado em formas físicas do que em processos sociais”, já coloca Mumford na introdução de seu livro *Cidade na História* (apud HALL, 2002, p. 109). Como escreveu Hall (2002, p. 103), “suas cidades-jardim eram meros veículos para a reconstrução progressiva da sociedade capitalista dentro de uma infinidade de comunidades cooperativas”. Apesar do objetivo primeiramente social, Howard utilizou das novas tecnologias de transporte para atingir o que seria o mais interessante em relação às cidades-jardins, uma “rede” de cidades. Cada cidade-jardim teria o limite de expansão de 32 mil habitantes, e quando esse número fosse ultrapassado uma nova cidade se formaria próxima daquela, ligada por transportes rápidos como o trem e a uma distância a ser percorrida em no máximo 12 minutos. “Com o tempo, desenvolver-se-ia um vasto e planejado conglomerado que entraria num processo de expansão sem limites” (HALL, 2002, p. 19).

Salientei que os habitantes dessa bela cidade ou desse belo grupo de cidades criarão transportes rápidos por estradas de ferro. Haverá, em primeiro lugar, uma linha intermunicipal ligando entre si todas as cidades do círculo exterior – 32 quilômetros de desenvolvimento – de modo que, para ir de uma cidade qualquer à sua vizinha mais afastada, não haverá mais do que 16 quilômetros a percorrer, o que seria feito em 12 minutos. Estes trens não parariam entre as cidades, havendo para isso os trens elétricos em grande quantidade, ligando as cidades vizinhas entre si por uma linha direta (HOWARD, 2005, p. 227).



Figuras 6 e 7 - Constelação de cidades, Ebenezer Howard, 1910.

Fonte: <http://www.planning.org/pathways/details/gardcity.htm> disponível em 19/7/2007 e http://smogr.com/images/20071018-garden_city_detail.jpg disponível em 9/6/2008.

Muito do que se é falado da cidade contemporânea pode ser identificado na ideia de cidade que permeou o pensamento do século XX. No discurso de Castells (2005, 495) sobre as megacidades, quando o autor coloca que elas “são constelações descontínuas de fragmentos espaciais, peças funcionais e segmentos sociais”, podem-se identificar características das cidades-jardim.

Duarte coloca que a necessidade de pensar a cidade frente às novas tecnologias deu origem a um movimento internacional de arquitetura, o movimento moderno, que integrou a tecnologia em suas propostas, que transformaram os aspectos sociais, ideológicos, estruturais e estéticos das cidades. “Era preciso projetar *para* as máquinas, *com* as máquinas e, sobretudo, projetar as interações máquina/cidade” (DUARTE, 1999, p. 18).

Esse pensamento fica claro nas palavras de Walter Gropius (apud CHOAY, 2005, p. 176), um dos precursores da arquitetura moderna: “este espírito novo, e os novos meios técnicos que ele emprega têm por consequência uma forma de construção inteiramente nova”.

Além dos novos materiais empregados na arquitetura, como o aço, o vidro e o concreto armado, novos temas surgem nessa sociedade industrial urbana, como pontes, ferrovias, metrô, galpões industriais, estações e rodovias (DUARTE, 1999, p.

35). Muitos desses novos temas se referiam à circulação, cujo desenvolvimento é fundamental em uma sociedade industrial que tem um grande aumento na produção e, conseqüentemente, necessidade de seu escoamento. Na Carta de Atenas, documento resultante do IV CIAM (*Congrès Internationaux d'Architecture Moderne*) a circulação está presente entre as quatro funções a que a cidade se destina (habitar, trabalhar, cultivar corpo e espírito, e circular).

Geddes (1994, p. 65) divide a história após a Revolução Industrial em “Paleotécnica” e “Neotécnica”, sendo a Paleotécnica a primeira fase de um período novo de resultados ruins, solucionados em um próximo período, a Neotécnica onde uma versão realizável da Utopia seria possível. Na sua introdução a respeito dos dois períodos o autor coloca elementos dessa nova fase histórica: as locomotivas, os motores e carros elétricos, as aplicações náuticas da máquina, as turbinas a gás, o óleo combustível, etc.

Dentro da idéia de que “o meio é a mensagem” McLuhan (2005, p. 22) coloca que “a estrada de ferro não introduziu movimento, transporte, roda ou caminhos na sociedade humana, mas acelerou e ampliou as escalas das funções humanas anteriores, criando tipos de cidades, de trabalho e de lazer totalmente novos”. O autor segue sua linha de raciocínio afirmando que esse processo se deu independente da localização da ferrovia e dos produtos transportados. O avião também é citado como acelerador do ritmo de transporte, que “tende a dissolver a forma ‘ferroviária’ da cidade, da política e das associações, independentemente da finalidade para qual é utilizado” (MCLUHAN, 2005, p. 22).

Grandes avanços tecnológicos acompanharam a Segunda Guerra Mundial. Dentre as muitas tecnologias desenvolvidas, a comunicação teve destaque, principalmente pela Guerra Fria que se seguiu. O telégrafo, largamente utilizado durante a Primeira Guerra Mundial, fora substituído pelo rádio, que “inaugurava a dimensão elétrica das cidades, proporcionando uma multiplicidade informacional e reavivando a percepção auditiva que fora abandonada pelo jornal” (DUARTE, 1999, p. 67). As novas formas de comunicação, além do rádio a televisão e o telefone, deram uma nova dimensão à idéia de cidade, que passou a incorporar esses meios de comunicação como premissas de sua construção. A comunicação, muitas vezes feita por veículos sobre rodas, passa a ter seu fluxo independente das rotas terrestres.

Todas essas inovações tecnológicas que permitiam a existência de uma escala global permeavam a idéia de cidade de arquitetos e urbanistas.

Benevolo (2004, p. 12), ao discutir a relação entre a arquitetura moderna e a industrialização, coloca que assim como a indústria permitiu a produção de objetos em tamanha quantidade que os tornassem acessíveis a todos, a arquitetura moderna teve “o encargo de transmitir em igual medida a todos os homens certas oportunidades culturais”.

Choay (2005, p. 20) descreve a necessidade das cidades do século XX realizarem a revolução industrial, além de “empregar sistematicamente os materiais novos, aço e concreto, que permitem uma mudança de escala e de tipologia; é preciso, para obter a ‘eficácia’ moderna, anexar os métodos de standardização e de mecanização da indústria”.

Assim, a indústria e a arte juntam-se em seu intento de universal e seu duplo desdobramento na escala mundial confirma os urbanistas progressistas na concepção do homem-tipo do pré-urbanismo: idêntico em todas as latitudes e no seio de todas as culturas. Esse tipo vai ser aplicado, de modo idêntico, por um espaço planetário homogêneo, cujas determinações topográficas são negadas (CHOAY, 2005, p. 21).

“O interesse dos urbanistas deslocou-se das estruturas econômicas e sociais para as estruturas *técnicas* e *estéticas*” (CHOAY, 2005, p. 20).

Ao responder a pergunta *em que momento começa a arquitetura moderna?* Benevolo (2004, p. 13) aponta três respostas diferentes: “a arquitetura moderna nasce das modificações técnicas, sociais e culturais relacionadas com a Revolução Industrial”; “a arquitetura moderna começa quando Morris dá início a sua atividade prática”, pois foi o primeiro a integrar os componentes citados na primeira resposta; e quando vários indivíduos passam a praticar as novas regras, concretamente através da Primeira Guerra Mundial, como quando Gropius abre a escola de Weimar. “No primeiro pós-guerra, acreditou-se que podia ser estabelecido desde logo um novo sistema de formas universalmente válidas” (BENEVOLO, 2004, p. 13).

Para Benevolo (2004, p. 13) a linha fundamental de pensamento e ação do movimento moderno “adquire importância geral no primeiro pós-guerra graças a Gropius e Le Corbusier, e produz um movimento unitário, capaz de crescer muito além das premissas iniciais”.

As experiências situadas logicamente antes dessa passagem (1919) – as experiências de Morris, Horta, Wagner, Hoffmann, Berlage, Loos, Perret, Sullivan e Wright – são interessantes

e importantes, visto que tornaram possível a formação do movimento moderno; pertencem porém, a um outro momento histórico, resolvem problemas diferentes dos nossos. Deles podemos receber nobres exemplos e úteis exortações, mas Le Corbusier, Gropius, Mies van der Rohe, Jacobsen, Tange, Bakema deram início a uma experiência na qual todos estamos envolvidos e da qual depende nosso modo de vida (BENEVOLO, 2004, p. 14).

Choay (2005, p. 18) divide seu livro em duas partes: Pré-Urbanismo e Urbanismo. O urbanismo difere do pré-urbanismo, pois em lugar de ser obra de generalistas (historiadores, economistas ou políticos) ele é objeto de especialistas, geralmente arquitetos. Choay (2005) divide ainda o urbanismo em progressista, culturalista e naturalista, que têm como maiores expoentes: no progressista Le Corbusier e Gropius; no culturalista, Howard e; no naturalista Wright.

Montaner (2001, p. 7) divide o século XX em dois períodos marcados pelo ano de 1945. Para o autor, após essa data o movimento de vanguarda do modernismo já está estabelecido e as soluções de uma nova arquitetura para uma nova sociedade industrial já estavam alcançadas. Após 1945 a arquitetura que se preocupava em resolver problemas tecnológicos, formais, higiênicos e sociais se tornou uma arquitetura com tendência à abstração.

Abria-se o mais amplo campo de experimento formal, social e tecnológico na arquitetura. Este projeto universalista, à medida que se desenvolve nos diversos contextos e em função da contínua renovação exigida pelo decorrer do tempo, segue em evolução. A partir das primeiras revisões dos anos quarenta e cinquenta, logo após a crise no início dos anos sessenta, começa uma época de propostas operativas e metodológicas que nos anos oitenta desembocam numa significativa dispersão (MONTANER, 2001, p. 7).

As origens dessa “significativa dispersão” estão nos movimentos de arquitetos da, chamada aqui, linha alternativa. Nos trabalhos de Montaner, *Depois do Movimento Moderno* (2001) e *As Formas do Século XX* (2002) encontram-se, mesmo que brevemente, os seguintes arquitetos e urbanistas que consideram os avanços tecnológicos e a escala global em seus projetos urbanos e que se colocam contrários à universalização do movimento moderno: Buckminster Fuller, Team X, Archigram e Metabolistas Japoneses. São esses, portanto, os representantes da linha alternativa de pensamento da cidade no século XX. O fato da presença desses arquitetos e urbanistas nos trabalhos dos outros historiadores ser muito menor do que a dos arquitetos e urbanistas da linha hegemônica, longe de ser um problema, reforça a distinção entre as duas linhas discutidas neste trabalho, sendo a hegemônica mais presente nos estudos da história do urbanismo por seu caráter predominante.

3 LINHA HEGEMÔNICA

A linha hegemônica, que tem como resultado de sua idéia de cidade a universalização de padrões tecnológicos e costumes, teve durante parte do século XX o apoio e difusão dos CIAM (*Congrès Internationaux d'Architecture Moderne*). Os CIAM passaram por três etapas de desenvolvimento. A primeira etapa, entre 1928 e 1933, dominada pelos alemães, tratou de questões dos padrões mínimos de vida. O segundo estágio, entre 1933 e 1947, foi dominado por Le Corbusier, que enfatizou o planejamento urbano e teve como um de seus resultados a Carta de Atenas. Nesse período “as exigências políticas radicais do movimento inicial tinham sido abandonadas”, o funcionalismo continuava sendo o credo geral, os artigos da Carta de Atenas pareciam decretos tão idealistamente ‘racionalistas’ e quase irrealizáveis num sentido mais amplo. “Com o terceiro e último estágio dos CIAM, o idealismo liberal triunfou completamente sobre o materialismo do período anterior” (FRAMPTON, 2000, p. 328-329).

Os CIAM retrataram a posição oficial da arquitetura perante um mundo tecnologicamente novo. A adoção da indústria pela arquitetura moderna é evidente no conteúdo dos CIAM. “Os CIAM afirmaram (...) que a arquitetura, longe de estar distante das realidades do mundo industrializado, teria que depender (...) não do trabalho artesanal, mas da adoção universal de métodos racionais de produção” (FRAMPTON, 2000, p. 327).

O período dominado por Le Corbusier é o de maior importância para este trabalho por se focar no planejamento urbano.

A relação do arquiteto com uma idéia de cidade é quase exclusiva, pois o arquiteto ocupou-se mais da idéia do que com a concretização das cidades que imaginava. Sua obra urbanística é apresentada por Choay (2005, p. 183) sob três aspectos: as realizações, muito pouco numerosas (cidade-jardim de Pessac e plano base de Chandigarh); os planos-base não executados bastante numerosos (Plano para uma cidade de 3 milhões de pessoas, Plano Voisin de Paris, Planos para as cidades de Argel, Nemours, Barcelona, Buenos Aires, Montevideu, São Paulo, Paris e, Plano de *Saint-Dié*) e; os livros (entre eles *Vers une architecture, Urbanisme, La*

ville radieuse, La Charte d'Athènes, Propos d'urbanisme, Manière de penser l'urbanisme, L'unité d'habitation de Marseille).

O fato de o arquiteto ter essa relação quase exclusiva com a idéia de cidade não é uma consequência de projetos não realizados por motivos quaisquer. A idéia de cidade, a cidade ideal, estava nas premissas de seu trabalho. Um fato que denuncia essa postura é a procura do arquiteto pelo terreno ideal, o que leva à exclusão de grande parte das cidades existentes. “O terreno plano é o ideal. Onde quer que a civilização se intensifique, o terreno plano fornece as soluções normais. Onde a circulação diminui, os acidentes do terreno atrapalham menos” (LE CORBUSIER in CHOAY, 2005, p. 192).

A sua busca pelo terreno ideal o levou à proposta de construção de cidades inteiras sobre pilotis, isto é, elevadas em todo seu território em três metros. “A cidade atual morre por não ser geométrica. Construir ao ar livre significa substituir o terreno irregular, insensato, que é o único existente hoje por um terreno regular. Fora isso não há salvação” (LE CORBUSIER in CHOAY, 2005, p. 194).

A aproximação de Le Corbusier com os dois paradigmas fundamentais dessa pesquisa, a inovação tecnológica e uma escala global como determinantes da idéia de cidade, é também muito clara.

A escala global considerada pelo arquiteto aparece quando esse elabora planos para cidades diversas como Paris, Angel, Nemous, Barcelona, Buenos Aires, Montevideu, São Paulo e Saint-Dié. Parte por consideração de uma escala global, parte por um ideal de universalização, Le Corbusier via suas idéias claramente aplicadas em qualquer cidade do mundo. Uma citação que mostra essa relação do arquiteto com a necessidade de um terreno ideal e uma visão global da aplicação de suas idéias é:

Fiz como o pesquisador em seu laboratório: afastei os casos específicos, deixei de lado o acidental, situei-me num terreno ideal. O objetivo não era vencer um estado de coisas preexistentes, mas chegar, mediante a construção de um edifício teórico rigoroso, a formular os princípios fundamentais do urbanismo moderno. Esses princípios fundamentais, se não foram inventados, podem constituir o esqueleto de qualquer sistema de urbanização contemporâneo, serão a regra do jogo. Pensar em seguida num caso específico, quer dizer, Paris, Londres, Berlim, Nova York ou num minúsculo burgo, significa ser mestre, se partimos das certezas obtidas, em dar uma direção à batalha que vai ser tomada (LE CORBUSIER in CHOAY, 2005, p. 191, 192).

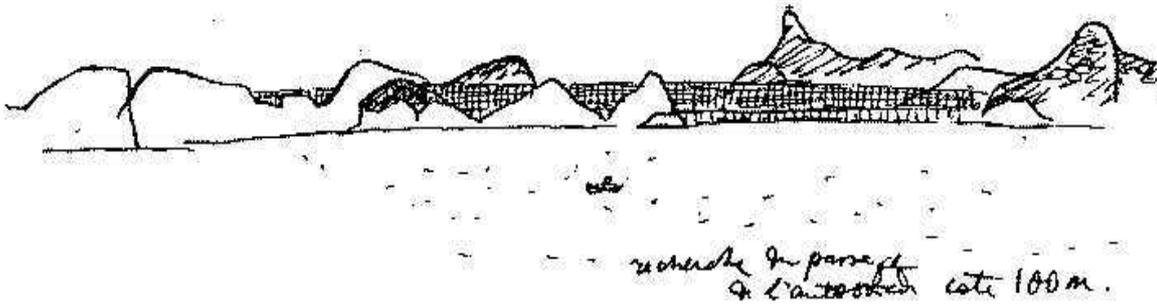


Figura 8 – Plano para o Rio de Janeiro, Le Corbusier.

Fonte: http://www.anpocs.org.br/porta/publicacoes/rbcs_00_16/L16_P011_C1.JPG disponível em 22/2/2008.

Em relação ao outro paradigma, o das inovações tecnológicas, a proximidade do arquiteto fica ainda mais clara e evidente. Le Corbusier era um entusiasta da indústria. As inovações tecnológicas eram, para o autor, motivo para a formulação de uma nova cidade.

Chegou a eletricidade. “Bah!”, diziam, “para ganhar dinheiro pode-se iluminar desse modo!” (...) Surgiu o automóvel. Ele inundou as ruas. Formou-se um barulho infernal, que seria penoso em campo aberto, mas que é assustador na rua-corredor, cujas paredes servem de amplificadores acústicos prodigiosos. Nada mais funciona (LE CORBUSIER, 2004b, p.169).

A rua-corredor foi um dos alvos de ataque de Le Corbusier. Inapta às mudanças que a cidade deveria sofrer com as diversas inovações tecnológicas, a rua-corredor deveria ser substituída por uma rua moderna, “uma espécie de fábrica alargada, um depósito ventilado com múltiplos órgãos complexos e delicados (as canalizações)” (LE CORBUSIER in CHOAY, 2005, p. 193). Para o arquiteto não fazia sentido enterrar a infra-estrutura da cidade, pois o seu acesso era dificultado. Com o plano de elevar o nível de todas as construções a três metros do solo por meio de pilotis, a rua poderia abrigar a infra-estrutura sem necessidade de enterrá-la. Existiriam três tipos de ruas: no subsolo para os transportes pesados e os depósitos das casas (alimentados por esses transportes); no nível térreo dos imóveis e; eixos norte-sul, leste-oeste de circulação rápida em sentido único e sem cruzamentos. “A rua moderna deve ser uma obra-prima da engenharia e não mais um trabalho de empreiteiros” (LE CORBUSIER in CHOAY, 2005, p. 193).

“O automóvel matou a grande cidade. O automóvel deve salvar a grande cidade” (LE CORBUSIER, 2004b, p. 88).

O uso de metáforas relacionadas às inovações tecnológicas revela a visão tecnicista do arquiteto. Assim como a comparação de uma rua como uma fábrica, uma de suas máximas mais conhecidas é “a casa é uma máquina de morar”. Além de denunciar uma busca pela funcionalidade – a “máquina” de suas comparações define uma função única e eficiente, como “a cadeira é uma máquina de sentar” e “a bacia é uma máquina de lavar” (LE CORBUSIER in CHOAY, 2005, p. 187) – o uso da “máquina” em suas definições demonstra uma crença absoluta na indústria. “Uma grande época começa. Um espírito novo existe. Existe uma multidão de obras de espírito novo; são encontradas particularmente na produção industrial” (LE CORBUSIER, 2004a, p. 57).

Uma nova arquitetura e uma nova cidade deveriam surgir a partir das novas tecnologias. “A vida moderna pede, espera uma nova planta, para a casa e para a cidade” (LE CORBUSIER, 2004a, p. 25).

Ainda levado por questões tecnológicas, Le Corbusier (2004b, p. 178) justifica a necessidade de mudanças. O arquiteto coloca que o problema urbano se altera quando as edificações, antes com 20 metros de altura, passam possivelmente a ter 200, 250 metros de altura, graças ao concreto armado. A terra se valoriza, a densidade aumenta, deixando mais espaço livre para a natureza, em forma de parques. As soluções para os problemas urbanos da época eram, para o autor, vindas das novas possibilidades tecnológicas, “a revolução arquitetônica, com a introdução do vidro, do aço e do cimento armado, permitiu que fossem encontradas as soluções necessárias” (LE CORBUSIER in CHOAY, 2005, p. 185).

Apesar da busca pela funcionalidade, Le Corbusier não excluía de seu trabalho o alcance de uma estética satisfatória. A beleza criada por um arquiteto seria meio para uma elevação do espírito.

O arquiteto, ordenando formas, realiza uma ordem que é pura criação de seu espírito; pelas formas, afeta intensamente nossos sentidos, provocando emoções plásticas; pelas relações que cria, desperta em nós ressonâncias profundas, nos dá a medida de uma ordem que sentimos acordar com a ordem do mundo, determina movimentos diversos de nosso espírito e de nossos sentimentos; sentimos então a beleza (LE CORBUSIER, 2004a, p. 3).

A beleza de suas obras viria de uma racionalidade numérica e ordem, proporcionadas pela produção industrial.

Ninguém nega hoje a estética que exala das criações da indústria moderna. Cada vez mais, as construções, as máquinas se afirmam com proporções, jogos de volumes e de materiais

tais que muitas dentre elas são verdadeiras obras de arte, porque comportam o número, isto é, a ordem (LE CORBUSIER, 2004a, p. 59).

Conhecido por sua arquitetura orgânica Frank Lloyd Wright não é freqüentemente associado a visões tecnicistas. A sua Broadacre City, porém, apresenta fatores tecnológicos determinantes à sua concepção. Considerada uma visão de “antiurbanismo” e mergulhada nas raízes da tradição do pensamento americano (CHOAY, 2005, p. 183) a visão de Wright vem de uma “versão altamente idealizada da cidade do automóvel” (HALL, 2002, p. 338).

Segundo Hall (2002, p. 338) Wright, argumentava que “as tecnologias ligadas à eletricidade e às novas formas de transporte, sobretudo o automóvel, permitiriam que as cidades se esvaziassem”. Desse conceito de esvaziamento das cidades surge a classificação de “antiurbanista”. Na descrição de Benévolo (2004, p. 612) pode-se encontrar claramente o fundo tecnológico que embasava as idéias de Wright:

A cidade tradicional deveria reduzir-se a um lugar de trabalho “invadido às dez e abandonado às dezesseis horas, durante três dias por semana”, enquanto que a vida associativa desenvolver-se-ia em centros apropriados, mais numerosos do que os atuais e espalhados pelo território; as deslocamentos seriam confiadas aos automóveis, enquanto um grande número de contatos e de espetáculos seriam recebidos a distância, através dos meios modernos de telecomunicação: “mediante tais dons da ciência, procuraremos associar-nos mais inteligentemente e, portanto, sempre menos”.



Figura 9 – Broadacre City, Frank Lloyd Wright.

Fonte:

<http://www.fba.fh-darmstadt.de/lehrinhalte/Allgemein/Fachgruppen/Darstellung/Geometrie/Plakate/images/A2%20Frank%20Lloyd%20Wright%20-%20Broadacre%20City%203.jpg> disponível em 21/07/2008.

Todas as células da Broadacre City estão ligadas entre si por uma rede de rotas terrestres e aéreas. As auto-estradas, pontes e pistas de pouso, elementos da rede circulatória de Broadacre, conferem à idéia uma “dimensão cósmica: cada um está ligado ali à totalidade do espaço, cujas direções todas estão igualmente abertas à sua investigação” (CHOAY, 2005, p. 31). O arquiteto imaginou “um sistema acêntrico, composto de elementos pontuais inseridos numa rica rede circulatória” (CHOAY, 2005, p. 30). “Broadacre é o modelo de uma porção qualquer de um tecido uniforme que pode estender-se e recobrir todo o planeta” (CHOAY, 2005, p. 30).

A relação de Broadacre com a técnica moderna é ainda mais decisiva que no modelo progressista: são o automóvel, o avião, o parkway, a televisão, as técnicas mais avançadas de transporte e de comunicação que dão seu sentido a esse modo de localização dispersado (CHOAY, 2005, p. 31)

Apesar de se colocar de forma oposta às idéias de seu contemporâneo, Le Corbusier (este racionalista e Wright organicista), Wright se equipara ao colega como exemplo de arquiteto do movimento moderno: o criador de tipos. Wright, como outros arquitetos modernos tendiam a criação de um tipo universal de solução. A

Broadacre City, assim como a Cidade-Jardim, utiliza as novas tecnologias disponíveis para criar uma cidade universal, que não é situada em local algum, portanto pode se implantar em qualquer lugar.

A busca de Le Corbusier por uma universalidade em seus projetos, fato que o classifica neste trabalho como integrante da linha hegemônica, é uma de suas principais características. Para Choay (2005, p. 183), “a contribuição de Le Corbusier reside principalmente nas sistematizações das idéias, em sua extrema esquematização”. Toda essa sistematização e esquematização criadas pelo arquiteto visavam à aplicação universal de suas idéias. “Ele nunca se contentou com o fato de que suas invenções fossem interessantes e sugestivas, mas sim úteis e aplicáveis universalmente” (BENEVOLO, 2004, p. 428).

Walter Gropius, criador da Bauhaus, apresentava também uma proposta universal. Segundo Gropius “a maioria dos cidadãos de um país possui hábitos uniformes de viver e de morar; não se compreende, portanto, porque nossos edifícios não se devam sujeitar a uma unificação semelhante à de nossas roupas, dos sapatos e dos automóveis” (GROPIUS apud BENEVOLO, 2004, p. 496). Logo em seguida desse texto Gropius coloca que se deve tomar cuidado para evitar uma padronização exageradamente rígida, que algumas necessidades individuais devem ser levadas em consideração. Seu caráter universalista, porém, está presente no seu discurso:

É errôneo pretender a qualquer preço uma expressão individual. E a vontade, que caracteriza nossa época, de constituir uma imagem *única* do mundo elimina essa nostalgia, para libertar os valores espirituais de seus limites individuais e afirmar seu alcance objetivo. A arquitetura é sempre nacional, sempre individual, mas dos três círculos concêntricos – indivíduo, povo, humanidade – o último engloba muito amplamente os dois outros. Daí nosso título: *Arquitetura Internacional*. (GROPIUS, 2005, p. 177)

Le Corbusier conseguiu influenciar arquitetos do mundo todo. Sua *Carta de Atenas*, resultado do CIAM de Atenas de 1933, por exemplo, surge como “uma análise precisa, um instrumento que pode e deve ser utilizado a qualquer momento para resolver problemas urbanísticos” (LUPFER, PAUL e SIGEL, 2003, p. 706).

As inovações tecnológicas eram para Le Corbusier um instrumento de alcance da universalização: “É por meio dessa revolução técnica que se abre a renascença arquitetônica do tempo presente, capaz de levar, logo, a *um estatuto homogêneo do terreno construído*” (LE CORBUSIER, 2004, p. 31).

A visão do arquiteto que mais o situa como integrante da linha hegemônica é a universalização de padrões e costumes.

Procurar a escala humana, a função humana, é definir as necessidades humanas. Elas são pouco numerosas; são bastante idênticas entre todos os homens, pois os homens foram feitos com o mesmo molde desde as épocas mais longínquas que conhecemos (LE CORBUSIER in CHOAY, 2005, p. 185).

O “homem-tipo” para o arquiteto seria demonstrado através da universalização da arquitetura e urbanismo pela industrialização. “A máquina não opõe uma raça à outra, mas um mundo novo a um mundo antigo, na unanimidade de todas as raças” (LE CORBUSIER in CHOAY, 2005, p. 285).

O “homem-tipo” era a premissa de muitos de seus planos. Le Corbusier (in CHOAY, 2005, p. 187) classificava a população em três tipos: os cidadãos por morada, os trabalhadores que trabalham no centro e moram nas cidades-jardim e os operários que trabalham no subúrbio e moram nas cidades-jardim. Segundo o arquiteto, essa classificação já seria um programa de urbanismo.

Este programa de urbanismo poderia, por exemplo, ser assim fixado, se se pensar numa cidade de 3.000.000 de habitantes: no centro, e só para o trabalho do dia, de 500.000 a 800.000 pessoas; à noite, o centro esvazia-se. A zona de residência urbana absorve uma parte dessas pessoas; as cidades-jardins, o resto (...) Esta classificação, justa em princípio, incerta nos números, convida a medidas de ordem, fixa as linhas capitais do urbanismo moderno, determina a proporção da cidade (centro), dos bairros residenciais, coloca o problema das comunicações e dos transportes, fixa as bases da higiene urbana, determina o modo do loteamento, o traçado das ruas, a configuração destas, fixa as densidades e, conseqüentemente, o sistema de construção do centro, dos bairros residenciais e das cidades-jardins (LE CORBUSIER in CHOAY, 2005, p. 187).

A identificação de todos os homens como iguais – “Todos os homens têm o mesmo organismo, mesmas funções. Todos os homens têm as mesmas necessidades” (LE CORBUSIER, 2004a, p. 89) – trazia a possibilidade de criação de tipos. “Estudar a casa para o homem corrente, qualquer um, é reencontrar as bases humanas, a escala humana, a necessidade-tipo, a emoção-tipo” (LE CORBUSIER, 2004a, p. XVII).

Casas-tipo, móveis-tipo. Tudo já se fomenta, as idéias encontram-se e cruzam-se nesse ponto que se revela como um sentimento incisivo, mas que como uma concepção clara. Certas mentes já imaginam o edifício, agitam a questão de uma organização internacional dos *standards* da construção (LE CORBUSIER in CHOAY, 2005, p. 187).

A busca do arquiteto por padrões o levou a projetos seriados, como as casas em série Dom-ino e Citrohan. As características primordiais de sua obra, a

consideração das inovações tecnológicas, uma vontade de aplicação em escala global, a crença em um homem-tipo, o desejo de universalização o levou a necessidade de criação de padrões.

É necessário tender para o estabelecimento de padrões para poder enfrentar o problema da perfeição. O Parthenon é um produto de seleção aplicada a um padrão. A arquitetura age sobre os padrões. Os padrões são coisa de lógica, de análise, de estudo escrupuloso; são estabelecidos a partir de um problema bem colocado. A experimentação fixa definitivamente o padrão (LE CORBUSIER, 2004a, p. 87).



Figura 10 – Casa Citrohan, Le Corbusier.

Fonte: http://web.tiscali.it/antonio_santelia/galleria/lecorbusier/03.htm disponível em 22/2/2008.

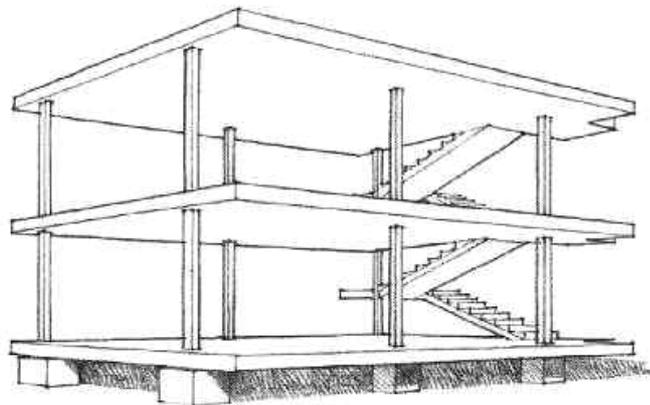


Figura 11 – Casa Dom-ino, Le Corbusier.

Fonte: <http://www.digischool.nl/ckv1/architectuur/corbusier/domdraw.jpg> disponível em 22/2/2008.

Todas essas premissas do trabalho de Le Corbusier levam à busca de objetivos quase inalcançáveis. As idéias do arquiteto exigem, para completa aplicação, uma “tabula rasa”. “Antes de mais nada vamos limpar o terreno” (LE CORBUSIER, 2004b, p. 169). Por necessitar de uma “tábula rasa” para seus projetos, o arquiteto desconsiderava particularidades locais, arrasando o local onde seus projetos seriam implantados.

A busca incansável por ordem e por um traçado regulador também guiou grande parte de seu trabalho. “A ordenação é uma das prerrogativas fundamentais da arquitetura” (LE CORBUSIER, 2004a, p. 109). “O módulo mede e unifica; um traçado regulador constrói e satisfaz” (LE CORBUSIER, 2004a, p. 44).

No movimento fatal da arquitetura. A obrigação da ordem. O traçado regulador é uma garantia contra o arbitrário. Proporciona a satisfação do espírito. O traçado regulador é um meio, não é uma receita. Sua escolha e suas modalidades de expressão fazem parte integrante da criação arquitetural (LE CORBUSIER, 2004a, p. XXX).

O traçado regulador buscado pelo arquiteto formava uma cidade com iguais características por todo seu território. Os homens são iguais, suas casas são iguais, seus bairros são iguais e suas cidades são iguais. “Uma rede monótona e tranqüila, formada de inúmeras células, estender-se-á por grandes movimentos arquitetônicos” (LE CORBUSIER in CHOAY, 2005, p. 190).

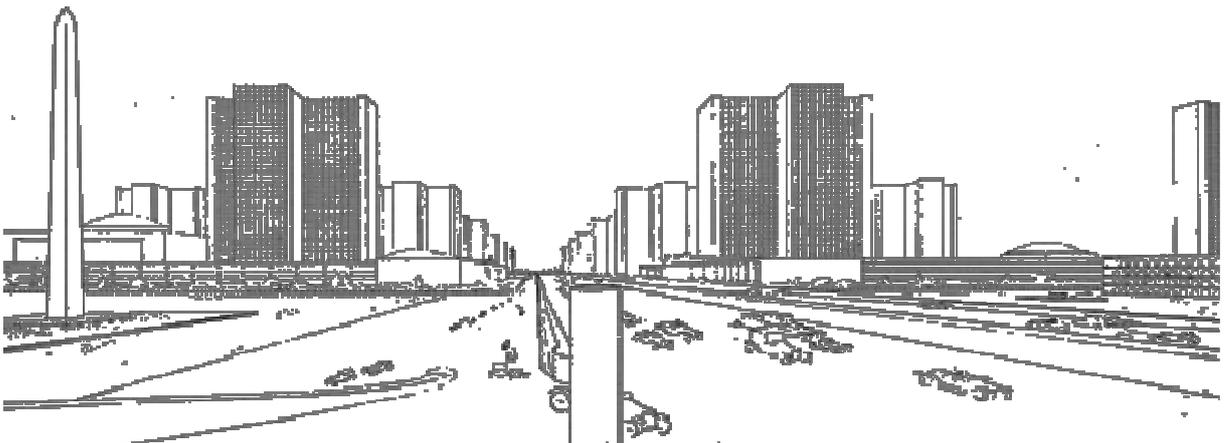


Figura 12 – Plano para uma cidade de 3 milhões de habitantes, Le Corbusier.

Fonte: <http://www.brynmawr.edu/emeritus/gather/Lane/images/001.jpg> disponível em 27/02/2008.

Para Le Corbusier, portanto, as inovações tecnológicas eram instrumentos para a produção de módulos que formariam cidades funcionais cujos projetos universais poderiam se espalhar por todo o globo, alcançando então, com regras e ordem, a beleza.

Observaremos acima de tudo que esses volumes construídos, concebidos como verdadeiras ferramentas, trazem poder, riqueza, beleza e esplendor arquitetônicos. Obedecendo a tais regras, as zonas de habitação oferecerão um espetáculo de clareza, de graça, de ordem e de elegância” (LE CORBUSIER in CHOAY, 2005, p. 189).

4 LINHA ALTERNATIVA

Os CIAM como apoiadores e difusores da idéia de cidade da linha hegemônica trariam por consequência natural, na sua extinção, os precursores da linha alternativa. Não foi exatamente o que aconteceu.

O Team X surgiu do encontro do CIAM de Dubrovnik em 1956 que teve como protagonistas jovens participantes que propuseram sua extinção. No décimo e último CIAM, o grupo ficou conhecido como Team X (BARONE, 2002, p. 61). Os principais integrantes do grupo foram Jacob B. Bakema, Georges Candilis, Aldo van Eyck e Alison e Peter Smithson. Esses são os os arquitetos formadores do grupo que sofreu variações na sua formação durante sua existência. Os membros do Team X pretendiam continuar as tradições do movimento moderno trazendo mudanças no modo de fazer, principalmente no que se refere, segundo Montaner (2001, p. 31), ao método sistemático e à vontade de definir objetos universais. Como colocado por Montaner (2001, p. 31)

Para os membros do Team X, continuar com o projeto da arquitetura moderna significa dar uma guinada nas pretensões universalistas e positivas dos CIAM. Trata-se de continuar com esta vontade de se aproximar ao mundo da ciência, da tecnologia e da produção, mas não definindo grandes teorias ou projetando protótipos, mas sim imitando o método científico experimental e empírico que analisa caso a caso.

Um dos principais projetos do grupo é o conjunto habitacional de Golden Lane de 1952 do casal Alison e Peter Smithson. Nesse projeto os Smithson tentam trazer para dentro do bloco residencial as características da rua tradicional. Apesar de buscar a rua tradicional como objetivo principal do projeto, geraram formas tão abstratas quanto as dos modernos. “Ao mesmo tempo que continuaram se opondo ao determinismo de pré-guerra da ‘cidade funcional’, em sua proposta de Golden Lane os Smithson ficaram presos num processo de racionalização comparável ao dos CIAM” (FRAMPTON, 2000, p. 331).

eles continuaram exibindo seu esquema de Golden Lane, repetindo *ad infinitum* sobre a área metropolitana como se se tratasse da alternativa crítica evidente à Ville Radieuse de Le Corbusier. E, enquanto sua distribuição casual, com ramificações, podia sem dúvida ser vista como uma polêmica contra a demolição geral e como um argumento em favor do desenvolvimento gradual, sua colagem do protótipo Golden Lane como uma axonometria espectral, aparentemente erguendo-se em meio às ruínas de Coventry, remetia seus autores ao dilema central dos CIAM. Imposta a um Coventry destruído pelos bombardeios, Golden Lane parecia tão contrária à continuidade da cidade existente quanto as projeções haussmannianas do Plano Voisin de Le Corbusier, em 1925” (FRAMPTON, 2000, p. 331).

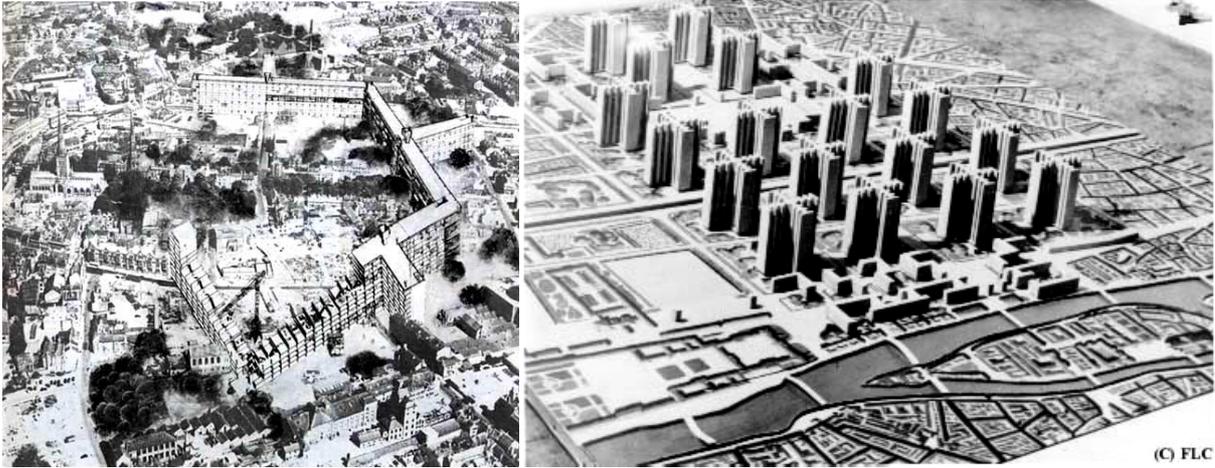


Figura 13 e 14 - Sistema de moradias Golden Lane de Alison e Peter Smithson aplicado ao centro de Coventry e Plano Voisin de Le Corbusier.

Fonte: http://www.cleandesign05.co.uk/Architectural%20Solutions%20for%20Urban%20Housing_files/image028.jpg e <http://www.fondationlecorbusier.asso.fr/images/Projets/Plan%20Voisin%20-%20Paris.jpg> respectivamente disponíveis em 10/04/2008.

O Team X não ficou caracterizado como uma linha de pensamento distinta à linha hegemônica, mas permaneceu como uma continuação crítica desta. Mais do que uma visão arquitetônica, o que hoje sobrevive de sua obra é a força sugestiva de sua crítica cultural (FRAMPTON, 2000, p. 339).

O grupo que se colocou na posição de “inimigo” do movimento moderno, apresentando uma idéia de cidade distinta daquela da linha hegemônica foi o Archigram. “A direção para a inovação resultou num modo combativo de vanguarda, pois o ‘estatuto moderno’ e o RIBA (Royal Institute of British Architects) representavam inimigos tangíveis para o Archigram” (SADLER, 2005, p. 45). No primeiro editorial do Archigram David Greene escreveu um poema que dizia: “Uma nova geração da arquitetura precisa surgir com formas e espaços que pareçam rejeitar os preceitos do ‘Moderno’ (...) Nós escolhemos passar por cima da imagem decadente da Bauhaus que é um insulto ao funcionalismo” (COOK, 1999, p. 8). No editorial do Archigram 4, por exemplo, Peter Cook retoma a discussão do primeiro Archigram sobre formas de superar a estagnação da cena arquitetônica. Cook coloca que “a linha que a arquitetura moderna deixou” parece agora, mais do que nunca inapropriada (COOK, 1999, p. 27).

O Archigram, grupo de arquitetos formado na Grã-Bretanha em 1960, por Peter Cook, Dennis Crompton, Warren Chalk, David Greene, Ron Herron e Michael Webb, publicava panfletos com projetos radicais, baseados nos avanços

tecnológicos, e na maioria das vezes irrealizáveis. Projetavam mega-estruturas e cápsulas de habitação, mas, segundo o grupo, não realizavam planos urbanísticos para cidades e sim “exploram o desenvolvimento hedonista de umas fantasias que são próprias dos sonhos tecnológicos” (MONTANER, 2001, p. 113).

A postura do Archigram era a de retomar o movimento moderno de maneira atual. “O Archigram acreditava que o modernismo estava destinado a se re-criar em cada geração de arquitetos” (SADLER, 2005, p. 25). O Archigram pretendia perpetuar a revolução modernista se colocando contra aqueles que queriam fazer do modernismo uma metodologia. (SADLER, 2005, p. 41).

Nas suas manifestações em grupo, Archigram certamente aparentava ser uma bem sucedida versão atualizada da vanguarda. Era literalmente uma neo-vanguarda, um revival das atividades da vanguarda que fez o modernismo estimulante no início do século XX (SADLER, 2005, p. 44).⁴

A idéia de cidade como objeto central dos trabalhos do Archigram é muito clara e deriva das inovações tecnológicas. O grupo se sentia tão à vontade com o programa da idéia de cidade que utilizava a linguagem de histórias em quadrinhos para transmitir suas idéias. Cook já colocava no editorial do Archigram 4: “Nosso documento é o *Space-Comic* (histórias em quadrinhos espaciais); sua realidade está no gesto, no design e o estilo natural de ‘ferramentar’ o novo para nossa década” (COOK, 1999, p. 27).

⁴ In its group manifestation, Archigram certainly appeared to be a successfully updated version of an avant-garde. It was literally a neo-avant-garde, a revival of the avant-garde activities that made modernism exciting at its early twentieth-century launch.



Figuras 15 e 16 – História em quadrinhos de 1962 e capa do Archigram número 4, de 1964.

Fonte: http://www.daysgonebyshop.co.uk/images/rover_and_adventure_1.jpg e http://www.designmuseum.org/media/item/4538/-1/87_1Lg.jpg respectivamente, disponíveis em 10/04/2008 e 21/07/2008.

Reforçando a importância de seus projetos “ideais” Cook dizia: “As pessoas fazem uma grande distinção entre projetos e construções, mas eu não” (COOK apud SADLER, 2005, p. 4).

Cook se questiona no editorial do Archigram 4 se é possível que histórias em quadrinhos se relacionem com edifícios construídos. O arquiteto mesmo respondia à questão usando como exemplo o projeto *Alpine Architecture* de Bruno Taut de 1917, que teria a mesma força de predição e estilo das histórias em quadrinhos de aventura do período entre 1962 e 1963 (COOK, 1999, p. 27). Em seguida Cook descreve a frequência com que se encontravam cidades com o ambiente condicionado sob domos feitos de redes de *tensigrity* (tipo de estrutura que se auto-estabiliza, baseada na sinergia, balanceando componentes de tensão e compressão, utilizada nos domos geodésicos de Füller) em desenhos animados, numa clara referência a Buckminster Füller (COOK, 1999, p. 29).

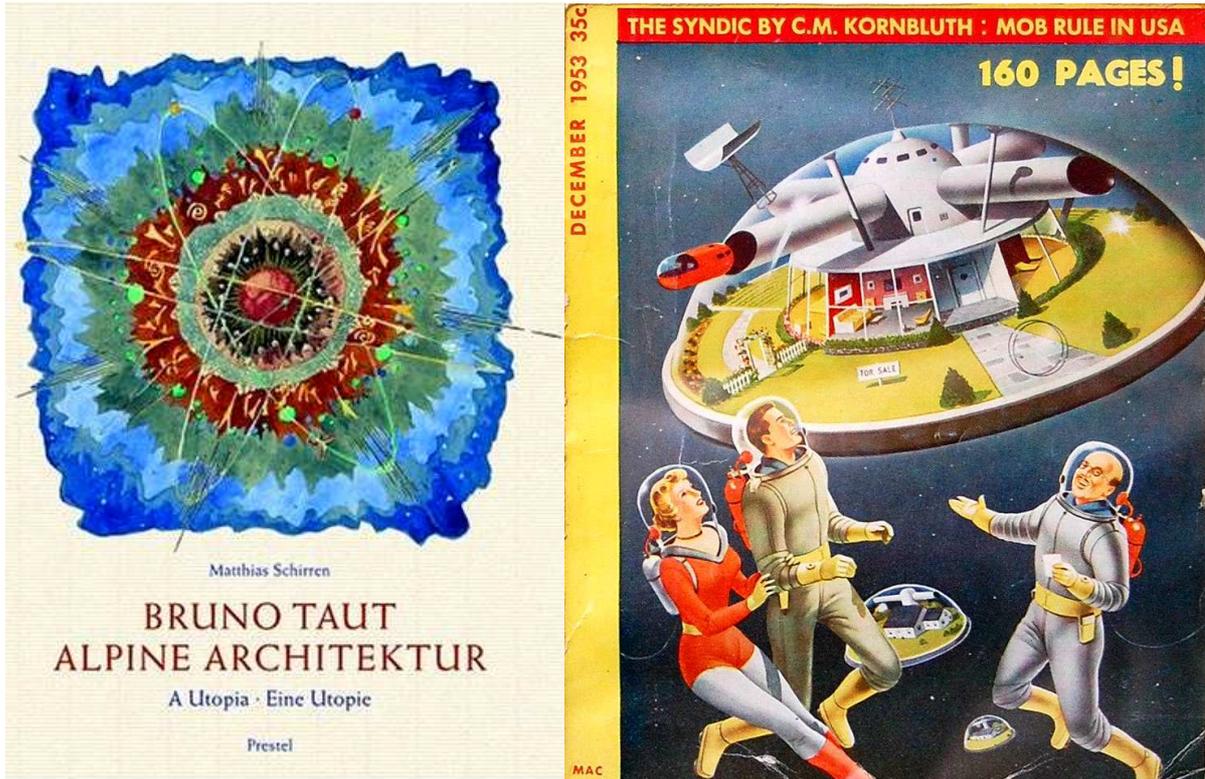


Figura 17 e 18 – Alpine Architecture de Bruno Taut de 1917 e publicação de dezembro de 1953 com diversos domos cobrindo bairros e casas.

Fonte: <http://www.reddotbooks.co.uk/images/brunotautalpine.jpg> e <http://blog.wired.com/photos/uncategorized/2007/06/29/1953houseoffuturefullpaleofuture.jpg> respectivamente, disponíveis em 10/04/2008.

Buckminster Fuller, nascido em 1895, não era um arquiteto por formação e podia ser considerado um “filósofo do abrigo” (GORMAN, 2005, p. 9). Sua intensa pesquisa científica se dava em torno das formas geométricas, utilizando tecnologias militares em projetos de design que vão de carros a domos geodésicos. Seu caráter global, caracterizado principalmente pela mobilidade presente em seus projetos pode ser identificado na seguinte frase:

Eu não pretendia projetar uma casa pendurada em um mastro, ou fabricar um novo tipo de automóvel, inventar um novo sistema de projeção de mapas, desenvolver domos geodésicos ou Geometria Energética. Eu comecei com o Universo – eu poderia ter terminado com chinelos voadores (GORMAN, 2005, p. 9).⁵

Em 1927 Fuller projetou a primeira versão da Dymaxion House. A casa que tinha originalmente a denominação 4D House teve seu nome mudado por sugestão de Waldo Warren, relações públicas de Marshall Field, empresário de uma grande loja de departamentos, que iria expor a 4D House ao lado de móveis trazidos de

⁵ I did not set out to design a house that hung from a pole, or to manufacture a new type of automobile, invent a new system of map projection, develop geodesic domes or Energetic Geometry. I started with the Universe – I could have ended up with a pair of flying slippers.

Paris. Os executivos de Field, após conhecer a filosofia de Füller, criaram o termo *Dymaxion*, combinação das palavras *dynamic*, *maximun* e do termo científico *ion* (SIEDEN, p. 131-132). O entusiasmo com a casa foi tão grande que os executivos registraram o termo *Dymaxion* no nome de Füller, que passou a usá-lo em diversas invenções. Hexagonal em planta e comprimida entre duas plataformas ocas, era suspensa e triangulada (segundo o princípio da roda de arame) a partir de um mastro central (FRAMPTON, 2000, p. 290). Frampton coloca que Füller não tinha nenhuma preocupação com as particularidades de qualquer contexto e que havia projetado a casa para ser produzida em série. “Com essa forma era apresentada, como o automóvel Dymaxon de 1933, obra ainda mais excêntrica de Füller, como solução única e inevitável” (FRAMPTON, 2000, p. 290). Na realidade, Füller havia levado sim em conta as particularidades locais onde a casa seria instalada, “locais remotos como a Amazônia no Brasil, o Sahara e locais distantes como a Groelândia” (SIEDEN, 2000, p. 124-125).

As estruturas foram projetadas para serem levantadas rapidamente, serem fáceis de manter, e quase autônomas. Como os locais de implantação eram praticamente inabitados, o acesso aos fornecimentos exigidos para manter a vida não estariam disponíveis facilmente. Comida e combustível teriam que estar na casa ou serem produzidos com equipamentos locais. Füller foi a primeira pessoa a empregar a revolucionária tecnologia de energia solar e eólica (SIEDEN, 2000, p. 125).⁶

A *Dymaxion House* foi o começo do trabalho de Füller que resultou no domo geodésico, “foi a primeira de uma série de estruturas centralizadas que culminaram na cúpula geodésica de Füller, muito mais simples, pela primeira vez adaptada ao uso doméstico por ele mesmo em Carbondale, Illinois, em 1959” (FRAMPTON, 2000, p. 290).

⁶ The structures he envisioned had to be quickly erectable, easy to maintain, and nearly autonomous. Since the projected stop-over sites were generally uninhabited, access to the supplies required to sustain life would not be easily available. Food and fuel would have to be flown in or produced locally with equipment flown in the site. Accordingly, Füller was one of the first people to design buildings employing the revolutionary technology of solar and wind power.

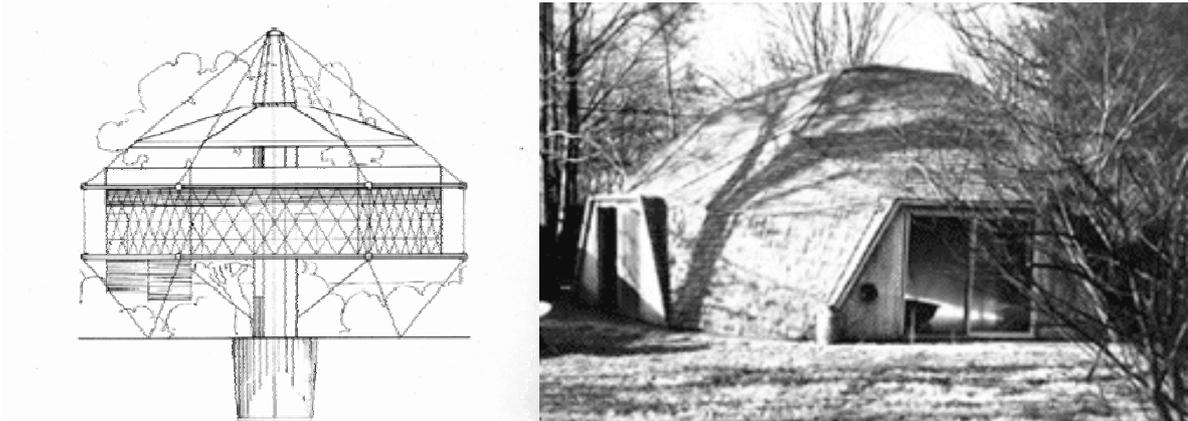


Figura 19 e 20 – Dymaxion House e Dome Home em Carbondale, de Buckminster Fuller.
 Fonte: http://www.bfi.org/our_programs/who_is_buckminster_fuller/design_science/dymaxion_designs/the_dymaxion_dwelling_machine_by_j_baldwin disponível em 10/04/2008 e http://www.bfi.org/our_programs/who_is_buckminster_fuller/fuller_today/help_preserve_the_fuller_dome_home_in_carbondale disponível em 15/06/2008.

Segundo Frampton, as propostas do Archigram podem ser vistas como equivalentes à proposta de 1962 de Buckminster Fuller, que previa a construção de uma cúpula gigantesca sobre Manhattan, para a proteção contra a poluição e um eventual ataque nuclear (2000, p. 343). Para Duarte (1999, p. 90) Fuller defendia que a Geodésica (estrutura dessa cúpula), matematicamente não teria limites para suas dimensões e, portanto, poderia envolver todo o globo terrestre. “Com o tempo, poderíamos controlar todo nosso ambiente, transformando suas condições climáticas e, após séculos ou milênios, até mesmo sua composição geológica” (DUARTE, 1999, p. 90).



Figura 21 – Domo sobre Manhattan, Buckminster Fuller.
 Fonte: http://www.archnewsnow.com/features/images/Feature0008_01x.jpg disponível em 19/02/2008.

Um bom exemplo de projeto do Archigram que tem como partido os dois paradigmas discutidos nesse trabalho é a Plug-in City. Esse projeto surgiu da discussão do grupo em torno de edifícios expansíveis nas publicações dos Archigram 2 e Archigram 3. O projeto previa uma megaestrutura de concreto completada com um protótipo de casas em metal. Esses protótipos, as cápsulas de habitação, eram “modeladas segundo a Casa Dymaxon de Füller, de 1927, ou seu banheiro Dymaxon, de uma década mais tarde” e pretendiam, segundo Frampton (2000, p. 344) ser “embalagens autônomas por terem sido projetadas basicamente para uma só pessoa ou para casais”. O questionamento principal do grupo com esse projeto era sobre o que aconteceria se todo o ambiente urbano pudesse ser programado e estruturado para mudar (COOK, 1999, p. 36).

Segundo Sadler (2005, p. 14) a Plug-in City reformula dois motivos reprimidos do modernismo: a megaestrutura e o “edifício em potencial”. Sadler cita ainda exemplos que já adotavam essa premissa em teoria como o projeto de Argel de Le Corbusier (1931) e os projetos para a cidade linear soviética dos anos 1920; as megaestruturas construídas como o Karl Marx Hof de Karl Ehn em Viena (1927) e a Unidade de Habitação de Marselha de Le Corbusier (1947-1953). “Plug-in City combina elementos de todos esses precedentes – princípio da coletividade, das unidades de apartamentos intercambiáveis e da incorporação de redes de transporte rápido”

A Plug-in City foi concebida para melhorar a circulação e acelerar o fluxo urbano. A separação em zonas, clara e hierarquizada que caracterizou o planejamento urbano ortodoxo deu lugar ao que Cook chamou de “*come-go*”⁷ da Plug-in City. A experiência urbana seria, conseqüentemente menos determinante, física e mentalmente. Se o planejamento urbano tradicionalmente encorajou o objeto arquitetônico fixo e ideal, a proposta da Plug-in City promove a arquitetura como um evento que só pode ser realizado com a participação ativa de seus habitantes (SADLER, 2005, p. 16).⁸

Uma característica da Plug-in City interessante e distinta da linha hegemônica é a flexibilidade do projeto. Essa busca era uma das principais intenções do grupo. Para Sadler (2005, p. 14) a Plug-in City tentava manter cidades viáveis em uma era

⁷ (algo como “ir e vir”)

⁸ Plug-In City was devised to prompt circulation and accelerate the city-in-flux. The clean, zoned, hierarchical separation that characterized orthodox urban planning gave way to what Cook would call the “*come-go*” of Plug-In City. Urban experience would consequently be less determinatem physically and mentally. If city planning had traditionally encourage contemplation of the fixed and ideal architectural object, Plu-In planning promoted architecture as an event that could only be realized by the active involvement of its inhabitants.

de rápida mudança. O Archigram previa também a atuação da população como geradoras de mudanças na cidade através de acontecimentos individuais ou coletivos ou mesmo pela sua movimentação pela cidade. No editorial do Archigram 3 Warren Chalk escreveu o texto *Housing as a consumer product* onde defendeu a idéia:

As situações humanas são concebidas com as mudanças no ambiente e nas atividades na cidade, assim como na definição dos lugares. O importante nisso é o preceito das situações como geradoras de idéias na criação de uma verdadeira 'cidade-viva' (living city). As cidades deveriam gerar, refletir e ativar vida, sua estrutura deveria ser organizada para precipitar vida e movimento. Situações, acontecimentos nos espaços da cidade, a multidão transeunte, a presente passagem dos carros, etc., são tão importantes, possivelmente mais importantes que o ambiente construído, a demarcação construída do espaço. Situações podem ser causadas por uma pessoa, por um grupo, ou uma multidão, seus propósitos particulares, ocupação, movimento e direção (CHALK, 1999, p. 16).⁹

⁹ Human situations are as concerned with environmental changes and activity within the city, as with the definition of places. Important in this is the precept of situation as an ideas generator in creating a truly living city. Cities should generate, reflect and activate life, their structure organized to precipitate life and movement. Situation, the happenings within spaces in the city, the transient throw-away world of people, the passing presence of cars, etc., are as important, possibly more important than the built environment, the built demarcation of space. Situation can be caused by a single individual, by groups or a crowd, their particular purpose, occupation, movement and direction.

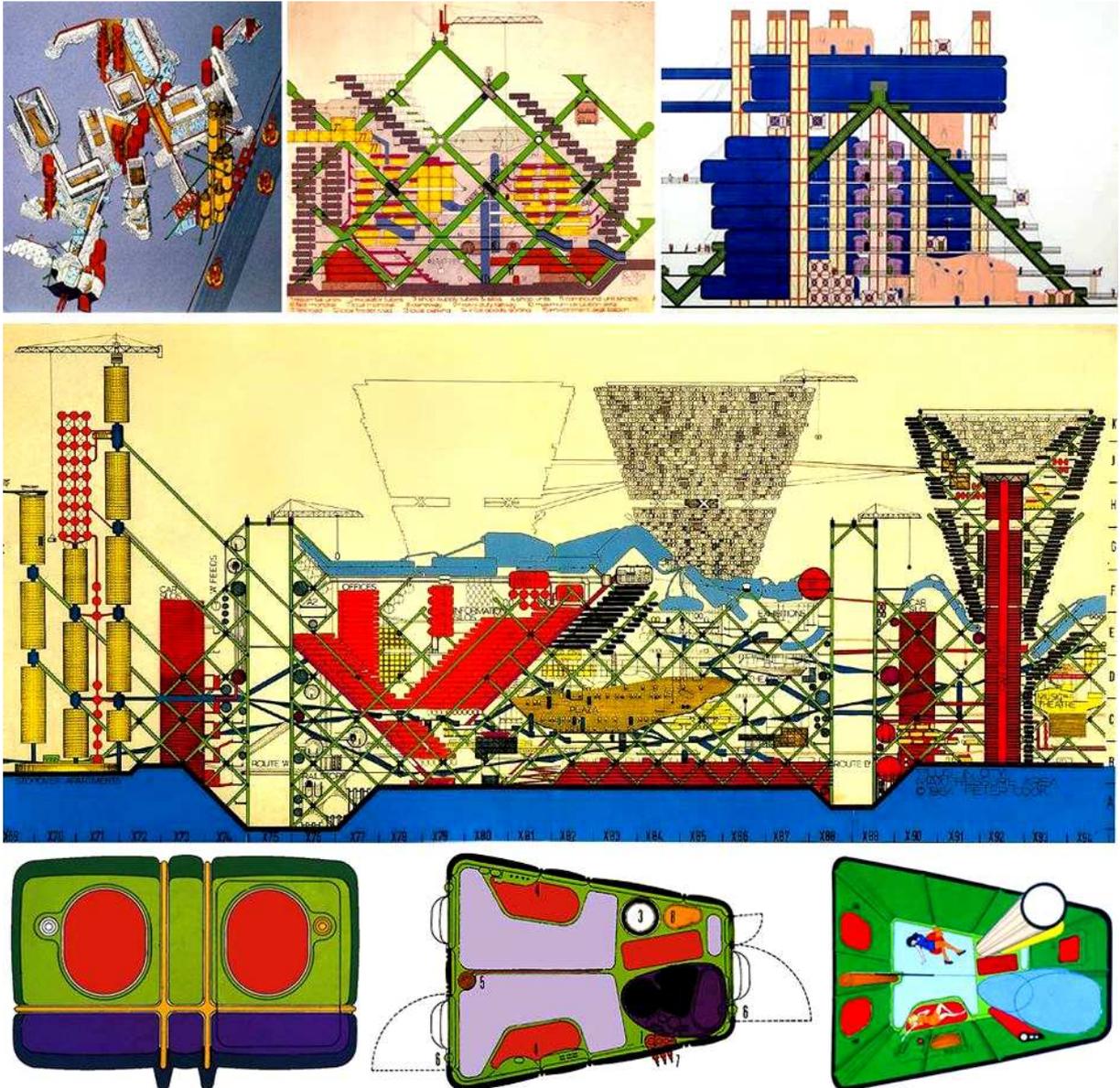


Figura 22 – Plug-in City e sua cápsula de habitação.

Fonte: <http://mooonriver.spaces.live.com/Blog/cns!F50083AB13224D70!8503.entry>, disponível em 10/04/2008.

Cook já diagnosticava que “uma das grandes fraquezas da nossa arquitetura urbana imediata é a inability de levar em conta objetos que se movem velozmente como parte da estética do todo” (1999, p. 29).

Além de prever a movimentação da população como determinante da configuração urbana, o gosto popular e a decisão individual sobre a concepção urbana também eram considerados pelo Archigram. Ainda no texto de Chalk essa participação é defendida principalmente pelo uso de kits *do-it-yourself* (faça você mesmo):

Nós precisamos estender as barreiras convencionais e encontrar pessoas sem formação em arquitetura, produzindo conceitos mostrando uma força intuitiva de atitudes correntes relacionadas à imagem da cidade e do resto (...) Se olharmos nos jornais populares acharemos anúncios para extensões “do-it-yourself” (faça você mesmo) para casas, ou kits instantâneos para garagem. Vamos encarar, não podemos mais virar as costas para o duro fato de que todos na comunidade têm latentes instintos criativos e que nosso papel será eventualmente dirigir isso em uma forma tangível e aceitável. O presente abismo entre a população e o designer deverá eventualmente ser vencido por kits *do-it-yourself* intercambiáveis. Em uma sociedade tecnológica mais pessoas vão ser partes ativas determinando seu próprio ambiente individual, auto-determinando um estilo de vida. Não podemos tirar esse direito fundamental de suas mãos e tratá-los como retardados criativos e culturais. (...) As qualidades inerentes da produção em massa para uma sociedade de consumo são as da repetição e standardização, mas partes podem ser mudadas ou intercambiáveis dependendo das necessidades e preferências individuais. (...) Claramente a idéia de componentes ampliáveis da habitação produzidos em massa não é nova. Somos todos familiarizados com os esforços de Le Corbusier em colaboração com Prouvé (...), com a *Dymaxion House* de Buckminster Fuller, o *Phelps Dodge Dymaxion Bathroom* e o *Dymaxion Deployment Unit*, a *House of the Future* de Alison e Peter Smithson e a *Ideal House Exhibition* de 1955, as unidades de hotel pré-fabricadas de Ionel Schein e a *Monsanto Plastic House* na Disneylândia; há também o trabalho do grupo Metabolista no Japão e de Arthur Quarmby na Inglaterra”. (CHALK, 1999, p. 17).¹⁰

Comentando os kits *do-it-yourself* do grupo Archigram, Duarte diz que “conforme as mudanças de necessidade ou gosto, as pessoas, individualmente, seriam partes ativas na determinação espacial de seus ambientes” (1999, p. 97). O grupo considerava, então, a indústria como parte integrante da constituição urbana, tanto quanto os integrantes da linha hegemônica, mas encaravam a arquitetura como um possível objeto de consumo, intercambiável nas suas diversas formas. Como um produto a ser consumido, esse objeto de design poderia ser descartado assim que passasse a não ser mais desejável (SADLER, 2005, p. 42). A arquitetura era então vista como a moda. “Estamos começando a nos acostumar com a idéia de

¹⁰ We must extend the conventional barriers and find people without any formal architectural training, producing concepts showing a marked intuitive grasp of current attitudes related to city images and the rest. (...) If we turn to the back pages of the popular press we find ads for do-it-yourself living-room extensions, or instant garage kits. Let’s face it, we can no longer turn away from the hard fact that everyone in the community has latent creative instincts and that our role will eventually be to direct these into some tangible and acceptable form. The present gulf between people, between the community and the designer may well be eventually bridged by the do-it-yourself interchangeable kit of parts. In a technological society more people will play an active part in determining their own individual environment, in self-determining a way of life. We cannot expect to take this fundamental right out of their hands and go on treating them as cultural and creative morons. (...) The inherent qualities of mass-production for a consumer orientated society are those of repetition and standardization, but parts can be changeable or interchangeable depending on individual needs and preferences. (...) Of course the idea of mass-produced expendable component dwellings is not new. We are all familiar with Le Corbusier’s efforts in collaboration with Prouvé and with Prouvé’s own bits and pieces, with Buckminster Fuller’s Dymaxion house, the Phelps Dodge Dymaxion bathroom and the Dymaxion deployment unit, Alison and Peter Smithson’s House of the Future at the Ideal Home Exhibition of 1955, Ionel Schein’s pre-fabricated hotel units and the Monsanto Plastic House in Disneyland; there has also been work done by the Metabolist Group in Japan and Arthur Quarmby in England.

trocar uma peça de roupa ano a ano ao invés de mantê-la por muitos anos” (COOK, 1999, p. 16).

Os arquitetos do Archigram não tinham vergonha da realidade do gosto popular: eles não tentavam encher seus desenhos de cor; não se assustavam com o plástico; eles não temiam a moda e a possibilidade de que seus edifícios um dia seriam descartados (SADLER, 2005, p. 33).

A Plug-in City tinha estruturalmente a rede como princípio. Um projeto que previa a movimentação constante como determinante de sua forma tinha mesmo necessidade de prever a maneira como isso aconteceria. Tubos com proteção climática eram previstos para diminuir a jornada ao trabalho; os locais de trabalho estariam localizados sobre lojas e centros de entretenimento, gerando múltiplas atividades de lazer; viagens longas a outros centros podiam ser feitas em carros que ficariam guardados em silos locais (ainda que a Plug-in City fosse formada por clusters ao longo das rotas lineares de comunicação, e as rápidas viagens de trem fizessem mais sentido); em alguns casos a viagem se faria desnecessária, pois os edifícios móveis serviriam a regiões inteiras (SADLER, 2005, p. 20). Os desenhos publicados da Plug-in City já a definiam como “cidade como uma rede” (city as a network). Sobre a idéia de cidade do Archigram, Duarte coloca que “a concepção de cidade devia-se dar rompendo as barreiras do pensamento arquitetônico construído rígido e imóvel” (1999, p. 97).

O homem estava em movimento. Se retomarmos a problemática para o início do século, também encontramos que uma das questões que redirecionavam a arquitetura e as cidades era o maciço movimento populacional do campo para a cidade. Contudo, no início do século XX, uma multidão se deslocava para determinada área – próxima às indústrias -, tinha um passado agrário comum e também um futuro muito similar como operários nas atividades industriais. O cotidiano das pessoas se assemelharia e, pensava-se, suas necessidades e objetivos, enfim, suas idéias de vida seriam iguais. Para isso as soluções arquitetônicas propunham cidades planejadas com grandes conjuntos habitacionais, moradias-padrão e até mesmo o desenvolvimento do homem-tipo (DUARTE, 1999, p. 97).



Figura 23 – Plug-in City.

Fonte: <http://mooonriver.spaces.live.com/Blog/cns!F50083AB13224D70!8503.entry>, disponível em 10/04/2008.

Assim como para a linha hegemônica, a idéia de cidade do Archigram era influenciada por fatos reais, problemas urbanos a serem resolvidos ou mesmo as inovações tecnológicas da época. Um exemplo disso foi a investigação do Ministério Inglês da Habitação feita em 1962 sobre abrigos temporários e casas móveis para suprir o déficit habitacional. Quatrocentas mil habitações por ano eram projetadas pelo governo britânico. O Archigram viu a oportunidade de transformar um projeto divertido em uma solução de habitação para uma sociedade transformada economicamente. O Archigram decidiu que a fabricação de abrigos era o único meio de alcançar seus objetivos. “A Plug-in City era, provavelmente, a ‘terceira via’ entre o setor público e privado da habitação, cápsulas privadas “plugadas” na infra-estrutura pública” (SADLER, 2005, p. 37). A indústria já consolidada propiciava a idéia de que a arquitetura deveria também ser um produto a ser consumido. Além da visão clara que o grupo tinha sobre a realidade que os cercava e sobre a influência das inovações tecnológicas na vida urbana, a Plug-In City era o retrato de uma idéia de cidade que visava a resolver problemas reais.

A visão de Cook trazia o alvoroço da metrópole para todos os lugares dispostos a se plugar na rede, mas também tratava dos problemas do crescimento da população, uso da terra, trânsito, que eram pensados como causadores da insustentabilidade nas grandes cidades. O

caos completo era observado pelos ‘sistemas de abordagem’, uma tecnologia universal dirigida a centenas ou milhares de coisas diferentes, todas acontecendo ao mesmo tempo (SADLER, 2005, p. 20).¹¹

Montaner (2001, p. 113) vê as propostas do Archigram como “uma irônica aliança entre as técnicas de comunicação e as utopias tecnocratas”, uma verdadeira junção dos dois paradigmas discutidos nesse estudo. As visões tecnológicas do grupo são sua característica mais marcante. Seus conhecimentos na área foram aprofundados estudando a engenharia e arquitetura de ponta de Konrad Wachsmann, Eckhard Schulze-Fielitz, Frei Otto e Jean Prouvé, além do já citado Buckminster Fuller, que chegava em linguagem acessível pelos textos de John McHale para a revista *Architectural Design* (SADLER, 2005, p. 37).

No caso do grupo inglês Archigram (...) é óbvio que sua atitude estava estreitamente ligada à ideologia tecnocrática do designer norte-americano Buckminster Fuller e à de seus apologistas britânicos John McHale e Reyner Banham, Por volta de 1960, por sugestão de McHale, Banham já havia identificado Fuller como o paladino e redentor do futuro, no último capítulo de seu livro *Theory and Design in the First Machine Age*. O compromisso subsequente do Archigram com uma abordagem infra-estrutural, leve e high-tech (o tipo de indeterminação implícita na obra de Fuller e ainda mais evidente em *L'Architecture mobile*, de Yona Friedman, 1958) levou o grupo, de modo um tanto paradoxal, a entregar-se a formas irônicas de ficção científica, em vez de projetar soluções que fossem ou realmente indeterminadas, ou passíveis de serem realizadas e apropriadas pela sociedade (FRAMPTON, 2000, p. 342).

Em meados dos anos 1960, Fuller aceitou o desafio de projetar um gigante edifício flutuante que ficaria na baía de Tóquio visando a aliviar a sua superpopulação. A estrutura teria residências para 300.000 famílias em apartamentos espaçosos de 2.000 m² e vista para a água. Apesar de parecer fantasiosa, a proposta foi analisada por engenheiros e arquitetos e considerada factível (SIEDEN, 2000, p. 404). O mais interessante do projeto era que a mega-estrutura era formada de módulos pré-fabricados para que, quando obsoletos ou sem uso, pudessem ser removidos e reciclados. “Seria uma estrutura flexível que poderia ser ancorada quando fosse necessário” (SIEDEN, 2000, p. 406).

¹¹ Cook’s vision brought the feverish bustle of the metropolis to all places willing to plug in to the network, but it also tackled the problems of population growth, land use, and traffic that were thought at the time to render great cities unsustainable. Outright chaos was checked by the “systems approach”, a universal technology directing “a hundred or a thousand different things, all happening at once”.

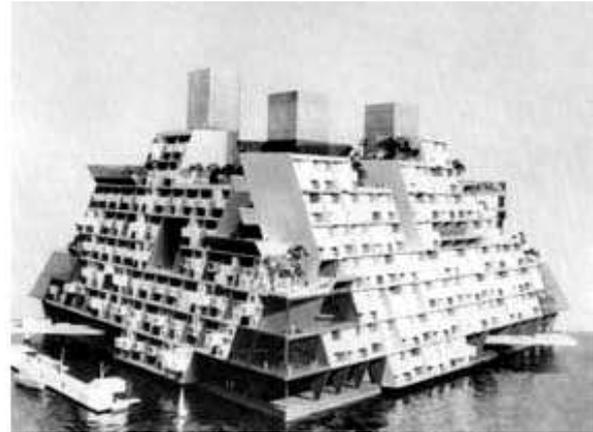
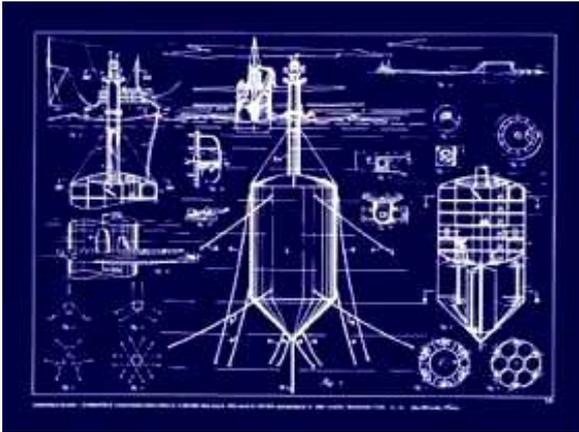


Figura 24 – Triton City, Buckminster Fuller.

Fonte: http://seastead.org/commented/paper/images/bucky_triton.med.jpg disponível em 09/02/2008.

Füller chegou a projetar ainda cidades submarinas e aéreas lembrando o trabalho dos Metabolistas Japoneses. O grupo Metabolismo foi fundado em 1960 no Japão pela influência de Kenzo Tange e contava com os arquitetos Kiyonori Kikutake, Kisho Kurokawa, Masato Otaka e Fumihiko Maki e o crítico Noboru Kawazoe. O grupo, de forte influência corbusiana, tinha como principal preocupação o crescimento desordenado e sem planejamento das cidades japonesas. Segundo Montaner (2001, p. 116) a idéia básica do grupo era gerar propostas “nas quais os avanços tecnológicos e o sistema de agregação de cápsulas residenciais sejam básicos”. Um rápido crescimento das cidades japonesas, tomadas por uma ocidentalização da sua cultura, economia e costumes, foi o cenário que deu origem às propostas do grupo metabolista. As propostas metabolistas se tratavam de megaestruturas complementadas por cápsulas de habitação pré-fabricadas. “Arquitetos do escritório de Kenzo Tange divulgavam a mensagem metabolista: O design de estruturas de longo prazo para suportar componentes de curto prazo” (SADLER, 2005, p. 16).

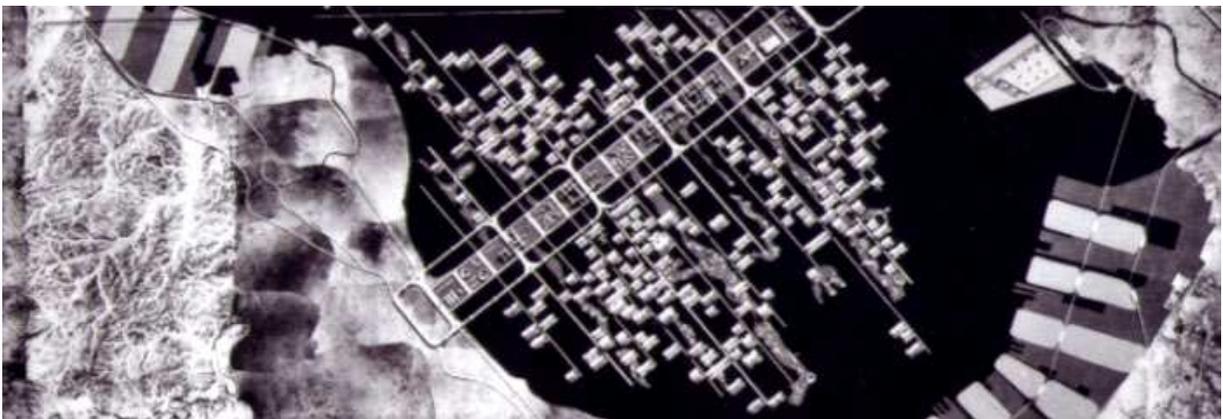


Figura 25 - Plano para baía de Tóquio, 1960 de Kenzo Tange.

Fonte: http://www.hanamiweb.com/tokyo_plam_full.jpg disponível em 10/10/2007.

A maioria das propostas metabolicistas para as mega-estruturas urbanas criava apenas “terreno” e não propunha edificações sobre esse terreno, deixando ao cargo da própria população ocupar esse espaço. Montaner (2001, p. 117) ao comentar os projetos de Tange afirma que o arquiteto “previa uma máxima liberdade sobre estas grandes plataformas, cada indivíduo tinha a possibilidade de construir sua própria casa segundo seu gosto e capacidade econômica”. “Os metabolicistas pregavam que essa era a única solução para construir uma economia japonesa em rápido desenvolvimento” (SADLER, 2005, p. 16).

Para Montaner (2001, p. 117) uma cidade que tem como elemento de partida a organização da comunicação e o movimento tem como base a comunicação de massas. A comunicação também é vista como elemento importante nas propostas metabolicistas por Duarte (1999, p. 73) quando afirma que “de acordo com as atividades e expansões das estruturas urbanas, elas adquiririam outro papel numa superestrutura urbana, que seria a metáfora arquitetônica para a interligação global dos meios de comunicação”.

O projeto que reflete de forma mais evidente os dois paradigmas desse trabalho e a consequência deles para a linha alternativa, uma multiplicidade urbana conectada, resultando em uma globalização pautada na coexistência de variantes, é a *Instant City* do Archigram.

O projeto *Instant City* teve apoio financeiro do *Graham Foundation for Advanced Studies in Art* de Chicago em 1969 e é uma proposta em escala urbana que se trata mais de uma instalação do que de uma cidade. Conscientes das diferenças de atividades culturais entre as metrópoles e as cidades do interior o Archigram diagnosticou uma insatisfação dos jovens que moravam nessas pequenas cidades e se colocou a seguinte questão: “E se pudéssemos aproveitar isso, mas permanecer onde estamos?” (COOK, 1999, p. 86).

O grupo tinha como “pesquisa preparatória os laços culturais entre diferentes culturas através das redes televisivas” (DUARTE, 1999, p. 105). Receber a informação, porém, não era suficiente, a interatividade era também necessária. A *Instant City* responde a essa questão com uma “metrópole viajante”, “um pacote que chega à comunidade, dando-lhe um gosto da dinâmica metropolitana” (COOK, 1999, p. 86).

Apesar da globalização informacional, as pessoas, principalmente nas pequenas cidades, sentiam-se mais e mais frustradas, notadamente os jovens, que gostariam não apenas de receber informações dos grandes centros, mas de estar envolvidos em todos os aspectos da vida contemporânea em que suas próprias experiências fossem vistas e integradas como parte do que estava ocorrendo. Havia ao mesmo tempo um incremento das metrópoles, onde “tudo” acontecia, e reação contrária de que estava à margem, e não participava (DUARTE, 1999, p. 106).

A necessidade de participar dessa globalização informacional é semelhante à necessidade de estar conectado às redes de informações atuais. Como já colocado, “numa estrutura desse tipo, sabe-se que a distância entre todos os pontos é potencialmente a mesma, zero; enquanto a distância entre qualquer ponto da estrutura e outro fora dela é infinita” (DUARTE, 2002, p. 176). A distância desses jovens interioranos das experiências metropolitanas era infinita.

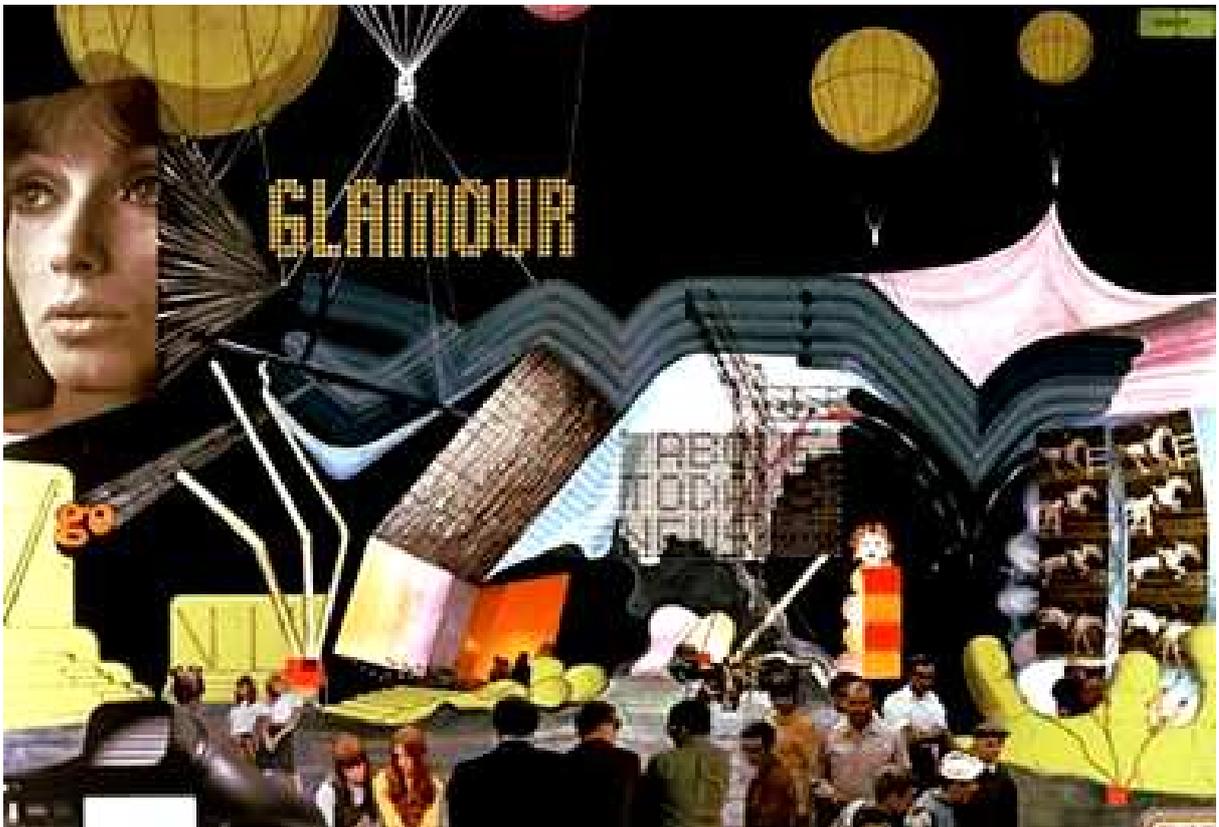


Figura 26 – Instant City, Archigram.

Fonte: http://archigram.net/projects_pages/instant_city.html disponível em 10/05/2008.



Figura 27 – Instant City, Archigram.

Fonte: http://archigram.net/projects_pages/instant_city_3.html disponível em 10/05/2008.

A Instant City funcionaria da seguinte maneira:

- 1 Os componentes da “Cidade” são colocados em caminhões e trailers.
- 2 Uma série de tendas flutuam por meio de balões que são levados ao destino por aeronaves.
- 3 Antes da visita da “Cidade” um time de inspetores, eletricitas, etc. convertem um edifício sem uso da comunidade escolhida em uma estação de suprimento, coleta e, informação. Ligações terrestres são feitas às escolas locais e a uma ou mais cidades maiores (permanetes).
- 4 A “Cidade chega. Ela é montada de acordo com as características locais. Nem todos os componentes serão necessariamente usados. Ela deve se infiltrar nos edifícios locais e nas ruas, deve se fragmentar.
- 5 Eventos, exposições, e programas educacionais são parcialmente fornecidos pela comunidade local e parcialmente pela agência da “Cidade”. Além disso, o uso maior é feito em elementos locais como: feiras, festivais, mercados, associações, com trailers, baias, expositores e agrupamento de pessoas em bases ad hoc. O evento da Instant City deve ser a junção de eventos que de outra maneira ocorreriam separadamente pelo distrito.
- 6 São erguidas as tendas que cobrem o evento, os quebra-ventos e outros abrigos. Muitas unidades da “Cidade” têm seu próprio recinto adaptado.
- 7 A “Cidade” fica por um tempo limitado.
- 8 Ela se muda para outro local.
- 9 Depois de um número de lugares visitados, as estações de suprimento locais são interligadas pelas linhas terrestres. A Comunidade agora está alimentando parte do programa a ser usufruído pela Comunidade.
- 10 Eventualmente, pela combinação do físico e eletrônico, eventos perceptuais e programáticos e o estabelecimento de centros de exibição, “Cidade” da comunicação talvez exista, a metrópole da rede nacional.

11 Quase certamente, os elementos de viagem mudarão depois de algum tempo. É até desejável que após dois ou três anos eles serão eliminados gradualmente e deixarão a rede tomar conta (COOK, 1999, p. 89).¹²

Sobre a Instant City, Duarte (1999, p. 106) alega que “o grupo Archigram não apresentava um projeto uníssono, mas polifônico e atonal” e ainda que “a Instant City não é um conjunto homogêneo de componentes” reforçando as idéias da linha alternativa.

O traço comum aos projetos apresentados na linha alternativa é a possibilidade. Possibilidade de ficar ou sair, manter ou mudar, escolher. Para a idéia de cidade da linha alternativa nenhuma cidade precisaria ser destruída, nenhum terreno precisaria ser aplanado, não seria necessária a criação de padrões. Para Sadler (2005, p. 42) o grupo Archigram tinha uma postura diferente da dos arquitetos do movimento moderno em relação à história. “Novas construções seriam colocadas sobre ou em volta desses projetos existentes cujos planos fixos não mais serviam à sua inutilidade” (SADLER, 2005, p. 42). Interessante notar que para o Archigram os planos modernos também já faziam parte da “história”. Buckminster Fuller que tinha bastante preocupação com situações de emergência já previu a “conversão das estruturas vazias de arranha-céus usados como escritórios (sem uso em decorrência da Depressão) em moradias provisórias durante uma situação de emergência”

¹² 1 The components of the ‘City’ are loaded on to the trucks and trailers at base.

2 A series of ‘tent’ units are floated from balloons which are towed to the destination by aircraft.

3 Prior to the visit of the ‘City’ a team of surveyors, electricians, etc. have converted a disused building in the chosen community into a collection, information and relay station. Landline links have been made to local schools and to one or more major (permanent) cities.

4 The ‘City’ arrives. It is assembled according to site and local characteristics. Not all components will necessarily be used. It may infiltrate into local buildings and streets, it may fragment.

5 Events, displays and educational programmes are partly supplied by the local community and partly by the ‘City’ agency. In addition major use is made of local fringe elements: fares, festivals, markets, societies, with trailers, stalls, displays and personnel accumulation often on an ad hoc basis. The event of the Instant City might be a bringing together of events that would otherwise occur separately in the district.

6 The overhead tent, inflatable windbreaks and other shelters are erected. Many units of the ‘City’ have their own tailored enclosure.

7 The ‘City’ stays for a limited period.

8 It then moves on to the next location.

9 After a number of places have been visited the local relay stations are linked together by landline. Community is now feeding part of the programme to be enjoyed by Community.

10 Eventually by this combination of physical and electronic, perceptual and programmatic events and the establishment of the local display centres, a ‘City’ of communication might exist, the metropolis of the national network.

11 Almost certainly, traveling elements would modify over a period of time. It is even likely that after two or three years they would phase out and let the network take over.

(FRAMPTON, 2000, p. 291). Esse projeto aponta uma consideração de Füller da cidade existente, postura característica da linha alternativa.

A crítica do grupo Archigram ao movimento moderno era explícita, ora se colocando contra seus preceitos, ora tentando atualizá-los. Ao se colocar contra esses preceitos o grupo criticava também a formação em arquitetura. Os integrantes do grupo apontavam a falta de alternativas ao modernismo ortodoxo entre os anos 1950 e 1960. Sadler (2005, p. 20) ao descrever essa dificuldade conta que a *Oxford Conference* de 1958 do *Royal Institute of British Architects* (RIBA) estabeleceu o ‘*Official System*’ nas escolas de arquitetura britânicas: “uma hegemonia tecnocrata vigiada pelo RIBA”.

Paralela a essa crítica ao movimento moderno, o grupo se coloca como igual a esses arquitetos no objetivo de máximo aproveitamento das possibilidades tecnológicas da indústria. Sadler (2005, p. 42) aponta a retomada do uso dessa indústria que o grupo pretendia: “ao invés da imagem de standardização presente nas fachadas envidraçadas, a verdadeira homogeneidade traria de volta à arquitetura seu sonho de partes intercambiáveis que poderiam ser empregadas à vontade”. O próprio Sadler faz a comparação com os preceitos modernistas afirmando que “o espírito da era da máquina viveria novamente, com seus cidadãos transportados por *travelators*¹³. Jovens arquitetos recuperariam uma arquitetura incorruptível da técnica” (2005, p. 42) e que “a questão da poesia da produção em massa, iniciada por Le Corbusier duas gerações antes e redescoberta pelos Smithsons, foi adotada pelo Archigram” (2005, p. 33).

¹³ Algo como “transportadores”.

5 IDÉIA DE CIDADE CONTEMPORÂNEA

Para a análise da idéia de cidade contemporânea será utilizada como vetor a obra do arquiteto Rem Koolhaas. “Rem Koolhaas é um dos mais radicais criadores de arquitetura para a era da globalização, concebida para grandes escalas” (PEIXOTO, s.d.). Essa característica – projetar em grandes escalas para a era da globalização – o coloca como personagem pertinente da investigação deste trabalho. É importante ressaltar que o arquiteto Rem Koolhaas fez parte do OMA, Office for Metropolitan Architecture, que reúne diversos arquitetos de várias partes do mundo. O trabalho de Koolhaas, portanto, não pode ser analisado como obra de uma só pessoa. Quando se refere à Koolhaas, entende-se o líder de um grupo de arquitetos.

Koolhaas é apontado por Moreira (2002) como um arquiteto com qualidades que são desafios para jovens arquitetos como, por exemplo, “perceber a condição urbana em sua complexidade”.

Koolhaas fez fama, em um primeiro momento, não com seus projetos, mas escrevendo. “Em 1978 Koolhaas fez sua reputação não construindo, mas com o livro *Delirious New York*” (LUBOW, 2000). Para Lubow, assim como Le Corbusier, Koolhaas tem o poder de escrever brilhantemente ensaios provocativos, desenhar projetos surpreendentes e construir espaços satisfatórios. Um arquiteto que primeiro escreveu e depois construiu como Koolhaas, lidou intensamente com a idéia de cidade.

No início da explicação sobre seu projeto da *Boompjes TowerSlab*, em Roterdã, Koolhaas descreve a dúvida que tinha na época em que o iniciou: voltar para a Europa ou permanecer nos Estados Unidos? Em uma espécie de tabela ele descreve a cena arquitetônica de cada lugar contabilizando os prós e contras. Em dado momento ele lembra sua situação de fama gerada por seu livro *Delirious New York* apesar da completa inexperiência e se questiona: Existe arquitetura teórica? Pode a arquitetura expressar idéias? Ou é simplesmente espaço, um assunto a tempos negado? (KOOLHAAS, 1995, p. 518).

A idéia de cidade é tão presente no trabalho de Koolhaas a ponto de se questionar o quanto essa idéia pode prejudicar a cidade real:

Nosso conhecimento amalgamado pode ser facilmente caricaturado: de acordo com Derrida não podemos ser *Inteiros*, de acordo com Baudrillard não podemos ser *Reais*, de acordo com Virilio não podemos *Estar Lá*. “Exilado ao Mundo Virtual”: enredo de um filme de terror. Nossa presente relação com a “crise” da cidade é profundamente ambígua: ainda culpamos outros pela situação que tanto nossa utopia incurável quanto nosso desprezo são responsáveis (KOOLHAAS, 1995, p. 967).¹⁴

Como exemplo de projeto de cidade ideal, pode-se colocar a Cidade do Globo Cativo. A proposta é mais ideológica do que física e demonstra uma consideração da escala global bastante evidente. A cidade é dedicada “à fecundação artificial e ao nascimento acelerado de teorias, interpretações, construções mentais, propostas e suas respectivas imposições ao mundo”, suas características criam “condições ideais para inventar, destruir e restaurar o mundo da realidade fenomênica” (2008, p. 331). “Nesses momentos, a finalidade do Globo Cativo, suspenso no centro da cidade, se faz evidente: todas essas instituições juntas formam uma enorme incubadora do próprio mundo; elas estão criando o globo” (KOLHAAS, 2008, p. 332).



Figura 28 – Cidade do Globo Cativo de Rem Koolhaas.

Fonte: http://news.bbc.co.uk/1/shared/spl/hi/pop_ups/06/in_pictures_future_city/html/5.stm disponível em 15/06/2008.

¹⁴ Our amalgamated wisdom can be easily caricatured: according to Derrida we cannot be Whole, according to Baudrillard we cannot be Real, according to Virilio we cannot be There. “Exiled to the Virtual World”: plot for a horror movie. Our present relationship with the “crisis” of the city is deeply ambiguous: we still blame others for a situation for which both our incurable utopianism and our contempt are responsible.

Koolhaas é um arquiteto que além de trabalhar uma escala global, ele vive essa escala. Entre os anos de 1980 e 1993 o arquiteto passou 305 noites em hotéis, segundo seu livro *S, M, L, XL* (1995, p. XIII). O arquiteto tem projetos espalhados por todo o mundo e um de seus últimos trabalhos é um estudo sobre as cidades da China, do qual até um novo conceito de cidade surgiu.

A cidade tradicional se esforça para conseguir a condição de equilíbrio, harmonia, e um grau de homogeneidade. A “Cidade da Diferença Exacerbada”, ao contrário, é baseada na maior diferença entre as partes possível – complementando ou competindo. Em um clima de estratégico pânico permanente, o que conta na “Cidade da Diferença Exacerbada” não é a criação metódica de um ideal, mas a exploração oportuna de fluxos, acidentes e imperfeições. Apesar do modelo da “Cidade da Diferença Exacerbada” parecer brutal o paradoxo é que, de fato, ela é delicada e sensível. A menor modificação de qualquer detalhe requer o reajuste do todo para acertar o equilíbrio dos extremos complementares (KOOLHAAS, 2001, p. 29).¹⁵

As inovações tecnológicas aparecem como um determinante evidente para Koolhaas, e resultaram em uma nova espécie de arquitetura, não necessariamente uma nova espécie formal, mas em uma nova escala.

Para o projeto da Biblioteca de Paris, essas inovações deram o partido para a proposta: “No momento em que a revolução eletrônica parece derreter tudo o que é sólido – eliminar toda necessidade de concentração e construção física – parece absurdo imaginar uma biblioteca definitiva” (KOOLHAAS, 1995, p. 606).

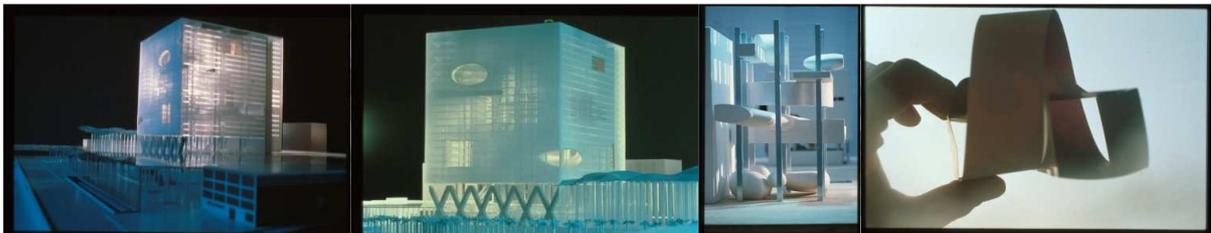


Figura 29 – Grande Biblioteca de Paris, Rem Koolhaas.

Fonte: http://www.oma.eu/index.php?option=com_projects&view=portal&id=116&Itemid=10 disponível em 9/06/2008.

Essa nova arquitetura apresenta uma novidade de concepção de maneiras diversas. Uma das ambições do projeto da Biblioteca de Paris, por exemplo, é “livrar a arquitetura das responsabilidades que ela não pode mais sustentar e explorar essa

¹⁵ The traditional city strives for a condition of balance, harmony, and a degree of homogeneity. The City of Exacerbated Difference, on the contrary, is based on the greatest possible difference between its parts – complementary or competitive. In a climate of permanent strategic panic, what counts in the City of Exacerbated Difference is not the methodical creation of the ideal, but the opportunistic exploitation of flukes, accidents, and imperfections. Although the model of the City of Exacerbated Difference appears brutal – to depend on the robustness and primitiveness of its parts – the paradox is that it is, in fact, delicate and sensitive. The slightest modification of any detail requires the readjustment of the whole to reassert the equilibrium of complementary extremes.

nova liberdade de forma agressiva”. Para Koolhaas “isso sugere que, liberada das obrigações formais, a última função da arquitetura será a criação de espaços simbólicos que acomodem o persistente desejo de coletividade” (1995, p. 604). Esse desejo de coletividade que Koolhaas coloca é muito diferente da sociedade da Broadacre City de Frank Lloyd Wright onde, segundo o arquiteto, mediante “os dons da ciência”, a evolução da comunicação, seria permitido que as pessoas associassem-se “mais inteligentemente e, portanto, sempre menos” (apud BENEVOLO, 2004, p. 612).

Uma das maneiras dessa nova arquitetura descrita por Koolhaas se manifestar é em uma nova escala. Essa escala é chamada por ele de “*bigness*”.

Cem anos atrás, uma geração de avanços conceituais e de tecnologia resultou em um Big Bang arquitetural. Novos métodos para a circulação, distâncias reduzidas, interiores artificializados, redução de massa, alongando dimensões e acelerando a construção, o elevador, eletricidade, ar-condicionado, aço, e finalmente, as novas infra-estruturas formaram um aglomerado de mutações que induziu a uma outra espécie de arquitetura. Os efeitos combinados dessas invenções eram estruturas maiores e mais profundas – Bigness – nunca antes concebidas, com um paralelo potencial para a reorganização social - uma imensamente rica programação (KOOLHAAS, 1995, p. 497-499).¹⁶

Essa escala nova, determinante da arquitetura e da cidade, é o principal elemento da idéia de cidade desenvolvida por Koolhaas.

Os gigantescos projetos de Koolhaas contrariam, por sua própria enormidade, as concepções tradicionais de exterior e interior. Escapam à percepção formal. Escalas que implicam em incomensurabilidade. A arquitetura diante do que não tem limites, do imensamente grande. Essa é, para ele, a forma mais acabada de arquitetura. O tamanho do edifício passa a determinar o programa. Uma escala que desencoraja visões que pretendam abarcar tudo: essa massa não pode mais ser controlada por um único gesto arquitetural. O resultado são megaestruturas que questionam o status de construções específicas (PEIXOTO, s.d.).

Essa nova escala, *Bigness*, é tão determinante para a nova cidade e arquitetura que Koolhaas a aponta como o novo urbanismo, ou a morte dele. Koolhaas coloca que *Bigness* pode existir em qualquer lugar, que é incapaz de estabelecer relações com a cidade clássica – ele coexiste – e que na quantidade e complexidade das facilidades que oferece, ele mesmo é o urbano (1995, p. 514-

¹⁶ One hundred years ago, a generation of conceptual breakthroughs and supporting technologies unleashed an architectural Big Bang. By randomizing circulation, short-circuiting distance, artificializing interiors, reducing mass, stretching dimensions, and accelerating construction, the elevator, electricity, air-conditioning, steel, and finally, the new infrastructures formed a cluster of mutations that induced another species of architecture. The combined effects of these inventions were structures taller and deeper – Bigger – than ever before conceived, with a parallel potential for the reorganization of the social world – a vastly richer programming.

515). “*Bigness* não precisa mais da cidade: ele compete com a cidade; ele representa a cidade; ele ocupa a cidade; ou melhor ainda, ele é a cidade”(KOOLHAAS, 1995, p.515).

A “cidade” não existe mais. Como o conceito de cidade é distorcido e ampliado além de seu precedente, cada insistência nessa condição primordial – em termos de imagens, regras, fabricação – inevitavelmente conduz pela nostalgia à irrelevância. Para os urbanistas, o redescobrimto tardio das virtudes da cidade clássica no momento de sua definitiva impossibilidade pode ser um ponto sem retorno, momento fatal de desconexão, desqualificação (KOOLHAAS, 1995, p. 963).¹⁷

Para Koolhaas a arquitetura de grandes proporções substituiu o urbanismo. “Agora somos deixados em um mundo sem urbanismo, somente arquitetura, ainda mais arquitetura” (KOOLHAAS, 1995, p. 967). Na prática, Koolhaas já trabalha dessa maneira, com essa visão. O projeto de Euralille, um centro de transporte e complexo urbano em Lille, demonstra essa consciência: “Quando lançado o concurso, em 1988, Euralille estava em um nível inteiramente novo para o OMA¹⁸. (...) Euralille é uma cidade em si: uma verdadeira cidade moderna, com shopping, hotel, escritórios e vertiginosas trocas de estradas e faixas” (LUBOW, 2000).

Essa arquitetura que substituiu o urbanismo é, para Koolhaas, uma fórmula que funciona, que mantém a cidade em constante mudança:

A retícula – ou qualquer outra subdivisão do território metropolitano em unidades de incremento máximo de controle – descreve um arquipélago de “cidades dentro de cidades”. Quanto mais cada “ilha” celebra valores diferentes, tanto mais se reforça a unidade do arquipélago como sistema. Como a “mudança” está contida nas “ilhas” constituintes, tal sistema nunca precisará ser revisto (2008, p. 332).

A visão de Koolhaas descrita acima lembra muito o ideário da Plug-in City, onde o “território metropolitano” seria a megaestrutura infraestrutural e as “ilhas” seriam as cápsulas em constantes mutações.

Além de pregar o fim do urbanismo, Koolhaas em alguns momentos insinua que todo o planejamento, crítica ou pensamento urbano às vezes acontecem à margem da cidade real, como se toda aquela discussão não interferisse em nada na

¹⁷ The city no longer exists. As the concept of city is distorted and stretched beyond precedent, each insistence on its primordial condition – in terms of images, rules, fabrication – irrevocably leads via nostalgia to irrelevance. For urbanists, the belated rediscovery of the virtues of the classical city at the moment of their definitive impossibility may have been the point of no return, fatal moment of disconnection, disqualification.

¹⁸ Office for Metropolitan Architecture

vida da cidade. Ao descrever a situação pós-moderna, Koolhaas permite que se perceba essa posição:

A hostilidade estava fermentando entre a nova geração de arquitetos.
 A novidade de tornou estéril.
 Espaço (bom) se tornou o vazio (mau).
 Ortogonalidade se tornou suspeita. “Que tal 60 graus, ou 120 graus? Até algo entre eles! E porque um cubo precisa ser sempre estável? Ele pode ‘dançar’ em um ângulo...”
 O novo centro “não era realmente uma cidade”.
 Revisionistas primeiro pensaram, “Se preencheremos tudo que está vazio, talvez tenhamos uma cidade”.
 Modernidade, antes uma benção, agora uma maldição. Uma direção edipiana se transformava como um movimento pendular: a nova geração foi programada a fazer o oposto da geração anterior.
 Para alcançar a urbanidade, planejadores agora adotam a estratégia da densificação, preenchendo os vazios. O efeito da desaprovação intelectual foi uma prova negativa de seu poder: mesmo se a proposta fizesse sentido, a retórica poderia ao menos estragar ela para os sobreviventes.
 Os habitantes enquanto isso se ajustaram perfeitamente às novas condições.
 Como se Rotterdam fosse um túnel de ventos de teste na escala de toda uma população, eles não tinham problema com o vazio e ocasionalmente exploravam suas virtudes: liberdade para a arquitetura, para muitas intenções, para as regras, proposições, propósitos...
 A cidade se tornou esquizofrênica – condenada ainda ideologicamente em todo o senso popular (1995, p. 525).¹⁹

Para Koolhaas, desde o Maio de 1968, os arquitetos estão “documentando nosso esmagador temor pela cidade existente, desenvolvendo filosofias, projetos, protótipos para uma cidade preservada e reconstituída e, ao mesmo tempo, rindo do campo do urbanismo que não mais existe” (1995, p. 965). “A Cidade Genérica apresenta a morte final do planejamento. Por quê? Não por não ser planejada – (...) Mas sua descoberta mais perigosa e emocionante é que o planejamento não faz diferença no fim das contas” (1995, p. 1255).

Esse capítulo busca, por meio de uma análise da obra de Koolhaas – escrita e projetada –, encontrar a resposta para a hipótese desse trabalho: de que na idéia de

¹⁹ But hostility was brewing among new generations of architects.

Newness became sterility.

Space (good) became emptiness (bad).

Orthogonality became suspect. “What about 60 degrees, or 120 degrees? Even things in between!

And why must a cube always be stable? It can ‘danca’ on an angle...”

The new center was “not really a city.”

Revisionists first thought, “If we fill all that is empty, maybe we will have a city.”

Modernity, once blessing, now curse. Oedipal drives trivialized as pendulum movement: new generation programmed to do the opposite of previous one.

To achieve urbanity planners now adopted a strategy of densification, filling the voids. The effect of the intellectuals ‘disapproval was negative proof of their power: even if the proposals hardly made sense, the rhetoric could at last spoil it for the survivors.

Inhabitants, meanwhile, had adjusted perfectly to new conditions. As if Rotterdam were a wind-tunnel test at the scale of a whole population, they had no problem with emptiness and occasionally exploited its virtues: freedom from architecture, from too many intentions, from rules, propositions, purpose...

The city became schizophrenic – condemned ideologically yet in every sense popular.

cidade contemporânea, a linha alternativa, da multiplicidade urbana articulada em escala global, se apresenta como mais influente do que a linha hegemônica na maior parte do século XX no urbanismo, que preconizava um ideário urbano universal.

5.1 KOOLHAAS X LE CORBUSIER

A relação de Koolhaas com a obra de Le Corbusier é intensa e ambígua. Em um primeiro momento a crítica ao arquiteto moderno foi clara e direta. Em seu livro *Delirious New York*, Koolhaas coloca Le Corbusier e sua Cidade Radiosa como opostos à realidade satisfatória de Manhattan. Koolhaas descreve a ambição de Le Corbusier de “inventar e construir a Cidade Nova compatível com as demandas e glórias potenciais da civilização da máquina” como devoradora e diz que ao desenvolver essa idéia, tal cidade já existe, e é Manhattan (2008, p. 281).

Koolhaas desenvolve então uma trama sobre o nascimento da Cidade Radiosa como se ela fosse consequência de Manhattan, um oposto do que já existia.

A tarefa de Le Corbusier é clara: antes de dar à luz a cidade que traz dentro de si, ele precisa provar que ela ainda não existe. Para estabelecer a paternidade de sua criação mental, precisa destruir a credibilidade em Nova York, aniquilar a centelha glamourosa de sua modernidade. A partir de 1920, ele combate simultaneamente em duas frentes: empreende uma campanha sistemática de ridicularização e difamação do arranha-céu americano e seu habitat natural, Manhattan, e realiza a operação paralela de realmente projetar o antiarranha-céu e a anti-Manhattan (KOOLHAAS, 2008, p. 281).

Na comparação que Koolhaas faz entre Manhattan e a Cidade Radiosa fica evidente uma distinção entre as duas: uma é feita para os pedestres enquanto a outra para os automóveis. A intenção de Le Corbusier é descrita:

Mas sua verdadeira intenção na Cidade Radiosa é ainda mais destrutiva: realmente resolver os problemas da congestão. Abandonados na mata, seus prisioneiros cartesianos estão alinhados com 400 metros de distância entre um e outro (...) Há entre eles um espaçamento que impede qualquer associação. (...) Le Corbusier percebeu corretamente que Manhattan “restabeleceu o pedestre, só ele”. A essência de Manhattan é exatamente uma “megavila” ultra moderna ampliada à escala de uma metrópole, uma coleção de super-“casas”, onde a mais fantástica infra-estrutura já concebida gera e sustenta estilos de vida tradicionais e mutantes (2008, p. 287).

Para Koolhaas a única maneira de descrever a cidade de Le Corbusier “é em termos de suas diferenças em relação à Manhattan” (2008, p. 290). Segundo o arquiteto “a Manhattan real mostra a Le Corbusier – como a América real mostrara a Colombo – a fragilidade de suas longas especulações” (2008, p. 298).

Uma posição menos radical em relação a Le Corbusier começa a se desenhar nas opiniões que Koolhaas desenvolve sobre um tema corrente no modernismo: a *tabula rasa*. A discussão *tabula rasa X história* em seu trabalho demonstra essa posição.

A noção de cidade passou por uma mudança radical no final do século 20. Após Aldo Rossi, somos incapazes de imaginar que uma cidade possa existir sem história. Mas hoje existe uma vasta porção da humanidade para quem viver sem história não coloca nenhuma questão em especial. Poderíamos ir mais além: viver sem história é uma aventura apaixonante para eles. Esta observação deveria nos levar a revisar um certo número de dogmas ou teorias de arquitetura e urbanismo e, talvez, reexaminar a validade (ou não) de um dos mecanismos mais importantes do século 20: *tabula rasa*, a idéia de começar do zero, sem a qual os arquitetos modernos dos anos 20, como Le Corbusier, acreditavam que nada era possível. Uma posição como essa claramente demonstra um extremo otimismo, um otimismo que a década seguinte demoliu completamente. Mas talvez precisemos retomar o uso da *tabula rasa* – talvez tenhamos que ser mais seletivos em nossas estratégias de urbanização, em vez de permanecer ansiosos conservadores incapazes de especular em termos do novo (KOOLHAAS, 2000).

Posteriormente, Koolhaas apresenta o que se pode chamar de *tabula rasa* contemporânea: a *tabula rasa* de significado, sem identidade. Essa *tabula rasa* é parte da descrição que o arquiteto faz da nova escala da arquitetura que substituiu o urbanismo, o *Bigness* e da sua Cidade Genérica:

Bigness, pela sua independência do contexto, é a única arquitetura que pode sobreviver, ou mesmo explorar, a condição atual-global de *tabula rasa*: ele não toma como inspiração dados muitas vezes sugados da última gota de significado; ele gravita oportunamente aos locais de máxima promessa infra-estrutural; ele é, finalmente, sua própria razão de ser (1995, p. 515).²⁰

Quanto mais forte a identidade, maior sua prisão, mais resistente é à expansão, interpretação, renovação, contradição. Identidade começa como um farol – fixo, determinado: ele pode mudar sua posição ou o sinal que emite ao custo de desestabilizar a navegação. (Paris só pode se tornar mais parisiense – já está no caminho para se tornar hiper-Paris, uma caricatura. Existem exceções: Londres – sua única identidade é a falta de uma identidade clara – está perpetuamente se tornando menos Londres, mais aberta, menos estática) (1995, p. 1248).²¹

²⁰ *Bigness*, through its very independence of context, is the one architecture that can survive, even exploit, the now-global condition of the *tabula rasa*: it does not take its inspiration from givens too often squeezed for the last drop of meaning; it gravitates opportunistically to locations of maximum infrastructural promise; it is, finally, its own *raison d'être*.

²¹ The stronger identity, the more it imprisons, the more it resists expansions, interpretation, renewal, contradiction. Identity becomes like a lighthouse – fixed, overdetermined: it can change its position or the pattern it emits only at the cost of destabilizing navigation. (Paris can only become more Parisian – its is already on its way to becoming hyper-Paris, a polished caricature. There are

A tabula rasa de Koolhaas é a não importância do contexto. Essa não importância do contexto é uma visão da linha hegemônica. Mas a ação de Koolhaas perante o contexto é ignorá-lo, deixá-lo como está e implantar ali sua arquitetura, diferente da linha hegemônica que precisava destruí-lo.

Em um segundo momento, Koolhaas se vê fascinado com os princípios de Le Corbusier. No projeto de La Défense Koolhaas apresenta a tabula rasa como um tabu “desde que Le Corbusier tentou arrasar tudo que via pela frente com o Plano Voisin”. Koolhaas aponta esse momento como o fim dessa questão: “A dureza, o choque, a insanidade óbvia – mas ao mesmo tempo a inacreditável eloquência – de sua operação encerrou a questão de um novo começo para as gerações seguintes” (1995, p. 1103).

Em seguida Koolhaas se encontra em um momento de identificação com Le Corbusier, adotando parte de seu princípio, adaptando para sua realidade, descartando o que considera errado:

Foi, para nós, uma emocionante e secreta conexão com a operação de Le Corbusier. Mas, enquanto Le Corbusier pode ter sido muito drástico em dizer que “Vou eliminar tudo de uma vez”, e certamente foi muito drástico em remover um dos exemplos de cultura urbana mais admirado universalmente, nós podemos argumentar que aqui tal cultura urbana não existe, ou ainda que esse tipo de cultura preveja esse tipo de eliminação (1995, p. 1112).²²

La Défense foi, para Koolhaas, “um eco imodesto, no fim do século, de como arquitetura poderia ser interpretada no início deste século” (1995, p. 1129). Koolhaas descreve ainda uma “emoção momentânea em reconquistar a profissão de urbanistas e reabitar as antigas ambições megalomaníacas de nossos predecessores” (1995, p. 1131-1135).

Koolhaas é considerado por alguns autores um arquiteto que conseguiu fazer uma releitura do modernismo. “Koolhaas aprendeu com os mestres modernistas, Le Corbusier e Ludwig Mies van der Rohe”, mas a partir de críticas a esses arquitetos formatou seu estilo: “das críticas ao Estilo Internacional inspiradas pela pop-art até arquitetos modernos insurgentes como Peter e Alison Smithson, ele aprendeu a

exceptions: London – its only identity a lack of clear identity – is perpetually becoming even less London, more open, less static.).

²² That had, for us, an exhilarating and secret connection to the operation of Le Corbusier. But while Le Corbusier might have been too drastic in saying, “I scrape everything at once,” and certainly had been too drastic in removing one of the most universally admired examples of urban culture, we could argue that here such an urban culture didn’t exist, or even that this urban culture presumes this kind of elimination.

celebrar o lugar-comum e a cidade contemporânea” (GOLDHAGEN, 2002). “Koolhaas ajudou a reorientar a arquitetura do pós-modernismo navegando por um caminho através do legado modernista diferente do Estilo Internacional, que foi tão criticado quando ele começou a desenvolver suas idéias sobre design” (GOLDHAGEN, 2002).

A influência de Le Corbusier é apontada por Moreira (2002): “ao buscar nestes casos o *genérico*, Rem Koolhaas reabilita a fórmula corbusiana, moderna, de reduzir os acontecimentos a uma matriz única”. Moreira coloca ainda que projetos como a reapropriação de Roma, que aparece no livro *Mutations*, “nos deve alertar para a importância do modelo adotado e o seu papel na construção do pensamento e seus efeitos na cidade, tanto diretos quanto colaterais”.

Goldhagen (2002) apresenta também essa visão sobre a releitura que Koolhaas faz do modernismo:

A crítica de Koolhaas ao urbanismo contemporâneo é correta, temporal, e importante, e aspectos de suas idéias são atraentes. É refrescante que ele reveja aspectos da modernidade e do modernismo, especialmente sob a luz da nostalgia anti-modernista, urbanismo reacionário, que dominou os planos urbanos nos últimos 20 anos.²³

5.2 KOOLHAAS ALTERNATIVO

Nessa parte do trabalho as similaridades de Rem Koolhaas em relação à linha alternativa serão apontadas. Para iniciar essa busca pode-se citar o questionamento de Goldhagen (2002): Com o que se pareceria uma cidade de Koolhaas? A autora mesma traz uma resposta, que ela se pareceria com sua arquitetura e urbanismo, abraçando o ambiente existente (seja urbano, ex-urbano, ou suburbano; seja extravagante, desordenado ou monótono) e tentando, nas palavras dos Smithson, “levar um esboço de poesia” ao dia-a-dia.

Quando Koolhaas (2008, p. 27) diz em seu livro *Delirious New York* que “o *manhattanismo* é a única ideologia urbanista que tem se alimentado, (..) dos

²³ Koolhaas’s critique of contemporary urbanism is correct, timely, and important, and aspects of his ideas are appealing. Its is refreshing that he revels in modernity and modernism, especially in light of the nostalgic, antimodernist, reactionary urbanism that had so dominated urban planning circles for the past 20 years.

esplendores e das misérias da condição metropolitana – a hiper-densidade – sem nunca perder a fé nela como base para uma cultura moderna desejável” ele se aproxima da linha alternativa na aceitação da realidade e no trabalho sobre o que essa realidade oferece.

Essa aceitação do espaço existente, comum à linha alternativa, e tão distante das aspirações hegemônicas, é comum no discurso de Koolhaas. Um bom exemplo dessa diferença entre a linha hegemônica e alternativa, na qual Koolhaas se coloca junto aos alternativos, foi colocada por Schulze (2004) em uma comparação com o arquiteto com Mies van der Rohe. O autor descreve a similaridade dos dois no diagnóstico da situação de confusão e desordem na cidade moderna, e coloca que, “enquanto Mies lamentava essa condição e procurava encontrar uma alternativa racional, Koolhaas escolheu aceitar o mundo com toda sua sujeira e de alguma forma transformar isso em cultura”.

Em seus trabalhos outras características da linha alternativa aparecem. Em seu projeto para Euralille, Koolhaas propôs o que chamou de um novo paradigma do urbanismo, que não precisa se deter na ordem e no poder, mas encarnar a incerteza. “Como sua arquitetura, a metrópole de hoje deveria prosperar na disjunção, discordância, oposição, ambigüidade e no medo do dia a dia” e ainda “que arquitetos e urbanistas deverão promover formas em vizinhanças que não têm qualquer relação arquitetônica com o objeto a ser projetado” (GOLDHAGEN, 2002). Ao fazer essa afirmação pode parecer que Koolhaas está se aproximando da linha hegemônica na questão da falta de relação arquitetônica com a vizinhança, mas na verdade, é uma postura oposta. Koolhaas propõe que se projete em locais existentes, que não necessariamente possuam uma arquitetura similar à que está por vir, e sem necessariamente precisar alterar essa configuração; não é preciso uma tabula rasa. Essa forma de junção desses dois elementos é objeto de questionamento pelo arquiteto. Em relação ao projeto do Terminal Marítimo em Zeebrugge na Bélgica, por exemplo, Koolhaas se pergunta: “Como injetar um novo marco em uma paisagem que – através de escala e atmosfera somente – torna qualquer objeto tanto arbitrário quanto inevitável?” (1995, p. 582). Esse questionamento apareceu também na estratégia do projeto do *Hague City Hall*, onde Koolhaas descreve a tarefa: precisa lidar com um edifício histórico (o Parlamento

Holandês) e com um estritamente contemporâneo (*Netherlands Dance Theater*) (1995, p. 571).



Figuras 30 e 31 – Parlamento Holandês e o *Netherlands Dance Theater*, em Hague.

Fonte: <http://www.flickr.com/photos/sabine1981/168894852/in/set-72157594168252294/> e http://www.stroom.nl/gfx/uploads/95097_web%20NDT01.jpg respectivamente, disponíveis em 20/05/2008.



Figuras 32, 33 e 34 – *Hague City Hall*, Rem Koolhaas.

Fonte: <http://www.galinsky.com/buildings/denhaagcityhall/> disponível em 20/05/2008.

Outra característica similar ao pensamento da linha alternativa é a visão de que a mudança é essencial para a cidade. Em seu projeto já citado, a Cidade do Globo Cativo, ele já discute esse estado de permanente mudança:

Se a essência da cultura metropolitana é a mudança – um estado de animação perpétua – e a essência do conceito “cidade” é uma sucessão legível de várias permanências, então apenas os três axiomas fundamentais que sustentam a Cidade do Globo Cativo – a retícula, a lobotomia e o cisma – podem reconquistar o terreno da metrópole para a arquitetura (2008, p. 332).

O peso da construção real é objeto de combate de Koolhaas quando ele propõe o “*Lite Urbanism*”, “um urbanismo que não necessariamente tem a pretensão de estabilidade e permanência, um “urbanismo-plâncton” que pode infiltrar e invadir” (1995, p. 1210). Esse tipo de proposta se assemelha muito com as propostas do Archigram, em especial a Instant City, que se “infiltrava e invadia” as pequenas cidade do interior.

No texto de Lubow (2000) encontram-se similaridades entre Koolhaas e a linha alternativa. Ao comentar o livro *Delirious New York* o autor diz que ele “sinalizou alguns dos interesses que marcariam o trabalho de Koolhaas nos anos seguintes – do seu interesse no genérico e no *ready-made* (produtos prontos, pré-fabricados) até sua fascinação com o planejamento em larga escala”. É importante ressaltar que o genérico aqui nada tem a ver com a homogeneização da linha hegemônica, mas com as cápsulas de habitação ou os módulos intercambiáveis como os propostos pelo Archigram, Fuller ou os Metabolistas Japoneses.

Ao falar de um possível “novo urbanismo” Koolhaas se aproxima da linha de pensamento alternativa:

Se tiver que existir um “novo urbanismo” ele não será baseado nas fantasias de ordem e onipotência; ele será estavelmente incerto; ele não será mais um arranjo de objetos mais ou menos permanentes, mas a irrigação de territórios com potencial; não mais apontará para configurações estáveis, mas para criação de campos que permitam acomodar processos que se recusem a se cristalizarem em formas definitivas; não mais será relativo a definições meticulosas, a imposição de limites, mas a expansão de noções, negação de perímetros, sem separar e identificar entidades, mas descobrir híbridos inomináveis; não será mais obcecado pela cidade, mas com a manipulação da infra-estrutura para diversificações e intensificações intermináveis, atalhos e redistribuições – a reinvenção do espaço psicológico (1995, p. 969).²⁴

Ao criticar “fantasias de ordem e onipotência”, Koolhaas se coloca em posição contrária à linha hegemônica, assim como ao rejeitar as “configurações estáveis” e a “imposições de limites”. A pretensão de “irrigar territórios”, “expandir noções”, “manipular a infra-estrutura para diversificações e intensificações intermináveis”

²⁴ If there is to be a “new urbanism” it will not be based on the twin fantasies of order and omnipotence; it will be the staging of uncertainty; it will no longer be concerned with the arrangement of more or less permanent objects but with the irrigation of territories with potential; it will no longer aim for stable configurations but for the creation of enabling fields that accommodate processes that refuse to be crystallized into definitive form; it will no longer be about meticulous definition, the imposition of limits, but about expanding notions, denying boundaries, not about separating and identifying entities, but about discovering unnameable hybrids; it will no longer be obsessed with the city but with the manipulation of infrastructure for endless intensifications and diversifications, shortcuts and redistributions – the reinvention of psychological space.

lembra muito a postura dos integrantes da linha alternativa em projetos como o Plug-in City do Archigram, a Triton City de Füller e o Projeto para a Baía de Tóquio de Tange.

Apesar do discurso alternativo, Koolhaas enxerga na cidade contemporânea resquícios da cidade pensada pela linha hegemônica.

A insatisfação com a cidade contemporânea não conduziu ao desenvolvimento de uma alternativa; ao contrário, inspirou apenas mais formas refinadas de insatisfação articulada. A profissão persiste em suas fantasias, ideologia, pretensão, ilusões de envolvimento e controle, e é, portanto incapaz de conceber novas modéstias, invenções parciais, realinhamentos estratégicos, posições compromissadas que forcem influência, redirecionamento, sucesso em termos limitados, reagrupamentos, começar do zero mesmo, mas nunca restabelecerá o controle (1995, p. 963-965).

5.3 AFINAL, HEGEMÔNICO OU ALTERNATIVO?

O movimento moderno influenciou, sem dúvida, todas as gerações de arquitetos que vieram depois dele. O modo como essa influência interfere na obra desses arquitetos é que os distingue, ou não, da linha de pensamento hegemônica do século XX. Koolhaas foi fortemente influenciado pelo modernismo, ora o admirando, ora criticando. Posicioná-lo de forma pró ou contra não seria suficiente para classificá-lo. Classificações bilaterais, inclusive, são estratégias do século XX, não do século XXI. Para tentar entender o papel de Koolhaas frente ao modernismo pode-se valer do texto de Fernando Lara (2000), *Eisenman e Koolhaas: less is less, more is more*, onde o autor compara os dois arquitetos:

Apesar de apontar com suspeita segurança as razões do fracasso da arquitetura moderna, Eisenman insiste em trabalhar dentro das mesmas regras. Desdenha a aprovação popular, faz piada da popularidade de Frank Gehry e diz que o Guggenheim de Bilbao foi a última catedral do milênio (...)

A mesma modernidade que Eisenman disfarça, assusta Koolhaas. Na sua definição de Singapura como "Disneylândia com pena de morte", esconde-se um espanto, um estranhamento. Algo do mundo de urbanização acelerada e crescimento explosivo não cabe na janela da sua percepção e ele se esforça para escancará-la, para ampliar e multiplicar seus pontos de vista. Se busca um equilíbrio qualquer possível, este só pode ser dinâmico (...)

Ao contrário, Eisenman tem prontas e definidas suas convicções e certezas. Optando por fechar as janelas, ele se esforça para encontrar a coerência interna e imutável da criação arquitetônica (...)

Koolhaas, por sua vez, debruçado em estatísticas sobre a produtividade dos arquitetos, pergunta qual o nosso futuro num mundo onde edifícios de 30 andares são produzidos em 3 semanas por um único homem diante de um computador. Numa tentativa desesperada de entender a condição urbana, ele inventa o termo COED (Cities of Exacerbated Differences) para descrever as cidades atuais. Koolhaas quer saber do que está do lado de fora, do que transborda sua formação eurocêntrica. *More is more*, parece ser a lógica da produção arquitetônica contemporânea segundo Koolhaas (...)

Entre duas perspectivas tão distintas reside um dos dilemas atuais da arquitetura. Concentrar-se na sua própria lógica voltando-se para dentro, correndo o risco do isolamento perpétuo; ou esforçar-se no desenvolvimento de relações externas, correndo o risco da perda da coerência. Eisenman defende claramente a primeira estratégia, que podemos chamar de *less is less* em substituição a ambos os paradigmas – Miesianos (*less is more*) e Venturianos (*less is bore*). Koolhaas faz a opção pela segunda, que poderíamos chamar de *more is more*, para usar um termo cunhado por ele mesmo. Nas palavras de Michael Speaks, um representa uma vanguarda de forma enquanto o outro representa uma vanguarda de processo.

Com esse cenário colocado, pode-se dizer que Eisenman seria hoje um pensador da linha hegemônica e Koolhaas da linha alternativa. Mas Koolhaas tem muitos elementos da linha hegemônica, como já visto. Koolhaas defende uma tabula rasa em alguns momentos, pode ignorar sua vizinhança ao elaborar um projeto e questiona o valor histórico da arquitetura. Ao mesmo tempo sua ação perante esses conceitos próprios da linha hegemônica difere das ações de seus representantes. Koolhaas defende uma tabula rasa conceitual, questiona começar do zero em locais onde nada significativo havia. Essa atitude pode ser considerada sim uma relevância da situação local, uma decisão de não preservação. Difere da linha hegemônica onde a não preservação era universal e não analisada caso a caso. Nesse pensamento se insere também a consideração da história, mesmo que resulte em uma desconsideração em alguns casos. A diferença em sua ação é a análise de cada caso. Seria então Koolhaas pertencente à linha alternativa?

No texto *Elipse crítica. Reflexões a partir de Manfredo Tafuri* de Fábio Duarte (2001), a diferença entre vanguarda e experimentalismo esclarece a relação entre a linha alternativa e Koolhaas:

A vanguarda é pautada pela afirmação. À arquitetura de vanguarda deve-se presumir a criação de uma base social, estética, cultural e histórica, sem valorizar de antemão qualquer elemento. A construção do novo é radical, freqüentemente baseado na destruição do anterior. Como escreveu Tafuri, aceita-se o naufrágio desde o início, conscientes de tê-lo escolhido. O experimentalismo firma-se nas contradições. Ele desmonta as linguagens existentes, levando-as à exaustão, para então buscar as possibilidades do novo – eis uma distinção notável: possibilidades do novo e não o novo absoluto das vanguardas.

O Archigram, da linha alternativa, tinha o movimento moderno como inimigo. A desvalorização do movimento moderno, hegemônico, era primordial e motivo dos trabalhos da linha alternativa. A linha alternativa é vanguardista. Koolhaas trabalha com esse movimento moderno, cenário onde suas obras são inseridas, modificando o que considera necessário, chegando a contrariá-lo.

Koolhaas, apesar do discurso mais alternativo do que hegemônico, não é, utilizando as definições de Tafuri, um vanguardista, mas um experimentalista, e reflete, nessa diferença, a idéia de cidade contemporânea.

“Talvez o Team X e o Archigram tenham sido, nos anos 1960, o último “movimento” real em urbanismo, o último a propor com convicção novas idéias e conceitos para organização da vida urbana” (KOOLHAAS, 2001, p. 27).

6 CONCLUSÃO

Como forma de visualização das duas linhas de pensamento pode-se colocar o desenho de tabuleiro de xadrez *versus* a rede. Os projetos da linha hegemônica, física e conceitualmente, poderiam ser encaixados em um tabuleiro de xadrez, do desenho de suas rodovias e quadras ao seu pensamento cartesiano. Já a linha alternativa pode ter a rede como forma geométrica explicativa, também física e conceitualmente. A rede do Archigram é praticamente invisível, como as redes de tecnologia atuais. As cidades que abrigam o projeto da *Instant City* estão conectados às grandes cidades por redes não aparentes fisicamente.



Figura 35 – Plano para Paris, Le Corbusier.

Fonte: http://davidbyrne.typepad.com/photos/uncategorized/12_02_05_b_le_corbusier_1.jpg
disponível em 22/06/2008.



Figura 36 – Instant City visita Bornemouth.

Fonte: <http://transindividualidade.blogspot.com/2007/11/instant-city.html> disponível em 22/06/2008.

6.1 ESPAÇOS DE FLUXOS, UMA LIBERDADE DE INTERPRETAÇÃO

Segundo Castells (2005, p. 501), a nossa sociedade é constituída em torno de fluxos e “o conjunto de elementos que sustentam esses fluxos e propiciam a possibilidade material de sua articulação em tempo simultâneo” é o espaço de fluxos. Segundo o autor, o espaço de fluxos é dividido em pelo menos três camadas. A primeira camada composta por circuito de impulsos eletrônicos, que seria equivalente à cidade ou região na organização da cidade mercantil ou da sociedade industrial. “A articulação espacial das funções dominantes ocorre em nossas sociedades na rede de interações, possibilitadas pelos equipamentos de tecnologia da informação” (CASTELLS, 2005, p. 501).

(...) a rede de comunicações é a configuração espacial fundamental: os lugares não desaparecem, mas sua lógica e seu significado são absorvidos na rede. A infra-estrutura tecnológica que constrói a rede define o novo espaço como as ferrovias definiam as regiões econômicas e os mercados nacionais na economia industrial. (...) essa infra-estrutura tecnológica é a expressão da rede de fluxos, cuja arquitetura e conteúdo são determinados pelas diferentes formas de poder existente em nosso mundo (CASTELLS, 2005, p. 502).

Essa primeira camada do espaço de fluxos fica ilustrada pelos mapas do capítulo 2.1.1 DOIS PARADIGMAS ONTEM – EXISTÊNCIA FÍSICA, que configuram os espaços das redes formados pelos circuitos eletrônicos das mesmas.

A segunda camada do espaço de fluxos é “constituída por seus nós (centros de importantes funções estratégicas) e centros de comunicação” (CASTELLS, 2005, p. 502). Essa camada constituída pelos nós da rede é um exemplo do paradigma global/local citado anteriormente. Os nós que constituem essa camada ganham ou perdem importância de acordo com sua colocação dentro da rede. Um nó desligado da rede está a uma distância infinita de outro nó que está conectado, como já visto.

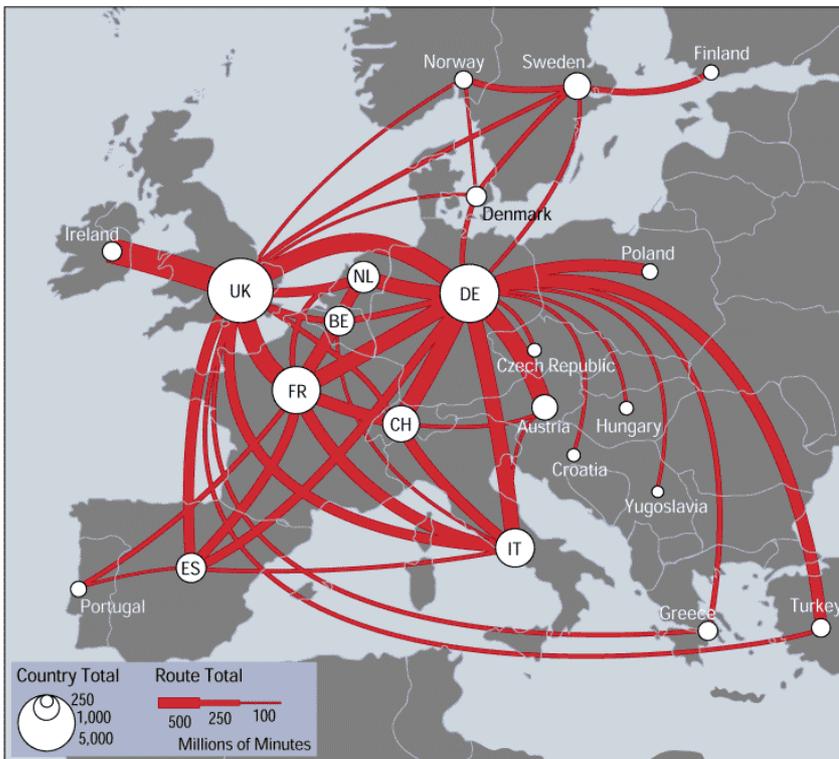


Figura 37 – Fluxo de dados Usenet, 1993.

Fonte: DODGE e KITCHIN, 2001, p. 55.

O mapa da figura 37 exemplifica a segunda camada do espaço de fluxos. Os nós, nesse caso os países, ganham importância de acordo com o fluxo de informações que recebem e emitem, sendo demonstrado pelo tamanho do círculo que os representa.

Uma classificação das cidades de acordo com sua importância no cenário mundial foi estabelecida por Saskia Sassen em seu livro *Globalization and World Cities Study Group & Network* (1991), e exemplifica a segunda camada do espaço de fluxos. Tendo como base a provisão de “serviços avançados de produção”,

categorizou as cidades globais em três diferentes níveis, variando de acordo com a importância relativa da cidade em questão: Alfa, Beta e Gama. São levadas em consideração características como: o grau de influência mundial, influência e ativa participação em eventos internacionais, a população, existência de área metropolitana, de sistema avançado e eficiente de transportes, de sedes de grandes companhias, de multiculturalismo, de infra-estrutura avançada de comunicações, entre outros. Castells vê o destino desses nós principalmente ligado à influência das redes:

Os principais processos dominantes em nossa sociedade são articulados em redes que ligam lugares diferentes e estabelecem a cada um deles um papel e um peso em uma hierarquia de geração de riqueza, processamento de informação e poder, fazendo que isso, em última análise, condicione o destino de cada local” (CASTELLS, 2005, p. 504).

Outro exemplo da segunda camada do espaço de fluxos pode ser encontrado na investigação sobre as inflexões urbanas feita por Duarte e Ultramari (2007) onde as cidades sobem ou descem em uma rede global de cidades por diversos motivos, promovendo em alguns casos uma propulsão econômica, social e cultural. Segundo os autores algumas cidades como Londres, Paris e Nova York, as cidades realmente globais, estão permanentemente no topo dessa hierarquia - seriam as cidades alfa da classificação de Sassen (1991) - enquanto outras oscilam nessa classificação de acordo com eventos diversos, como sediar jogos olímpicos e exposições universais.

A terceira camada do espaço de fluxos, de acordo com Castells (2005, p. 504) “refere-se à organização espacial das elites gerenciais dominantes (...) que exercem as funções direcionais em torno das quais esse espaço é direcionado”. O próprio Castells coloca como exemplo dessa terceira camada o mercado imobiliário, que determina valores para cada local.

Tomando uma liberdade de interpretação, no caso da idéia de cidade, onde a primeira camada seria a constituição física das redes urbanas e a segunda camada os nós dessas redes, quem seria a terceira camada do espaço de fluxos? Quem seriam as elites gerenciais dominantes? Nos planos utópicos, pode-se colocar que a terceira camada é o próprio planejador, ou determinada pelo próprio planejador.

Como já visto, os planos urbanísticos de Le Corbusier, o vetor de análise da linha hegemônica, eram arranjos das quatro funções urbanas determinadas pela Carta de Atenas. As cidades imaginadas pelo arquiteto eram dotadas de arranha-

céus que cumpririam as funções habitar e trabalhar (separadamente) isolados em grandes parques que abrigariam a função de cultivar corpo e espírito, ligados por largas avenidas que proporcionariam a função circular. O automóvel era a inovação tecnológica determinante no projeto das largas e velozes rodovias, capazes de unir grandes distâncias, seguido pelo avião que faria a comunicação interurbana.

Le Corbusier via na cidade tradicional, com diversas arquiteturas determinadas por seus moradores, uma estética não desejável. Para que a cidade tivesse “unidade” ela necessitaria de um projeto único, como colocado por Duarte (2002, p. 151):

Para ele, a cidade construída em seus ‘detalhes’, ou por seus habitantes, onde cada pessoa ou pequeno grupo se exprimia por sua arquitetura, seria uma ‘grande ameaça’, uma ‘fatalidade inelutável’. Mas havia uma solução para encontrar sua coerência e dar uma ‘sensação de unidade’ às cidades; para isso, Le Corbusier dizia que o desenvolvimento urbano em seu conjunto harmonioso dependeria de um ‘comando único’, pois de outro modo, dando liberdade individual na construção das moradias, viver-se-ia uma ‘incoerência’, uma cidade ‘imprevisível’.

As colocações “imperialistas” do planejador também foram lembradas por Françoise Choay e Peter Hall: “O papel é conservado (...) pelo urbanista, detentor da verdade. ‘É assim que o rebanho é conduzido’, confessa Le Corbusier, para quem aliás, ‘o mundo precisa de harmonia e de fazer-se guiar por harmonizadores” (CHOAY, 2005, p. 26). “Projetar cidades é tarefa por demais importante para ser entregue aos cidadãos” (LE CORBUSIER apud HALL, 2002, p. 245). Ao atribuir o destino da cidade às suas mãos exclusivamente, poder-se-ia dizer que, Le Corbusier se coloca ele próprio como a terceira camada do espaço de fluxos. Ele é, somente ele, a “elite gerencial dominante”.

Em contraponto ao papel da terceira camada do espaço de fluxos da linha hegemônica, representada aqui por Le Corbusier, na linha alternativa o planejador se coloca de maneira diferente diante do projeto de cidade.

A linha alternativa, que tinha como característica comum estruturas expansíveis através de acréscimos de outros elementos como cápsulas de habitação, teria, nessa liberdade de interpretação, uma terceira camada do espaço de fluxos diferente da linha hegemônica.

A existência das cápsulas de habitação pode trazer o questionamento sobre uma possível universalização proposta pela linha alternativa, próxima à das idéias

da linha hegemônica. As cápsulas de habitação têm base na industrialização e tecnologia avançada, mas a unidade de habitação da linha hegemônica era sempre igual, projetada para o homem padrão. A cápsula de habitação alternativa é a tecnologia customizada. Diferente da cidade planejada por Le Corbusier, uniforme e controlada por seu idealizador, as cidades propostas pela linha alternativa eram pensadas para que tivessem contínuo desenvolvimento e mutação. As cápsulas de habitação traziam possibilidade de mobilidade, possibilitando a seus habitantes a escolha de permanecer ou não onde estavam. Projeto similar às cápsulas de habitação dos metabolistas era a Dymaxion House de Buckminster Fuller, uma alternativa rápida e barata às construções convencionais. Segundo Duarte (1999, p. 86)

As principais preocupações de Buckminster Fuller (...) eram a redução do espaço do design das casas, estruturas portáteis que pudessem ser instaladas em regiões inóspitas, e criação de projetos estruturais que não dependessem do terreno onde fossem instaladas.

Fuller, portanto, preservava a liberdade dos habitantes de seus projetos tanto quanto os metabolistas japoneses e o Archigram.

Dentre os projetos do Archigram, representante da linha alternativa, está o Living 1990, onde o grupo foi convidado, em 1967, a projetar a residência do futuro. Segundo Duarte (1999, p. 103)

O projeto Living 1990 é a concretização da preocupação do grupo Archigram com a autonomia do indivíduo na cidade. Oposto às idéias totalizadoras urbanas do movimento moderno, o indivíduo teria a oportunidade de, apoiado em unidades desenvolvidas para serem mutáveis e com elementos intercambiáveis, reconfigurarem constantemente seu ambiente e, em consequência o ambiente urbano.

Na colocação de Duarte fica clara a diferença entre as propostas da linha hegemônica e da linha alternativa. Diferente de Le Corbusier, os metabolistas, o Archigram e Fuller dividem com a população a terceira camada do espaço de fluxos, dando liberdade para a cidade se desenvolver de acordo com a vontade ou necessidade de seus habitantes.

Le Corbusier, com seus projetos totalitários, traz na idéia de cidade a universalização de padrões tecnológicos e costumes caracterizando-se como integrante da linha hegemônica de pensamento sobre a cidade, enquanto os metabolistas japoneses, o Archigram e Buckminster Fuller propunham com seus

projetos uma globalização pautada na coexistência de variantes, fazendo parte, portanto, da linha alternativa.

É importante ressaltar que se trata de uma liberdade de interpretação. Não se está colocando os papéis do planejador e do gestor como iguais. O planejador hegemônico figura como centro das decisões de projeto e propõe para sua cidade uma gestão também central. Na idéia de cidade alternativa o projeto já é compartilhado, prevê de antemão a interferência do usuário, assim como a gestão deve ser difusa para abrigar a mudança.

6.2 QUESTÕES DE CRONOLOGIA

Uma questão que persegue esse trabalho desde o início e que poderia empobrecer sua concepção é: Não seria a linha alternativa uma evolução natural e cronológica da linha hegemônica? Não seria a linha alternativa uma resposta ao fim dos CIAM?

Dois fatores levam a acreditar que não. Um representante fundamental da linha alternativa, Buckminster Fuller, é contemporâneo do período de domínio da linha hegemônica. Le Corbusier nasceu em 1887 e Fuller em 1895. Tiveram suas carreiras paralelas. Outro fator que desacredita a questão colocada é que se a linha alternativa fosse conseqüente à linha hegemônica seus precursores seriam os integrantes do Team X. Como visto nesse trabalho o Team X surgiu como grupo contestador dos CIAM e do movimento moderno, pretendendo modificá-lo, mas adotou uma racionalização similar a de seus objetos de crítica.

Outro questionamento surgido ao longo do trabalho foi se a idade do criador teria conseqüências em seu posicionamento na linha hegemônica ou alternativa. Os trabalhos de Le Corbusier do final da vida seriam menos “hegemônicos”? Pode-se dizer que trabalhos como a Catedral de Ronchamp e o Pavilhão Philips, mais orgânicos e “menos racionais”, seriam um sinal de enfraquecimento da postura “hegemônica” de Corbusier?

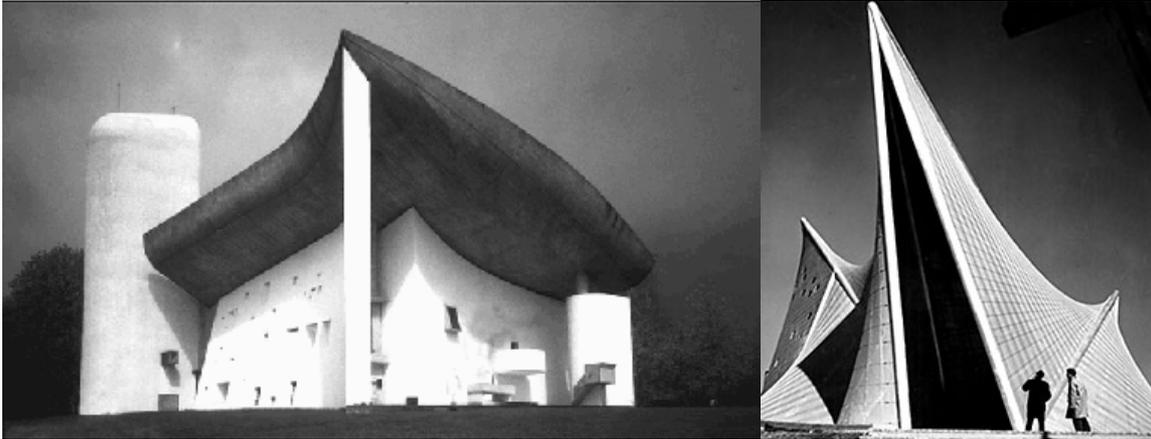


Figura 36 – Catedral de Ronchamp e Pavilhão Philips, Le Corbusier.

Fonte: <http://anomalias.weblog.com.pt/arquivo/128738.html>
<http://www.syncsonics.com/blog/?m=200701> disponível em 20/05/2008.

e

O próprio Corbusier, em uma carta ressentida ao CIAM X de Dubrovnik, cenário onde o Team X começou suas críticas, coloca que o momento era dos mais jovens:

São aqueles que hoje têm quarenta anos de idade, nascidos por volta de 1916 durante guerras e revoluções, e os que nessa época nem haviam nascido, e estão hoje com vinte e cinco anos, os que nasceram por volta de 1930, durante os preparativos para uma nova guerra e em meio a uma profunda crise econômica, social e política, e que, portanto, se situam no âmago do período presente, são esses os únicos indivíduos capazes de sentir, pessoal e profundamente, os problemas concretos, os objetivos a ser seguidos e os meios para alcançá-los, e a patética urgência da situação atual. São eles os que sabem. Seus antecessores foram excluídos, ficaram de fora, não estão mais sujeitos ao impacto imediato da situação (LE CORBUSIER apud FRAMPTON, 2000, p. 330)

Essa carta demonstra a postura rígida de Le Corbusier em relação aos seus próprios princípios; ele não se adapta, ele se retira diante das críticas, colocando que os mais jovens são mais aptos a absorver a situação que se vive. Sadler (2005, p. 41) reforça essa posição de inflexibilidade dos arquitetos mais velhos e da perda do brilho deles perante essa atitude:

O modernismo deixou, repetidamente, um gosto de aventura de vanguarda em seus jovens seguidores. O mentor de Ron Herron na *Brixton School of Buildings*, Julius Posener, um veterano da arquitetura moderna alemã, recordava como (...) perante os olhos dos jovens arquitetos, pioneiros como Gropius, Mies e Ernst May perderam seu brilho quando alcançaram seus 40 anos: 'Eles tentaram fechar a profissão com claros e visíveis limites... começaram a valorizar o hábito como um importante fator no projeto de habitações, ao invés de repensá-los de acordo com a imagem de um novo modo de vida.'²⁵

²⁵ Modernism had repeatedly fostered in its young followers a taste for avant-garde adventure. Ron Herron's mentor at Brixton School of Building, Julius Posener, a veteran of German modern architecture, recorded as (...) how, in the eyes of young architects, pioneer figures like Gropius, Mies, and Ernst May lost their shine when they hit their forties: "They tried to close the profession within clearly visible limits ... to begin to value habits as an important factor in the designing of dwellings, rather than re-casting them according to the image of a new way of life.

Sadler (2005, p. 41) coloca ainda que “jovens modernistas dos anos 1930 apresentavam a mesma impetuosidade da juventude que deu aos Smithson nos anos 1950 e ao Archigram nos anos 1960 a noção que a profissão deveria dar atenção aos arquitetos ainda nos seus 20 e poucos anos”. Nessa frase de Sadler, fica claro que a idade não é determinante no posicionamento do arquiteto em uma ou outra linha, pois no auge das duas linhas seus integrantes eram jovens.

Outra resposta a esse questionamento é Buckminster Fuller, que manteve uniformidade em seu trabalho por toda a vida. Seu trabalho foi contemporâneo do auge da linha hegemônica e da linha alternativa.

A mudança que a arquitetura de Le Corbusier sofreu ao longo de sua vida não refletiu na maneira do arquiteto ver o planejamento urbano. Um planejamento simples e uma arquitetura complexa formam um paradoxo na obra de Le Corbusier. Uma explicação para esse fato pode ser encontrada na filosofia.

6.3 OURIÇOS E RAPOSAS

Para Isaiah Berlin os pensadores e artistas podem ser divididos em dois grupos: os ouriços e as raposas. “A raposa sabe muitas coisas, mas o ouriço sabe uma coisa muito importante”, disse o filósofo grego Arquíloco, frase sobre a qual Berlin traçou sua teoria. Para Berlin, existem pessoas que “relacionam todas as coisas a uma só noção fundamental, um sistema mais ou menos coerente ou articulado - em cujos termos eles compreendem, pensam e sentem”, os ouriços, que têm “um só princípio universal de organização em função do qual tudo o que eles são e dizem tem significação”. As raposas seriam “aqueles que perseguem muitos fins, não raro desvinculados e até contraditórios” (BERLIN, s.d.).

A classificação de Berlin já foi usada em diversas áreas do conhecimento, inclusive a arquitetura. Segundo Rowe (2006, p. 304) na arquitetura moderna não é possível chegar a uma distribuição simétrica entre ouriços e raposas.

O fim único e ótimo, a universalização, com um método bem definido – seja a Carta de Atenas ou qualquer outro esquema criado por Le Corbusier – classifica os integrantes da linha hegemônica como ouriços. Eficientes e metódicos ouriços. Já os integrantes da linha alternativa seriam os representantes raposas da arquitetura e

urbanismo do século XX. Diversos nos fins e nos meios, caminhando por áreas distintas de conhecimento, a linha alternativa se encaixa na descrição das raposas de Berlin (s.d.):

Vivem, realizam ações e alimentam idéias mais centrífugas do que centrípetas; seu pensamento é disperso ou difuso, move-se entre muitos níveis, apreendendo a essência de grande variedade de experiências e objetos pelo que são em si, sem buscar, consciente ou inconscientemente, ajustar-se a eles ou excluí-los de qualquer noção interior unitária, imutável e, às vezes, até fanática.

Apesar de Rowe (2006, p. 305) classificar Füller como um ouriço – talvez por seus métodos matemáticos – e Le Corbusier como uma raposa, seu questionamento sobre este fato aproxima sua classificação da desse trabalho, pois a raposa Le Corbusier aparece em seus projetos arquitetônicos diferindo de seus projetos urbanos:

Mas se a combinação de casa complexa e cidade simples parece estranha (o inverso seria mais lógico) e se para explicar a discrepância entre a arquitetura e o urbanismo de Le Corbusier podemos sugerir que ele fosse uma raposa fingindo-se de ouriço para fins públicos, o que fizemos foi construir uma digressão dentro da digressão.

O século XX foi marcado pelas inovações tecnológicas possibilitando uma escala global. A idéia de cidade durante todo o século foi influenciada por esses paradigmas. A universalização, objetivo buscado em um primeiro momento pelo movimento moderno, representado nesse trabalho pela linha hegemônica, talvez nunca tenha sido realmente alcançada.

Bruno Latour, em seu livro *Jamais fomos modernos*, defende que a “Constituição” dos modernos, que previa a separação da natureza, da sociedade e de Deus, foi negada na existência dos “híbridos”. Para a “Constituição”, o mundo deveria ser visto, estudado e analisado segundo a separação moderna entre o mundo natural e o mundo social. Essa separação seria a “purificação” e o estudo das duas esferas a “mediação”. Os modernos “sentiram-se absolutamente livres para não mais seguir as restrições ridículas de seu passado que exigia que pessoas e coisas fossem levados em conta ao mesmo tempo” (LATOUR, 1994, p. 44). Para os arquitetos modernos a cidade é um objeto a ser estudado separadamente, um objeto de construção total do homem, sem necessariamente ser uma construção para o homem. Segundo tal visão, a cidade da linha hegemônica possivelmente seria inteiramente resultado de um projeto, sem outras interferências. Essa é a cidade utópica que, segundo Rowe (2006, p. 307), ainda espera sua realização.

Vemos as razões que fizeram a cidade ser pensada como mero resultado de descobertas “científicas” e de uma colaboração “humana” absolutamente ditosa. Eis em que se transformou a utopia ativista do design total. Talvez seja uma visão irrealizável; para aqueles que estão esperando há cinquenta ou sessenta anos (muitos já devem ter morrido) o estabelecimento dessa cidade utópica, já deve ter se tornado claro que a promessa – tal como foi formulada – não pode ser mantida. Ou, então, poder-se-ia pensar que, se a mensagem do design total teve uma trajetória um tanto suspeita e muitas vezes provocou ceticismo, ela continua a ser, quem sabe até hoje, o substrato psicológico da teoria urbana e de sua aplicação prática (ROWE, 2006, p. 307).

Para Latour no momento em que se percebe a simultaneidade das coisas humanas e não humanas deixa-se de ser moderno. A linha alternativa, que considerava a cidade existente, suas mudanças, e *interferia* nela ao invés de projetá-la por completo, já admitia essa simultaneidade. Para Rowe (2006, p. 311) a “bricolagem” deveria ser uma alternativa para o planejamento urbano:

Considerando que o planejamento não pode ser mais científico do que a sociedade política da qual é uma instância, nem na política nem no planejamento é possível adquirir informações suficientes antes que uma ação se torne necessária. Em nenhum dos casos, a ação pode esperar a definição do problema num futuro idealizado para ser afinal resolvido; e se a causa disso é que a possibilidade mesma desse futuro, onde afinal se pusesse fazer tal definição, depende de uma ação imperfeita realizada no presente, então tudo isso anuncia, mais uma vez o papel da bricolagem, com que a política tanto se assemelha e o planejamento urbano deveria parecer-se.

Rubió (2006, p. 260) identifica uma crise cultural, que seria na realidade uma crise dos modelos universais. “A diferença entre a situação atual e a da cultura acadêmica ou da ortodoxia moderna se encontra no fato de que hoje é impossível articular um sistema estético com validade suficiente para ser aplicável para além das circunstâncias individuais” (RUBIÓ, 2006, p. 260). Hoje seria impossível, portanto, ser “hegemônico”.

As duas linhas de pensamento sobre a idéia de cidade do século XX são uma sistematização proposta por esse trabalho, por estarem na gênese dos paradigmas contemporâneos da inovação tecnológica e da escala global como determinantes da configuração urbana. O questionamento de como paradigmas reais, concretos, influenciam o ideário urbano e como esse ideário permeia a concretização da cidade real, visa a demonstrar o poder desses visionários arquitetos e urbanistas sobre as cidades.

6.4 INQUIETAÇÕES DO PROCESSO

Diversas inquietações acompanharam o processo dessa pesquisa. As duas linhas de pensadores, chamadas de hegemônica e alternativa, desde o início não se mostraram totalmente eficazes na designação desses grupos. A começar pela palavra “linha”, que prevê um início e um fim trilhados por um único caminho. Ela é insuficiente para nomear a linha alternativa com suas múltiplas formas e processos. Talvez “rede alternativa” a definisse melhor. A necessidade de colocar as duas linhas em um mesmo plano de análise, porém, trouxe uma nomenclatura comum, mesmo que não plenamente satisfatória.

A palavra hegemônica, apesar de bastante utilizada na literatura disponível para caracterizar o grupo de arquitetos conhecido como moderno, poderia ser usada sob o olhar contemporâneo sobre a história, mas, em um deslocamento ao início do período estudado, a palavra não é adequada, pois, naquele momento, o que aqueles arquitetos propunham não era a postura corrente - não era, naquele momento, hegemônico.

A palavra alternativa pode ser erroneamente interpretada como uma alternativa, ou pior, como única alternativa à linha hegemônica. Essa interpretação seria preocupante já que a linha alternativa se caracteriza justamente pela multiplicidade.

As tentativas de substituição dos termos “linha hegemônica” e “linha alternativa”, porém, não tiveram sucesso na explicitação do tema. Fica a disposição, em estudos futuros, a proposta de novos termos.

Outro aspecto para discussão seria a posição que o arquiteto Le Corbusier ocupa em todo o trabalho. A certa altura da análise a presença constante desse arquiteto levou a percepção de que talvez ele pudesse ser o fio condutor da análise, pois a postura concordante ou contrária às suas idéias é presente em grande parte das idéias de cidade estudadas.

A própria diferença de postura que Le Corbusier apresenta na arquitetura e no planejamento urbano, discutida nas diferenças dos ouriços e das raposas, além de questionamentos sobre a posição de hegemônico do arquiteto Frank Lloyd Wright (contrário a Le Corbusier na maioria das discussões arquitetônicas) leva a crer que,

talvez, a melhor alternativa não seja posicionar arquitetos e urbanistas em uma linha ou outra, mas sim suas idéias individualmente.

Por fim, um questionamento surgido em diversas discussões que encerra esse estudo abrindo uma nova discussão: Se a linha alternativa fosse hoje predominante, seu futuro seria ser hegemônica?

REFERÊNCIAS

ARGAN, Giulio Carlo. *Historia da arte como história da cidade*. 5. ed. São Paulo: Martins Fontes, 2005.

BENEVOLO, Leonardo. *História da arquitetura moderna*. 3. ed. São Paulo: Perspectiva, 2004.

BENEVOLO, Leonardo. *História da cidade*. 4 ed. São Paulo: Perspectiva, 2005.

BERGERA, Iñaki. O ocaso de Constantinopla. *Vivercidades*, dezembro de 2006.

BERLIN, Isaiah. *The Hedgehog and the Fox* disponível em http://www.cc.gatech.edu/people/home/idris/Essays/Hedge_n_Fox.htm em 27/01/2008.

CASTELLS, Manuel. *A sociedade em rede*. 8. ed.. São Paulo: Paz e Terra, 2005.

CHALK, Warren. Housing as a consumer product. In COOK, Peter. *Archigram*. Nova York: Princeton Architectural Press, 1999.

CHOAY, Françoise. *O Urbanismo: utopias e realidades, uma antologia*. 6. ed. São Paulo: Perspectiva, 2005.

COOK, Peter. *Archigram*. Nova York: Princeton Architectural Press, 1999.

CUFF, Dana. Immanent Domain. *Pervasive Computing and the Public Realm. Journal of Architectural Education*, p. 43-49. 2003.

DODGE, Martin; KITCHIN, Rob. *Atlas Cyberspace*. Londres: Pearson Education, 2001.

DUARTE, Fábio. *Arquitetura e tecnologias de informação. Da revolução industrial à revolução digital*. São Paulo: Annablume/Unicamp, 1999.

DUARTE, Fábio. *Crise das matrizes espaciais*. São Paulo: Perspectiva, 2002.

DUARTE, Fábio. Elipse crítica. Reflexões a partir de Manfredo Tafuri. *Arquitextos* 008, janeiro 2001, disponível em http://www.vitruvius.com.br/arquitextos/arc008/arc008_01.asp. Acesso em 23/05/2008.

DUARTE, Fábio. *Global e local no mundo contemporâneo: integração e conflito em escala global*. São Paulo: Moderna, 1998.

DUARTE, Fábio; ULTRAMARI, Clóvis. Inflexiones urbanas y ciudades globales: evidencias y jerarquias. *Biblio 3W, Revista Bibliográfica de Geografía y Ciencias Sociales*, Universidad de Barcelona, volume XII, número 743, 20 de agosto de 2007. Disponível em <<http://www.ub.es/geocrit/b3w-743.htm>>. Acesso em 23/06/2008.

FERREIRA, Aurélio Buarque de Holanda. *Novo Aurélio. O dicionário da língua portuguesa. Século XXI*. Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 1999.

FRAMPTON, Kenneth. *História crítica da arquitetura moderna*. 2 ed. São Paulo: Martins Fontes, 2000.

GEDDES, Patrick. *Cidades em evolução*. Campinas : Papyrus, 1994.

GOLDHAGEN, Sarah, LEGAULT, Réjean. *Anxious modernism. Experimentation in postwar architectural culture*. Cambridge: The MIT Press, 2000.

GOLDHAGEN, Sarah. Kool houses, kold cities. *The American Prospect*, p. 29-33, junho 2002.

GONSALES, Célia Helena Castro. Cidade moderna sobre cidade tadicional: movimento e expansão – parte2. *Arquitextos* 059, abril 2005, disponível em <http://www.vitruvius.com.br/arquitextos/arc000/esp292.asp>. Acesso em 19/07/2007.

GORMAN, Michael J. *Buckminster Fuller. Designing for mobility*. Milão: Skira, 2005.

GRAHAM, Stephen. FlowCity: Networked mobilities and the contemporary metropolis. *Journal of Urban Technology*, volume 9, número 1, p. 1-20, 2002.

GREYER, Reinhold. Breakthrough to the world code: etoy's concept of net architecture. In KOOLHAAS, Rem, BOERI, Stefano, KWINTER, Sanford, TAZI, Nadia, OBRIST, Hans Ulrich. *Mutations*. Barcelona: Actar, 200-. p. 96-103.

GROPIUS, Walter. O papel da indústria. In CHOAY, Françoise. *O Urbanismo: utopias e realidades, uma antologia*. 6. ed. São Paulo: Perspectiva, 2005.

HALL, Peter. *Cidades do amanhã*. São Paulo: Perspectiva, 2002.

HARVEY, David. *Condição pós-moderna: uma pesquisa sobre as origens da mudança cultural*. 11. ed. São Paulo: Loyola, 2002.

HOLL, Steve. Idea, phenomenon, and material. In: TSCHUMI, Bernard e CHENG, Irene. *The state of architecture at the beginning of the 21st Century*. Nova York: The Monacelli Press, 2003. p. 26-27.

HOWARD, Ebenezer. Cidades-jardim in CHOAY, Françoise. *O Urbanismo: utopias e realidades, uma antologia*. 6. ed. São Paulo: Perspectiva, 2005.

IANNI, Octávio. *A sociedade global*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1992.

KOOLHAAS, Rem. *Content*. Köln: Taschen, 2004.

KOOLHAAS et al. *Great Leap Forward*. Köln: Taschen, 2001.

KOOLHAAS et al. *Mutations*. Barcelona: Actar, 2000.

KOOLHAAS, Rem. *Nova York delirante*. Sao Paulo: Cosac Naify, 2008.

KOOLHAAS, Rem. *S,M,L,XL*. Nova York: Monacelli Press, 1995.

LARA, Fernando. 136 arquiteturas brasileiras (editorial). *Arquitextos* 022, março 2002, disponível em http://www.vitruvius.com.br/arquitextos/arq022/arq022_00.asp. Acesso em 10/01/2008.

LARA, Fernando. Eisenman e Koolhaas: less is less, more is more. *Arquitextos* 006, novembro 2000, disponível em <http://www.vitruvius.com.br/arquitextos/arq000/esp022.asp>. Acesso em 23/05/2008.

LATOUR, Bruno. *Jamais fomos modernos*. Rio de Janeiro: Editora 34, 1994.

LE CORBUSIER. *Planejamento urbano*. 3. ed. São Paulo: Perspectiva, 2004.

LE CORBUSIER. *Por uma arquitetura*. São Paulo: Perspectiva, 2004a.

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

LEFEBVRE, Henri. *A revolução urbana*. 2. ed. Belo Horizonte: Editora UFMG, 2004.

LORRAIN, Dominique. Gig@city: The rise of technological networks in daily life. *Journal of Urban Technology*, volume 8, n. 3, p. 1-20, 2001.

LUBOW, Arthur. Rem Koolhaas builds. *New York Times Magazine*, p. 30-42, julho 2000.

LUPFER, Gilbert. PAUL, Jürgen. SIGEL, Paul. Século XX in *Teoria da arquitetura*. Köln: Taschen, 2003.

MCLUHAN, Marshall. *Os meios de comunicação como extensões do homem*. São Paulo: Cultrix, 2005.

MAAS, Winy. Toward na urbanistic architecture. In: TSCHUMI, Bernard e CHENG, Irene. *The State of Architecture at the Beginning of the 21st Century*. Nova York: The Monacelli Press, 2003. p. 14-15.

MITCHELL, William J. *E-topia 'Urban life, Jim--but not as we know it'*. Cambridge: MIT Press, 1999.

MONTANER, Josep Maria. *Depois do movimento moderno. Arquitetura da segunda metade do século XX*. Barcelona: Gustavo Gili, 2001.

MONTANER, Josep Maria. *As formas do século XX*. Barcelona: Gustavo Gili, 2002.

MOREIRA, Clarissa. Desconstruindo Koolhaas - parte 1: P. MP.M. [pouco, muito pouco, mínimo]. *Arquitextos* 023, abril 2002, disponível em <http://www.vitruvius.com.br/arquitextos/arc000/esp123.asp>. Acesso em 10/05/2008.

MUMFORD, Lewis. *A cidade na história*. 4. ed. São Paulo: Martins Fontes, 1998.

OCKMAN, Joan. Criticism in the Age of Globalization. . In: TSCHUMI, Bernard e CHENG, Irene. *The state of architecture at the beginning of the 21st Century*. Nova York: The Monacelli Press, 2003. p. 78-79.

ORTIZ, Renato. *Mundialização e cultura*. 2. ed. Sao Paulo: Editora Brasiliense, 1996.

PEIXOTO, Nelson Brissac. Rem Koolhaas, disponível em http://www.sescsp.org.br/sesc/hotsites/brasmitte/portugues/kool_apre.htm. Acesso em 21/05/2008.

ROWE, Colin. Collage City. In: NESBITT, Kate. *Uma nova agenda para a arquitetura*. São Paulo: Cosac Naify, 2006. p. 293-322.

RUBIÓ, Ignasi de Sola-Morales. Do contraste à analogia: novos desdobramentos do conceito de intervenção arquitetônica. In: NESBITT, Kate. *Uma nova agenda para a arquitetura*. São Paulo: Cosac Naify, 2006. p. 254-263.

SADLER, Simon. *Architecture without architecture*. Cambridge: The MIT Press, 2005.

SASSEN, Saskia. Globalization and an architecture of unsettlement. In: TSCHUMI, Bernard e CHENG, Irene. *The state of architecture at the beginning of the 21st Century*. Nova York: The Monacelli Press, 2003. p. 82-83.

SASSEN, Saskia. The global city: introducing a concept and its history. In KOOLHAAS et al. *Mutations*. Barcelona: Actar, 2000. p. 104-115).

SASSEN, Saskia. *The global city: New York, London, Tokyo*. Princeton: Princeton University Press, 1991.

SERRA, Geraldo. *Pesquisa em Arquitetura e Urbanismo*. São Paulo: Edusp, 2006.

SCHULZE, Franz. Less or more miesian? *Art in America*, p. 36-39, Janeiro 2004.

SIEDEN, Lloyd Steven. *Buckminster Fuller's universe. His life and work*. Cambridge: Perseus Publishing, 2000.

TAYLOR, Mark C. Coevolutionary Disequilibrium. In: TSCHUMI, Bernard e CHENG, Irene. *The state of architecture at the beginning of the 21st Century*. Nova York: The Monacelli Press, 2003. p. 80-81.

VENTURI, Robert; BROWN, Denise Scott; IZENOUR, Steven. *Aprendendo com Las Vegas*. São Paulo: Cosac & Naify, 2003.

Livros Grátis

(<http://www.livrosgratis.com.br>)

Milhares de Livros para Download:

[Baixar livros de Administração](#)

[Baixar livros de Agronomia](#)

[Baixar livros de Arquitetura](#)

[Baixar livros de Artes](#)

[Baixar livros de Astronomia](#)

[Baixar livros de Biologia Geral](#)

[Baixar livros de Ciência da Computação](#)

[Baixar livros de Ciência da Informação](#)

[Baixar livros de Ciência Política](#)

[Baixar livros de Ciências da Saúde](#)

[Baixar livros de Comunicação](#)

[Baixar livros do Conselho Nacional de Educação - CNE](#)

[Baixar livros de Defesa civil](#)

[Baixar livros de Direito](#)

[Baixar livros de Direitos humanos](#)

[Baixar livros de Economia](#)

[Baixar livros de Economia Doméstica](#)

[Baixar livros de Educação](#)

[Baixar livros de Educação - Trânsito](#)

[Baixar livros de Educação Física](#)

[Baixar livros de Engenharia Aeroespacial](#)

[Baixar livros de Farmácia](#)

[Baixar livros de Filosofia](#)

[Baixar livros de Física](#)

[Baixar livros de Geociências](#)

[Baixar livros de Geografia](#)

[Baixar livros de História](#)

[Baixar livros de Línguas](#)

[Baixar livros de Literatura](#)
[Baixar livros de Literatura de Cordel](#)
[Baixar livros de Literatura Infantil](#)
[Baixar livros de Matemática](#)
[Baixar livros de Medicina](#)
[Baixar livros de Medicina Veterinária](#)
[Baixar livros de Meio Ambiente](#)
[Baixar livros de Meteorologia](#)
[Baixar Monografias e TCC](#)
[Baixar livros Multidisciplinar](#)
[Baixar livros de Música](#)
[Baixar livros de Psicologia](#)
[Baixar livros de Química](#)
[Baixar livros de Saúde Coletiva](#)
[Baixar livros de Serviço Social](#)
[Baixar livros de Sociologia](#)
[Baixar livros de Teologia](#)
[Baixar livros de Trabalho](#)
[Baixar livros de Turismo](#)