



**NIÚ A'BANIZM** (*Novo Urbanismo?*)

**A resposta neo-urbanista à decadência do urbano**

**José Bernardo Martins de Almeida e Silva**

Dissertação de Mestrado Integrado em Arquitectura  
apresentada ao Departamento de Arquitectura da FCTUC  
sob a Orientação do Professor Doutor João Paulo Cardielos

Coimbra, Junho 2012



À minha mãe, por me apoiar em tudo e por aturar a minha constante má-disposição ao longo deste ano.

Ao meu irmão, pelas fotografias tiradas no Dubai e à “preocupação pelo meu futuro”.

Ao meu pai, pelo fantástico voo sobre Coimbra que serviu para desanuviar um pouco.

Aos amigos, obrigado por tudo!  
Separamo-nos agora mas estaremos sempre juntos!

Ao orientador, por acreditar que eu conseguiria escrever mais de 60 páginas sobre este tema.



## **SUMÁRIO**

INTRODUÇÃO

V

**I CAPÍTULO**

**1**

**II CAPÍTULO**

**23**

**III CAPÍTULO**

**77**

**CONCLUSÃO**

**119**

BIBLIOGRAFIA

129

FONTES DAS FIGURAS

139

ÍNDICE GERAL

151

ANEXOS

155



# INTRODUÇÃO



**Figura I**  
O viaduto de *entrada*  
em Coimbra



**Figura II**  
Vista aérea dos  
subúrbios de Coimbra



Certamente conhecem a entrada Norte de Coimbra, pelo IC2. É um viaduto com uma via-rápida sobreposta. Se não sairmos numa pequena e quase despercebida saída à direita, essa via-rápida leva-nos imediatamente para o outro lado do rio, para os arredores e para a auto-estrada que se afasta da cidade. Ou seja, a entrada numa das maiores cidades do país encaminha-nos directamente para a sua saída.

E porquê? Porque a maioria dos conimbricenses vive nos subúrbios da cidade. Mas isto não se passa somente na Lusa Atenas; não, na verdade, trata-se de um fenómeno que afecta a sociedade ocidental. As pessoas estão a sair dos antigos centros urbanos, que formavam os núcleos populacionais maiores das regiões circundantes, e mudam-se para as periferias.

Isto já não é novo. É uma tendência que começou há algumas décadas nos Estados Unidos, por exemplo. É o normal em toda a Europa e no resto do mundo desenvolvido. Quantas pessoas conhecemos que *realmente* vivem na cidade? Quando se diz que se é, por exemplo, de Viseu, muitas pessoas perguntam: “Mas Viseu mesmo? Viseu Viseu?”. Parece que hoje em dia só as populações mais velhas ainda vão ficando pelos antigos centros históricos das cidades. E essa é uma triste verdade, pois estas cidades foram centros nevrálgicos de grandes regiões durante centenas e centenas de anos. E, hoje em dia, parecem começar a perder essa força, à medida que vêm os seus habitantes fixarem-se nos subúrbios.

Isto é, em parte, resultante do planeamento urbano do século XX, mais concretamente, do Urbanismo Modernista.

Infelizmente, muitas cidades ainda são projectadas assim: um centro comercial e de negócios, com vida durante o dia e morto de noite, que se ergue no meio de uma urbanização residencial infundável, onde as pessoas vão dormir. Segregação. Isto é um mal, sem tirar nem pôr. É inorgânico, anti-social, individualista e anti-ecológico.

*“Não podemos esquecer que dentro da arquitetura moderna existem duas tradições distintas e totalmente opostas a respeito da relação entre arquitetura e paisagem: por um lado a da cidade-jardim de Ebenezer Howard e as primeiras Siedlungen alemãs integradas na paisagem, e por outro, a que momentaneamente se impôs e triunfou, representada pelo racionalismo, pela objetividade e por Le Corbusier em seus primeiros projetos urbanísticos. Esta tradição dominante baseia-se na onipresença da arquitetura e no pouco respeito pelas circunstâncias ecológicas. A Carta de Atenas seria a máxima expressão desta corrente racionalista e tecnocrática que serviu de base para o urbanismo especulativo do capitalismo e para os tecidos residenciais sem atributos que veio a se chamar “socialismo real”. (...)”<sup>1</sup>*

Estas duas correntes prevalecem hoje em dia, continuando essa segregação funcional a surgir em muitos casos, como o Dubai. Recentemente, um familiar foi aos Emiratos Árabes

---

<sup>1</sup> MONTANER, Josep Maria, *A Modernidade Superada: Arquitetura, Arte e Pensamento do Século XX*, pp. 35/36



**Figura III**  
Ruas desertas no  
centro de Abu Dhabi,  
Emiratos Árabes  
Unidos



**Figura IV**  
Auto-estrada que  
atravessa a cidade do  
Dubai

Unidos. Pediu-se-lhe para tirar fotografias a tudo, inclusive às ruas das cidades e às pessoas. Quando as fotografias foram reveladas perguntámos: “*Onde estão as pessoas?*”, ao que ele respondeu “*Não há pessoas nas ruas. Aliás, não há ruas, só há auto-estradas. As pessoas estão enfiadas nos centros comerciais, ou nas partes antigas das cidades [os souks].*” Interessante, e até expectável. Várias outras cidades do mundo são assim, incluindo a mais *perfeita* criação Modernista do mundo: Brasília.

Há vários estudiosos de diversas áreas que demonstram que este tipo de Urbanismo não responde de maneira coerente às necessidades da sociedade. Aliás, ele, indirectamente, tornou-nos numa sociedade consumista e individualista, graças à sua segregação de actividades e usos, que levaram à construção desenfreada de centros comerciais. Como refere Josep Maria Montaner: “*(...) É a mesma diferença [sociedade fragmentada demonstrada no filme A Vida em Directo] que existe entre a realidade polifuncional, híbrida, mista e conflituosa dos centros históricos de cidades como Nova York, Paris, Londres ou Barcelona, e a realidade fragmentada, segregada e sedada das cidades com produtos urbanos autónomos – centros comerciais e de lazer, auto-estradas, bairros fechados –, como Los Angeles ou os atuais crescimentos urbanos em Santiago ou Buenos Aires.*”<sup>2</sup>

E tentar parar isto? Parar esta tendência significa, quase certamente, apoiarmo-nos nas experiências bem-sucedidas do passado. Como se referiu acima, a população mundial habita nas mesmas cidades desde há milhares de anos. Algumas desapareceram, é certo, mas a maioria delas floresceu e tornou-se um pólo atractivo para as pessoas. E nunca deixou de o ser, pois é na cidade que tudo acontece: as vivências sociais, as trocas comerciais, os intercâmbios culturais, etc.

*“Assim sendo, face ao desenvolvimento da vida mental, as metrópoles ocupam um lugar singular de ímpar riqueza e fertilidade de significados. Elas insinuam-se como uma estrutura histórica e fundamental e recolhem igual legitimidade todas as correntes antagónicas do pensamento sobre a vida”*<sup>3</sup>

Alguns urbanistas e arquitectos não vêem nisto evolução alguma, e dizem que estas cidades velhas e decrépitas impedem o progresso. Basicamente, procura-se ensinar o que está em voga e não o que está ultrapassado. Em contrapartida, outros estudiosos, dos quais se destacam Jane Jacobs, Aldo Rossi e os irmãos Krier, denunciaram os males perpetuados pela contínua utilização dos princípios da Carta de Atenas:

*“The separation of dwelling from workplace in the course of the last century was the great achievement of the nascent planning profession and remains institutionalized in zoning*

<sup>2</sup> MONTANER, Josep Maria, *As formas do século XX*, p. 200

<sup>3</sup> SIMMEL, Georg, *Capítulo 1: A Metrópole e a Vida do Espírito em Cidade, Cultura e Globalização: Ensaios de Sociologia*, p. 42



**Figura V**  
Decadência urbana:  
“Bota-abaixo” em  
Coimbra

*ordinances. The suburbs and cities of today continue to separate the naturally integrated human activities of dwelling, working, shopping, schooling, worshiping and recreating.”<sup>4</sup>*

E é com base nas opiniões desses estudiosos críticos do Urbanismo Modernista que se inicia esta obra. Nesta dissertação pretende-se discutir a resposta de um movimento concreto – o *New Urbanism* – a este abandono dos centros urbanos; o que é que este movimento pode fazer para travar isso, explicando-o e referindo as suas principais correntes, ideologias, projectos e arquitectos mais conhecidos. Este movimento é mais famoso, certamente, pelos seus projectos arquitectónicos onde se nota uma distinta aura nostálgica, e um estilo historicista, seguindo uma lógica antimodernista.

Todavia, esta dissertação centra-se na componente urbana do *New Urbanism*. Embora se refiram alguns exemplos arquitectónicos, não nos interessa discutir aqui a vertente arquitectónica do movimento; a construção da cidade e o seu impacto na sociedade é o que se pretende estudar ao longo das seguintes páginas. A dissertação foca-se, portanto, nas disciplinas do Urbanismo, da Antropologia e da Sociologia, e, em menor escala, da Arquitectura do edificado. Interessa, também, demonstrar que este movimento não é apenas um recriar de antigos conceitos urbanos, e que já existem muitos casos de sucesso construídos em que, embora não se tenha aplicado o termo *New Urbanism*, os conceitos e os princípios inerentes a este estão lá. Ou seja, este movimento assume uma vertente híbrida, que consiste em juntar as melhores partes das cidades pré-industriais com o Urbanismo Modernista, um pouco como Colin Rowe faz na sua obra *Collage City*:

*“A consciência da crise da cidade moderna (abstrata, isolada e emergente, que cria uma estrutura de segregação) e o reconhecimento das propriedades urbanas e humanas da cidade tradicional (densa, compacta e unitária, que apresenta um funcionamento horizontal baseado na mescla) definem a justificativa de Colin Rowe para propor um urbanismo da colagem que realiza as seguintes ações: leve em consideração as preexistências urbanas e as tipologias modernas simultaneamente; sintetize as melhores qualidades da cidade tradicional (densa, coerente e baseada em espaços públicos e urbanos) e a cidade moderna (higiênica, acessível e abstrata); resgate valores e fragmentos históricos, e os ensamble seguindo a mentalidade artística e os mecanismos formais das vanguardas.”<sup>5</sup>*

Na conclusão espera-se ter formado uma opinião concisa sobre este movimento, denotando aqueles princípios que se consideram mais importantes, e aqueles que podem, de facto, ajudar a travar a cada vez maior fuga para os subúrbios. Demonstrar-se-á, igualmente, a

<sup>4</sup> DUANY, Andres, PLATER-ZYBERK, Elizabeth, *The Neighborhood, the District and the Corridor* em *The New Urbanism – Toward an Architecture of Community*, p. XX

<sup>5</sup> MONTANER, Josep Maria, *As formas do século XX*, p. 190



**Figura VI**  
Rua Visconde da Luz,  
Coimbra

forma como certos princípios urbanos são basilares tanto ao *New Urbanism* como ao Urbanismo Modernista, e em que forma estes dois movimentos evoluíram de forma tão diferente.

A pertinência desta obra centra-se no estudo da componente urbana do *New Urbanism* e referir que não se trata apenas de um movimento nostálgico-historicista, mas sim de uma corrente que pode oferecer soluções, não só para a degradação cada vez maior dos centros urbanos, mas também para uma sociedade que se “suburbaniza” e para um planeta que sofre de problemas ecológicos crónicos. Para tal, houve uma análise documental, incidindo em livros, dissertações, textos e imagens, tendo, também, por outra base, a opinião pública, através de inquéritos e entrevistas feitos em artigos de jornais, revistas e *websites*.

### ESTRUTURA DA DISSERTAÇÃO

A seguinte obra encontra-se dividida em três capítulos e conclusão. Cada capítulo está subdividido em subcapítulos formulados em forma de questão. Alguns dos subcapítulos são, ainda, baseados na interpretação crítica de casos de estudo.

O primeiro capítulo centra-se no contexto histórico-cultural e pretende encontrar e explicitar as origens do movimento *New Urbanism*, cobrindo, maioritariamente, os séculos XIX e XX, com breves anotações sobre os séculos XVIII e XXI. Referências sintéticas, mas explicativas, à Revolução Industrial e aos seus efeitos na sociedade, às preocupações higienistas, ao aparecimento dos movimentos da Cidade-Jardim, *City Beautiful*, *Ville Radieuse* e outros semelhantes, à emergência do Movimento Moderno e à sua sucessiva substituição pelo Pós-Modernismo, de forma a explicitar as bases da corrente *New Urbanism*. Esboça-se uma tentativa de enquadramento deste movimento num momento histórico-cultural contemporâneo.

O segundo capítulo foca-se no *New Urbanism*, destacando os seus principais conceitos e “pressupostos” ideológicos, bem como os seus arquitectos e urbanistas mais importantes, a sua aplicação no contexto do Urbanismo e da Arquitectura actuais, as suas principais correntes, e a sua aceitação, assim como apresentação de exemplos caracterizadores. Faz-se uma breve referência a outros movimentos urbanísticos contemporâneos, comparando estes com o *New Urbanism*, e enfatizando possíveis princípios comuns e discrepâncias ideológicas.

O terceiro capítulo é o cerne da dissertação. Enfatizando um exemplo malsucedido do Urbanismo Modernista, ponderar se o *New Urbanism* oferece uma resposta coerente e satisfatória aos problemas da Arquitectura, do Urbanismo e da Sociedade ao longo da segunda metade do século XX e princípios do século XXI, nomeadamente o já referido abandono dos centros urbanos. Tomando como exemplo uma cidade e um bairro decadentes (em diversos sentidos) explicitar de que forma as recentes renovações podem ser, ou não, tomadas como

I  
N  
T  
R  
O  
D  
U  
Ç  
Ã  
O

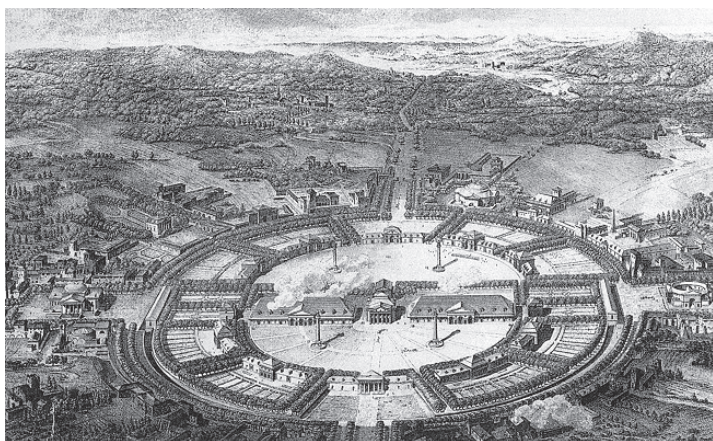


princípios inerentes ao *New Urbanism*, demonstrando a sua possível eficácia no contexto urbano. Por último, explicar o porquê do surgimento do *New Urbanism* em contextos socioculturais e geográficos tão particulares.

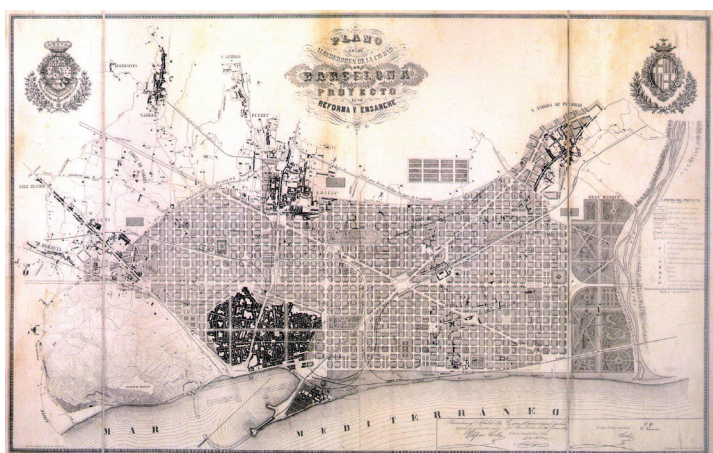
Na conclusão, considerando toda a informação recolhida, espera-se formular uma ideia concisa de como o *New Urbanism* pode oferecer uma resposta à decadência do urbano.



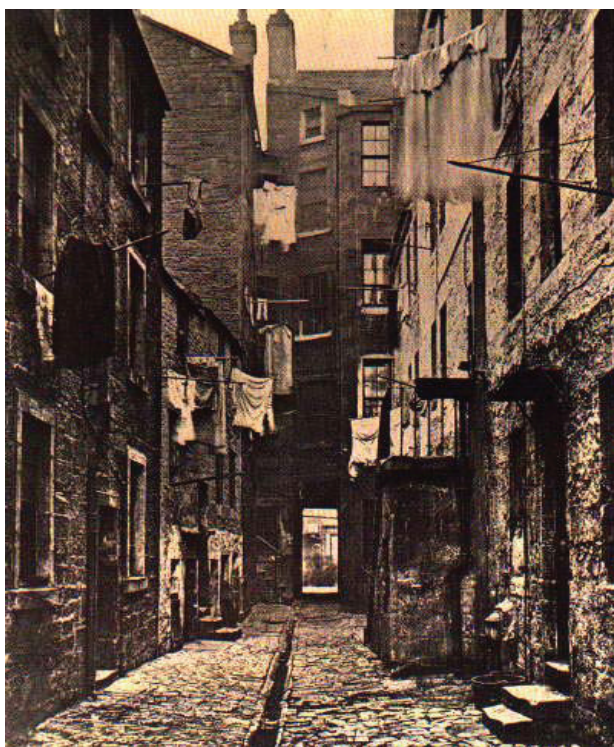
# I CAPÍTULO



**Figura 1**  
Projecto inicial das  
Salinas de Chaux de  
Claude Nicolas Ledoux



**Figura 2**  
Plano de expansão de  
Barcelona de Ildefons  
Cerdà



**Figura 3**  
Bairro operário londrino  
em finais do século XIX

## COMO SURTIU O *NEW URBANISM*?

Não há uma data concreta para o “nascimento” deste movimento, se bem que a partir de meados do século XX, as críticas ao Urbanismo Modernista se tornam cada vez mais intensas, deixando antever o aparecimento de novas correntes com conceitos diferentes. Porém, para melhor compreender estes mesmos conceitos, ideologias, e princípios, é preciso recuar um pouco, até ao século XIX, altura em que o contínuo e desmesurado crescimento das cidades industriais (Londres, Paris, Glasgow, etc.) começa a ameaçar as condições de vida dos habitantes urbanos, principalmente do universo laboral.

Contudo, já por volta do século XVIII, Claude Nicolas Ledoux projecta as Salinas de Chaux (1775) onde demonstra uma clara preocupação por garantir a qualidade de vida dos operários-cidadãos. As habitações unifamiliares dos operários e outros funcionários da Salina de Chaux foram inseridas em zonas verdes e projectadas consoante o vento de forma a garantir a salubridade do edifício.<sup>6</sup>

O Urbanismo começa a demonstrar uma maior preocupação pelas condições de salubridade das cidades, mais do que propriamente planear uma grelha de ruas com espaços destinados a edifícios, em plena Revolução Industrial; poder-se-ia dizer que a organização do espaço urbano e o Planeamento Urbano se transformam na disciplina do Urbanismo. Exemplo disto é a expansão da cidade de Barcelona, seguindo o plano de Ildefons Cerdà.

Em finais do século XIX, os urbanistas e arquitectos projectavam planos que expandiam as cidades industriais em imensos bairros operários à volta do centro, sujeitos aos corredores de transporte e mobilidade. O que acontecia, na maioria das vezes, é que esses bairros operários, por exemplo em Londres, acabavam por se revelar um autêntico pesadelo em termos de higiene e qualidade de vida. Daí que um número de intelectuais da sociedade da época, vindos dos mais diversos sectores e áreas disciplinares (arquitectos, urbanistas, higienistas, filósofos, médicos, etc...) começaram a criticar a sociedade industrial, que punha a produção e a economia em primeiro plano, em detrimento da vida dos operários.<sup>7</sup> Londres tornou-se uma cidade tão desagradável para os trabalhadores fabris que foram tomadas novas medidas. Além das preocupações higiénicas, estes bairros enormes, com as suas casas geminadas, careciam de centros nevrálgicos, elementos marcantes que os distinguissem uns dos outros, acabando por se tornar terrivelmente monótonos e pouco impressionantes, contribuindo para o mal-estar social que se vivia.<sup>8</sup> A fraca qualidade destes ambientes urbanos levou à exploração de outros caminhos, novas possibilidades. Um dos principais temas foi o “regresso” à Natureza, como que uma inversão do êxodo rural, assim como a projectação de bairros ou comunidades urbanas mais bem desenhadas, delineadas e, sobretudo, segregadas.

<sup>6</sup> VIDLER, Anthony, *Claude-Nicolas Ledoux: 1736-1806*, p. 93

<sup>7</sup> ROCHA, Sofia Monteiro, *Have your garden and eat it too: Moradias unifamiliares como desenho urbano*, p. 18

<sup>8</sup> LYNCH, Kevin, *A Imagem da Cidade*, pp. 36-42



Surtem, assim, vários exemplos de comunidades urbanas planeadas: desde o falanstério de Fourier, uma cidade feita de galerias<sup>9</sup> “*um grande edifício para albergar a comuna socialista industrial que iria levar à fundação de uma comunidade-modelo*”<sup>10</sup>, às grandes obras do Barão Haussmann em Paris, em que as ruas abertas não permitem a construção de barricadas (impedindo a população de se revoltar). Empurraram-se, assim, as gentes do proletariado para os subúrbios<sup>11</sup>, passando pelas *Company Towns*, isto é, bairros habitados por trabalhadores de uma fábrica, projectadas especificamente para esse fim. Estas comunidades acolhiam todos os serviços necessários aos seus habitantes: escolas, infantários e hospitais. Porém, estas *Company Towns* estavam longe de responder aos problemas que emergiram da excessiva industrialização das cidades. Apareceram, então, os apologistas de um verdadeiro regresso ao campo, da agricultura como modo de vida, e, também, da Natureza na cidade. Pode-se dizer que a junção das *Company Towns* inglesas com as teorias higienistas e o profético regresso à Natureza dos críticos da sociedade industrial dá origem àquele que iria tornar-se o mais influente movimento urbano do século XIX e que daria origem às mais notórias correntes urbanas do século XX: a cidade-jardim, de que Ebenezer Howard foi o criador conceptual:

*“Ele [Ebenezer Howard] propôs, em 1898, um plano para conter o crescimento de Londres e também repovoar a zona rural, onde as vilas estavam em decadência, construindo um novo tipo de cidade, a Cidade-Jardim, onde os pobres da cidade poderiam voltar a viver em contato com a natureza. (...) Sua meta era criar cidadezinhas auto-suficientes (...) A Cidade-Jardim deveria ser rodeada por um cinturão agrícola. A indústria ficaria em território predeterminado; as escolas, as moradias e as áreas verdes, em territórios residenciais predeterminados; e no centro ficariam os estabelecimentos comerciais, esportivos e culturais, partilhados por todos. O conjunto da cidade e do cinturão verde deveria ser permanentemente gerido pela administração pública sob a qual a cidade tivesse nascido, de modo a evitar a especulação ou mudanças supostamente descabidas no uso da terra, e também afastar a tentação de aumentar sua densidade – resumindo, a evitar que ela se tornasse uma cidade grande. A população máxima não deveria ultrapassar 30 mil habitantes.”*<sup>12</sup>

Portanto, seria uma pequena comunidade, planeada de raiz e situada não muito longe de uma cidade maior e mais importante, construída preferencialmente junto a uma estação ferroviária. A sua estrutura consiste em conciliar a agricultura com a indústria numa só cidade, combinando o melhor destes dois mundos. Assim, estas cidades possuem grandes áreas agrícolas que separam as zonas residenciais e comerciais (junto aos centros) das zonas

<sup>9</sup> BENJAMIN, Walter, *Capítulo 3: Paris, Capital do Século XIX em Cidade, Cultura e Globalização: Ensaios de Sociologia*, p. 69

<sup>10</sup> TEYSOT, Georges, *Da Teoria de Arquitectura: Doze Ensaios.*, p. 76

<sup>11</sup> BENJAMIN, Walter, *Capítulo 3: Paris, Capital do Século XIX em Cidade, Cultura e Globalização: Ensaios de Sociologia*, pp. 75/76

<sup>12</sup> JACOBS, Jane, *Morte e Vida das Grandes Cidades*, p. 17



**Figura 7**  
Exposição Universal de  
Paris de 1867: Galeria de  
Máquinas e casas-modelo



**Figura 8**  
Planta da Cidade-jardim  
de Welwyn



industriais (nas periferias). Aqui, as zonas residenciais são, sobretudo, constituídas por vivendas unifamiliares, ao contrário das *Company Towns*, formadas por blocos de habitação colectiva, muitas vezes imaginadas no melhor estilo Romântico e *Beaux Arts*. Pretendia-se que houvesse qualidade de vida nas cidades, o que, por sua vez, levaria a uma maior produção devido ao estado de satisfação da população. Estas vivendas unifamiliares revelam a incessante procura da casa-tipo europeia, da cabana primitiva, da arquitectura mais rústica, por parte de várias personalidades, incluindo Viollet-le-Duc.<sup>13</sup> A defesa da casa unifamiliar para a classe operária tem o seu auge na “(...) *Exposição Universal de Paris de 1867* (...). *Uma exposição de casas-modelo construídas por Sébastien Krantz em volta da Galeria de Máquinas no meio do Champ de Mars; quatro edifícios de pisos de aluguer para 142 residentes foram desenhados pelo arquitecto Eugène Lacroix num local próximo; uma linha de 41 casas em banda foi construída em betão armado na Avenue Daumesnil* (...); *uma fila dupla de casas unifamiliares em volta de uma larga rua foi realizada por Thénard* (...) e pelo arquitecto Hervey Picard em Clichy, numa entrada da muralha de Paris, etc.: todos estes exemplos servem para demonstrar que a melhor solução arquitectónica para o problema das habitações da classe operária, fora dos centros urbanos principais, é a casa pequena.”<sup>14</sup>

Curiosamente, e embora esta ideologia da cidade-jardim se tenha expandido para toda a Europa e América do Norte, muito poucas cidades foram realmente construídas:

*“Howard conseguiu que se construíssem duas Cidades-Jardins, Letchworth e Welwyn, e é claro que na Inglaterra e a Suécia erigiram, depois da Segunda Guerra Mundial, várias cidades-satélites baseadas nos princípios da Cidade-Jardim. Nos Estados Unidos, o subúrbio de Radburn, Nova Jersey, e as cidades de cinturões verdes (na verdade, subúrbios), financiadas pelo governo e construídas durante a Depressão, foram todas adaptações incompletas daquela idéia.”*<sup>15</sup>

Apesar da aparente escassez de resultados, os princípios introduzidos por Howard foram bem mais duradouros e embrenharam-se em todas as teorias do Planeamento Urbano do século XX. As ideias principais, que se tornaram basilares para o Urbanismo Modernista, foram a separação dos usos (comércio, indústria e serviços) em zonas próprias para o efeito, adquirindo, cada um destes, uma relativa independência<sup>16</sup>, e a reestruturação e redefinição da “rua”:

*“(...) a rua é um lugar ruim para os seres humanos; as casas devem estar afastadas dela e voltadas para dentro, para uma área verde cercada. Ruas numerosas são um desperdício*

<sup>13</sup> TEYSSOT, Georges, *Da Teoria de Arquitectura: Doze Ensaios.*, p. 75

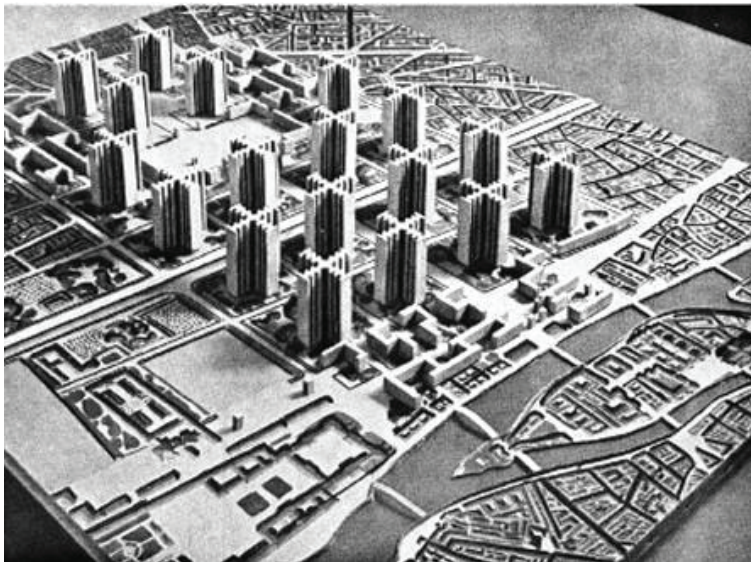
<sup>14</sup> *Ibid.*, pág. 143

<sup>15</sup> JACOBS, Jane, *Morte e Vida das Grandes Cidades*, p. 18

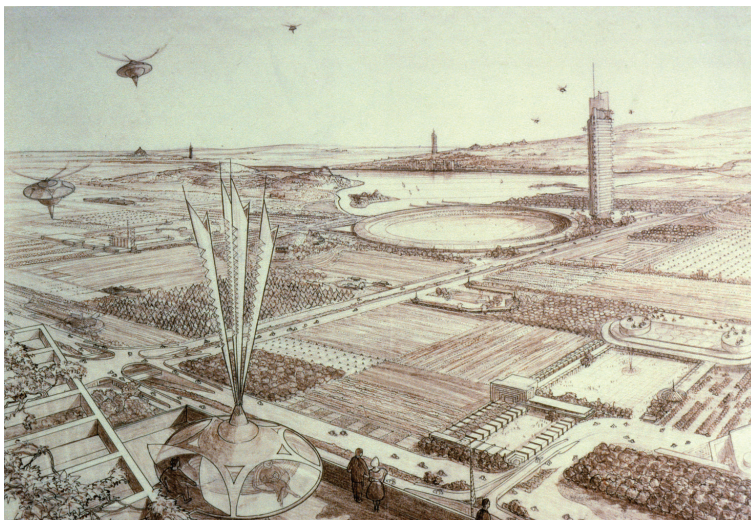
<sup>16</sup> *Ibid.*, pág. 18



**Figura 9**  
*Cité Industrielle* de Tony  
Garnier



**Figura 10**  
Plano *Voisin* de Le  
Corbusier para Paris



**Figura 11**  
*Broadacre City* de Frank  
Lloyd Wright

*e só beneficiam os especuladores imobiliários (...). A unidade básica do traçado urbano não é a rua, mas a quadra, mais particularmente, a superquadra. O comércio deve ser separado das residências e das áreas verdes. (...) A presença de um número maior de pessoas é, na melhor das hipóteses, um mal necessário, e o bom planejamento urbano deve almejar pelo menos a ilusão de isolamento e privacidade como um subúrbio.”<sup>17</sup>*

Estes princípios foram aceites por alguns dos maiores arquitectos e urbanistas do século XX, já no advento do Movimento Moderno, em reacção internacional ao eclectismo e historicismo do século XIX<sup>18</sup>, que tinha começado com o movimento Arte Nova. Em França ganha relevo a chamada *cit  industrielle*, cujo impulsionador foi Tony Garnier.

Não era exactamente igual às *garden-cities* britânicas, mas partia dos mesmos princípios, como a preferência por vivendas unifamiliares, embora estivesse mais ligada   produ o econ mica e ao capitalismo. Mais tarde, Le Corbusier acabaria por usar alguns dos princípios das *garden-cities* e das *cit s industrielles* para conceber os seus próprios planos urbanísticos, como o Plano *Voisin* (1925)<sup>19</sup>, em que torres residenciais se situam aleatoriamente no meio de imensos parques, pontuados por estruturas viárias dominantes, dando origem   cidade-jardim vertical:

*“O homem que teve a idéia mais espantosa a respeito de como colocar todo esse planejamento anticidade diretamente dentro das próprias cidadelas da iniquidade foi o arquiteto europeu Le Corbusier. Ele planejou nos anos 20 uma cidade imaginária que denominou Ville Radieuse, composta não por prédios baixos, tão caros aos descentralizadores, mas principalmente de arranha-céus dentro de um parque. (...) Na cidade vertical de Le Corbusier, a massa da popula o seria alojada a uma taxa de 296 habitantes por mil metros quadrados, uma densidade urbana sem d vida fantasticamente alta, mas, em virtude das constru es altas, 95 por cento do solo permaneceria livre.”<sup>20</sup>*

O Plano *Voisin* nunca foi construído, assim como muitos outros do autor, como o Plano *Obus*, de Argel (1930)<sup>21</sup>, – que anuncia já outros tempos – talvez por serem demasiado utópicos. Peter Calthorpe junta Tony Garnier, Le Corbusier e Frank Lloyd Wright num só grupo de urbanistas que se entretiveram a projectar cidades que segregavam a indústria e isolavam os diferentes usos, assim como libertavam a rua, anunciando já o seu fim.<sup>22</sup> Ao mesmo tempo que Corbusier projectava os seus arranha-céus no meio do parque e Frank Lloyd Wright a sua *Broadacre City*, a exposi o *Weissenhofsiedlung*, em Estugarda (1927), organizada pela

<sup>17</sup> *Ibid.*, pág. 20

<sup>18</sup> BROWN, Denise Scott, et al, *Learning from Las Vegas – Revised Edition*, p. 7

<sup>19</sup> *Architecture: Plans et Archives*, p. 22

<sup>20</sup> JACOBS, Jane, *Morte e Vida das Grandes Cidades*, p. 21

<sup>21</sup> *Architecture: Plans et Archives*, p. 24

<sup>22</sup> CALTHORPE, Peter, *The Region em The New Urbanism – Toward an Architecture of Community*, pp. XIV/XV



**Figura 12**  
Exposição  
*Weissenhofsiedlung*, em  
Estugarda



**Figura 13**  
Construção de Brasília



**Figura 14**  
O grupo dos CIAM

*Deutscher Werkbund*, seguiu um rumo diferente. Esta exposição de protótipos de edifícios maioritariamente unifamiliares (com excepção do edifício de Mies van der Rohe) revela em absoluto que o Movimento Moderno não tem unicamente a ver com construção em altura, nem maximização da utilização do solo; a baixa densidade reina nesta amostra de arquitectura do modernista.<sup>23</sup> Apesar de ter sido apenas um pequeno exemplo no meio do imenso mecanismo que o Movimento Moderno criara, muitos *siedlungen* do Norte da Europa, seguem este caminho.

Em meados do século XX o mundo assistiu à edificação da nova capital do Brasil. Brasília tornou-se um símbolo do Modernismo, devido à sua arquitectura de linhas puras e desornamentadas, e do Urbanismo Modernista, devido ao seu planeamento urbano em que não existem ruas nem cruzamentos – apenas vias-rápidas –, e da sociedade da época, consumista e cada vez mais individualizada.

Com a construção de Brasília e o aplicar dos princípios mais “puros” deste movimento, defendidos pelos arquitectos dos Congressos Internacionais de Arquitectura Moderna (CIAM) na sua Carta de Planificação da Cidade (mais conhecida como “Carta de Atenas”, redigida em 1933, durante o IV CIAM<sup>24</sup>), o Modernismo triunfou. Ou melhor, triunfou apenas parcialmente. Por razões que serão explicadas no III Capítulo, Brasília, que é um dos expoentes do Urbanismo Modernista do século XX, revelou-se uma fantástica cidade em termos arquitectónicos, mas um *falhanço* em termos sociais e urbanos.

Após Brasília, os arquitectos e urbanistas aperceberam-se de duas coisas:

Primeiro: a cidade pré-industrial jamais se adaptaria às necessidades tecnológicas dos séculos vindouros; demasiado compacta, demasiado fechada, este tipo de cidade não permite a livre circulação de automóveis pois fica sujeita a engarrafamentos terríveis:

*“(...) essas velhas cidades, ou segmentos de cidades, sofrem pressões incomensuravelmente mais ameaçadoras do que as apreendidas por Baudelaire. São cidades económica e politicamente condenadas como obsoletas, assediadas por um deterioração crónica, minadas pelo não-investimento, desprovidas de oportunidades de crescimento, constantemente a perder terreno em favor de áreas consideradas mais “modernas”. A trágica ironia do urbanismo modernista é que o seu triunfo ajudou a destruir a verdadeira vida urbana que um dia sonhou libertar.”<sup>25</sup>*

Segundo: a cidade modernista revelou-se incapaz de se adaptar à sociedade que nela se instalou. A segregação dos usos produziu um efeito nefasto nas cidades, privando-as de

<sup>23</sup> ROCHA, Sofia Monteiro, *Have your garden and eat it too: Moradias unifamiliares como desenho urbano*, p. 49

<sup>24</sup> MONTANER, Josep Maria, *Después del Movimiento Moderno: Arquitectura de la Segunda Mitad del Siglo XX*, p. 29

<sup>25</sup> BERMAN, Marshall, *Capítulo III – Baudelaire: O Modernismo nas Ruas*, p. 184



**Figura 15**  
Vista aérea de  
Celebration, no estado da  
Flórida



**Figura 16**  
Habitações unifamiliares  
de Celebration

vida e trocas sociais, basicamente criando uma dualidade: um centro que durante o dia se mantém activo, mas que morre assim que as pessoas vão para casa, no subúrbio, que vive o inverso – Georges Teyssot defende que os subúrbios relvados norte-americanos começam a gerar tédio<sup>26</sup>, e quase se afirmam como *não-lugares*.<sup>27</sup>

Isto pode parecer pouco importante mas tem um efeito a longo prazo: a individualização da sociedade; a morte das cidades pré-industriais que se revelam incapazes de acompanhar o progresso; a morte das cidades industriais que se especializaram, qual zona económica exclusiva, numa ou duas actividades produtivas.

Outro dos resultados da cidade modernista, que os pós-modernistas tentam combater, se bem que nem todos, é o condomínio privado. Estes espaços fomentam ainda mais o isolamento e o controlo. Símbolo da nostalgia e da aura marcadamente americana<sup>28</sup>, a comunidade de Celebration, na Flórida, é um desses exemplos:

*“Durante os anos noventa [do século XX], a urbanização de Celebration, perto de Orlando, na Florida, que a Disney construiu, projectada pelos arquitectos nova-iorquinos Robert A. M. Stern e Jacquelin Robertson, revela grande atenção a todas as minúcias do plano de pormenor. Os artifícios do projecto, que incluem colunas de plástico proto-coloniais e relvados cuidadosamente plantados à frente das casas, destinavam-se a dar a sensação de bairro. Como nos parques temáticos Disney adjacentes, o controlo é um tema central em Celebration, onde algumas restrições fazem eco das que Olmsted impusera em Riverside, regulamentando todos os pormenores até à percentagem de relva, árvores e arbustos de cada lote. Nos Estados Unidos, a partir de 1975 os condomínios fechados são a mais recente inovação em imobiliário na tendência suburbanística para ambientes cada vez mais cerrados e controlados. (...) Contudo, em Celebration, a Disney, consciente da sua imagem, inspirada numa demonstração de boa relação com o público, não construiu mais um condomínio fechado [mas sim privado]. No entanto, tal como no filme A Vida em Directo, a fronteira é invisível. Na sua insularidade e exclusividade, esta “nova” cidade é uma comunidade amuralhada sem portões: o supremo paradoxo.”*<sup>29</sup>

Os princípios basilares supracitados, a segregação e a eliminação da rua-corredor, alteraram para sempre, não apenas a cidade e a sua forma, mas toda a vida da sociedade. Ainda hoje vivemos na “ressaca” desses acontecimentos; estes conceitos básicos do Modernismo, aplicados em novas cidades e novas comunidades, comprometeram a sua evolução, deixando-as

<sup>26</sup> TEYSSOT, Georges, *Da Teoria de Arquitectura: Doze Ensaíos.*, p. 225

<sup>27</sup> *Ibid.*, pág. 197

<sup>28</sup> MOTA, André Filipe F. R. M., *Celebration Avenue*, pp. 9/10

<sup>29</sup> TEYSSOT, Georges, *Da Teoria de Arquitectura: Doze Ensaíos.*, pp. 226/227



**Figura 17**  
Demolição do complexo  
residencial *Pruitt-Igoe*,  
em Saint Louis



**Figura 18**  
Team 10 em Berlim,  
1973. Da esquerda para a  
direita: Georges Candilis,  
Peter Smithson, Giancarlo  
de Carlo, Pancho Guedes  
e Aldo van Eyck



muitas vezes estéreis em termos sociais.<sup>30</sup> O mesmo se aplicava à Arquitectura Modernista. Kate Nesbitt refere: “By the mid 1960’s, architecture had been reduced to formulaic repetitions of the canonical works of the Modern Movement, to technological utopias, and to expressionist fantasies.”<sup>31</sup>

O falhanço de alguns complexos habitacionais como o *Pruitt-Igoe* em Saint Louis, no estado do Missouri, E.U.A., paradigma do Urbanismo Modernista, porém completamente vandalizado pelos seus habitantes (como acontecia em muitos outros blocos residenciais da classe baixa, descontentes pelas condições de vida presentes nesses espaços), levou à sua demolição em inícios da década de 70, marcando aquilo que os críticos da altura referiram como o “fracasso da Arquitectura Modernista”.<sup>32</sup> Ao mesmo tempo que a crise do Movimento Moderno se intensificava, começavam a surgir movimentos como o grupo *Archigram* em Inglaterra, ou novas correntes arquitectónicas, como a “*crítica tipológica presente en las ideas de Aldo Rossi en Italia o de la arquitectura comunicativa propuesta por Robert Venturi en Norteamérica*”.<sup>33</sup> As constantes discussões entre os arquitectos e os estudantes de arquitectura dos CIAM levaram à sua extinção após o décimo encontro. O desaparecimento dos grandes mestres do Modernismo como Le Corbusier, Walter Gropius e Mies van der Rohe durante as décadas de 60 e 70, a crescente popularidade de grupos mais radicais como o *Team 10* ou os arquitectos da “*terceira geração moderna – Louis Kahn, Jørn Utzon, Denys Lasdun, Aldo van Eyck, José Antonio Coderch, Luis Barragán, Fernando Távora, Carlos Raúl Villanueva, Lina Bo Bardi*”<sup>34</sup> e ainda o lançamento de obras literárias fulcrais e controversas como o *Complexidade e Contradição em Arquitectura* de Robert Venturi, fez com que o Modernismo perdesse ainda mais terreno perante as novas vanguardas.<sup>35</sup>

Com os sucessivos e cada vez mais intensos “ataques” ao Movimento Moderno, uma nova ideologia Artística apareceu em meados dos anos 60, que ficou conhecida como Crítica Pós-Moderna.<sup>36</sup>

Assim, o Modernismo deu origem ao movimento teórico-cultural que se lhe seguiu, o Pós-Modernismo. A nosso ver, este é o momento, a condição, em que ainda nos encontramos, pois ainda não houve nenhuma quebra substancial, nenhum episódio isolado no campo da Arquitectura, e do Urbanismo, suficientemente grandes para nos lançar numa nova “moda” e que estabeleça uma linguagem artística dominante (pois, no que respeita aos Movimentos e Estilos Artísticos, tudo não passa de uma questão de moda, ou melhor ainda, o chamado *zeitgeist* – espírito dos tempos: aquilo que num momento é novidade, no outro já é considerado ultrapassado, dando origem a outra corrente – o Gótico deu lugar ao Renascimento, este

<sup>30</sup> CALTHORPE, Peter, *The Region em The New Urbanism – Toward an Architecture of Community*, p. XV

<sup>31</sup> NESBITT, Kate, *Theorizing a New Agenda for Architecture: An Anthology of Architectural Theory – 1965-1995*, p. 12

<sup>32</sup> *Ibid.*, p. 22

<sup>33</sup> MONTANER, Josep Maria, *Después del Movimiento Moderno: Arquitectura de la Segunda Mitad del Siglo XX*, p. 110

<sup>34</sup> MONTANER, Josep Maria, *A Modernidade Superada: Arquitectura, Arte e Pensamento do Século XX*, p. 11

<sup>35</sup> *Ibid.*, p. 30

<sup>36</sup> NESBITT, Kate, *Theorizing a New Agenda for Architecture: An Anthology of Architectural Theory – 1965-1995*, p. 22



**Figura 19**  
Centro comercial  
*Southdale Center*,  
Minnesota



**Figura 20**  
Las Vegas



**Figura 21**  
Robert Venturi e Denise  
Scott Brown

cedeu ao Barroco e por aí fora; e parece-nos que o actual *zeitgeist* ainda segue uma lógica e um pensamento pós-moderno). Talvez se possa considerar um *Pós-Pós-Modernismo*, ou “modernismo reflexivo (*Ulrich Beck*), altermodernidade (*Nicolas Bourriaud*), sobremodernidade (*Marc Augé*), supermodernismo (*Hans Ibelings*).”<sup>37</sup> Quem sabe, se calhar, daqui a algumas décadas pode acontecer um regresso ao passado, pois a Arquitectura vive muito de regressos, como diria Siza Vieira.<sup>38</sup> Quase se poderia dizer que se evolui para regressar.

O Pós-Modernismo reagiu contra tudo o que o Modernismo tinha estabelecido: a sua ordem, racionalidade, funcionalidade; ele é o resultado de experimentações de vários grupos de pessoas do campo cultural e artístico (intelectuais, artistas, académicos, produtores, consumidores, etc.), que mostraram uma nova “sensibilidade”, um gosto pela cultura e arte populares, a produção em massa do objecto, o gosto pelo banal, o *kitsch*, em oposição à “alta cultura” e às Artes Maiores – Arquitectura, Pintura, Escultura – do Modernismo<sup>39</sup>: “*Art plays a greater role in postmodern architectural theory than technology, as the pendulum swings again between the poles of architecture as art and architecture as engineering.*”<sup>40</sup>

Foi um período em que o que outrora havia sido acessível apenas a uma elite económica, se tornou parte do dia-a-dia de muitas famílias da Europa e da América do Norte – culturas e sociedades viradas para o consumismo, derivado não apenas da extrema saturação de imagens e publicidade, espalhadas pela cidade, mas também devido à segregação dos usos, anteriormente mencionada. Indirectamente, esta segregação deu origem aos centros comerciais (*shopping malls*) que hoje povoam todas as cidades de grande e média dimensão.

Se Brasília é o triunfo do Modernismo, então Las Vegas corresponde ao “triunfo” do Pós-Modernismo: se a primeira cultiva os valores do Movimento Moderno, da herança dos mestres da *Bauhaus*, de Le Corbusier, de Alvar Aalto, da Alta Cultura e do Estilo Internacional; a segunda transforma-se na “capital” do *kitsch*, dos néones, da publicidade, dos casinos, dos “*ducks*” (em que uma forma simbólica distorce o programa e conteúdo funcional do edifício) de Venturi, por oposição aos “*decorated sheds*” (em que o espaço e a estrutura estão de acordo com a forma e função do edifício).<sup>41</sup>

Robert Venturi defende que a própria arquitectura modernista se tornou *aborrecida* e *empobrecida* rejeitando o ornamento e tradição iconográfica da arquitectura pré-modernista:

*“By limiting itself to strident articulations of the pure architectural elements of space, structure, and program, Modern architecture’s expression has become a dry expressionism, empty and boring – and in the end irresponsible. Ironically, the Modern architecture of today, while rejecting explicit symbolism and frivolous appliqué ornament, has distorted the whole*

<sup>37</sup> FIGUEIRA, Jorge, ed, *Reescrever o Pós-Moderno*, pp. 9/10

<sup>38</sup> *Ibid.*, p. 29

<sup>39</sup> FEATHERSTONE, Mike, *Chapter 11 – Postmodernism and the Aestheticization of Everyday Life em Modernity and Identity*, pp. 265/266

<sup>40</sup> NESBITT, Kate, *Theorizing a New Agenda for Architecture: An Anthology of Architectural Theory – 1965-1995*, p. 40

<sup>41</sup> BROWN, Denise Scott, et al, *Learning from Las Vegas – Revised Edition*, p. 87



**Figura 22**  
Projecto de revitalização  
do centro de Korça,  
Albânia

*building into one big ornament. In substituting "articulation" for decoration, it has become a duck."*<sup>42</sup>

Com o Pós-Modernismo e a sua crítica sociocultural, alguns urbanistas da Europa e América do Norte (principalmente) lançaram-se num projecto ambicioso que se propunha reverter o processo de abandono das cidades pré-industriais e, ao mesmo tempo, tentar torná-las eficientes, tanto quanto possível, em relação ao progresso. Entre as suas premissas destacam-se a ênfase dada à definição e delimitação dos bairros urbanos (e dos seus índices de ocupação de solo e densidade populacional); a reduzida distância entre as diferentes zonas da cidade, de forma a que possam ser percorriáveis a pé ou de bicicleta, fomentando um estilo de vida saudável e a vida em comunidade; e o restauro, reabilitação e requalificação dos centros históricos e a qualificação dos subúrbios e periferias.<sup>43</sup> Surge assim um movimento que foi intitulado de *New Urbanism*. Este movimento, que emergiu nas últimas décadas do século passado, tem conquistado adeptos mas continua a ser visto com alguma desconfiança pela maioria dos urbanistas e arquitectos da actualidade, por razões que serão explicadas no capítulo seguinte.

Em relação ao nome "*New Urbanism*" não foi encontrada qualquer justificação para o seu uso.

---

<sup>42</sup> *Ibid.*, pág. 103

<sup>43</sup> *Charter of the New Urbanism*



**Figura 23**  
Centro Georges  
Pompidou de Renzo  
Piano e Richard Rogers  
em Paris



**Figura 24**  
Museu de Arte de  
Denver, E.U.A., de Daniel  
Libeskind

## A QUE MOVIMENTO PERTENCE O NEW URBANISM?

I

É difícil incluir o *New Urbanism* numa corrente teórico-cultural ou estilística, mas opta-se aqui por colocá-lo sob a égide do Pós-Modernismo. Esta corrente, ao acolher e incentivar tamanha disparidade de edifícios, estilisticamente tão diferentes, ou, como diz Robert A. M. Stern: “*Post-Modernism accepts diversity; it prefers hybrids to pure forms; it encourages multiple and simultaneous readings in its efforts to heighten expressive content.*”<sup>44</sup>, desde a tendência pseudo-historicista de Venturi e a historicista de Léon Krier, passando pelo *High-Tech* de Renzo Piano e Richard Rogers e pelo desconstrutivismo de Daniel Libeskind e Frank Gehry, o Pós-Modernismo é como que se fosse uma bandeja que recebeu e acolheu tudo o que surgiu depois do Modernismo e que se afirmou como uma crítica a este, e parece-nos, por isso, igualmente justo que aquele “patrocine” o *New Urbanism*, pois os seus seguidores continuam a explorar a mesma linha de raciocínio que está presente nos artistas citados. Aqui é necessário referir que as arquiteturas presentes nos projectos do *New Urbanism* são, regra geral, embora nem sempre, historicistas ou pseudo-historicistas, e tendem a alimentar uma vertente nostálgica. Daí que, no âmago do movimento, aquilo que o preenche “encaixe” plenamente nos pressupostos do Pós-Modernismo.

C

A

P

Í

T

U

L

O

Da mesma maneira que o Modernismo ensaiou uma *tabula rasa* relativamente ao urbanismo das cidades pré-industriais (zoneamento, a cidade no parque, o edifício isolado, a erradicação da rua e da praça...) contribuindo para a destruição do tecido urbano da cidade, o Pós-Modernismo foi buscar (ou “repescar”) as ideias, os conceitos e os princípios, que se haviam esquecido durante o período de imposição do movimento anterior.<sup>45</sup>

O *New Urbanism* incorpora todos esses princípios nos seus projectos, e não se pretende, tal como Jorge Figueira refere, desprestigiá-lo por se sugerir a sua integração no momento Pós-Moderno.<sup>46</sup>

<sup>44</sup> STERN, Robert A. M., *New Directions on Modern Architecture: Postscript at the edge of the Millennium* em *Theorizing a New Agenda for Architecture: An Anthology of Architectural Theory – 1965-1995*, p. 105

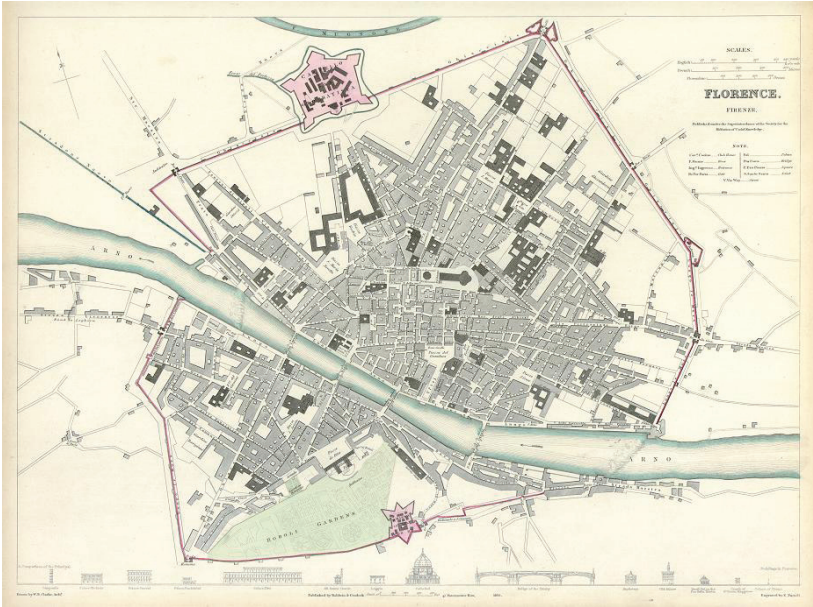
<sup>45</sup> PORPHYRIOS, Demetri, *The Relevance of Classical Architecture* em *Theorizing a New Agenda for Architecture: An Anthology of Architectural Theory – 1965-1995*, pág. 92

<sup>46</sup> FIGUEIRA, Jorge, ed, *Reescrever o Pós-Moderno*, p. 7





## II CAPÍTULO



**Figura 25**  
Planta de Florença no  
século XIX



**Figura 26**  
Cleves, Alemanha, após a  
II Guerra Mundial

## QUAL A PREMISSA DO *NEW URBANISM*?

II

O *New Urbanism* é um movimento que surge como resposta ao Urbanismo Modernista e às suas consequências. Ao considerá-las nefastas, os adeptos desta corrente, os *new urbanists*, criam um movimento que se baseia nas morfologias urbanas das cidades pré-industriais, especialmente no que toca à organização do espaço.

C

A

P

Í

Com o avançar do século XIX e, posteriormente, do século XX, os sucessivos avanços tecnológicos e o desenvolvimento dos meios de transporte colectivo, como o comboio, o eléctrico e o automóvel, levaram ao congestionamento dos antigos centros urbanos das cidades históricas. Juntamente com a praga de crimes e doenças que advieram com as duas Guerras Mundiais e a destruição dos núcleos urbanos, a população começou a migrar para os subúrbios.<sup>47</sup>

T

U

L

O

No início talvez houvesse alguns benefícios derivados desta migração; porém, foram pouco duradouros. A polarização da vida comunitária, a divisão da cidade em diversos sectores e áreas não relacionados são o resultado mais evidente daquilo que foi outrora visto como uma manifestação de vanguarda no Urbanismo e na Arquitectura. A insatisfação da população com essa polarização deu origem a questões que encontraram a sua resposta nos velhos modelos urbanos das cidades pré-industriais, com os seus bairros de usos mistos, os seus espaços públicos focais e as suas ruas axiais, que potenciam uma continuidade e intensidade de partilhas entre a cidade e a Arquitectura na catalisação da vida urbana.

Joel Garreau descreve claramente a evolução da sociedade americana ao longo do século XX, especialmente após a II Grande Guerra, partindo da cidade tradicional e terminando naquilo que ele apelidou de *Edge City*:

*“Edge Cities represent the third wave of our lives pushing into new frontiers in this half century. First, we moved our homes out past the traditional idea of what constituted a city. This was the suburbanization of America, especially after World War II.*

*Then we wearied of returning downtown for the necessities of life, so we moved our marketplaces out to where we lived. This was the malling of America, especially in the 1960s and 1970s.*

*Today, we have moved our means of creating wealth, the essence of urbanism – our jobs – out to where most of us have lived and shopped for two generations. That has led to the rise of Edge City.”<sup>48</sup>*

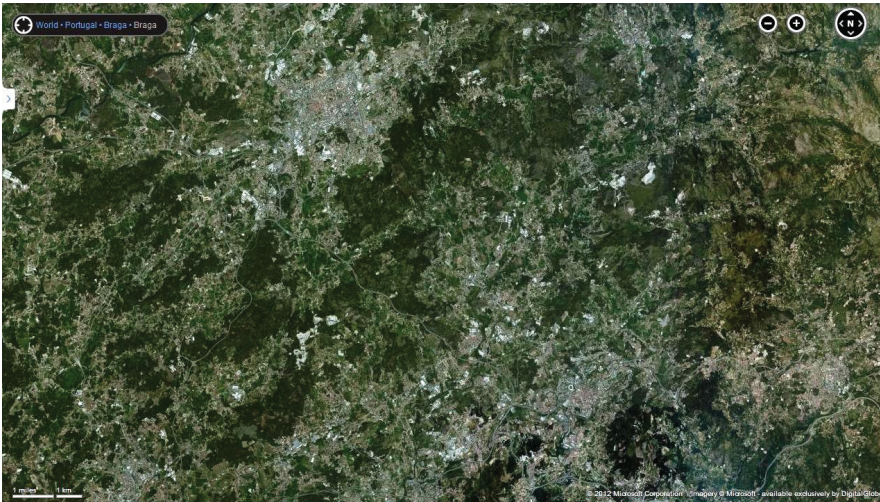
O Urbanismo Modernista resultou, em parte, no actual abandono dos centros urbanos, na sua morte social e na massificação das comunidades estéreis (a nível social, mas prolíficas

<sup>47</sup> KATZ, Peter, *The New Urbanism – Toward an Architecture of Community*, p. IX

<sup>48</sup> GARREAU, Joel, *Edge City: Life on the New Frontier*, p. 4



**Figura 27**  
Subúrbio típico dos  
Estados Unidos



**Figura 28**  
Imagem aérea da área  
metropolitana de  
Braga: Braga, a Norte, e  
Guimarães, a Sul



**Figura 29**  
North End, Bóston

em termos de expansão) dos subúrbios e periferias urbanas, e das *edge cities*. A separação de usos implementada pelos urbanistas modernistas levou à degradação dos bairros da cidade. Isto acabou por afectar todo o centro das cidades transformando-as naquilo que Jane Jacobs apelida de “grande praga da monotonia” – a causa de grande parte dos males numa cidade: o surgimento de bairros-de-lata, dos quarteirões monótonos e sem vida, de estabelecimentos fechados e subúrbios residenciais infundáveis...

Com o extravasar da cidade para os subúrbios e periferias, a definição reconhecível de ambos acabou por se desvanecer; em vez do tradicional núcleo urbano (a cidade propriamente dita) temos uma imensa suburbanização periférica que cria autênticas microcidades sem qualquer ordem dentro do sistema de conurbações. Este tipo de aglomerações, reconhecível, por exemplo, no eixo noroeste nacional (Porto-Braga-Guimarães), carece de limites e acaba por se expandir sem qualquer restrição, criando uma massa contínua de espaço indefinível. Este crescimento desmesurado e descontrolado tem efeitos nefastos na organização espacial e infra-estrutural urbana: perda de condições de mobilidade e acessibilidade pedestres, um centro não reconhecível e um conjunto de limites demasiado esbatidos ou de fronteiras difusas.<sup>49</sup>

Será que o progredir da sociedade implica a desertificação dos centros urbanos e a fuga para os subúrbios? Será que, no futuro, a cidade existirá em dois campos distintos, o centro e os subúrbios, sem qualquer ligação entre eles? Talvez não tenha de ser necessariamente assim, nem o deveria ser, de modo algum. Ao longo de milhares de anos fomos capazes de viver em cidades que se foram adaptando aos constantes progressos da Humanidade, mas que nunca deixaram de ser funcionais. Jane Jacobs demonstra isto mesmo ao estudar o North End de Bóston, um bairro antigo, com uma densidade populacional muito alta, cheio de usos mistos comerciais e residenciais, que foi considerado um “bairro-de-lata” pelas autoridades locais, mas que sempre apresentou as taxas mais baixas de criminalidade, de doenças, de mortalidade infantil, etc. Além disso, é um dos bairros mais vivos e animados, que atrai turistas à procura dos locais mais típicos e pitorescos da cidade.<sup>50</sup> Estas realidades não são apenas vivas, como são o testemunho da História; é através da Arquitectura e da Arte que o Homem expressa a sua genialidade:

*“Diferentes arquitecturas pareciam misturar-se, como se a cidade tivesse conservado os traços de todas as civilizações que ela tinha abrigado.”<sup>51</sup>*

Com a Revolução Industrial os arquitectos e urbanistas modernistas criaram novos projectos que acabaram por individualizar e isolar a sociedade em subúrbios monótonos e

<sup>49</sup> CALTHORPE, Peter, *The Region em The New Urbanism – Toward an Architecture of Community*, p. XV

<sup>50</sup> JACOBS, Jane, *Morte e Vida das Grandes Cidades*, pp. 7-9

<sup>51</sup> PEETERS, Benoît, SCHUITEN, François, *As Cidades Obscuras: As Muralhas de Samaris*, p. 20



**Figura 30**  
Condomínio privado em  
Houston, no estado do  
Texas



**Figura 31**  
Auto-estrada que liga o  
centro aos subúrbios em  
Houston, Texas

infindáveis, em condomínios fechados e privados, intimistas, em centros comerciais que foram construídos em periferias (pois os centros urbanos históricos não tinham capacidade para albergar as novas tipologias e os afluxos, em número de pessoas e veículos) levando ao encerramento dos estabelecimentos de comércio tradicionais, nomeadamente nas áreas centrais e históricas das cidades mais antigas. Estes novos centros comerciais “*monopolistas e os monumentais centros culturais, com o espalhamento das relações públicas, encobrem a exclusão do comércio – e também da cultura – da vida íntima e cotidiana das cidades.*”<sup>52</sup> Isto leva à desertificação destes espaços, matando a vida social vibrante que outrora alimentou estes centros. Esta dualidade “*impõe a segregação mecânica contra a integração orgânica das funções urbanas.*”<sup>53</sup> Mais grave do que isto foi a eliminação pelos modernistas da denominada *rua-corredor* – o sítio onde se estabelecem as trocas sociais e culturais de uma cidade:

*“As ruas e suas calçadas, principais locais públicos de uma cidade, são seus órgãos mais vitais. Ao pensar numa cidade, o que lhe vem à cabeça? Suas ruas. Se as ruas de uma cidade parecerem interessantes, a cidade parecerá interessante; se elas parecerem monótonas, a cidade parecerá monótona.”*<sup>54</sup>

Com a eliminação da rua ficam apenas os grandes estabelecimentos empresariais dos centros urbanos. Assim, os antigos centros das cidades tornam-se locais exclusivos de trabalho, e as restantes funções urbanas mudam-se para os subúrbios, que quase sempre carecem de planeamento urbano adequado, transformando-se numa amálgama de edifícios onde reside uma população que neles habita apenas no curto período nocturno: durante o dia ocorre a migração periódica para o centro da cidade, agora de negócios, onde se situa a maioria dos empregos. Hoje, muitas cidades são uma contínua viagem entre o centro e o subúrbio – transformando-se em cidades nómadas e mortas – uma espécie curiosa e discutível de *anticidade*.

Como consequência desta contínua viagem perderam-se importantes valores familiares, criaram-se sociedades consumistas, ociosas e individualistas que gastam o seu tempo e proveitos nos centros comerciais já referidos: “*O agregado familiar orgânico tinha um nome, crescia como uma planta, e era cantado como uma melodia folclórica, enquanto que a casa moderna era mutável e temporária, produzida em massa e, pior ainda, arrendada. Como tal, tornara-se uma mercadoria, desenhada na voragem de uma sociedade urbana mais capitalista.*”<sup>55</sup> A referência à casa arrendada acentua ainda mais a ideia de cidade nómada. A decadência das cidades acentuou-se mais com a reconstrução após a II Guerra Mundial, onde se aplicaram de modo generalizado os conceitos modernistas de cidade e planeamento

<sup>52</sup> JACOBS, Jane, *Morte e Vida das Grandes Cidades*, p. 3

<sup>53</sup> KRIER, Léon, *Arquitectura: Escolha ou Fatalidade*, p. 88

<sup>54</sup> JACOBS, Jane, *Morte e Vida das Grandes Cidades*, p. 29

<sup>55</sup> TEYSOT, Georges, *Da Teoria de Arquitectura: Doze Ensaíos.*, p. 82



**Figura 32**  
Expo '98/Parque das Nações, um exemplo de um bairro projectado à escala humana



**Figura 33**  
Restauro de um edifício na Avenida dos Aliados, no Porto



**Figura 34**  
Avenida İstiklal, Istanbul



urbano.

De forma a inverter este processo, de forma a recriar cidades agradáveis e funcionalmente estáveis, ao ensaiar o estabelecimento de hierarquias urbanas e espaços com identidade, o *New Urbanism* recorre na sua essência à cidade histórica, nomeadamente a europeia, anterior à Revolução Industrial, onde centro urbano e limites estão ainda bem definidos (alusão às antigas muralhas), onde os edifícios públicos se encontram destacados e localizados em espaços públicos (monumentos e praças) e diversos usos ocorrem ao longo das ruas (possibilitando as trocas sociais, culturais e económicas). Estas cidades são concebidas em exercício de escala mais reduzida, possibilitando a pedonalização. A redução do tempo gasto nas deslocações casa-trabalho, graças às diminutas distâncias das novas comunidades, possibilita mais tempo despendido com a família, a socializar os com amigos, a fazer desporto, em verdadeiro lazer, que constitui a principal aspiração das conquistas urbanas e sociais da sociedade pós-industrial: uma sociedade saudável.

Referindo-se às cidades tradicionais francesas, Marc Augé descreve a vida quotidiana dessas pequenas urbes:

*“O centro da cidade é, de facto, um lugar activo; na concepção tradicional das cidades de província e das aldeias (...) e como, em grande parte, se apresentam ainda hoje, é no centro da cidade que um certo número de cafés, hotéis e comércios se concentram, não longe da praça onde se realiza o mercado, quando não se dá o caso de a praça da igreja e a do mercado se confundirem. Com intervalos semanais regulares (...), o centro “anima-se”, e uma das críticas que frequentemente se fazem às novas cidades resultantes de projectos de urbanismo, ao mesmo tempo tecnicistas e voluntaristas, é a de não oferecerem o equivalente dos locais de vida produzidos por uma história mais antiga e lenta, onde, à porta da igreja, da câmara, da padaria, ou ao balcão do café, se cruzam e misturam os itinerários singulares, se trocam palavras (...).”<sup>56</sup>*

É esta vitalidade, esta vida em comunidade que o *New Urbanism* almeja reestabelecer nos seus projectos.

De acordo com a *Charter of the New Urbanism*, o restauro dos centros urbanos, a reconfiguração dos subúrbios em bairros e comunidades diversificadas em termos de uso, a conservação da envolvente natural e a preservação dos legados históricos, são o fio condutor deste movimento; as cidades devem ser planeadas a uma escala humana, que possibilite tanto a pedonalização como o automóvel, e os espaços públicos devem definir os bairros e as diferentes comunidades dentro das cidades, tal como podem e devem ser pontuadas por edifícios de carácter público juntamente com projectos de arquitectura paisagista que celebrem e sublinhem a história e os costumes locais. Os mentores do *New Urbanism* advogam

<sup>56</sup> AUGÉ, Marc, *Não-Lugares: Introdução a uma Antropologia da Sobremodernidade*, p. 73



**Figura 35**  
Um cruzamento em  
Dillon, no estado de  
Montana



**Figura 36**  
Elementos marcantes:  
as Pirâmides de Gizé, no  
Cairo

a participação do público na edificação das suas cidades, e no seu planeamento<sup>57</sup>, pois, hoje em dia, este quase não tem voz activa nas obras urbanísticas, em verdadeira moldura sociopolítica democrática:

*“(...) The private realm no longer implies the domain of the family, but instead, the corporate forces that increasingly control our urban planning processes and the resultant spatial outcomes. What balance of public interest and private aspiration best serves the city today? (...)”<sup>58</sup>*

Os princípios que regem este movimento baseiam-se em alguns dos elementos que Kevin Lynch definiu e agrupou em cinco conjuntos: vias, limites, bairros, cruzamentos e elementos marcantes:

*“1. Vias: são os canais ao longo dos quais o observador se move, usual, ocasional ou potencialmente. (...) As pessoas observam a cidade à medida que nela se deslocam e os outros elementos organizam-se e relacionam-se ao longo destas vias.*

*2. Limites: os limites são os elementos lineares não usados nem considerados pelos habitantes como vias. São as fronteiras entre duas partes, interrupções lineares na continuidade, costas marítimas ou fluviais, cortes de caminho-de-ferro, paredes, locais de desenvolvimento. (...) tais limites podem ser barreiras mais ou menos penetráveis que mantêm uma região isolada das outras, podem ser “costuras”, linhas ao longo das quais regiões se relacionam e encontram.*

*3. Bairros: os bairros são regiões urbanas de tamanho médio ou grande, concebidos como sendo uma extensão bidimensional, regiões essas em que o observador penetra (...), mentalmente e que reconhece como tendo algo de comum e de identificável. (...)*

*4. Cruzamentos: os cruzamentos são pontos, locais estratégicos de uma cidade, através dos quais o observador nela pode entrar e constituem intensivos focos para os quais ele se desloca. Podem ser essencialmente junções, locais de interrupção num transporte, um entrecruzar ou convergir de vias, momentos de mudança de uma estrutura para outra. Os cruzamentos podem, também, ser simples concentrações que se revestem de importância por serem a condensação de alguns hábitos ou pelo seu carácter físico, tais como a esquina de uma rua ou um largo rodeado de outros elementos. Alguns destes nós de concentração são o foco ou o “resumo” de um bairro. (...)*

*5. Pontos marcantes: estes são outro tipo de referência, mas, neste caso, o observador não está dentro deles, pois são externos. São normalmente representados por um objecto físico, definido de um modo muito simples: edifício, sinal, loja ou montanha. O seu uso implica*

<sup>57</sup> Charter of the New Urbanism

<sup>58</sup> CHARLESWORTH, Esther, *City Edge: Case Studies in Contemporary Urbanism*, p. 5



**Figura 37**  
Elementos marcantes: a  
Torre Eiffel em Paris



**Figura 38**  
Uma cidade bem  
delineada: Shibam, no  
Iêmen

*a sua distinção e evidência, em relação a uma quantidade enorme de outros elementos. Alguns pontos marcantes situam-se a grande distância, acima dos cumes de outros elementos mais pequenos e são usados como referências radiais. (...).”<sup>59</sup>*

Partindo destes cinco conjuntos de elementos, vários *new urbanists* criaram a sua visão da cidade ideal. Todavia, quase todos seguem os mesmos princípios, materializando-se estes em documentos e actas como a *Charter of the New Urbanism*. Todos, sem excepção, defendem que a escala do projecto não se limita apenas a um aspecto ou uma zona urbana em particular, mas ao todo: do bairro, à cidade, à região; os aspectos sociais, económicos e ecológicos devem ser tratados em conjunto e de modo holístico e não separadamente. Em vez de criar uma grelha estrutural de vias/quarteirões que serão depois preenchidos por edifícios, o *New Urbanism* preocupa-se com os pormenores do planeamento urbano: desde a grelha estrutural, às casas unifamiliares, à iluminação pública e mobiliário urbano; é um movimento que incorpora todos os elementos, tratando-os igualmente como se fossem um só – o sistema de vias continua a ser, no entanto, o elemento gerador.

De acordo com Andres Duany e Elizabeth Plater-Zyberk, dois dos mais influentes *new urbanists* da actualidade, os seguintes princípios são os elementos geradores fundamentais de um bairro urbano:

*“1) the neighborhood has a center and an edge; 2) the optimal size of a neighborhood is a quarter mile from center to edge; 3) the neighborhood has a balanced mix of activities – dwelling, shopping, working, schooling, worshipping, and recreating; 4) the neighborhood structures building sites and traffic on a fine network of interconnecting streets; 5) the neighborhood gives priority to public space and to the appropriate location of civic buildings.”<sup>60</sup>*

Assim sendo, e explicando mais detalhadamente:

1 – O centro deve ser um espaço público onde se situam os edifícios de maior importância, assim como aqueles que se destacam arquitectonicamente. Aqui situam-se os estabelecimentos comerciais e os serviços principais da cidade. Quanto aos limites, estes podem ser formados preferencialmente por barreiras naturais, como florestas, campos, muralhas, desertos, etc. Também podem acontecer com o decréscimo da densidade urbana, os parques, campos de golfe, auto-estradas, ou caminhos-de-ferro... Tanto o centro como os limites da cidade devem ficar claramente definidos;

2 – Estes arquitectos defendem que o bairro deve ter um raio de um quarto de milha,

<sup>59</sup> LYNCH, Kevin, *A Imagem da Cidade*, pp. 57-60

<sup>60</sup> DUANY, Andres, PLATER-ZYBERK, Elizabeth, *The Neighborhood, the District and the Corridor em The New Urbanism – Toward an Architecture of Community*, p. XVII



**Figura 39**  
Ciclovía em Utreque,  
Holanda



**Figura 40**  
Um passeio com  
esplanada em  
Cluj-Napoca, Roménia



**Figura 41**  
Exemplo de reconversão  
urbana: *High Line* de  
Nova Iorque

mas isto varia de autor para autor. O que importa é que se deve poder percorrê-lo em cinco minutos (ou pouco mais) a pé ou de bicicleta, garantindo acessibilidade das crianças, idosos e deficientes às diversas partes do bairro, que de outro modo poderia tornar-se inacessível e ficar limitado ao uso de viaturas e transportes colectivos;

3 – A variedade de usos presente no bairro deve permitir que as pessoas se movimentem livremente, a pé ou de bicicleta, para os destinos pretendidos (escolas, lojas, restaurantes...), evitando congestionamentos e grandes perdas de tempo em deslocações e boleias, resultando num estilo de vida mais saudável e socialmente amigável. As ruas principais devem incluir edifícios que acolham simultaneamente tipologias comerciais e residenciais. A oferta de habitação deve incluir todos os tipos: desde as vivendas unifamiliares aos complexos de apartamentos múltiplos; desde casas modestas, para a classe média-baixa, às residências das classes média-alta ou mais abastadas;

4 – As ruas devem criar percursos que atenuem as distâncias e criem pontos de encontro facilmente reconhecíveis. Deve estimular-se a redundância em opções viárias para o mesmo destino de forma a evitar congestionamentos e a manter fluxos de trânsito. As ruas sem saída devem ser evitadas e todas as vias devem ter passeios largos que possibilitem, por exemplo, esplanadas de cafés e restaurantes e, quando possível, mobiliário urbano e árvores que criem espaços aprazíveis. Não devem ser exclusivamente pedonais, nem exclusivamente viárias e, sempre que possível, devem ter estacionamento lateral ou bilateral;

5 – Os espaços públicos da cidade devem criar uma hierarquia que enfatize os edifícios públicos, como câmaras municipais, tribunais, edifícios religiosos, etc. Estes edifícios devem ser projectados de forma a possibilitarem a alternância de usos futura, sem se prenderem exclusivamente a uma qualquer função, explorando a flexibilidade das tipologias públicas.

Todos os *new urbanists*, sem excepção, defendem a variedade de usos presente em qualquer bairro ou comunidade, pois a diversidade e a variedade replicam-se exponencialmente e ajudam a manter um bairro ou uma cidade permanentemente vivos. “*Cities need to be 24/7 cities. Mixed use should be encouraged over monocultures.*”<sup>61</sup>. Se isto se aplicar a todas as zonas da cidade, tanto melhor. A diversificação de usos e serviços presente em todas as zonas da urbe poderá ajudar à auto-requalificação de áreas consideradas mais perigosas, menos atraentes ou mais desaproveitadas, como bairros-de-lata, bairros sociais, zonas industriais obsoletas, etc.<sup>62</sup> A vitalidade de um bairro pode ser conseguida “*criando espaços urbanos variados e propícios ao convívio*”<sup>63</sup>, constituindo “*lugares invioláveis*”.<sup>64</sup> Em alguns bairros e algumas zonas da cidade poderá haver uma especialização em certos serviços, sem no entanto chegarem aos extremos do subúrbio (zonas residenciais, comerciais e industriais

<sup>61</sup> ADAMS, Rob, #3 Melbourne: Back from the Edge em *City Edge: Case Studies in Contemporary Urbanism*, p. 62

<sup>62</sup> JACOBS, Jane, *Morte e Vida das Grandes Cidades*, p. 195

<sup>63</sup> KRIER, Léon, *Arquitectura: Escolha ou Fatalidade*, p. 126

<sup>64</sup> *Ibid.*, p. 35



**Figura 42**  
Projecto de rua em  
Kalu Yala, Panamá, de  
Stefanos Polyzoides



**Figura 43**  
Avenida arborizada  
com estacionamentos  
bilaterais e passeios  
largos, em Birkdale,  
Charlotte, no estado da  
Carolina do Norte



rigorosamente separadas): áreas onde há salas de espetáculo e programas activos (teatros, cinemas, restaurantes, bares – vida nocturna); áreas especializadas em oferta hoteleira para alojamento de turistas, diversão e comércio retalhista; áreas escolares e universitárias; zonas administrativas e complexos de saúde, etc...<sup>65</sup> Esta variedade de serviços será uma mais-valia para a cidade em termos sociais, culturais e turísticos. Ainda assim, o *New Urbanism* não renuncia a conceitos básicos do urbanismo: “*mesclar funciones incompatibles – fábricas tóxicas o tráfico rápido com barrios residenciales*”.<sup>66</sup>

A rua é também um dos temas fulcrais do *New Urbanism*, pois ela assume o seu estatuto de “corredor social e cultural” na cidade restaurado. Nas cidades modernistas, no seu lugar, construíram-se quarteirões tão grandes que dificultam a circulação das pessoas que, assim, preferem estabelecer-se nos seus extremos, deixando as zonas centrais desaproveitadas e semi-abandonadas. Criando-se ruas ou ruelas no seu seio, não só se ajudará a encurtar as distâncias, como também se criarão novos percursos que potenciem a abertura de novos estabelecimentos comerciais ou de serviços, requalificando o interior dos quarteirões:

*“(...) Ruas freqüentes não são um fim em si mesmas. Elas são um meio para um fim. Se esse fim – gerar diversidade e catalisar os planos de muitas pessoas além dos planeadores – for limitado por um zoneamento repressivo ou por construções padronizadas que obstruam o livre desenvolvimento da diversidade, não se obterá nada de muito significativo com as quadras curtas. Como as combinações de usos principais, as ruas freqüentes efetivamente ajudam a gerar diversidade só pela maneira como atuam. O modo como funcionam (atraindo para si misturas de usuários) e os resultados que elas proporcionam (o crescimento da diversidade) estão intimamente relacionados. A relação é recíproca.”<sup>67</sup>*

Olhando para a região, além do centro da cidade e dos bairros urbanos, a relação com a paisagem e a envolvente natural deve ser privilegiada, não apenas por motivos paisagísticos e estéticos, mas também por motivos ecológicos. Assim e de forma a evitar a destruição do meio ambiente, o crescimento descontrolado dos subúrbios à volta do núcleo central (a cidade original) deve ser controlado, pois este também cria problemas imensos de tráfego, mau planeamento urbano, perda de identidade e de afiliação a centros urbanos históricos, isolamento social, etc.<sup>68</sup> Nota-se, novamente, a componente *eco-friendly* deste movimento.

Apesar de tudo, as cidades e comunidades construídas de acordo com os princípios deste novo movimento tornaram-se alvo de críticas de outros arquitectos e urbanistas contemporâneos. Dessas críticas, convém destacar a forma como a acessibilidade viária é

<sup>65</sup> DUANY, Andres, PLATER-ZYBERK, Elizabeth, *The Neighborhood, the District and the Corridor* em *The New Urbanism – Toward an Architecture of Community*, pp. XVII-XX

<sup>66</sup> MONTANER, Josep Maria, *Después del Movimiento Moderno: Arquitectura de la Segunda Mitad del Siglo XX*, p. 82

<sup>67</sup> JACOBS, Jane, *Morte e Vida das Grandes Cidades*, pp. 205/206

<sup>68</sup> CALTHORPE, Peter, *The Region* em *The New Urbanism – Toward an Architecture of Community*, p. XIII



**Figura 44**  
Arquitetura  
nostálgico-historicista  
na comunidade de  
Poundbury, Reino Unido,  
de Léon Krier



**Figura 45**  
Vista aérea da  
comunidade de  
Poundbury; malha  
*orgânica* artificial

tratada; estas comunidades são, sobretudo, limitadas ao uso pedestre e o uso do automóvel acaba por ser restrito em algumas zonas. Outros críticos argumentam que o *New Urbanism* acaba por ajudar à dispersão urbana.<sup>69</sup> O facto de alguns arquitectos, como a referida dupla Duany – Plater-Zyberk, desenhar e projectar *tudo*, desde a grelha urbana aos bancos de rua, acaba por limitar a liberdade de escolha dos habitantes e a criatividade no domínio do design, por exemplo. Da mesma forma, alguns críticos defendem que estas cidades “tradicionalistas” são contra o progresso tecnológico e publicitam quase que como um regresso à vida do século XIX, o que não é, de todo, verdade, de acordo com os *new urbanists*. Cidade, Progresso, Natureza – esta é a tríade que os *new urbanists* pretendem conciliar com os seus projectos.

*“(...) The New Urbanism, though, is not just a revival. While it borrows heavily from traditional city planning concepts – particularly those of the years 1900-1920 (now coming to be regarded as a watershed era in the history of urban design) – the New Urbanists acknowledge that many realities of modern life must be dealt with: automobiles and “big-box” stores, to mention just a few. (...)”*<sup>70</sup>

A adaptação das comunidades aos avanços tecnológicos e urbanos, como a transformação gradual de pequenas comunidades em centros urbanos de maior dimensão, é também um dos pontos fulcrais deste movimento, tendo já sido tratada em alguns projectos<sup>71</sup>:

*“(...) At Belvedere Village in Ascot, Demetri Porphyrios sets up what he calls a “nucleus of a settlement”: a pattern of buildings and spaces intended not merely for long-term use but for gradual transformation and adaptation into a larger regional urban centre. At Windsor in Florida, Andres Duany and Elizabeth Plater-Zyberk have codified the elements of urban growth, setting up a building programme that limits idiosyncrasy in favour of an appreciable pattern of streets, squares, greens, and street elevations.*

*The same attitudes are in evidence in the better-known masterplan for Poundbury by Léon Krier, which displays the entire range of civic amenities necessary for a balanced urban environment. The public spaces are bounded by communal buildings, residential blocks look onto central greens, commercial districts are located always at walking distance within the neighbourhoods.”*<sup>72</sup>

Observaremos estes conceitos mais à frente, mas afirma-se que já existem vários bairros e pequenas comunidades construídas de raiz que seguem estes princípios, dos quais se salientam a nova cidade de Poundbury, no Reino Unido, de Léon Krier, a Expo ‘98/Parque das

<sup>69</sup> BRESSI, Todd W., *Planning the American Dream* em *The New Urbanism – Toward an Architecture of Community*, p. XLIII

<sup>70</sup> KATZ, Peter, *The New Urbanism – Toward an Architecture of Community*, p. X

<sup>71</sup> ECONOMAKIS, Richard, *Urban Sense* em *Architectural Design n.º 105: New Practice in Urban Design*, p. 7

<sup>72</sup> *Ibid.*, p. 7



**Figura 46**  
Expo '98/Parque das Nações



**Figura 47**  
Reconstrução da Neumarkt de Drésden, Alemanha

Nações em Lisboa, e a sua congénere, Expo 2010, em Xangai, os *master plans* das reconstruções de Beirute e Drésden, a requalificação do centro urbano de Melbourne, etc.

Pode-se dizer, portanto, que o *New Urbanism* é um movimento urbano que quer reviver as vivências sociais da cidade, da vida em comunidade – um urbanismo ao serviço da população e focado nela; é um movimento que incorpora uma vertente sustentável na maneira como trata a paisagem e o ambiente natural; é um movimento que pretende criar espaços que Marc Augé caracteriza como “lugares antropológicos” – o lugar antropológico é o sítio ocupado pelos seus indígenas; é onde estes trabalham, vivem, defendem, caracterizam, etc.; um local provido de cultura e história, que lhe permitem atribuir certos aspectos particulares, que o diferenciam, um pouco, dos restantes – uma identidade.<sup>73</sup>

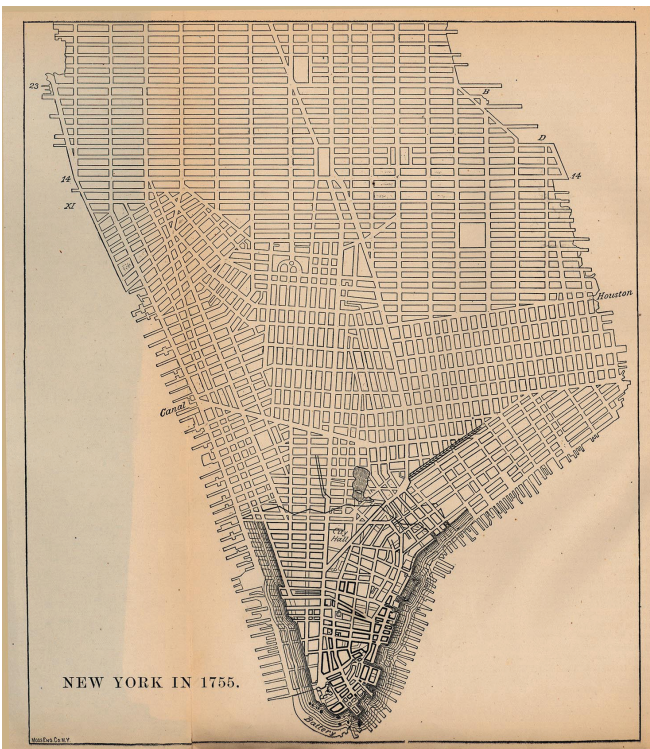
II  
C  
A  
P  
Í  
T  
U  
L  
O

---

<sup>73</sup> AUGÉ, Marc, *Não-Lugares: Introdução a uma Antropologia da Sobremodernidade*, pp. 49-51



**Figura 48**  
Subúrbio em São Francisco, no estado da Califórnia



**Figura 49**  
Planta da baixa de Manhattan, Nova Iorque, em 1755

## QUAIS SÃO AS PRINCIPAIS CORRENTES DO *NEW URBANISM*?

II

O *New Urbanism* encontra seguidores e adeptos em muitos países e regiões do mundo. Como se baseia geralmente em princípios e conceitos usados por cidades mais antigas acaba por ser um movimento regional. Porém, há duas grandes correntes que se destacam neste movimento, em termos de influência e em termos de materialização de projectos: o *New Urbanism of North-America* (NUNA) e o *New Urbanism of Europe* (NUE).

C

A

P

Í

T

U

L

O

O NUNA, como o nome refere, reflecte uma maior aceitação na América do Norte, principalmente Estados Unidos e Canadá. Nestes países existem variadíssimos empreendimentos construídos de raiz, como, por exemplo, nos estados da Flórida e da Califórnia, mas também em intervenções urbanas em Nova Iorque, Chicago, Bóston, Filadélfia e Montreal. Os empreendimentos supracitados baseiam-se, apesar de tudo e embora seguindo os princípios do *New Urbanism*, nos subúrbios americanos, das vivendas unifamiliares intermináveis: “*Americans are creating the biggest change in a hundred years in how we build cities. Every single American city that is growing, is growing in the fashion of Los Angeles, with multiple urban cores.*”<sup>74</sup>

Por sua vez, o NUE encontra-se espalhado um pouco por toda a Europa, inclusive estendendo-se a países como o Líbano e Israel. Concentra-se mais no Reino Unido, onde tem por maior impulsionador o Príncipe Carlos<sup>75</sup>, o que lhe confere uma enorme visibilidade, e noutros sítios como os países da Europa Setentrional, como a Alemanha, França, e Polónia.

### A CORRENTE NORTE-AMERICANA

Uma das principais características do NUNA é a sua pretensa ilusão de perfeição, uma autêntica estratégia de *marketing*, a venda de um “modo de vida”<sup>76</sup> – geralmente um “modo de vida” extremamente caro, pois a maioria destas comunidades acabam por ser *resorts* de luxo, como no caso de Celebration, da Disney, na Flórida:

“*A estratificação social é implementada de acordo com as possibilidades económicas de cada um, havendo, para isso, diferentes tipos de casas: desde mansões enormes, passando por casas mais pequenas com jardim, acabando em apartamentos no centro da cidade (que apenas podem ser arrendados). Apesar de a Disney garantir que existem casas para cada classe social, os preços são muito mais elevados que no resto do Estado.*”<sup>77</sup>

Esta corrente é, sem dúvida, mais historicista, mais nostálgica e mais ideológica. As

<sup>74</sup> GARREAU, Joel, *Edge City: Life on the New Frontier*, p. 3

<sup>75</sup> WALES, HRH The Prince of, *Architectural Design n.º 105: New Practice in Urban Design*, p. 9

<sup>76</sup> MOTA, André Filipe F. R. M., *Celebration Avenue*, p. 38

<sup>77</sup> *Ibid.*, pp. 52/53



**Figura 50**  
Comunidade de  
Kentlands, Gaithersburg,  
no estado de Maryland,  
de Andres Duany e  
Elizabeth Plater-Zyberk



**Figura 51**  
Comunidade de Windsor,  
no estado da Flórida,  
da dupla Duany –  
Plater-Zyberk



suas cidades são mais clássicas, baseadas nas plantas ortogonais de Filadélfia, Manhattan, e outros. A comunidade de Kentlands, em Gaithersburg, no estado de Maryland, de Duany e Plater-Zyberk<sup>78</sup>, é uma autêntica recriação das cidades coloniais da América do século XVIII. A sua função é, nem mais nem menos, a de evocar o *American Dream* e o *American Way of Life* (que entretanto parecem ter-se perdido). A cidade de Celebration “baseia o seu desenho na utilização intensiva deste artifício [imagem abstracta que remete para certos edifícios de certas épocas], na utilização de elementos evocativos de uma época. Neste caso, o Pós-II Guerra Mundial, conotado com uma série de memórias colectivas quando se formou pela primeira vez uma cultura verdadeiramente americana.”<sup>79</sup> Enfatiza-se aqui a componente ideológica do *New Urbanism*: a relação, o apelo que este pretende estabelecer entre os seus projectos urbanos e os seus habitantes.

Apesar disto, os arquitectos Elizabeth Moule e Stefanos Polyzoides defendem que a Arquitectura está profundamente interligada com a cultura de cada região, e que o *tipo* dos edifícios (função) e não o *estilo* é que deve ser fonte da continuidade histórica das cidades. Edifícios construídos no Estilo Internacional, Desconstrutivista, *High-Tech*, por exemplo, podem ser usados, desde que encontrem aplicação no tecido urbano dessas mesmas cidades. É esta mistura, defendem eles, que cria um regionalismo arquitectónico e que atribui a uma urbe uma “aura” mais autêntica.<sup>80</sup> A criação dos típicos relvados americanos em frente às vivendas unifamiliares é uma constante, como no caso da comunidade de Windsor, na Flórida, de Andres Duany e Elizabeth Plater-Zyberk.<sup>81</sup>

Embora neste projecto a pequena vedação branca de madeira esteja ausente, esta “é encarada como uma parede mais exterior da casa; demarca a propriedade e o espaço privado.”<sup>82</sup>

Joel Garreau argumenta que os novos “centros” das cidades americanas (aquilo a que ele refere como *Edge Cities*) são, de facto, marcados por essas mesmas vivendas e esses mesmos relvados que tornaram os Estados Unidos “*the best-housed civilization the world has ever known.*”<sup>83</sup>

Os ideais da dupla Duany e Plater-Zyberk estão a atingir o sucesso na América. Ao estudarem intensivamente os subúrbios das cidades americanas, estes arquitectos perceberam que se atribuírem a uma determinada comunidade, ou cidade, ou bairro urbano uma temática específica, alusiva a um período específico, que lembre os seus habitantes de como estas eram anteriormente, poderão enquadrar todos os conceitos principais do *New Urbanism* nestas mesmas comunidades – altas densidades, uma grelha reticulada, e muitas vias pedonais.<sup>84</sup>

<sup>78</sup> KATZ, Peter, *The New Urbanism – Toward an Architecture of Community*, p. 31

<sup>79</sup> MOTA, André Filipe F. R. M., *Celebration Avenue*, p. 38

<sup>80</sup> MOULE, Elizabeth, POLYZOIDES, Stefanos, *The Street, the Block, and the Building* em *The New Urbanism – Toward an Architecture of Community*, p. XXIV

<sup>81</sup> *Architectural Design* n.º 105: *New Practice in Urban Design*, p. 31

<sup>82</sup> TEYSOT, Georges, *Da Teoria de Arquitectura: Doze Ensaios.*, pp. 213/214

<sup>83</sup> GARREAU, Joel, *Edge City: Life on the New Frontier*, p. 4

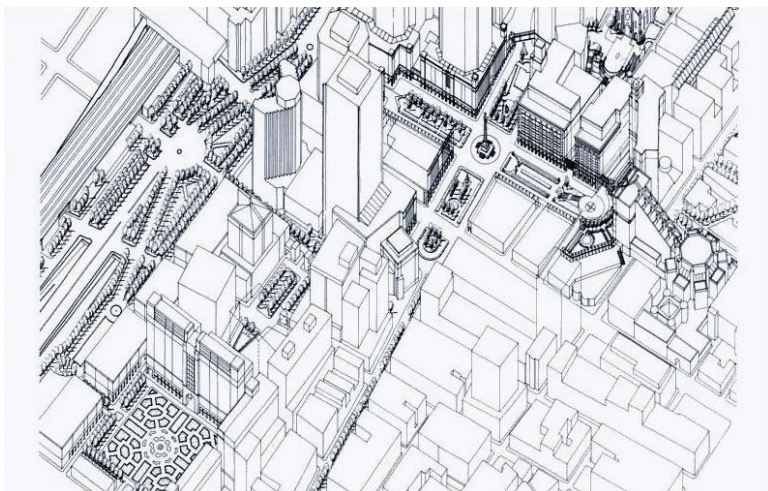
<sup>84</sup> *Ibid.*, p. 249



**Figura 52**  
Vista aérea da comunidade de Seaside, Flórida, da dupla Duany – Plater-Zyberk



**Figura 53**  
Comunidade de Seaside: usufruição do espaço público



**Figura 54**  
*Cité Internationale*, Montreal, dos arquitectos Steven Peterson e Barbara Littenberg

Assim, e como já foi referido, estes dois arquitectos-urbanistas planeiam todos os seus projectos ao pormenor: “*the size of the lots, the narrowness of the streets, the relationship of houses to the street, how and where the cars will be parked, the alignment of streets, the creation of a downtown-like center. If they get all this under control, they feel, imaginative people can be trusted to take care of producing the rest of the community themselves.*”<sup>85</sup>

A criação de um código que reja estas comunidades pode ser observada na localidade de Seaside (também na Flórida): “*It mandates arcades and porches and walkways and alleys and, yes, white picket fences [ao contrário do seu outro projecto de Windsor], all to encourage a lively street life. It invites skinny widow’s-watch towers so that everybody will have a view of the water.*”<sup>86</sup> Esta comunidade edificou-se à imagem dos referidos subúrbios, sendo constituída maioritariamente por vivendas individuais que ladeiam um pequeno centro com maior densidade de construção. Como já se explicou, isto resulta numa possibilidade de escolha limitada por parte dos habitantes.

Em termos de intervenções no tecido urbano é de referir a *Cité Internationale*, em Montreal, no Canadá, dos Arquitectos Peterson e Littenberg. A ideia do projecto era recriar todo o centro da cidade, transformando-o num lugar de negócios, mas ao mesmo tempo residencial, disposto ao longo de dois parques cruciformes, e afastando os parques de estacionamento que povoavam a zona. Haveria vários níveis de circulação, incluindo um pedestre, à superfície, e um viário, subterrâneo.<sup>87</sup> O *Atlantic Center*, dos arquitectos Peter Calthorpe e Skidmore Owings & Merrill, em Brooklyn, ocuparia um descampado no centro do bairro nova-iorquino. O projecto consiste na articulação de três arranha-céus de escritórios numa parte, com uma zona mais residencial e de densidade mais baixa, situada à volta de um pequeno parque, interconectando estas duas zonas com ruas e vias pedonais.<sup>88</sup> Nenhum destes projectos acabou por se materializar, por várias razões. Um terceiro projecto que vale a pena referenciar é o imenso *master plan* para o centro de Los Angeles. Aqui, Elizabeth Moule e Stefanos Polyzoides, juntamente com Andres Duany e Elizabeth Plater-Zyberk e ainda outros, tentaram criar uma verdadeira *downtown* naquela que é conhecida como a cidade “em busca de um centro”<sup>89</sup>, aplicando os conceitos do *new urbanism* numa das maiores aglomerações urbanas do mundo.

O estudo intensivo das cidades permite elaborar um esquema que contém as características locais, materiais e formas de construção, clima local, costumes, tradições e hábitos. Tudo isto vai influenciar a arquitectura e a cidade de uma determinada região.<sup>90</sup> O *New Urbanism* é apologista deste estudo de campo.

<sup>85</sup> *Ibid.*, p. 249

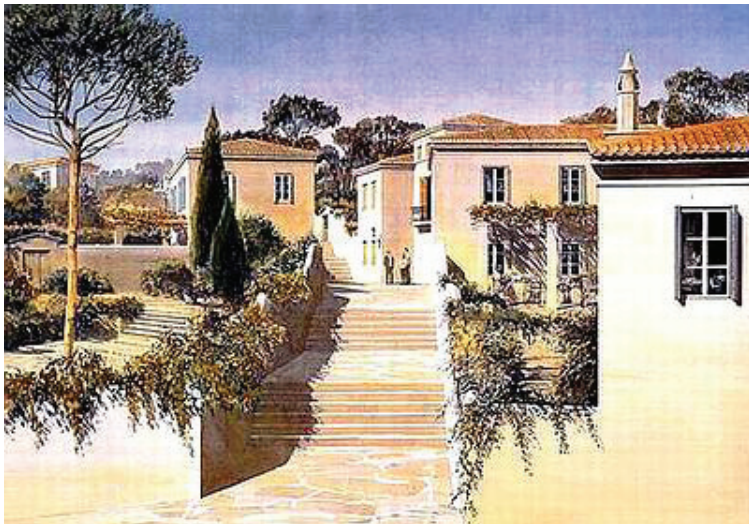
<sup>86</sup> *Ibid.*, p. 250

<sup>87</sup> KATZ, Peter, *The New Urbanism – Toward an Architecture of Community*, pp. 119-123

<sup>88</sup> *Ibid.*, pp. 165-167

<sup>89</sup> *Ibid.*, p. 213

<sup>90</sup> LEAL, João, *Capítulo 6 – Os Arquitectos e a Modernidade do Popular: Inquérito à Arquitectura Popular em Portugal em Etnografias Portuguesas (1870-1970): Cultura Popular e Identidade Nacional*, p. 170



**Figura 55**  
Vila de Spetses, em Creta,  
de Léon Krier



**Figura 56**  
Plano de reconstrução  
da *Potsdamer Platz*, em  
Berlim, de Christoph  
Sattler



**Figura 57**  
Pounbury, Reino Unido,  
de Léon Krier

Por sua vez, no NUE a ilusão de perfeição é conseguida pela variedade, devida à tradição histórica europeia. As suas plantas baseiam-se nas cidades medievais e reflectem o crescimento orgânico destas. É mais tolerante ao Modernismo e é mais radical em termos urbanos, sendo, no entanto, mais moderado no que respeita às possibilidades económicas dos seus habitantes. Os arquitectos e urbanistas europeus Léon e Rob Krier e Maurice Culot projectam uma “reconstrução realista da cidade europeia”.<sup>91</sup> Demetri Porphyrios segue uma linguagem semelhante, como afirma Kate Nesbitt:

*“Porphyrios proposes to address modernism’s failures with what Kevin Lynch would call the “imageability” of the traditional city. Reestablishing the dense rhythm of street, square, and block of the European town, he claims, will end urban disorientation. This aspect of Porphyrio’s polemic positions him in the postmodern urban critique along with Léon and Rob Krier.”*<sup>92</sup>

Os seus princípios podem ser vistos na comunidade de Belvedere Village, em Ascot (1989), e nos projectos da extensão da vila de Spetses e Cavo Salomonti, em Creta.<sup>93</sup>

Christoph Sattler, que propôs um projecto de reconstrução da *Postdamer Platz* de Berlim, defende que o seu desenho se baseia na cidade europeia tradicional: compacta e espacialmente complexa. O seu projecto define praças, ruas e *boulevards*, densidades e cérceas de 35 metros, mas não a forma ou a arquitectura dos edifícios; isso ficaria para um concurso internacional, aparentemente livre de regras. Os blocos, originalmente uma única massa, foram separados em volumes mais pequenos, com ruelas penetrando-os, assegurando um movimento constante de pessoas. Haveria uma proporção entre habitação (30%) e espaços comerciais. O plano foi baseado na planta histórica original.<sup>94</sup>

Enquanto que no Reino Unido há projectos construídos de raiz, como Poundbury, de Léon Krier, na Alemanha e na Polónia, o *New Urbanism* concentra os seus esforços na reconstrução, requalificação e revitalização dos centros históricos das cidades destruídas durante a II Guerra Mundial, sendo estes um óptimo exemplo de aplicação das ideologias do movimento. Também no Reino Unido, na Alemanha, em Espanha, na Suécia, etc., vários projectos de renovação das zonas portuárias e antigas áreas industriais e a sua incorporação no tecido urbano das cidades têm seguido de perto os conceitos do *New Urbanism*. Em Portugal é notória a requalificação urbana da Alta de Lisboa e da zona do Parque das Nações (antiga Expo

<sup>91</sup> TEYSSOT, Georges, *Da Teoria de Arquitectura: Doze Ensaios.*, p. 58

<sup>92</sup> NESBITT, Kate, *Theorizing a New Agenda for Architecture: An Anthology of Architectural Theory – 1965-1995*, p. 91

<sup>93</sup> *Architectural Design n.º 105: New Practice in Urban Design*, pp. 50-69

<sup>94</sup> SATTLER, Cristoph, *New Practice in Urban Design – Symposium discussion held on 1st December 1992 by The Prince of Wales’s Institute of Architecture em Architectural Design n.º 105: New Practice in Urban Design*, pp. 12/13



**Figura 58**  
Expo '98/Parque das Nações



**Figura 59**  
Reconstrução da Neumarkt de Drésden: a incorporação de edifícios de linguagem contemporânea na malha barroca, substituindo os edifícios considerados *desinteressantes*



**Figura 60**  
Reconstrução da Neumarkt de Drésden: uso de materiais modernos na edificação

'98). Esta última prima pela diversidade de usos existente numa área sensivelmente pequena: uma estação de combóios, um centro comercial, sedes de várias empresas, apartamentos residenciais, restaurantes, lojas, um casino, o Oceanário, um centro de exposições, centros culturais, hotéis, extensas vias pedonais e ciclovias.

A supracitada comunidade de Poundbury, em Dorset, encontra-se em construção. É uma recriação de uma típica cidade britânica, com ruas sinuosas e arborizadas, um centro urbano bem definido e praças e jardins delimitados por edifícios de carácter monumental, pois Krier argumenta que *“a silhueta da cidade deve ser exclusivamente determinada pelos edifícios simbólicos e de carácter cívico”*<sup>95</sup> e *“os vestíbulos e os palácios civis e religiosos, as arenas, os templos, as bibliotecas, as igrejas, os campanários (...) são os únicos e verdadeiros elementos públicos e simbólicos da cidade”*.<sup>96</sup>

Como se referiu, o NUE, ao contrário do seu irmão americano, especializa-se e concentra-se principalmente na requalificação dos centros das cidades históricas. Como exemplo deste caso, Drésden, na Alemanha, tem visto parte do seu casco antigo, a *Neumarkt*, ser reerguido dos escombros deixados pelo bombardeamento intenso das Forças Aliadas durante a II Grande Guerra. Mantendo a antiga malha de ruas, a cidade reconstruiu os principais edifícios dos quarteirões destruídos, como a famosa *Frauenkirche*.<sup>97</sup> Porém, e de uma forma arbitrária e bastante questionável, os edifícios de traça mais *simples* (leia-se *menos decorada, menos barroca*) foram substituídas por interpretações modernas, de linhas puristas, resultando numa reconstrução híbrida, mas mais tolerante a outras linguagens arquitectónicas. O maior problema foi o uso de materiais modernos, como o tijolo e o betão, para a reconstrução dos ditos edifícios (incorporando aqui e ali os fragmentos encontrados durante as escavações).<sup>98</sup> Este é um tema premente e muito discutido pelos *new urbanists* europeus. A utilização de materiais modernos e a diferenciação do original e do reconstruído é um dos pontos principais da Carta de Atenas para o Restauro de Monumentos Históricos (CARMH), redigida no primeiro encontro dos CIAM, em 1931. Ignasi de Solà-Morales Rubió escreve o seguinte acerca da CARMH:

*“(...) Not just by recommending that modern materials should be used on certain occasions, but above all the repeatedly expressed criterion according to which difference is noted in the different arrangement of added elements, in the use of different materials and in the absence of decorations in new constructions, in their geometrical and technological simplicity. (...) When the other Athens charter, that of the men of the CIAM in 1933, also insisted on the impossibility of accepting the historical pastiche and appealed to the Zeitgeist [the “spirit of times”] to justify their demand that new interventions in historical zones be*

<sup>95</sup> KRIER, Léon, *Arquitectura: Escolha ou Fatalidade*, p. 100

<sup>96</sup> *Ibid.*, p. 35

<sup>97</sup> <http://en.wikipedia.org/wiki/Dresden>

<sup>98</sup> <http://www.skyscrapercity.com/showthread.php?t=250017>



**Figura 61**  
Alta densidade de  
construção no Parque das  
Nações



**Figura 62**  
Rua movimentada em  
Helsínquia, Finlândia



*made in the language of present-day architecture, this was not in reality so far from what had been asserted two years earlier by other professionals with whom they appeared to have few things in common. Indeed, the two bodies were distinguished by the militant and progressive character of one and the historicist and conservative interests of the other.”<sup>99</sup>*

Pode-se constatar, portanto, que a reconstrução de Drésden segue a CARMH à risca. Isto coloca uma questão interessante: embora a reconstrução seja bem-intencionada, e queira trazer de volta um pouco do antigo esplendor da “Florença do Elba”, o que torna estes edifícios modernos, mas com uma máscara barroca, diferentes do *kitsch* de Las Vegas? Se os próprios CIAM rejeitam a existência de *pastiches*, o que é que são todos os edifícios reconstruídos de Drésden? A nosso ver são exactamente isso, *pastiches*; se a reconstrução tivesse sido feita usando materiais tradicionais poderia considerar-se indubitavelmente autêntica – desta maneira, torna-se um *pastiche* do século XXI. Léon Krier afirma que “*a vontade de distinguir entre as partes originais e as partes restauradas contribui na realidade para reduzir a harmonia de conjunto dos edifícios restaurados*”.<sup>100</sup>

Estas duas correntes têm, obviamente, conceitos comuns que podem ser encontrados nos projectos de uma e outra. Um deles é a alta densidade. Aglomerados urbanos mais densos e mais compactos permitem distâncias mais pequenas, que podem ser percorríveis a pé, contribuindo para uma vida mais saudável e mais ecológica, ao invés das áreas urbanas espalhadas, e de baixa densidade, que fazem com que os seus habitantes necessitem do automóvel para se deslocarem de um sítio para o outro. Ao mesmo tempo, com cidades mais compactas, a percentagem de espaço natural livre é maior. Tendo uma maior densidade, também haverá mais pessoas e, segundo Jane Jacobs, “*continua sendo verdade que grandes concentrações de pessoas são uma das condições necessárias para o florescimento da diversidade urbana*.”<sup>101</sup> Outro é a perimetragem; a delimitação de uma cidade ou bairro é tão importante como o limite de um parque ou de uma praça – esta fronteira impede que a cidade cresça para além de limites estabelecidos invadindo o espaço natural.<sup>102</sup> A rua, mais propriamente a já referida rua-corredor é o elemento de ligação, a conexão entre as várias partes de uma cidade, e é um conceito que os *new urbanists* querem implementar nos seus projectos:

*“The corridor is a significant element of the New Urbanism because of its inherently civic nature. In the age of the metropolis, with villages, towns, neighborhoods and districts*

<sup>99</sup> RUBIÓ, Ignasi de Solà-Morales, *From Contrast to Analogy: Developments in the concept of Architectural Intervention em Theorizing a New Agenda for Architecture: An Anthology of Architectural Theory – 1965-1995*, p. 233

<sup>100</sup> KRIER, Léon, *Arquitetura: Escolha ou Fatalidade*, p. 70

<sup>101</sup> JACOBS, Jane, *Morte e Vida das Grandes Cidades*, p. 226

<sup>102</sup> ECONOMAKIS, Richard, *Urban Sense em Architectural Design n.º 105: New Practice in Urban Design*, p. 7



**Figura 63**  
*TOD – Transit-oriented-  
development*

*aggregated in unprecedented quantity, the most universally used public spaces are the corridors that serve connection and mobility. Of the three elements – the neighborhood, the district and the corridor – the latter, in its optimum form, is the most difficult to implement because it requires regional coordination.”*<sup>103</sup>

A criação de um código – como Andres Duany e Elizabeth Plater-Zyberk fizeram –, ou de um *master plan* é uma forma de organizar o projecto de uma comunidade, e pode ver-se nas duas correntes. Este código/*master plan* vai ser a espinha dorsal de todo o projecto, ajudando a definir ruas, quarteirões, bairros, etc.

*“The New Urbanism seeks a fresh paradigm to guarantee and to order the public realm through individual buildings. Buildings, blocks and streets are interdependent. Each one contains to some degree the ingredients of all the others. Any decision to design streets in a particular manner seals the formal fate of blocks and buildings. Blocks of a specific character determine correspondent streets and buildings. Buildings of particular qualities dominate the blocks that contain them and the streets that surround them.”*<sup>104</sup>

Também Peter Calthorpe criou um código, mas mais baseado no sistema de transportes, a que ele apelidou de *TOD – Transit-oriented-development*. A ideia é criar uma rede de autocarros ou eléctricos urbanos que possuam diversas estações de trânsito espalhadas ao longo do centro e dos bairros circundantes, de modo a permitir um uso maior deste sistema, interligando todas as partes da cidade. Cada *TOD* ficaria situado numa comunidade densa e compacta que misturaria diversos serviços, percorrível em poucos minutos, à volta de uma estação de trânsito.<sup>105</sup>

Philip Bess apelida os *new urbanists* (ou pelo menos parte deles) de neotradicionalistas. Para ele, estes devem procurar criar bairros e cidades que encorajem a participação numa vida comunitária. Estes devem ser *“multicentered, pedestrian-scaled physical environment of background buildings, monumental buildings, and public spaces conducive to the common good, in which automobiles are conveniences rather than necessities.”* Assim, defende ele, as cidades neotradicionais seriam meritórias de algum reconhecimento, especialmente no que respeita ao reforçar das ligações e práticas comunitárias que, embora existam, se encontram num estado fragmentado e enfraquecido actualmente.<sup>106</sup>

Esta imagem de vida comunitária traz à memória as vivências do passado. Daí que

<sup>103</sup> DUANY, Andres, PLATER-ZYBERK, Elizabeth, *The Neighborhood, the District and the Corridor* em *The New Urbanism – Toward an Architecture of Community*, p. XX

<sup>104</sup> MOULE, Elizabeth, POLYZOIDES, Stefanos, *The Street, the Block, and the Building* em *The New Urbanism – Toward an Architecture of Community*, p. XXI

<sup>105</sup> BRESSI, Todd W., *Planning the American Dream* em *The New Urbanism – Toward an Architecture of Community*, p. XXXI

<sup>106</sup> BESS, Philip, *Comunitarism and Emotivism: Two rival views of Ethics and Architecture* em *Theorizing a New Agenda for Architecture: An Anthology of Architectural Theory – 1965-1995*, p. 380



**Figura 64**  
*Linz Café*, de Alexander  
Christopher



**Figura 65**  
Rua de Estocolmo com  
vários tipos de usos

a tendência e aparência nostálgico-historicista da arquitectura do *New Urbanism* podem ser compreendidas pegando num exemplo específico: o *Linz Café*, de Alexander Christopher (1980).

*“O edifício assume um aspecto confortável que em certo sentido é neoclássico – pelo menos de algumas versões “confortáveis” de neoclássico, tais como encontramos nos interiores de Schinkel. (...) O Linz Café está conscientemente baseado nesses factos de construção, que são necessários ao conforto humano: é por isso que o Café parece um edifício antigo – não por copiar um edifício antigo, mas porque está baseado nas mesmas regras. A essência das proposições de Alexander é a seguinte: as regras intemporais da arquitectura podem ser inferidas de uma análise fenomenológica dos modelos de “boa vida”.”<sup>107</sup>*

É, portanto, uma “necessidade” dos new urbanists trazer de volta esse conforto, a imagem da boa vida, da família, da vida comunitária. Para eles, a melhor maneira de o fazer é através da Arquitectura, que cria uma imagem abstracta de uma vivência passada.

Não obstante, muitas vezes, estas comunidades são perfeitas no papel, e na vida real apenas a muito custo se tenta alcançar essa ilusão.

*“A perfeição que se busca baseada numa utopia é por norma uma tarefa falhada, pelo que nos demonstra a história. (...) Ao se desejar uma sociedade perfeita, fundamentada num conceito arquitectónico de cidade, o mais provável é que se despolete, ou origine, um local distópico.”<sup>108</sup>*

Mas os *new urbanists* argumentam que vale a pena salvar a cidade tradicional, e muitos dos princípios aplicados a essas mesmas cidades têm vindo a renascer ao longo dos últimos 20 anos: *“Principles such as the need for cities to be fully integrated with the growing suburbs around them; developing streets, squares and parks; the importance of promoting mixed uses; the encouragement of a polycentric rather than a monocentric city with quarters which have distinct identities.”<sup>109</sup>*

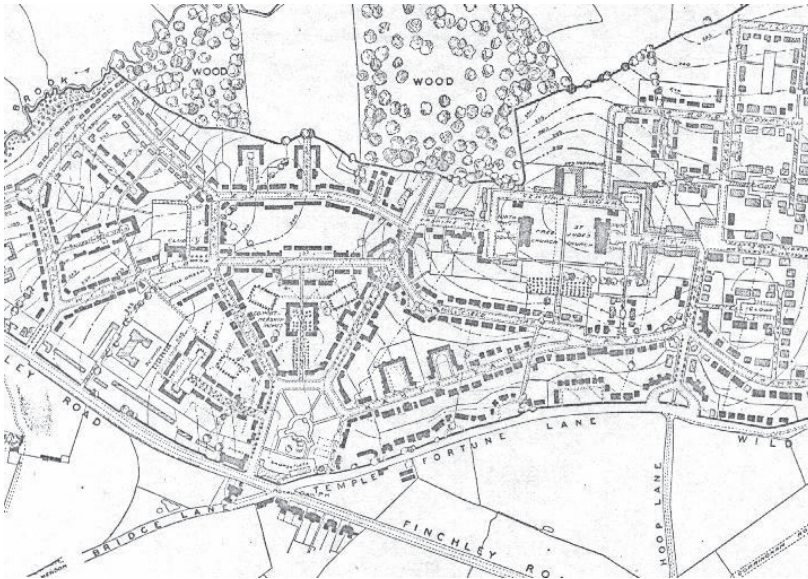
Como refere Marshall Berman, *“(...) O desejo contemporâneo de uma cidade que seja abertamente turbulenta mas intensamente viva corresponde ao desejo de voltar a expor feridas antigas, mas caracteristicamente modernas. (...)”<sup>110</sup>*

<sup>107</sup> TEYSSOT, Georges, *Da Teoria de Arquitectura: Doze Ensaios.*, p. 59

<sup>108</sup> MOTA, André Filipe F. R. M., *Celebration Avenue*, pp. 9/10

<sup>109</sup> HANSON, Brian, *New Practice in Urban Design – Symposium discussion held on 1st December 1992 by The Prince of Wales Institute of Architecture em Architectural Design n.º 105: New Practice in Urban Design*, p. 11

<sup>110</sup> BERMAN, Marshall, *Capítulo III – Baudelaire: O Modernismo nas Ruas*, p. 187



**Figura 66**  
Cidade-jardim de  
Hampstead, Londres



**Figura 67**  
Harlow *New Town*, Reino  
Unido



**Figura 68**  
Vista aérea de Milton  
Keynes, Reino Unido

## QUE OUTROS MOVIMENTOS URBANÍSTICOS SÃO CONTEMPORÂNEOS AO NEW URBANISM?

II

Neste subcapítulo far-se-á apenas uma breve referência a outros movimentos que surgiram pela mesma altura que o *New Urbanism*, e outros mais recentes ou mais antigos, comentando e enfatizando possíveis princípios ou conceitos comuns e discrepâncias ideológicas.

É necessário referir que a maioria dos movimentos urbanísticos (e arquitectónicos, também) actuais tem como preocupação maior o cuidado com o ambiente. Os problemas ecológicos que têm surgido e que continuam a aparecer com o passar dos anos alertaram a Humanidade para passar da teoria à acção. Assim sendo, no último quartel do século XX apareceram os edifícios eco-sustentáveis, as cidades verdes, etc. Estes conceitos acabam por ser a espinha dorsal de várias correntes urbanísticas do Pós-Modernismo.

Além da temática ecológica, a componente social tem imenso peso para estes movimentos concorrentes com o *New Urbanism*. Adoptando a mesma atitude antimodernista, grupos ou movimentos como o *Archigram*, o *Urbanismo Situacionista*, o *Metabolism* e o Urbanismo Sustentável, apresentam uma nova perspectiva de vida comunitária, que parece ter-se perdido com o Modernismo. Porém, e ao mesmo tempo que estes movimentos concordam neste princípio com o *New Urbanism*, a Cidade-Jardim, que ainda é um movimento existente, se bem que hoje com menor vigor, toma uma direcção oposta a estes; os conceitos básicos desta corrente já foram explicitados anteriormente, mas volta-se a referir que foi neste movimento que se basearam os arquitectos e urbanistas modernistas que mais tarde viriam a definir a noção de cidade, bairro e comunidade durante o século XX. Aqui incluem-se as *new towns* inglesas do pós-guerra, projectadas para descongestionar Londres. São casos interessantes pois apresentam-se como uma mescla de princípios da Cidade-Jardim de Howard e do Urbanismo Modernista, impondo uma clara segregação de serviços e actividades, contrariando, portanto, os conceitos principais do *New Urbanism*. Utilizando as casas unifamiliares como elemento-base de todo o projecto, acabaram por confundir-se com os subúrbios, já por si intermináveis, da metrópole londrina e das outras cidades maiores do Reino Unido. Alison e Peter Smithson, defensores de uma lógica urbana diferente, arguíram que estas *new towns* não tinham alma, vida urbana ou identidade de qualquer tipo. De entre os numerosos projectos, destacam-se Stevenage (1946), Harlow (1947) e Milton Keynes (1967).<sup>111</sup>

O Urbanismo Sustentável acaba por ser uma extensão da eco-arquitectura que se tem afirmado nos últimos anos, apregoando a ideia de uma sociedade mais independente dos combustíveis fósseis e mais amiga dos materiais recicláveis e reutilizados. A *Melbourne Principles for Sustainable Cities* é uma carta de 10 princípios para cidades ecologicamente

<sup>111</sup> MONTANER, Josep Maria, *Después del Movimiento Moderno: Arquitectura de la Segunda Mitad del Siglo XX*, pp. 72/73



**Figura 69**  
Curitiba, Brasil: antes das  
obras da Linha Verde



**Figura 70**  
Curitiba: Linha Verde,  
depois das obras



sustentáveis, que trarão novas oportunidades económicas e interacções sociais e contribuirão para o enriquecimento cultural e espiritual das cidades, baseando-se na requalificação urbana desta cidade australiana, que foi afectada, como tantas outras, pela desertificação do seu centro urbano e pela poluição do rio Yarra, que a atravessa.<sup>112</sup> O Urbanismo Sustentável segue conceitos comuns ao *New Urbanism*, como a delimitação daquilo que é urbano e do que não é, a escala humana das cidades, defendendo a pedonalização e, assim, fomentando um estilo de vida mais saudável, e a criação de espaços verdes e amplos pela cidade é outro ponto comum. Josep Maria Montaner relata-nos os seguintes casos:

*“Dois são os exemplos significativos da sustentabilidade na escala urbana: a cidade de Curitiba (Brasil) e a norte-americana Seattle. Curitiba baseou seu desenvolvimento na conservação do núcleo colonial, na proliferação de parques para lazer, na oxigenação e na drenagem, e em um sistema eficaz, rápido e econômico de transporte público cujos itinerários arborescentes articulam tanto a mobilidade como a estrutura da cidade. Seattle é um exemplo singular pela definição de indicadores urbanos de sustentabilidade e pela defesa do espaço público, verde e de pedestres, que favorece mais a vida de vizinhança, que o predomínio do automóvel de índices puramente econômicos.”*<sup>113</sup>

Porém, o urbanismo sustentável rege-se mais pelos princípios da cidade-jardim.<sup>114</sup> Embora o *New Urbanism* seja um movimento que defende a protecção, ampliação e criação destes espaços verdes, Todd W. Bressi afirma que o *“New Urbanism has not yet fully tackled some fundamental metropolitan development issues. It responds only minimally to ecological concerns at the local and regional scales. (...)”*<sup>115</sup>

A Cidade-Jardim, vista anteriormente, defende a segregação de usos (influenciando o Modernismo), concentrando *“pessoas aqui, tráfego ali; trabalho aqui, moradias acolá; ricos aqui, pobres lá adiante; no meio, barreiras de erva e betão (...)”*<sup>116</sup> A Cidade-Jardim, como já se disse, não teve grande sucesso em termos de exemplares, havendo muito poucos projectos construídos segundo os preceitos deste movimento. Porém, nos Estados Unidos, foram várias as comunidades que floresceram com princípios parecidos com os da Cidade-Jardim. Jane Jacobs refere:

*“As idéias de Howard e Geddes foram adotadas com entusiasmo nos Estados Unidos durante os anos 20 e ampliadas por um grupo de pessoas extremamente eficientes e dedicadas, entre elas Lewis Mumford, Clarence Stein, o falecido Henry Wright e Catherine Bauer. Embora*

<sup>112</sup> FIEN, John, #15 *Beyond the City Edge* em *City Edge: Case Studies in Contemporary Urbanism*, pp. 241-244

<sup>113</sup> MONTANER, Josep Maria, *As formas do século XX*, p. 40

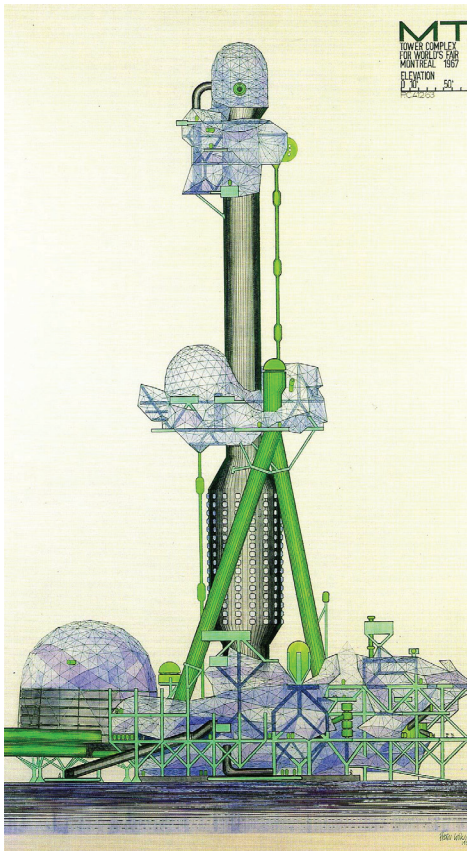
<sup>114</sup> RADOVIC, Darko, #8 *Belgrade: De(con)structing Urbanity* em *City Edge: Case Studies in Contemporary Urbanism*, pp. 230-235

<sup>115</sup> BRESSI, Todd W., *Planning the American Dream* em *The New Urbanism – Toward an Architecture of Community*, p. XLII

<sup>116</sup> BERMAN, Marshall, *Capítulo III – Baudelaire: O Modernismo nas Ruas*, p. 183



**Figura 71**  
O grupo Archigram. Da esquerda para a direita: Peter Cook, Michael Webb, David Greene, Ron Herron, Warren Chalk e Dennis Crompton



**Figura 72**  
Projecto de Torre para a Expo '67, em Montreal, Canadá



**Figura 73**  
*Seaside Bubbles*

*se definissem como planejadores regionais, mais recentemente Catherine Bauer denominou esse grupo os “descentralizadores”, nome mais acertado, uma vez que o resultado imediato do planeamento regional, segundo a visão deles, deveria ser descentralizar as grandes cidades, reduzi-las, e dispersar as empresas e a população em cidades menores e separadas.”*<sup>117</sup>

Não será muito diferente dos actuais subúrbios tipicamente americanos ou de alguns europeus. No entanto, e concordando com o *New Urbanism*, o estilo de vida saudável, a vida em comunidade, a pedonalização das cidades e a escala humana estão presentes neste movimento.

Quanto aos dois primeiros movimentos supracitados, o *Archigram* e o *Urbanismo Situacionista* diferem bastante dos outros, pois assumem uma posição mais utópica; a sua função não é tanto projectar uma realidade, mas sim alertar e forçar a tomada de consciência sobre a realidade actual, introduzindo conceitos e metodologias que podem marcar a diferença. Acima de tudo, interpretamo-los como correntes teóricas e acreditamos que os seus mentores não tencionavam mesmo criar algo material (apesar de, no caso do *Archigram*, os desenhos técnicos, os cortes e alçados dos projectos terem todos um nível de rigor e pormenor notável), e, assim, diferenciam-se significativamente do *New Urbanism*: “*Unlike purely visionary proposals the New Urbanists’ work demonstrates a practical concern with how they will be implemented. (...)*”<sup>118</sup>

O *Archigram* foi um grupo de vanguarda formado em 1960, em Londres, constituído pelos arquitectos Peter Cook, Warren Chalk, Ron Herron, Dennis Crompton, Michael Webb e David Greene, e pelo designer Theo Crosby.<sup>119</sup>

Era, sobretudo, um movimento teórico, cujos projectos se fixaram no papel e daí não passaram.<sup>120</sup> Simon Sadler considera o *Archigram* a “última chama” do Modernismo, embora haja alguma discordância. A extravagância dos desenhos deste grupo, a sua componente maioritariamente utópica colocam-no, claramente, no domínio do Pós-Moderno. Os seus projectos mais famosos, a *Living City*, *Plug-In City* e *Walking City* mostram-nos uma mescla de estilos, desde o industrial do século XIX, à arquitectura militar, passando pelos campos da ficção científica, da biologia, tecnologia, electrónica, construtivismo, *pop art*, que depois se misturam com os movimentos mais em voga dos anos 70, 80 e 90: o *high-tech* e o desconstrutivismo, típicos do movimento pós-moderno.<sup>121</sup> Tudo isto acaba por dar aos projectos do *Archigram* aquela aura única de arquitectura de ficção-científica futurista/utópica que apresenta uma continuidade sempre presente ao longo dos seus trabalhos. Seguindo esta linha de raciocínio, também as comunidades projectadas segundo os preceitos do *New Urbanism* mostram uma

<sup>117</sup> JACOBS, Jane, *Morte e Vida das Grandes Cidades*, p. 19

<sup>118</sup> BRESSI, Todd W., *Planning the American Dream* em *The New Urbanism – Toward an Architecture of Community*, p. XXXVII

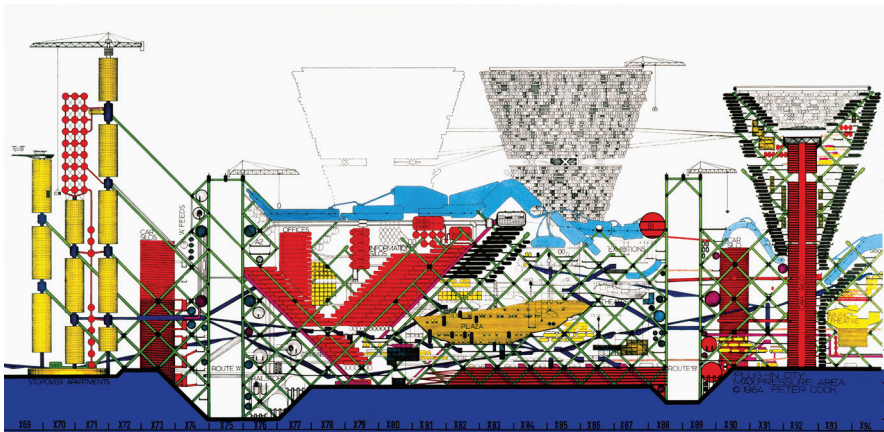
<sup>119</sup> <http://en.wikipedia.org/wiki/Archigram>

<sup>120</sup> SADLER, Simon, *Archigram – Architecture without Architecture*, p. 3

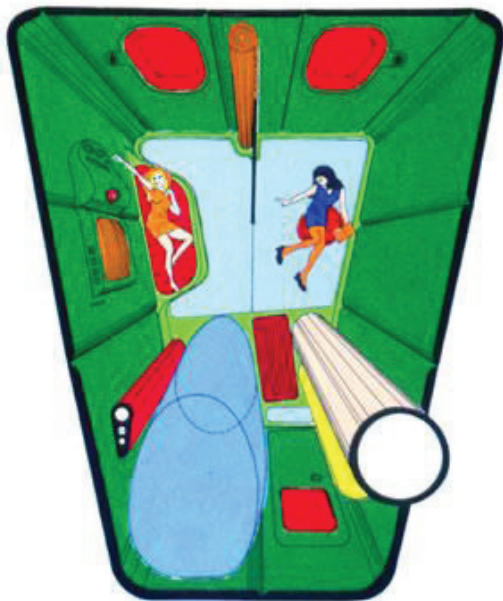
<sup>121</sup> *Ibid.*, p. 8



**Figura 74**  
*Southbank Centre,*  
Londres



**Figura 75**  
*Plug-In City*



**Figura 76**  
Cápsula habitacional da  
*Plug-In City*

mistura de estilos, sejam eles tradicionais ou contemporâneos. A cidade de Celebration na Flórida é um bom exemplo, onde as suas habitações unifamiliares são um *pastiche* de estilos que passa pelos estilos *Colonial Revival*, o *Victorian*, o *Classical*, o *French*, o *Mediterranean* e que criam a unidade visual da comunidade.<sup>122</sup>

Porém, há que concordar com o autor quando este se refere ao hiperfuncionalismo do *Archigram*, presente nos seus trabalhos, e o fio condutor do grupo. Originalmente um movimento “*of combative neo-avant-garde attitude and techniques that became stock-in-trade to practitioners keen to rethink architectural space and architectural technology.*”<sup>123</sup>, o *Archigram* acabaria por dar um salto de gigante para se tornar num dos movimentos pioneiros pós-modernistas.

Da mesma maneira, este grupo de arquitectos, que já tinha alguma obra construída, influenciada pelo brutalismo (pelo qual eram fascinados – *Southbank Centre*, em Londres)<sup>124</sup>, lançou-se numa “campanha” contra o Modernismo, assumindo uma postura visionária:

*“The return of a “visionary” architecture must have seemed regressive to many modernist architects in the 1960s. The codification of an International Style in the 1920s had broadly settled the debates about what modern architecture should be; why undo this only forty years later, just as cities were triumphantly being built in the image of the Bauhaus and the International Style? A mainstream modernism of International Style vocabulary and functionalist rationale provided a norm that made even departures from it (...). Archigram’s transcendence of this arrangement, its demand that every design be born of inspiration, implied rebellion against an architectural profession intent upon training, in the main, competent technicians.”*<sup>125</sup>

O *New Urbanism* é, todo ele, uma reacção contra o Modernismo e os seus pressupostos, arguindo que é necessária uma limpeza nos conceitos deste para dar lugar a um Urbanismo e uma Arquitectura que sirvam a comunidade, e que não sejam meramente visões puristas de arquitectos.

O *Archigram* focou-se na procura da tecnologia, da “máquina de habitar” que o Modernismo, nos seus inícios tinha defendido, mas que, entretanto, havia perdido. A preocupação pelo espaço era a única coisa que diferenciava os ideais deste grupo daqueles defendidos pelos designers industriais. É uma fantasia futurista, utópica. Apesar de tudo, todos os seus projectos eram produtos de intensa investigação, e os seus desenhos bastante detalhados.

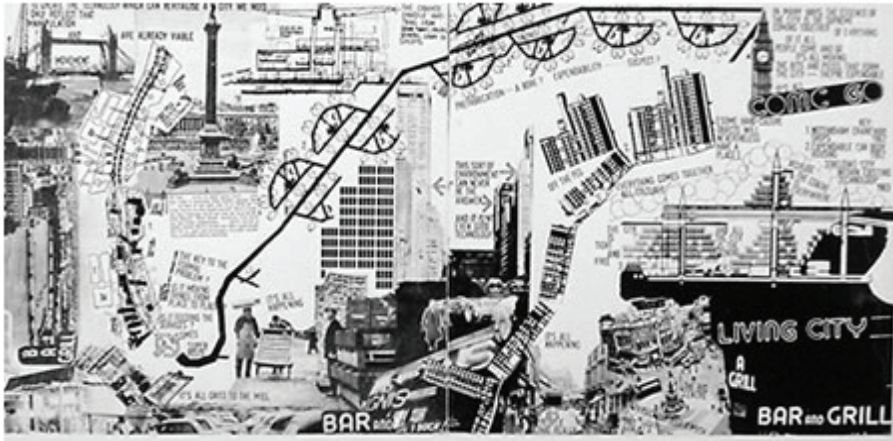
Radicalmente, ainda mais que o Modernismo no seu tempo, a sua arquitectura

<sup>122</sup> MOTA, André Filipe F. R. M., *Celebration Avenue*, pp. 53/54

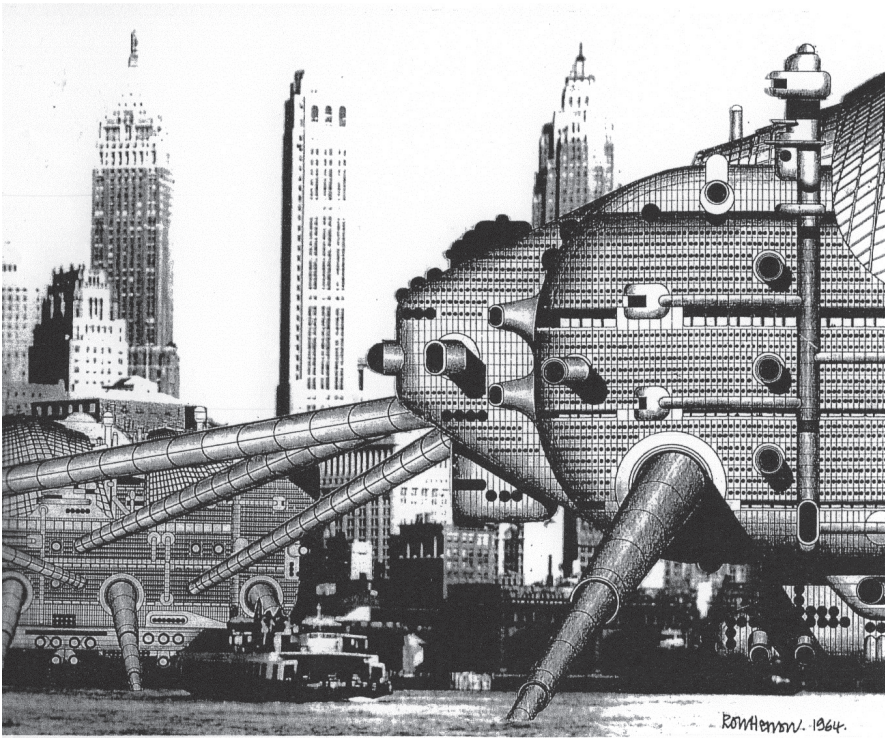
<sup>123</sup> SADLER, Simon, *Archigram – Architecture without Architecture*, p. 4

<sup>124</sup> *Ibid.*, p. 5

<sup>125</sup> *Ibid.*, pp. 4/5



**Figura 77**  
*Living City*



**Figura 78**  
*Walking City*

libertou-se dos últimos cordões que a prendiam à História, à qual mesmo os brutalistas estavam ainda tenuemente ligados, lançando-se no vazio da experimentação.<sup>126</sup>

O conceito principal deste grupo era a criação de edifícios (leia-se *equipamentos*) para *viver* e para *estar*, e que a arquitectura não devia criar “*fixed volumes of space to be mutely inhabited, less still shaped masses of masonry*”.<sup>127</sup> Aqui, o *Archigram* é contrário ao *New Urbanism*, pois este vai buscar as suas ideologias e conceitos principais ao passado, às cidades pré-industriais; aquele rompe com tudo.

Ao aperceberem-se que a revolução tecnológica do Modernismo havia falhado neste campo, o grupo aventurou-se para fora do domínio modernista, sem, no entanto, recorrer à “tradição retrógrada” do Pós-Modernismo.<sup>128</sup> Numa época em que o mundo artístico estava em mudança, o *Archigram* assumiu uma posição conservadora em relação à Arquitectura, querendo salvá-la da ignomínia:

“(…) *Archigram’s designs destabilized the fundamental assumption that architecture is a static art: Archigram was unconvinced that a building’s firmitas (solidity) was the necessary precondition of its utilitas and venustas (utility and beauty), as Vitruvius’ foundational equation of the Western architectural tradition had ordained. With Archigram, architecture’s mobile “outsiders” – awnings, tents, caravans – had modernist company. Ordinarily, architects removed architecture from the vicissitudes of everyday life.*”<sup>129</sup>

Argumentando que o Modernismo estava a oprimir a Arquitectura, pois este estava a criar edifícios feitos de “partes/pedaços” industrialmente produzidos, que depois se juntavam (como se fosse um *puzzle*) e que o projecto de Arquitectura estava a passar do arquitecto para o cliente<sup>130</sup>, o *Archigram* tentou elevar a Arquitectura da época ao estatuto “*pop*” da Arte dos anos 60, daí que se considere que este movimento é pós-moderno no seu cerne. Isto pode ser visto na exposição que o grupo fez para o *Institute of Contemporary Arts* de Londres, onde se apresentou a célebre *Living City*. Esta cidade utópica mostrou o ponto de vista do grupo sobre as cidades: “*that cities, being more than mere functional organizations of space, are the life-support machinery of a culture in perpetual change.*”<sup>131</sup>

Assim, muitos dos projectos deste grupo tinham como base a mobilidade e o nomadismo, as células habitacionais transportáveis, culminando nas apoteóticas *Walking Cities*, que se deslocam sobre a água, apoiadas em gigantescos pés telescópicos.<sup>132</sup> Como último ponto, e observando os desenhos do grupo *Archigram*, é notória a extrema densidade das

<sup>126</sup> *Ibid.*, pp. 4/5

<sup>127</sup> *Ibid.*, pp. 5/6

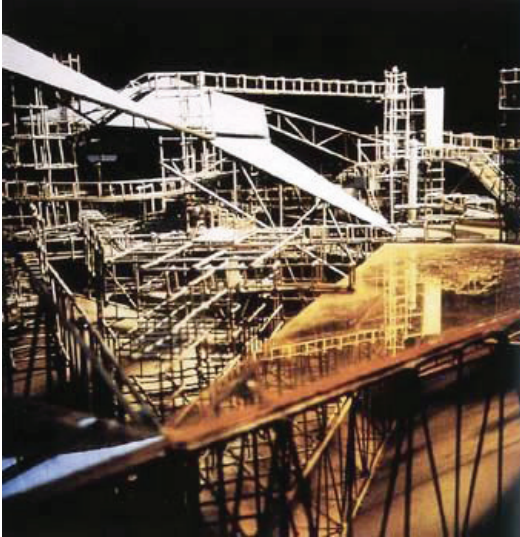
<sup>128</sup> *Ibid.*, pp. 5/6

<sup>129</sup> *Ibid.*, pp. 5/6

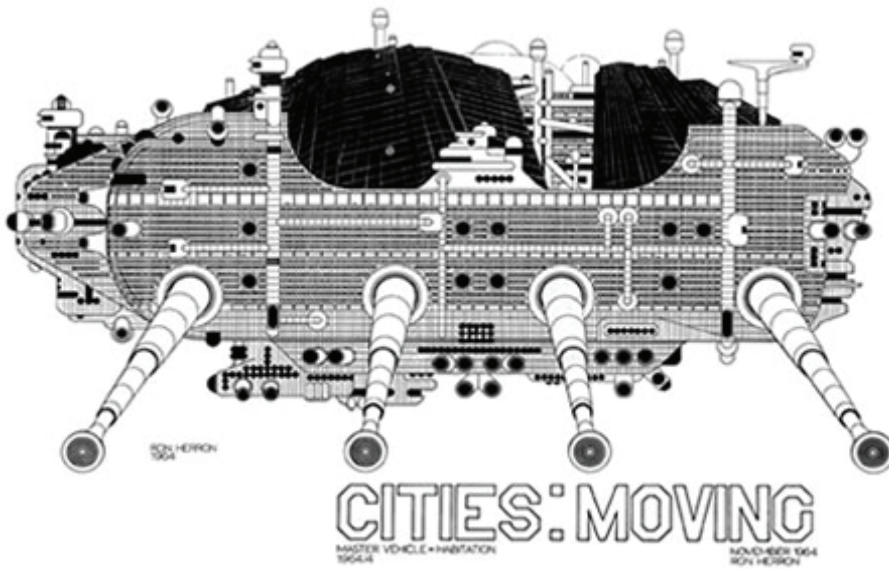
<sup>130</sup> *Ibid.*, p. 8

<sup>131</sup> *Ibid.*, p. 8

<sup>132</sup> MONTANER, Josep Maria, *Después del Movimiento Moderno: Arquitectura de la Segunda Mitad del Siglo XX*, pp. 113/114



**Figura 79**  
Maquete da *New Babylon*



**Figura 80**  
*Walking City*



**Figura 81**  
*New Babylon*, Constant  
Nieuwenhuis



ciudades projectadas. Pode-se concluir que também eles procuram construir uma comunidade mais compacta e aparentemente sustentável (como no caso da *Walking City*), o que encontra paralelos no *New Urbanism*:

*“The New Urbanism offers an alternative future for the building and re-building of regions. Neighborhoods that are compact, mixed-use and pedestrian friendly; districts of appropriate location and character; and corridors that are functional and beautiful can integrate natural environments and man-made communities into a sustainable whole.”*<sup>133</sup>

Apesar de um ou outro paralelismo, o *Archigram* é bastante diferente, tanto na teoria como na prática, do *New Urbanism*. Por sua vez, o movimento que dá pelo nome *Urbanismo Situacionista*, surgido, também, nos anos 60 é mais próximo deste último, se bem que mantém a componente teórica e utópica daquele - este não parece pretender sair do campo da utopia, sendo apenas uma aproximação ao ideal dos seus seguidores.

Mantendo a mesma postura perante o Modernismo, o *Urbanismo Situacionista* defende que a arquitectura contemporânea perdeu a parte emotiva, da história, tornando-se abstracta e opaca. Este movimento pretende atingir um campo místico, um regresso à arquitectura de outrora, com todas as suas metáforas e significados inerentes e escondidos, à espera de serem descobertos, em si, pois a arquitectura contemporânea perdeu esse simbolismo – há que rejuvenescê-la, encontrar uma nova direcção. É, portanto, um Manifesto.

A arquitectura representa a civilização humana, os seus desejos e progressos sendo uma articulação plástica. Portanto, para os situacionistas está na altura de agir: *“la arquitectura del mañana será un instrumento para modificar las concepciones actuales del tiempo y del espacio. Será un instrumento para conocer y para actuar.”*<sup>134</sup>

Relembrando a *Walking City* do *Archigram*, o *Urbanismo Situacionista* afirma que a civilização do amanhã será “móvel”, e que a sua arquitectura cairá, sobretudo, no campo da experimentação, pois só assim se poderá modificar a vida.<sup>135</sup> Ao mesmo tempo, um retorno à grandiosidade das cidades de outrora é enfatizado, tal como o *New Urbanism* defende:

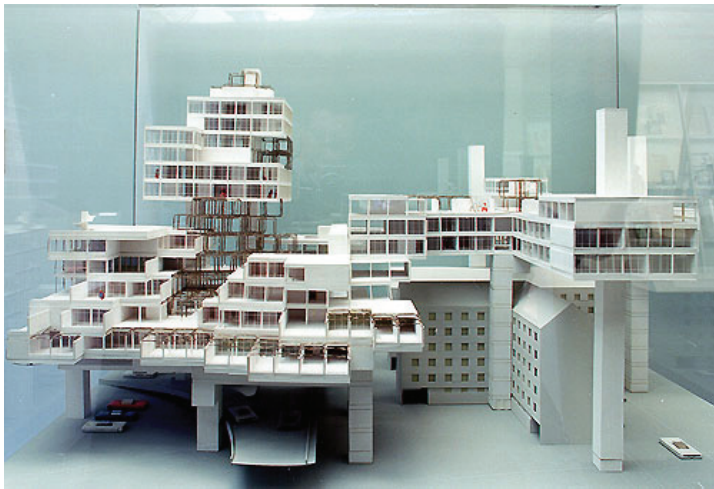
*“En ellas se reunirían de forma sistemática, además de los establecimientos indispensables para un mínimo de confort y una mínima de seguridad, unos edificios cargados de gran poder de evocación y de influencia, unos edificios simbólicos que representarían los deseos, las fuerzas y los acontecimientos del pasado, del presente y del futuro.”*<sup>136</sup>

<sup>133</sup> DUANY, Andres, PLATER-ZYBERK, Elizabeth, *The Neighborhood, the District and the Corridor* em *The New Urbanism – Toward an Architecture of Community*, p. XX

<sup>134</sup> IVAIN, Gilles, *Formulario para un Nuevo Urbanismo em Urbanismo Situacionista*, p. 12

<sup>135</sup> *Ibid.*, p. 13

<sup>136</sup> *Ibid.*, p. 16



**Figura 82**  
Maquete da *New Babylon*



**Figura 83**  
Bairro de usos mistos em  
Ridge Hill, Condado de  
Westchester, estado de  
Nova Iorque

A razão para este ponto de vista é a supracitada abstracção da Arquitectura modernista. Com o desaparecimento dos motivos de paixão arquitectónica, será urgente um regresso aos velhos sistemas religiosos e das grandes histórias que carregam a Arquitectura de diversos significados e símbolos.

Toda esta carga simbólica dá azo a criações interessantes: cidades que resultam da aglomeração de castelos, grutas, etc. Porém, não seriam verdadeiramente *castelos*, mas sim edifícios modernos que se assemelhavam vagamente a um castelo medieval, mas que manteriam e multiplicariam o poder poético de um castelo antigo. Uma espécie de artifício que não envereda pelo lado *kitsch* da Arquitectura. Usando esta temática simbólica, e os edifícios poéticos, Gilles Ivain recria uma cidade em que os bairros se baseiam nos sentimentos dos seus moradores, a *New Babylon* [Nova Babilónia]:

*“Barrio Raro – Barrio Feliz (especialmente reservado para la vivienda) – Barrio Noble y Trágico (para los niños inteligentes) – Barrio Histórico (museos, escuelas) – Barrio Útil (hospital, tiendas de utillaje) – Barrio Siniestro, etc. Y un astrolario que agruparía las especies vegetales en función de sus relaciones con el ritmo estelar, un jardín planetario (...) indispensable para inculcar a los habitantes una conciencia cósmica. Tal vez también un Barrio de la Muerte, no para morir en él, sino para vivir en paz. (...) El Barrio Siniestro, por ejemplo, sustituiría con ventaja aquellos agujeros, aquellas bocas del infierno que muchos pueblos habían poseído antaño en sus capitales: simbolizaban los poderes maléficos de la vida.”*<sup>137</sup>

Ivain vai ao ponto de mencionar que aceder a este último bairro seria especialmente difícil, devido a vários artifícios que assustariam qualquer pessoa que nele tentasse entrar.<sup>138</sup>

Os *situacionistas* Attila Kotanyi e Raoul Vaneigem adoptam uma postura mais radical: afirmam que o Urbanismo não existe realmente e que a Arquitectura é um produto puramente ideológico e falso criado para satisfazer de forma falsa uma necessidade falsa.<sup>139</sup> A planificação urbana é conseguida através de uma igualmente falsa participação:

*“La planificación urbana en su conjunto solo puede entenderse como el dominio de la publicidad-propaganda de una sociedad, es decir, como una organización de la participación en algo en lo que es imposible participar.”*<sup>140</sup>

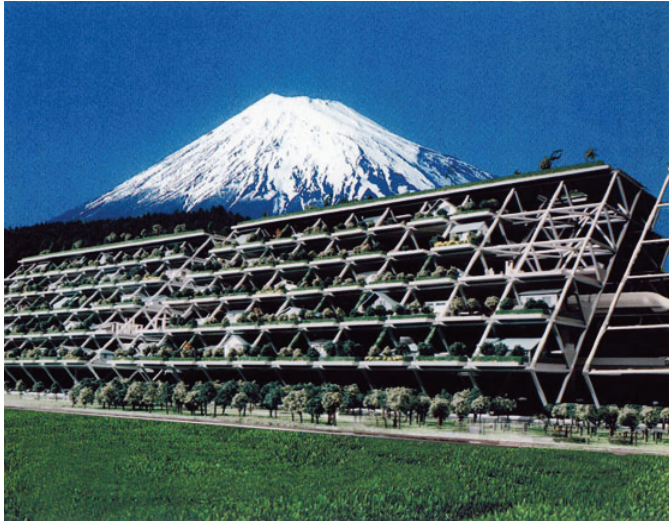
No meio de toda esta falsidade ideológica é possível encontrar um conceito que vai contra o princípio basilar do *New Urbanism*, a questão da separação de usos. Contestando aquilo que os dois autores referem por Urbanismo Unitário, sugerem que a única maneira de escapar

<sup>137</sup> *Ibid.*, pp. 17-19

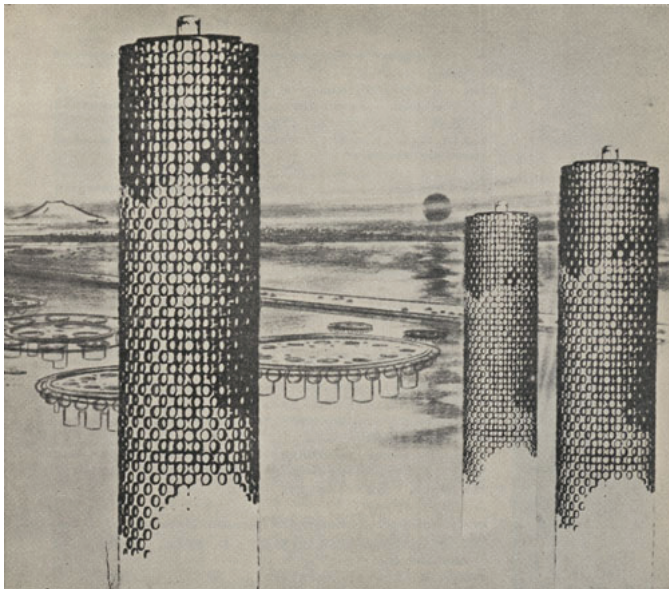
<sup>138</sup> *Ibid.*, p. 19

<sup>139</sup> KOTANYI, Attila, VANEIGEM, Raoul, *Programa Elemental de la Oficina del Urbanismo unitário em Urbanismo Situacionista*, p.23

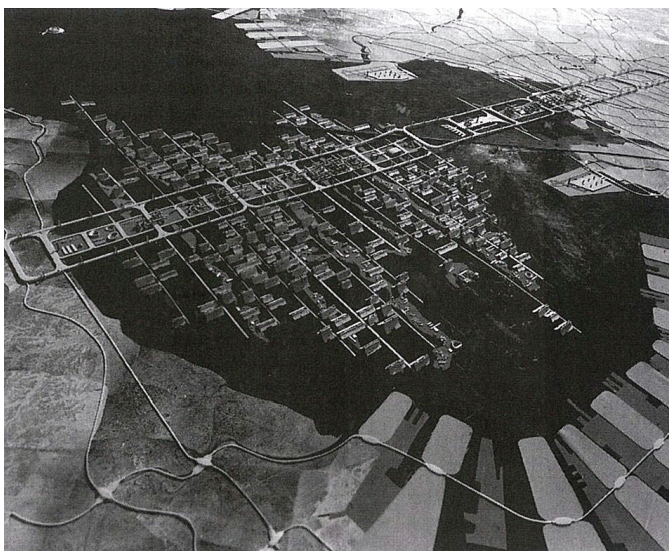
<sup>140</sup> *Ibid.*, p.24



**Figura 84**  
*Statiform Structure*  
Module de Kiyonori  
Kikutake, 1972



**Figura 85**  
*Tower-shaped Community*  
de Kiyonori Kikutake,  
1958



**Figura 86**  
Projecto para a Baía de  
Tóquio de Kenzo Tange,  
1960

à “mentira urbanística” é enveredar por actividades especializadas situadas, presumivelmente, em zonas especializadas, que ficarão situadas, inevitavelmente, em zonas separas da cidade.<sup>141</sup> Andres Duany and Elizabeth Plater-Zyberk argüem que esta separação de usos, exige o uso do automóvel, o que leva à construção prioritária de vias e ruas e isto cria “*multiple crises of environmental degradation, economic bankruptcy and social disintegration.*”<sup>142</sup>

Em suma, o *Urbanismo Situacionista* representa a procura de um urbanismo simbólico; algo que traga de volta a simbologia da Arquitectura pré-modernista, os significados inerentes a esta que se perderam – reencontrar a paixão pela cidade e pela Arquitectura. Só assim se conseguirá atingir o próximo patamar de civilização.

Refere-se, como último caso, os Metabolistas Japoneses. Surgidos, tal como o *Archigram*, em 1960, são uma reacção à falta de planeamento urbano típica do país. Os seus projectos são uma tentativa de combater a cada vez maior individualidade e isolamento da arquitectura, assim como o caos urbanístico, desenvolvendo cidades pseudo-utópicas construídas em cima do mar e utópicas como as urbes aéreas. Apostam também em unidades residenciais móveis, à imagem do *Archigram*, grupo com quem partilham bastantes ideais.<sup>143</sup> Refere-se apenas um projecto – o plano para a Baía de Tóquio, de Kenzo Tange (1960):

*“El plan de Tokio (1960) – la propuesta más representativa de estos años – parte de la confianza en las posibilidades y valores de la metrópolis. Se trata de una gran ciudad planteada como expansión de Tokio, organizada por un gran eje cívico suspendido en el agua, y por una gran cantidad de núcleos residenciales verticales autónomos.”*<sup>144</sup>

Tal como no *Archigram*, há uma concepção em mega-escala, ao invés que o *New Urbanism* prima pela sua aproximação à escala humana.

Apesar de a Cidade-Jardim continuar hoje em dia, se bem que bastante diferente, grupos como o *Archigram* e os Metabolistas desapareceram; os *Situacionistas* são de tal forma utópicos que pouca aceitação terão por parte do público. O *New Urbanism*, por sua vez, vai saindo paulatinamente do domínio “alternativo” das correntes estilísticas urbanas, encontrando maior número de adeptos a cada ano que passa.

<sup>141</sup> *Ibid.*, p.28

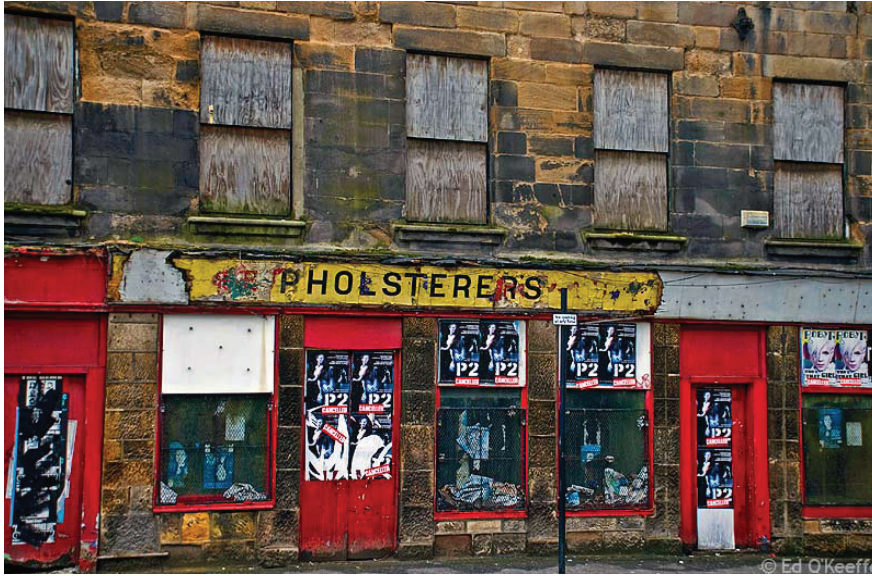
<sup>142</sup> DUANY, Andres, PLATER-ZYBERK, Elizabeth, *The Neighborhood, the District and the Corridor* em *The New Urbanism – Toward an Architecture of Community*, p. XX

<sup>143</sup> MONTANER, Josep Maria, *Después del Movimiento Moderno: Arquitectura de la Segunda Mitad del Siglo XX*, p. 116

<sup>144</sup> *Ibid.*, pp. 116/117



# III CAPÍTULO



**Figura 87**  
Glasgow decadente



**Figura 88**  
Cidade Universitária da  
*Universidad Nacional*  
*Autónoma de México*,  
Cidade do México



**Figura 89**  
Palácio da Assembleia  
em Chandigarh, capital  
dos estados de Haryana  
e Punjab, Índia, de Le  
Corbusier



## QUAL É A RESPOSTA DO *NEW URBANISM* AO SUPOSTO FALHANÇO DO URBANISMO MODERNISTA?

III

É neste capítulo que se pretende explorar mais profundamente os conceitos e as idiossincrasias dos arquitectos e urbanistas apologistas do *New Urbanism*. O cerne desta dissertação concentra-se aqui: como se vem referindo ao longo dela, vários arquitectos e urbanistas voltaram as suas pesquisas para as cidades tradicionais, após o falhanço de alguns exemplos Modernistas. Utilizando o *New Urbanism* como “trunfo na manga”, será que existe uma forma de travar a decadência acentuada de várias cidades do mundo ocidental?

C  
A  
P  
Í  
T  
U  
L  
O

Como o Urbanismo Modernista se começa a publicitar principalmente após a II Guerra Mundial, é também durante este período que se reconstroem as cidades europeias seguindo as ideologias da Carta de Atenas. Claro que a aplicação destas mesmas ideologias além de seguir o *zeitgeist* da época, tinha outra lógica intrínseca, e um pouco mais obscura: “*se explota y controla mejor cada área de la ciudad si ésta está formada por zonas monofuncionales.*”<sup>145</sup> É simples:

*“Seguindo as premissas cartesianas, a cidade como problema é descomposta por zonas de maneira que funcione como uma máquina produtiva, dividida em partes monofuncionais conectadas pelas linhas de circulação. Desta maneira, o delírio máximo do racionalismo induz à tentativa de planeamento da imensa complexidade da cidade mediante sua descomposição em estruturas formais e funcionais simples.”*<sup>146</sup>

Dos variados exemplos em que este tipo de planeamento urbano foi aplicado salientam-se a Cidade Universitária da *Universidad Nacional Autónoma de México*, Cidade do México (1950), projectada e coordenada por Carlos Lazo em parceria com mais de uma centena de arquitectos, Chandigarh (1953), na Índia, de Le Corbusier, e Brasília (1960), de Lúcio Costa e Oscar Niemeyer.<sup>147</sup> Porém, e ironicamente, a década de 60 foi o início do ocaso do Modernismo. Durante o décimo e último CIAM, organizado pelo *Team 10*, o tema escolhido foi o “habitat humano”, que introduzia conceitos que diferiam bastante dos congressos anteriores:

*“Durante los dos últimos CIAM – el de 1953 en Aix-en-Provence (Francia) y el de 1956 en Dubrovnik (Yugoslavia) – fue donde se forjó la desaparición de los CIAM y una cierta continuidad en grupo de características muy distintas, como fue el Team 10. En el IX CIAM, de Aix-en-Provence, los entonces jóvenes arquitectos Alison y Peter Smithson, Aldo van Eyck, Jacob Bakema, George Candilis, Shadrach Woods, John Voelcker, William Howell y R. Gutmann*

<sup>145</sup> MONTANER, Josep Maria, *Después del Movimiento Moderno: Arquitectura de la Segunda Mitad del Siglo XX*, p. 28

<sup>146</sup> *Ibid.*, p. 66

<sup>147</sup> *Ibid.*, p. 38



**Figura 90**  
Edifícios devolutos em  
Lisboa, com o famoso  
mural "Os Gémeos"



**Figura 91**  
Catedral de Brasília

*empezaron a criticar el esquematismo de la Carta de Atenas, reclamando para resolver el tema del congreso – el “Habitat” – que se introdujera el concepto de “identidade” y se investigase sobre los principios estructurales del crecimiento urbano. (...)”<sup>148</sup>*

Refira-se também que já Bruno Taut defendia, nos textos e desenhos de *A Coroa da Cidade* (1919) “a necessidade de um novo tipo de edifício que, na cidade moderna, desempenhasse o papel que a acrópole ou a catedral exerceram na cidade grega ou na medieval.”<sup>149</sup> Ou seja, algo que agregasse os habitantes, que estabelecesse um centro nevrálgico e que servisse como elemento marcante da cidade. Daí que a capital do Brasil estivesse a ser construída numa altura em que os conceitos modernistas de segregação de funções haviam entrado já em falência.

*“Poco a poco se va extendiendo entre los urbanistas e sociólogos la creencia en el hecho contrario: la vida urbana existe allí donde hay mezcla y superposición de funciones: residencia, trabajo, comercio, ocio, etc.”<sup>150</sup>*

Portanto, como se referiu no I Capítulo, explicar-se-á agora por que é que Brasília é uma cidade que carece de vida social.

### **BRASÍLIA – A ANTICIDADE**

Se houver uma cidade no mundo que representa melhor os princípios do Urbanismo Modernista, essa cidade é Brasília. Homogénea, monolítica, monumental, deserta – quatro adjectivos que se aplicam na perfeição a esta cidade modernista. Ao mesmo tempo que Brasília era edificada, seguindo rigorosamente os conceitos racionalistas do Modernismo, surgiam em Inglaterra e no Japão os grupos *Archigram* e *Metabolism*, misturando o *pop* e o neobrutalismo, duas correntes bastante diferentes dos ideais modernistas, que só mostram que o Modernismo começava a “expirar”.<sup>151</sup>

*“Continuando la tradición brasileña de ir fundando nuevas ciudades en el interior tales como Goiania, en 1957 se planteó el concurso inicial y el plano piloto, que fue ganado por la propuesta de Lucio Costa. En 1960 se inauguró esta nueva gran capital que sigue a rajatabla los principios de la ciudad racionalista, la Carta de Atenas y la “Ville Radieuse”. Curiosamente, esta gran obra tardo-moderno del urbanismo racionalista, se produce al mismo tiempo que estos principios empiezan a estar en crisis y a evidenciarse sus grandes disfunciones. Lógicamente,*

<sup>148</sup> *Ibid.*, p. 30

<sup>149</sup> MONTANER, Josep Maria, *As formas do século XX*, p. 40

<sup>150</sup> MONTANER, Josep Maria, *Después del Movimiento Moderno: Arquitectura de la Segunda Mitad del Siglo XX*, p. 82

<sup>151</sup> FIGUEIRA, Jorge, ed, *Reescrever o Pós-Moderno*, p. 152



**Figura 92**  
Eixo Monumental de  
Brasília



**Figura 93**  
Superquadras

*la aplicación estricta de los principios del zoning urbano y de la primacía del tráfico rodado, ha creado una ciudad sin vida espontánea poblada sólo por sectores adinerados.*"<sup>152</sup>

III

Aqui, a utopia transformou-se, na realidade, numa distopia: a mais funcional das cidades funcionalistas não é funcional. Este paradoxo está bem presente ao longo da metrópole.

C

A

P

Í

T

U

L

O

Brasília é uma cidade sem ruas e sem cruzamentos. E em que é que isto afecta a vida diária? Em primeiro lugar, perdemos numerosos pontos de referência, que, de outra maneira, nos ajudariam a orientar-nos pela cidade. E a melhor maneira de o fazer é conduzindo: Brasília é uma cidade feita para o automóvel, e não para o peão. Toda a gente que puder conduz. Por isso é que não há ruas na cidade – há vias-rápidas e grandes avenidas. Uma diferença fundamental separa ainda mais estas artérias viárias das das outras cidades: não há edifícios que as ladeiem – estes foram empurrados para o interior das superquadras brasilienses, sendo acessíveis por *ruas sem saída*.<sup>153</sup> A rua-corredor foi eliminada desta cidade porque simplesmente não se adapta ao racionalismo: é um meio propício à transmissão de doenças, e impede o progresso. O Plano Piloto de Brasília rejeita a rua tradicional, organizando a cidade em eixos viários e auto-estradas, unindo as diferentes superquadras residenciais e zonas comerciais mais pequenas, às quais se acessa por estradas (é tudo demasiado longe para se ir a pé).<sup>154</sup> Assim sendo, nega tudo aquilo que Kevin Lynch defende: *“O planeador deve, por isto, conseguir uma cidade tanto quanto possível rica em vias, cruzamentos, limites, elementos marcantes e bairros, uma cidade onde apareça não só uma ou duas qualidades de forma, mas todas elas.”*<sup>155</sup>

E ao fazer isto, o Urbanismo Modernista acabou com um dos principais meios que estabelecem as relações entre os domínios público e privado no ambiente urbano. A rua e as praças são o espaço público, e os edifícios que as ladeiam são o espaço privado (na sua maioria, pelo menos). Portanto, acaba por ser o espaço privado que domina a cidade, e é nos espaços públicos que acontece toda a vivência social e trocas culturais da cidade. Isto pode ser verificado na denominada convenção figura-fundo, que joga com os cheios e vazios das plantas de uma cidade:

*“The principal convention of difference ordering the street in both perceptual experience and architectural composition is the organization of its solids and voids into figure and ground relations. We perceive the city street as both a void and a volume of space contained by surrounding solids. As a void, it reveals these solids; as a volume it takes the shape of its container. The street thus constitutes a special kind of empty space; it is a void that*

<sup>152</sup> MONTANER, Josep Maria, *Después del Movimiento Moderno: Arquitectura de la Segunda Mitad del Siglo XX*, p. 28

<sup>153</sup> HOLSTON, James, *Chapter 8 – The Modernist City and the Death of the Street* em *Theorizing the City: The New Urban Anthropology Reader*, p. 245

<sup>154</sup> *Ibid.*, pp. 269/270

<sup>155</sup> LYNCH, Kevin, *A Imagem da Cidade*, p. 123



**Figura 94**  
Figura-fundo: Roma



**Figura 95**  
Figura-fundo:  
comparação entre a  
malha histórica de Paris,  
e a malha modernista  
do Plano *Voisin*, de Le  
Corbusier



**Figura 96**  
As enormes avenidas e  
espaços livres de Brasília,  
uma cidade feita para o  
automóvel

*has a defined shape, usually a rectangular volume. From the context of its containing solids, the street emerges as a distinct and recognizable figure, one that is empty but that has form. We may therefore consider the corridor street as a figural void.*"<sup>156</sup>

Ou seja, os espaços públicos funcionam como um vazio que é definido pelo espaço privado. Nas cidades pré-industriais prevalece o domínio privado, constituindo este o “fundo”, enquanto que o domínio público se afirma como um vazio figurativo. Quando observamos a planta de Brasília ou qualquer outra planta de uma cidade/comunidade/bairro modernistas, estas mostram a *total inversão* deste princípio: o vazio torna-se o fundo, e o cheio a figura. E mais ainda, o vazio deixa de ser figurativo, passando o cheio a sê-lo. Os edifícios modernistas afirmam-se como blocos monolíticos e esculturais “perdidos” na imensidão de um vazio constituído pelos espaços verdes, as vias-rápidas e as grandes avenidas das cidades. Simultaneamente, deixa de ser possível distinguir os edifícios públicos, aqueles que nas plantas das cidades pré-industriais tinha uma forma mais elaborada, ou se destacavam por se situarem em praças. Sem esta excepção à convenção da figura-fundo, deixa de ser possível distinguir, nas cidades modernistas, os edifícios privados dos públicos: cada um é um monumento que imortaliza o seu criador, cada um “luta pela atenção”, numa planta de figuras monolíticas. Em Brasília tudo é um monumento, e tudo deixa de o ser pois nenhum se destaca mais que outro. O domínio público passa a prevalecer – que era exactamente aquilo que o Modernismo pretendia.

E o resultado? Uma cidade vazia de pessoas, vazia de vida social que alguém espera encontrar numa praça. E uma cidade sem gente e sem vida social não é uma cidade: é um autêntico subúrbio; mas como Brasília não pode ser um subúrbio de si própria, achamos correcto denominá-la de *antacidade*. São os próprios brasilienses a dizê-lo. O facto de a cidade não ter cruzamentos, ou pontos de intersecção de ruas torna difícil o simples acto de marcar um encontro, assim como elimina a possibilidade de encontros espontâneos, confinando as pessoas aos seus apartamentos – isto leva a um isolamento progressivo.<sup>157</sup>

Como forma de combater isto, os habitantes da cidade subverteram os planos originais, abrindo lojas e estabelecimentos comerciais que dão para as *ruas sem saída* e para as estradas. No Plano Piloto, as fachadas principais das superquadras residenciais são viradas para o interior do quarteirão, e não para fora.<sup>158</sup> Nota-se, portanto, que ao perverter o *master plan* original, os brasilienses acabaram por tentar transformar, mesmo que em detalhes mínimos, uma cidade modernista em algo mais parecido com o que eles estavam habituados anteriormente. O problema é que, ao fazerem isto, estão a descaracterizar a cidade. Como referi no início deste capítulo, Brasília é ela própria um *cul-de-sac*, uma rua sem saída: qualquer

<sup>156</sup> HOLSTON, James, *Chapter 8 – The Modernist City and the Death of the Street* em *Theorizing the City: The New Urban Anthropology Reader*, p. 258

<sup>157</sup> *Ibid.*, pp. 250/251

<sup>158</sup> *Ibid.*, pp. 269/270



**Figura 97**  
Rua Sheik Zayed, a principal avenida do Dubai



**Figura 98**  
Baixinha de Coimbra



**Figura 99**  
Zona da Expo '92  
actualmente, Sevilha



intervenção mais profunda que vise a trazer qualquer tipo de vida social a esta metrópole acabará por estragar a harmonia que, apesar de tudo, nela existe. Como refere Kevin Lynch:

*“A cidade não é apenas um objecto perceptível (e talvez apreciado) por milhões de pessoas das mais variadas classes sociais e pelos mais variados tipos de personalidade, mas é o produto de muitos construtores que constantemente modificam a estrutura por razões particulares. Se, por um lado, podem manter-se as linhas gerias exteriores, por outro, há uma constante mudança no pormenor. Apenas parcialmente é possível controlar o seu crescimento e a sua forma. Não existe um resultado final, mas somente uma contínua sucessão de fases.”*<sup>159</sup>

Conclui-se que em Brasília se tentou e ainda se vai tentando o possível para afastar a vida social e cultural cidadina da rua. Mantém-se a ideia original de que a rua é uma fonte de doenças e um elemento retrógrado ao progresso. Mas, sem rua, como é que se convive? Como é que se vive uma cidade? Através dos *megacentros-comerciais* de Brasília? Ou será isso apenas uma imagem moribunda e viciosa de uma sociedade cada vez mais isolada e individualista? Se assim o for, então Brasília é mesmo uma cidade do futuro.

E, infelizmente, algumas cidades que estão a ser construídas no mundo, como as novas cidades do Golfo Pérsico, tendem a seguir esta ideia. A cidade do Dubai é atravessada, não por uma grande avenida, mas por uma grande auto-estrada. Os seus bairros são, na verdade, *resorts* fechados, e imensos *shopping centers* e ilhas em forma de palmeiras dominadas por mais *resorts* apenas acessíveis a uma pequeníssima parte da população. Estas cidades acabam por ter uma carácter formal pouco definido, o que torna difícil compreendê-la como um todo: não existe uma leitura espacial coerente.<sup>160</sup> O contínuo aplicar destes princípios racionalistas resultou num êxodo urbano sem precedentes. Assistimos cada vez mais ao abandono dos centros das cidades europeias e norte-americanas, principalmente, e à fuga para os subúrbios, que crescem descontroladamente à volta das antigas urbes, formando uma mancha urbana desordenada e incarácterística. Temos um óptimo exemplo na nossa capital: *“Se em 1960 a capital tinha 800.000 habitantes, hoje são pouco mais de 500.000 e a população de Lisboa é quase duas vezes mais envelhecida do que a da sua região e do país.”*<sup>161</sup> Ou seja, Lisboa perdeu 300.000 pessoas em cinquenta anos! Mas continua: o Instituto Nacional de Estatística (INE) estima que Lisboa perde cerca de dez mil pessoas por ano.<sup>162</sup> A que é que isto se deve? Não apenas aos altos custos dos apartamentos e habitações do centro (leia-se, concelho de Lisboa), mas também às dificuldades de acesso, escassez de parques de estacionamento, à construção de mais e mais centros comerciais nos arredores e em zonas afastadas em detrimento do

<sup>159</sup> LYNCH, Kevin, *A Imagem da Cidade*, p. 12

<sup>160</sup> ROSSI, Aldo, *A Arquitectura da Cidade*, p. 86

<sup>161</sup> <http://habitacao.cm-lisboa.pt/?no=151000100191:032009>

<sup>162</sup> *Ibid.*



**Figura 100**  
Vista aérea do Fórum  
Visu



**Figura 101**  
Projecto para a Alta de  
Lisboa

comércio de rua que existe (moribundo) na Baixa Pombalina e na zona do Chiado, só para referir alguns.

A cidade do Porto e até Coimbra continuam a perder habitantes para os concelhos limítrofes. Como estudantes da Lusa Atenas, podemos referir, sem qualquer dúvida, que a quantidade de edifícios degradados na Baixinha, no Quebra-Costas e na Alta da cidade é impressionante, mesmo com o restauro que tem havido com o patrocínio da Câmara Municipal.

A decadência urbana de cidades americanas como Detroit ou Cleveland é uma tendência que o NUNA combate fortemente, através da requalificação e revitalização dos centros dessas cidades. O caso de Detroit é premente, pois é uma cidade que continua a decair a cada ano que passa.

O *New Urbanism* oferece uma alternativa a este êxodo urbano, pois impõe princípios reguladores e normativos do planeamento urbano, assim como reconverte e requalifica áreas desvalorizadas e degradadas das cidades em zonas agradáveis e apelativas à população. Casos de sucesso em que isto se aplica são, por exemplo, as Exposições Universais de 1998 (Lisboa) e a de 2010 (Xangai). Em contrapartida, a Exposição Universal de 1992 (Sevilha), apesar de ter sido um sucesso, encontra-se hoje semi-abandonada, mesmo situando-se na quarta maior cidade de Espanha. Os próprios *Programas Polis* portugueses foram, em algumas cidades, casos de sucesso: o Fórum Aveiro, que, embora seja um centro comercial, foi implantado no centro da cidade, como se fosse uma típica rua comercial, e a requalificação do canal de S. Roque foram empreendimentos bem-sucedidos; o Fórum Viseu, que segue a mesma lógica do seu congénere, mas que requalificou toda a zona da Feira de São Mateus, incluindo o poluidíssimo rio Pavia, introduzindo serviços mistos e habitação; o Parque Verde do Mondego, em Coimbra, que criou uma extensão do antigo Parque da Cidade e que oferece uma área muito agradável, com restaurantes, zonas lúdicas e uma escola de vela nas margens do rio; isto só para referir alguns. A Alta de Lisboa é um exemplo claro e bem aplicado do *New Urbanism* e dos seus conceitos em Portugal, e uma tentativa de contrariar o fluxo de gente que sai da cidade, atraindo-o para o centro: “A Alta de Lisboa proporciona uma oferta urbana coerente: a residência, o comércio, os serviços, a hotelaria. Um empreendimento urbano de qualidade: em infra-estruturas viárias e de transportes, nos parques verdes, nos equipamentos sociais, desportivos e de lazer.”<sup>163</sup> Concomitantemente, começa a haver um renovado interesse em viver na Baixa Pombalina de Lisboa, devido a vários factores: identificação com o local, variedade de espaços comerciais, boa localização, baixa criminalidade, cosmopolitismo, e muitos outros factores que ditam a cada vez maior migração de lisbonenses, e estrangeiros inclusive, para este sítio. A poluição e os edifícios degradados são um entrave à entrada de mais gente.<sup>164</sup>

Se o cenário de declínio populacional de Lisboa assusta, passa-se algo muito pior na China. O repórter Adrian Brown mostrou ao mundo a quantidade de empreendimentos (cidades

<sup>163</sup> <http://www.altadelisboa.com/page/apresentacao.html>

<sup>164</sup> CÂMARA, Ana Cristina, *Baixa, a minha casa* em *Revista Tabu* n.º 280, pp. 48-53



Figura 102  
Rua em Florença, Itália



Figura 103  
Nova rua pedonal em  
Shenzhen, China

inteiras!) construídos na China que estão vazios, pois não há quem os habite, devido a vários factores, nomeadamente, as possibilidades económicas, mas que são exemplos de péssimo planeamento urbano.<sup>165</sup> São autênticas cidades-fantasma. O *New Urbanism* preocupa-se com o impacto que os projectos vão ter numa determinada região e não propõe, salvo algumas excepções, empreendimentos megalómanos que vão acabar vazios.

Mas até na pequena escala podemos sentir isso: pequenas vilas e cidades que são alvos de intervenções viárias, em que se desvia um itinerário principal, que até aí passava pelo centro da cidade, para a periferia. Isto tem aspectos negativos e positivos: por um lado, evita-se o congestionamento do centro urbano, e permite uma deslocação mais veloz; por outro, e fica a pergunta, será que essa mesma cidade não perde parte da sua vitalidade? Este mesmo itinerário permite a descoberta da cidade, e potencia o turismo: “*As ruas constituem as principais paisagens das cidades.*”<sup>166</sup>

Assim sendo, é urgente fazer algo em relação às cidades que, neste momento se encontram em construção, como as novas capitais de alguns países africanos e asiáticos, reconstrução, como as cidades destruídas pelas guerras recentes, ou requalificação, obra levada a cabo em cidades de todo o mundo. De todas as obras que foram lidas, e daquilo que se aprendeu sobre o *New Urbanism*, referem-se aqui os elementos que parecem mais prementes, e aqueles que são essenciais no planeamento urbano de qualquer comunidade, bairro ou cidade:

1. *A reintrodução da rua* – a rua deve existir e não deve ser substituída por uma via-rápida ou algo semelhante; ela é a espinha dorsal de uma cidade, e nela se passa tudo. A rua deve ter passeios generosos, propícios às trocas comerciais e que fomentem a vida social. Ao mesmo tempo, um constante fluxo de pessoas torna as ruas mais seguras e menos propícias a assaltos, pois há mais gente atenta;<sup>167</sup>

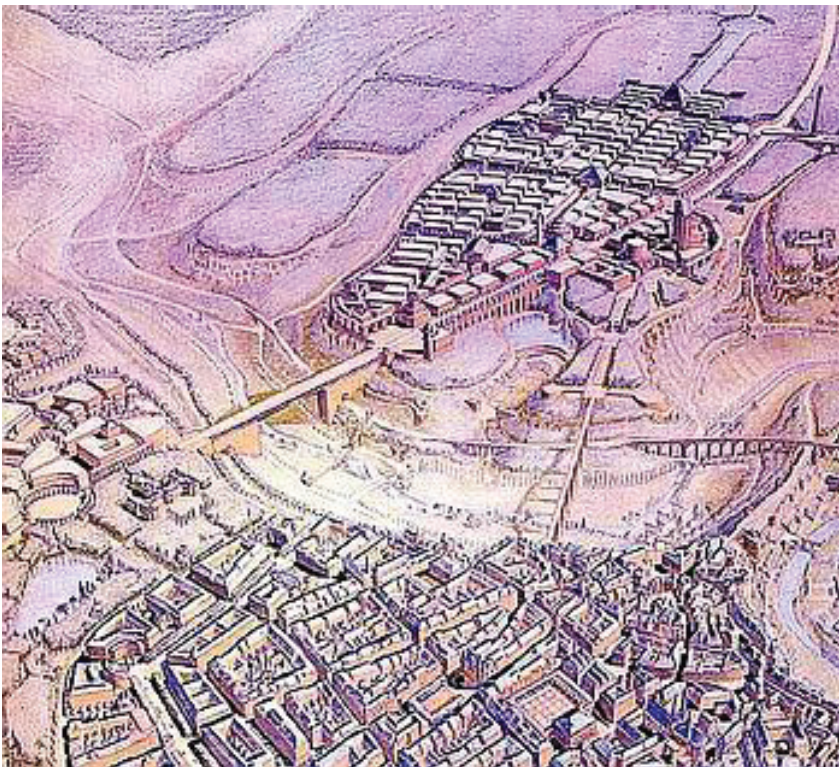
2. *A pedonalização dos centros urbanos e das cidades* – deve haver um número elevado de percursos pedonais (ruas, ruelas, etc.), especialmente nos centros históricos, de forma a conferir maior importância ao peão – este deve ser prioritário. Ao mesmo tempo, e se for possível, a criação e delimitação de ciclovias deve ser prioritária: quanto mais dependermos dos automóveis, pior, pois os centros urbanos ficam congestionados e o acesso a certas partes torna-se difícil;

3. *A escala humana das cidades* – aproximação da cidade à escala humana, permitindo que se cubram as distâncias a pé e de bicicleta. Em cidades maiores, potenciar os transportes públicos (autocarros, metro, eléctricos...) de forma a haver menos tráfego e mais espaço para os peões;

<sup>165</sup> <http://www.sbs.com.au/dataline/story/about/id/601007/n/China-s-Ghost-Cities>

<sup>166</sup> JACOBS, Jane, *Morte e Vida das Grandes Cidades*, p. 421

<sup>167</sup> *Ibid.*, pp. 35/36



**Figura 104**  
Projecto de Léon  
Krier para a cidade do  
Luxemburgo, 1978, que  
valoriza a envolvente  
natural

4. *A variedade de usos e serviços* – a diversidade de usos e serviços deve estar presente em cada bairro de uma cidade, de maneira a atrair afluência a esses locais, potenciando vários factores: segurança, actividade social, turismo. Isto vai dinamizar toda a área circundante, e vai fazer com que as pessoas deixem de recorrer ao automóvel para se deslocarem para partes opostas da cidade só para irem às compras. Tal como um bairro não deve ter apenas um determinado uso, uma cidade não deve especializar-se apenas numa actividade económica ou industrial, em detrimento de outras, pois isso poderá levar ao seu colapso – Detroit é um exemplo, as cidades mineiras abandonadas são outro, e mesmo Fátima poderá vir a ser outro. Porém, não se deve oferecer mais do que a procura, ou seja, não dotar uma cidade de serviços que poderão vir a não ser usufruídos (os chamados “elefantes brancos” – centros culturais desertos, museus vazios, estádios inacabados e fechados, salas de espectáculos que não rendem, etc.). As verbas usadas nestes empreendimentos podem ser usadas para a renovação e revitalização de bairros-de-lata e zonas problemáticas e degradadas, assim como a requalificação e restauro do património urbano. A diversidade de actividades económicas de uma cidade/bairro “*é o alicerce fundamental da força econômica, da vitalidade social e do magnetismo urbanos.*”<sup>168</sup>

5. *A valorização da paisagem envolvente* – privilegiar as características naturais e morfológicas de um certo terreno valoriza-o e permite aos habitantes desse espaço tirar o máximo proveito dele. Essas mesmas características naturais podem constituir lugares privilegiados para a implantação de uma zona verde. Apesar disso, parques suburbanos demasiado grandes não atraem tanta gente quanto a desejada: muitas pessoas podem ter medo de se deslocar a esses locais. Da mesma forma, parques desproporcionalmente grandes às áreas residenciais envolventes nunca serão muito utilizados e acabarão por se transformar em zonas perigosas. Jane Jacobs dá o exemplo de um bairro nova-iorquino, Morningside Heights, em que isto ocorreu:

*“De acordo com a teoria do planeamento urbano, ela [Morningside Heights, Nova Iorque] não deveria ter problema algum, já que possui áreas verdes em abundância, campos, playgrounds e outras áreas livres. Dispõe de muitos gramados. Ocupa um terreno elevado e agradável, com magnífica vista para o rio. É um núcleo educacional renomado, com instituições esplêndidas (...). Desfruta de bons hospitais e igrejas. Não tem indústrias. Suas ruas são zoneadas com o objetivo de evitar que “usos incompatíveis” invadam a privacidade dos sólidos e espaçosos apartamentos de classe média e alta.”*<sup>169</sup>

Porém, ao longo da década de 50, este bairro transformou-se numa zona perigosa com bastante rapidez. Arquitectos e urbanistas reuniram-se, e a Câmara de Nova Iorque decidiu

<sup>168</sup> *Ibid.*, p. 454

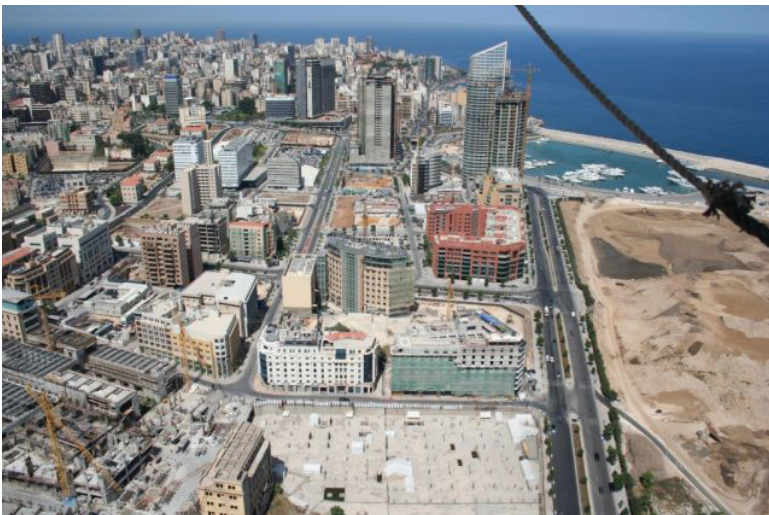
<sup>169</sup> *Ibid.*, p. 4



**Figura 105**  
Exemplo de uma cidade densa e com limites bem marcados: Dubrovnik, Croácia



**Figura 106**  
Rua movimentada no centro reconstruído de Beirute, Líbano, notando-se a variedade de usos



**Figura 107**  
Alta densidade de edificado na reconstrução de Beirute



demolir toda a área degradada do bairro. No seu lugar construíram um conjunto habitacional de classe média, com centro comercial e grandes zonas ajardinadas e livres. “*Depois disso, o Morningside Heights decaiu ainda mais depressa.*”;<sup>170</sup>

6. *A densificação das cidades* – em vez de se construir nas periferias, construir nos lotes vazios ou devolutos dos centros urbanos. Assim densifica-se o tecido urbano e evita-se o alastramento suburbano, pois uma cidade mais densa será sinónimo de maior vitalidade. Evita-se, também, o aparecimento de espaços vazios que podem gerar *não-lugares*, zonas perigosas e áreas mortas. Nesta alínea inclui-se também outro ponto importante que é a *reconstrução e requalificação* dos edifícios históricos da cidade, que são elementos marcantes desta e merecem ser preservados (e reutilizados, cajo estejam devolutos). A renovação de um edifício é um óptimo catalisador para a revitalização de uma zona decadente de um bairro.

Estes seis princípios parecem-nos bastante importantes, e a sua aplicação tem resultados visíveis na revitalização de várias cidades do planeta, das quais se salientam as seguintes: Beirute, Barcelona e Melbourne.

O caso de Beirute, capital do Líbano, destruída por um Guerra Civil sangrenta, é interessante, pois concentra três empreendimentos num só: construção, reconstrução e requalificação. Há uma série de princípios que regulam o *master plan* da reconstrução. O primeiro é o papel do centro urbano da cidade. Tendo em conta a “recente” desertificação destes em favor dos subúrbios, devido à sua concentração de um tipo de actividade apenas – serviços, havendo aqui e ali, algum comércio –, em Beirute procurou-se evitar isso. Assim, aqui, o que é enfatizado no centro é a vivência cultural, os valores cívicos e a herança histórica. “*It is to be a magnet for shopping, entertainment, culture and leisure, with a continually changing programme of festival events, while at the same time maintaining the city centre’s traditional focus on government, business and banking.*”<sup>171</sup>

O segundo princípio é a não-imposição de uma imagem global à cidade, uma característica única, um pouco como acontece em Brasília. Aqui pretendem-se criar várias identidades, em diversos locais da cidade, estimulando o crescimento de cada um destes. Beirute deve destacar-se num mundo cada vez mais globalizado, e não fundir-se com ele, apostando na paisagem e do clima mediterrânico que envolve a cidade, no património, na cultura e na História, nas ruas e nos espaços públicos, tradições arquitectónicas locais e, especificamente, os diferentes caracteres de cada bairro.

O terceiro princípio estende-se ao domínio público citadino: a criação de várias zonas verdes que atraiam as pessoas, como o parque marginal e a *Corniche*. Estes parques são ligados através de uma rede de artérias pedonais e ciclovias, que criam uma linha permeável ao longo da cidade, permitindo aos seus habitantes deslocar-se a estes lugares facilmente.

<sup>170</sup> *Ibid.*, p. 4

<sup>171</sup> GAVIN, Angus, #1 *Remaking Beirut* em *City Edge: Case Studies in Contemporary Urbanism*, p. 22



**Figura 108**  
Avenida Diagonal na  
zona denominada 22@,  
Barcelona



**Figura 109**  
Margens do rio Yarra em  
Melbourne, Austrália



**Figura 110**  
Obras de revitalização das  
margens do rio Yarra e do  
centro de Melbourne

O quarto princípio é a fuga aos princípios racionalistas que criaram Brasília, uma cidade de monólitos no meio de imensos espaços verdes cortados por vias-rápidas, valorizando a vida pública das ruas e dos espaços públicos e do comércio de retalho, em detrimento dos centros comerciais.<sup>172</sup>

A cidade de Barcelona, durante os Jogos Olímpicos de 1992, foi alvo de uma intervenção semelhante à de Beirute: a criação da Vila Olímpica, oferecendo uma variedade de serviços, desde a restauração, aos negócios, lazer, como a marina e o casino, e habitação.<sup>173</sup> Também a recente intervenção na área da Diagonal Mar e de toda a sua frente marítima, e na zona denominada 22@, onde se situa a *Torre Agbar*, de Jean Nouvel. Ao mesmo tempo, e muito infelizmente, descurou-se a trama histórica de Cerdà nas novas urbanizações. Apenas o arquitecto Carlos Ferrater, no seu projecto para três *manzanas* na Vila Olímpica, demonstra alguma coerência morfológica e tipológica. As reconstruções de Berlim e de Varsóvia, que continuam até hoje, procuram ser mais fiéis às precedências históricas, integrando os novos projectos na antiga malha urbana destas duas capitais europeias. É o chamado urbanismo *contextualista*.<sup>174</sup>

Também algumas das cidades com melhor qualidade de vida no mundo foram alvo de intervenções (e foi, talvez, graças a essas intervenções, que mereceram esse estatuto). Fala-se do terceiro exemplo, Melbourne, a segunda cidade da Austrália, que em 2011 ocupou o 18º lugar neste *top*.<sup>175</sup>

Basicamente, por altura dos anos 80, a cidade tinha perdido um centro urbano destacado e forte, e tornara-se, literalmente, num sem-número de *edge cities* que cresciam à volta da cidade original: caíra num estatuto de quase anonimia. Isto tudo por causa de um pobre planeamento urbano, da dependência no automóvel e de interesses privados. O que é que foi feito para travar isto? Vários empreendimentos que constam na *Charter of the New Urbanism*: a construção de equipamentos atractivos ao turismo, como o *Museum of Victoria*, o *Crown Casino* e um Centro de Congressos e Exposições; a construção de mais e maiores espaços verdes, incluindo a completa requalificação das margens do rio Yarra; a valorização do comércio de rua, como lojas e cafés; a ampliação dos passeios e a transformação de várias ruas em vias pedonais, a delimitação de ciclovias e um melhor sistema de transportes urbanos, criando continuidade entre as diversas secções da cidade.<sup>176</sup> Por fim, “*the central city was to move away from its role as five-day twelve-hour central business district and towards a seven-day twenty-four-hour central activities district. One of the main ways of achieving this was to increase the central city population by 8000 over fifteen years.*”<sup>177</sup>

Todavia, a construção desenfreada de parques e jardins urbanos tem os seus riscos,

<sup>172</sup> *Ibid.*, pp. 22/23

<sup>173</sup> FIEN, John, #15 *Beyond the City Edge* em *City Edge: Case Studies in Contemporary Urbanism*, p. 236

<sup>174</sup> MONTANER, Josep Maria, *Después del Movimiento Moderno: Arquitectura de la Segunda Mitad del Siglo XX*, p. 203

<sup>175</sup> <http://www.mercer.com/qualityoflivingpr#city-rankings>

<sup>176</sup> ADAMS, Rob, #3 *Melbourne: Back from the Edge* em *City Edge: Case Studies in Contemporary Urbanism*, p. 50

<sup>177</sup> *Ibid.*, p. 52



**Figura 111**  
Washington D.C., uma cidade em que se valoriza a escala humana



**Figura 112**  
Dubai, uma *cidade-resort* construída para a deslocação rodoviária

pois estes têm períodos áureos, e períodos de declínio. Exemplo disto são os quatro parques de Filadélfia, Pensilvânia, desenhados por William Penn no plano original da cidade – uns mantiveram-se populares, outros decaíram, arrastando toda a vizinhança construída.<sup>178</sup>

É necessário voltar a referir e a sublinhar a importância que a rua (e das praças, também) tem no contexto do *New Urbanism*: este restaura o estatuto da rua como elemento principal de uma cidade, o palco das trocas sociais e comerciais da cidade, o sistema nervoso/circulatório da cidade. Se em cidades planeadas antes do século XX, como Barcelona, São Petersburgo e Washington esta se afirma como o elemento de interacção social e define o espaço urbano, em cidades Modernistas como Brasília, ou outras mais recentes como o Dubai e outras cidades do Golfo Pérsico, Astana, etc., a rua perde o seu papel delineador, a Arquitectura liberta-se dela, e aquela é substituída por vias-rápidas cuja única função é levar automóveis de um sítio para o outro – não se vivencia a cidade, estamos sempre em movimento. As grandes praças de Brasília e do Dubai não têm outro uso senão o de servirem de pontos para os turistas fotografarem o que dali se vê – são praticamente espaços mortos. As trocas sociais e comerciais, as vivências citadinas e tudo isso passam-se a fazer nos centros comerciais, mas de maneira muito diferente, pois não há contacto entre as pessoas: é uma sociedade individualista. Estes centros comerciais são o resultado directo do Urbanismo Modernista: a segregação de usos, serviços e actividades criou a sua necessidade de construção nos subúrbios (que é onde as pessoas vivem), o que só acelerou a decadência dos centros urbanos, nomeadamente na Europa.

*“A diversidade urbana emergente, do tipo que é catalisada pela associação de usos principais combinados, ruas freqüentes, mistura de prédios de várias época e custos e forte concentração de usuários, não acarreta as desvantagens da diversidade comumente presumida pela pseudociência do urbanismo.”<sup>179</sup>*

Seguindo esta linha de raciocínio, o *New Urbanism* concentra muitos dos seus esforços na transformação, ou até adaptação, das cidades dependentes do automóvel a uma escala mais humana. Isto é conseguido através da transformação de algumas ruas em vias pedonais, de um melhor sistema de transportes públicos urbanos, da criação de ciclovias, etc. Porquê esta necessidade? Angus Gavin dá-nos uma resposta:

*“The modernists’ emphasis on functionalism gave high priority to the nascent science of transport planning that favoured the car and promoted the widening of traffic arteries and the construction of new inner-city ring roads and through routes, causing further destruction to the urban fabric. With hindsight, the modernist dogma that guided much of Europe’s postwar*

<sup>178</sup> JACOBS, Jane, *Morte e Vida das Grandes Cidades*, p. 101

<sup>179</sup> *Ibid.*, p. 246



**Figura 113**  
A *Central Artery* de  
Bóston, antes das obras



**Figura 114**  
O antes e o depois da  
reconversão da *Central*  
*Artery* num parque linear  
urbano

*reconstruction is now often perceived as having inflicted more damage to the city than the war itself.*"<sup>180</sup>

Fundamentalmente, o alargamento das vias, a construção de auto-estradas que transportam as pessoas directamente do centro para os subúrbios são uma das causas do êxodo urbano. Mas há casos em que se contrariou esta tendência: a reconversão da *Central Artery* de Bóston, uma auto-estrada que passava pelo centro da cidade, num parque linear, após todo o seu trajecto ter sido transformado num túnel.<sup>181</sup>

Acima referiu-se a densificação da cidade, como um dos aspectos principais do *New Urbanism*. Isto é dos maiores contributos deste movimento para a cidade contemporânea. Vejamos um exemplo: a cidade de Paris (espaço urbano historicamente compacto) e alguns dos seus arredores ocupam uma área aproximada de duzentos quilómetros quadrados onde vivem seis milhões de pessoas. Em Houston (a típica cidade americana, com os seus subúrbios espalhados em todas as direcções), no Texas, 200.000 pessoas vivem numa área do mesmo tamanho; três milhões vivem numa área de 5500 quilómetros quadrados – isto é um produto típico do *American Way of Life*. As cidades são muito vastas, totalmente dependentes do automóvel (especialmente no Texas), ao contrário das cidades mais compactas do Velho Mundo.<sup>182</sup> A densificação das cidades literalmente *poupa* terreno, deixando maior espaço para a Natureza se desenvolver. Ao mesmo tempo, evita o desenvolvimento nocivo dos *não-lugares*. Um *não-lugar* é o contrário de um lugar (já especificado no II Capítulo). Se um lugar é um sítio com identidade e cultura próprias, um *não-lugar* é o seu oposto:

*“Os não-lugares tanto podem ser as instalações necessárias à circulação acelerada das pessoas e bens (vias rápidas, viadutos, aeroportos) como os próprios meios de transporte ou os grandes centros comerciais, ou ainda os campos de trânsito prolongado onde são colocados os refugiados do planeta.”*<sup>183</sup>

Estes *não-lugares* povoam as metrópoles modernas, e o seu número aumenta a cada ano. Adicionam-se os seguintes exemplos aos já citados: *“vias aéreas, ferroviárias, rodoviárias e os habitáculos móveis chamados “meios de transporte” (aviões, comboios, carros), os aeroportos, as gares e as estações aero-espaciais, as grandes cadeias hoteleiras, os parques de lazer, e os grandes centros de distribuição, o labirinto complexo da rede de postes telegráficos ou sem fios (...)”*<sup>184</sup> São sítios desprovidos de qualquer tipo de identidade ou afiliação a uma zona da cidade; são sobretudo locais de passagem, onde se passa, mas onde não se fica.

<sup>180</sup> GAVIN, Angus, #1 *Remaking Beirut* em *City Edge: Case Studies in Contemporary Urbanism*, p. 21

<sup>181</sup> <http://www.massdot.state.ma.us/highway/TheBigDig.aspx>

<sup>182</sup> GARREAU, Joel, *Edge City: Life on the New Frontier*, pp. 233/234

<sup>183</sup> AUGÉ, Marc, *Não-Lugares: Introdução a uma Antropologia da Sobremodernidade*, p. 42

<sup>184</sup> *Ibid.*, pp.84/85



**Figura 115**  
Paris: alta densidade



**Figura 116**  
Houston: baixa densidade



**Figura 117**  
Vista da *edge city* de  
Galleria na periferia de  
Houston



O *New Urbanism* é, também, um movimento que procura solucionar problemas inerentes à condição de periferia urbana, isto é, onde, geralmente, o domínio do Urbanismo perde terreno. Assim sendo, esta corrente preocupa-se tanto com a cidade e o seu centro urbano, como com os subúrbios envolventes, que, diga-se de passagem, são o maior problema. Portanto, os seus princípios “*should be applied throughout a metropolitan region regardless of location: in suburbs and new growth areas as well as within the city.*”<sup>185</sup> Graças a uma série de arquitectos, urbanistas, sociólogos e antropólogos como Aldo Rossi, Léon Krier, Vincent Scully ou Jane Jacobs, os conceitos nucleares em que o *New Urbanism* assenta foram aplicados, independentemente da escala e densidade urbana, e mostraram resultados muito positivos.

*“It shows that the relationship between architecture and public space can be “urban” regardless of building height or mass; that spatial hierarchy and connectedness can be rendered regardless of land-use intensity; and that pedestrian life can exist in single-family neighborhoods as well as tenement streets. Applying these principles in the unlikely areas of the modern suburb, while coping with its economic and social imperatives, is one important contribution of the New Urbanism.”*<sup>186</sup>

Em suma, um aspecto muito importante deste movimento, é a junção da cidade e do subúrbio e o seu tratamento como se fosse um só, não esquecendo toda a paisagem e território envolvente, tanto a nível social, como a nível económico e ecológico. Os edifícios devem ser construídos com materiais ecológicos e de maneira ecológica preferencialmente, diminuindo o impacto do Homem na Natureza.<sup>187</sup>

Se estas duas partes de um todo forem tratadas separadamente, acabamos com comunidades estéreis e economicamente instáveis.<sup>188</sup> As disciplinas da Arquitectura, da Engenharia e do Design também se unem nestes projectos, de forma a haver um grande número de profissionais de diversas áreas a trabalhar em conjunto; a opinião do público é também importante.<sup>189</sup>

<sup>185</sup> CALTHORPE, Peter, *The Region* em *The New Urbanism – Toward an Architecture of Community*, p. XI

<sup>186</sup> *Ibid.*, p. XII

<sup>187</sup> MOULE, Elizabeth, POLYZOIDES, Stefanos, *The Street, the Block, and the Building* em *The New Urbanism – Toward an Architecture of Community*, p. XXIV

<sup>188</sup> CALTHORPE, Peter, *The Region* em *The New Urbanism – Toward an Architecture of Community*, p. XIV

<sup>189</sup> MOULE, Elizabeth, POLYZOIDES, Stefanos, *The Street, the Block, and the Building* em *The New Urbanism – Toward an Architecture of Community*, pp. XXI/XXII



**Figura 118**  
Detroit em 1942



**Figura 119**  
Detroit actualmente:  
lotes vazios no centro da  
cidade

## QUAL É A CONTRIBUIÇÃO DO *NEW URBANISM* PARA A EVOLUÇÃO DA CIDADE CONTEMPORÂNEA?

III

Este subcapítulo focar-se-á em dois casos particulares que serão usados como exemplos para demonstrar dois pontos de vista: Detroit, no estado do Michigan, E.U.A., que representa o colapso de uma indústria e a forma como isso arrasa uma cidade económica e socialmente; e o bairro de Amesterdão, Bijlmermeer, um megaprojecto baseado nos ideais modernistas, mas que estava morto desde o início e tem assistido a uma reconversão maciça.

Enquanto que o Bijlmermeer já está a ser alvo de uma reconstrução e requalificação profunda, Detroit constitui um autêntico espaço de oportunidades para os *new urbanists*. Brasília, como se referiu no subcapítulo anterior, condenou-se a si própria: o plano de Lúcio Costa monumentaliza de tal maneira a cidade, que qualquer intervenção iria descaracterizá-la e, possivelmente, fazer-lhe perder o estatuto de Património da Humanidade: é uma cidade-museu.<sup>190</sup>

C  
A  
P  
Í  
T  
U  
L  
O

### DETROIT – A CIDADE DOS “RES”

Detroit é um dos muitos casos de decadência urbana do mundo. Neste caso específico de decadência urbana, não nos referimos apenas à fuga dos centros urbanos para os subúrbios, mas toda uma cadeia de acontecimentos que levam ao quase abandono daquela que foi uma das mais prósperas cidades dos Estados Unidos, estando a sua economia estreitamente ligada à indústria automóvel.

A idade áurea da cidade começou em 1914, quando Henry Ford anunciou que pagaria \$5.00 por dia aos seus empregados. Isto originou uma tremenda migração para a cidade, de gente oriunda de vários pontos do país, e de outros sítios como a Europa de Leste, a Palestina, etc. A população da cidade cresceu imenso, e em 1921 ultrapassava largamente o milhão de habitantes, tornando-se na quinta maior do país.<sup>191</sup> Porém, só na última década, Detroit perdeu 25% da sua população. Hoje é apenas a 18ª maior do país. Esta fuga urbana é uma criação humana. A cidade não é uma criação temporária, mas nos Estados Unidos, a população prefere habitar nos subúrbios, onde a vida é mais “gratificante”.

*“Nós não fomos urbanos até aos Censos de 1920. Essa é a primeira vez que a maioria dos americanos vive em cidades de dez mil ou mais habitantes. Em 1950, a cidade é a forma de vida dominante. Em 1970, os americanos tornaram-se a primeira população suburbana na história (...)”*<sup>192</sup>

<sup>190</sup> <http://en.wikipedia.org/wiki/Brasilia>

<sup>191</sup> GARREAU, Joel, *Edge City: Life on the New Frontier*, p. 104

<sup>192</sup> GOMES, Kathleen, *Quase Perdemos Detroit em Revista Pública*, pp. 16/17



**Figura 120**  
Um dos muitos teatros  
arruinados de Detroit



**Figura 121**  
*Michigan Central Station*



**Figura 122**  
*Renaissance Center*

Ou seja, os americanos foram urbanos durante cinquenta anos. E Detroit, quando viu a sua indústria principal (a automóvel) ameaçada pela emergência de outros mercados concorrentes, como a Alemanha e o Japão, começou a entrar em decadência. Tal como uma cidade sem diferentes actividades económicas e industriais, também a especialização numa só pode ser fatal, pois se ela falhar, arrasta toda a cidade com ela: “*Existem, aliás, perigos numa forma altamente especializada*”.<sup>193</sup>

E foi exactamente isso que aconteceu a Detroit nos últimos quarenta anos. Primeiro foi o colapso do mercado imobiliário americano, seguida da falência da indústria automóvel. Em que é que isto se resume? Em 714.000 habitantes numa cidade que nos anos 50 chegou a ter perto de dois milhões, e numa atmosfera de abandono e decadência.<sup>194</sup> Vários dos arranha-céus *art déco* e neogóticos da cidade estão vazios; existem diversas torres residenciais abandonadas; há imensos espaços descampados no centro, resultado de intensas demolições de forma a evitar que o crime se espalhasse; muitas lojas, igrejas e escolas encontram-se fechadas; outros tantos teatros foram transformados em parques de estacionamento; e a cereja no topo do bolo podre, a grandiosa *Michigan Central Station* é uma ruína. Na realidade, “*um terço de Detroit é composto por casas e lotes de terreno abandonados, uma área equivalente à cidade de São Francisco*.”<sup>195</sup>

Também Detroit foi *afectada* pelo Movimento Moderno. Além da decadência urbana acentuada, a cidade têm ainda de lidar com intervenções recentes que desvirtuam ainda mais o seu centro urbano.

“*Nos novos ambientes urbanos – de Lefrak City a Century City, do Peachtree Plaza, de Atlanta, ao Renaissance Center, de Detroit – a velha rua moderna, com a sua volátil mistura de pessoas e tráfego, lojas e residências, ricos e pobres, foi eliminada, cedendo o lugar a compartimentos separados, com entradas e saídas estritamente controladas, actividades de carga e descarga nos bastidores, de modo que os estacionamentos e as garagens subterrâneas representam a única mediação possível*.”<sup>196</sup>

O *Renaissance Center* não foi capaz de produzir o renascimento que o seu nome evoca.<sup>197</sup> Detroit tornou-se, assim, na cidade propícia à *requalificação, revitalização, reurbanização, reconstrução* e todos os outros “res” em que se possa pensar.

Léon Krier poderia ser a solução para a contínua decadência da *Motown*. Aparte dos seus projectos de Poundbury, San Leucio ou Tegel, o urbanista apresenta um projecto para a conclusão do centro monumental da cidade de Washington D.C. (1985), onde esta se apresenta

<sup>193</sup> LYNCH, Kevin, *A Imagem da Cidade*, p. 124

<sup>194</sup> GOMES, Kathleen, *Quase Perdemos Detroit* em *Revista Pública*, p. 19

<sup>195</sup> *Ibid.*, p. 22

<sup>196</sup> BERMAN, Marshall, *Capítulo III – Baudelaire: O Modernismo nas Ruas*, p. 183

<sup>197</sup> GOMES, Kathleen, *Quase Perdemos Detroit* em *Revista Pública*, p. 19



**Figura 123**  
Plano de Léon Krier para  
o centro de Washington  
D.C., 1985

*“dividida em quatro bairros e completada por uma trama de ruas, de praças, e de quarteirões (...) permitindo à população inteira (...) habitar à distância de cinco minutos a pé do local de trabalho. O canal central e o novo lago (...) garantem uma coerência espacial monumental ao conjunto”.*<sup>198</sup> Se estes mesmos planos fossem usados no centro de Detroit, talvez se pudesse travar o êxodo urbano.

Claro que a cidade já tem vários projectos de recuperação e revitalização do centro urbano. Dan Gilbert, milionário americano, mudou a sua sede da sua empresa, a *Quicken Loans*, para o centro da cidade, trazendo mais de dois mil empregados para lá. Há, igualmente, planos para requalificar a principal avenida da cidade.

*“Planos: reabilitar os edifícios históricos recentemente adquiridos [por Gilbert] e reconvertê-los em espaços residenciais e escritórios para novas empresas focadas em Internet e tecnologia, com espaço comercial na base. Ao mesmo tempo, Gilbert e outros empresários estão a financiar um programa de incentivos inspirado no modelo de Midtown para repovoar a baixa da cidade.”*<sup>199</sup>

E não só: muitos outros empresários e homens de negócio estão a investir na cidade, passando pela procura imobiliária do centro e pela recuperação do património citadino e pela reurbanização do centro da urbe. *“Livonia, Troy, Rochester? Estas localidades não dizem nada a ninguém fora do Michigan. Para situar os seus clientes, as empresas terão sempre de dizer “Detroit”.*”<sup>200</sup>

Basicamente: preservação dos edifícios históricos, introdução de serviços e actividades variadas, densificação do centro urbano através da atracção de população. São três grandes princípios defendidos por todos os *new urbanists*, e esta cidade é uma autêntica mina de ouro para eles. Além do mais, aquilo que está a ser feito em Detroit para travar o seu declínio acentuado é algo que deverá ser feito em outras cidades afectadas por eventos semelhantes, como Cleveland e Milwaukee, nos E.U.A., e até Glasgow, no Reino Unido.<sup>201</sup>

## BIJLMERMEER – O BAIRRO CONDENADO

Condenado, porque não vingou e porque o seu plano original foi completamente subvertido. O Bijlmermeer é um bairro suburbano de Amesterdão, constituído por três áreas: uma de edifícios de baixa altura, uma de média altura e uma terceira em que originalmente todos os edifícios eram de grande altura. Foi construído entre 1966 e 1975, e seguiu as normas do Urbanismo Modernista, impondo uma separação de funções. Era constituído por edifícios

<sup>198</sup> KRIER, Léon, *Arquitectura: Escolha ou Fatalidade*, pp. 92/93

<sup>199</sup> GOMES, Kathleen, *Quase Perdemos Detroit* em *Revista Pública*, p. 22

<sup>200</sup> *Ibid.*, p. 24

<sup>201</sup> *Ibid.*, p. 25



**Figura 124**  
Vista aérea do  
Bijlmermeer pouco antes  
da sua conclusão



**Figura 125**  
Estado do bairro antes  
das intervenções



**Figura 126**  
Início das demolições



de apartamentos espaçosos que formavam grelhas hexagonais. Pelo meio dos prédios, havia caminhos, fios de água, parques infantis, ciclovias, etc. Os carros e os autocarros utilizavam faixas elevadas, e os carros eram estacionados ao longo dessas vias. Por baixo destas, existiam as facilidades comerciais e sociais.<sup>202</sup>

Os problemas começaram quando estes parques interiores e as faixas de rodagem foram considerados perigosas e inseguras pelos seus habitantes. Juntando a isto uma alta taxa de crimes, apenas uma casa em cada quatro deste bairro modernista se encontrava ocupada em 1985.<sup>203</sup> Originalmente construído para a classe média, o bairro foi ocupado por emigrantes provenientes de diversas partes do mundo, pertencentes à classe média-baixa. Sobre o Bijlmermeer, escreve Rem Koolhaas o seguinte:

*“One of the current [1989] projects of OMA is the reurbanization of Bijlmermeer, the largest of the modernist grands ensembles constructed in Holland in the 1960s – it’s something like Le Corbusier without talent, but conceived according to impeccable doctrine. It is an immense territory – just one of its twelve sections equals the area of the historic center of Amsterdam. Today on this immense surface where twelve capital cities might have been built, nothing is happening. The apartments are empty, people live there only in hopes of moving somewhere else, and there was serious discussions to demolish the whole project.”<sup>204</sup>*

A renovação oficial começou em 1992, e procurou ajudar os seus habitantes mais desfavorecidos. As diversas funções (residencial, serviços, lazer e comércio) foram interligadas para garantir melhor proveito da população. Os edifícios residenciais de grande altura, considerados problemáticos, foram demolidos e substituídos por outros tipos de habitação. Os outros prédios foram renovados, as faixas de rodagem foram baixadas, as garagens destruídas e as áreas públicas reorganizadas. Muito importante, e seguindo uma lógica claramente inerente ao *New Urbanism*, a participação do público foi requerida pela Câmara de Amesterdão, e vários inquéritos foram feitos à população sobre o estado do bairro, dos quais resultaram diferentes respostas (manter a alta densidade, mudar-se para outra área da cidade, participar na reestruturação, etc.). Uma das intenções maiores deste projecto de renovação é o reforço da posição social dos seus habitantes.<sup>205</sup> Este é um dos pontos que Jane Jacobs defende:

*“O planeamento para a vitalidade deve combater a existência nociva das zonas de fronteira desertas e deve ajudar a promover a identificação das pessoas com distritos que são extensos, variados e ricos com contatos internos e externos o suficiente para lidar bem com os*

<sup>202</sup> *The Bijlmermeer Renovation: Facts & figures*

<sup>203</sup> *Ibid.*

<sup>204</sup> KOOLHAAS, Rem, *Toward the Contemporary City* em *Theorizing a New Agenda for Architecture: An Anthology of Architectural Theory – 1965-1995*, p. 330

<sup>205</sup> *The Bijlmermeer Renovation: Facts & figures*



**Figura 127**  
Planta do Bijlmermeer antes das obras: os edifícios a vermelho foram demolidos



**Figura 128**  
Planta das intervenções: note-se a densificação da malha urbana e a reconfiguração das ruas



**Figura 129**  
Bijlmermeer actualmente: alta densidade e usos mistos

*problemas difíceis, inevitáveis e naturais da vida nas grandes cidades.*

*O planejamento para a vitalidade deve visar à recuperação de cortiços, criando condições para convencer uma grande porcentagem dos moradores, sejam quais forem, a permanecer por livre escolha, de modo que a diversidade de pessoas aumente sempre, e a comunidade se mantenha, tanto para os antigos residentes quanto para os moradores que se incorporem a ela.”<sup>206</sup>*

No caso do Projecto de renovação do Bijlmermeer, cerca de dois terços dos seus habitantes quiseram manter residência nele. *“A variety of residential environments is being created: living on the urban fringe, a combination of residential and business functions, high-density residential living near the district centre, and living in the vicinity of large areas of water.”* Cerca de 45% das novas habitações ficarão situadas em edifícios de grande altura, 34% em edifícios de média altura, e os restantes 21% em edifícios de baixa altura. Ou seja, tal como nos casos de Melbourne e Detroit acima referidos, uma das ideias principais do projecto é densificar o bairro. Se compararmos as duas imagens do antes e depois do Projecto vemos que a área construída se tornou muito maior, revertendo para a convenção da figura-fundo que se referiu quando se falou sobre Brasília.<sup>207</sup> Todd W. Bressi defende isso mesmo:

*“Each neighborhood should accommodate a range of household types and land uses. A neighborhood is a place for living, shopping and working. It should include building types varied enough to accommodate this range of activities and flexible enough to be easily adapted as different uses for them emerge.”<sup>208</sup>*

Os gigantescos espaços vazios do Bijlmermeer (80% de todo o terreno, no plano original) foram reduzidos (agora, cerca de 40%) e aproximam-se mais da escala da envolvente construída, garantindo uma maior segurança. Por fim, todo o Projecto teve em conta o impacto ambiental, e as emissões de dióxido de carbono, reduzindo-as e poupando energia.<sup>209</sup>

Em suma, pode dizer-se que este enorme bairro construído segundo alguns dos mais puros conceitos racionalistas do Urbanismo Modernista foi alvo de uma não-menos grande intervenção que, ironicamente, acabou por seguir os princípios das comunidades pré-industriais. Pode não se chamar oficialmente um *New Urbanism Project*, mas os conceitos estão lá e a lógica também. E demonstra, mais uma vez, que o Urbanismo Modernista é uma ideologia que *resultaria* no campo teórico, mas não no campo prático.

<sup>206</sup> JACOBS, Jane, *Morte e Vida das Grandes Cidades*, pp. 454/455

<sup>207</sup> *The Bijlmermeer Renovation: Facts & figures*

<sup>208</sup> BRESSI, Todd W., *Planning the American Dream* em *The New Urbanism – Toward an Architecture of Community*, p. XXX

<sup>209</sup> *The Bijlmermeer Renovation: Facts & figures*



**Figura 130**  
Celebration, Flórida

## SERÁ QUE A SOCIEDADE ACTUAL SE ADAPTA AO *NEW URBANISM*?

III

Já foi referido anteriormente que um dos objectivos do *New Urbanism* é um regresso à vida comunitária, à relação próxima entre vizinhos, ao andar a pé pelas ruas do centro da cidade. Celebration é um desses exemplos:

C  
A  
P  
Í  
T  
U  
L  
O

*“O objectivo final [dos arquitectos Robert e Jaquelin Stern] era (...) desenhar um local com um grande poder evocativo, onde prevalecesse, acima de tudo, o grande espírito de comunidade, supostamente existente no pós-guerra e supostamente perdido através dos tempos.”*<sup>210</sup>

No entanto, as pessoas estão habituadas àquilo que vivem no dia-a-dia, e o *New Urbanism* propõe uma mudança um tanto ou quanto radical. Joel Garreau diz o seguinte:

*“This new world being built along the Washington Beltway, however, was not only “in between”. It was “in between” triumphant. It seemed insane to me. It was a challenge to everything that I had been taught: that what this world needed was More Planning; that cars were inherently Evil and our attachment to them Inexplicable; that suburbia was morally wrong – primarily a product of White Flight; and that if Americans perversely continued to live the way they have for generation after generation, it couldn’t be because they liked it; it must be because They Had No Choice. I even thought that cities were built by Master Architects.”*<sup>211</sup>

Ou seja, a sociedade adaptou-se ao Urbanismo Modernista e às suas consequências, nomeadamente o consumismo e a dependência no automóvel. Todavia, se durante centenas, *milhares!*, de anos vivemos sem recorrer a estes, quer dizer que podemos voltar a fazê-lo. Léon Krier defende este ponto de vista ao dizer que o Modernismo *“uma recusa passageira dos arquétipos”*, onde *“cinquenta anos de modernismo e trinta séculos de arquitectura tradicional se apresentam neste momento para serem comparados e julgados”*.<sup>212</sup> Ou seja, encontramos-nos, segundo ele, num momento passageiro da História. Mas todos os momentos são passageiros. O Modernismo está no seu último fôlego, e mesmo o Pós-Modernismo já é alvo de críticas constantes.<sup>213</sup> Só falta mesmo saber quando é que surgirá uma nova corrente que eclipsará tudo o resto.

Todd W. Bressi vai mais à frente que os seus colegas ao referir que o *New Urbanism* pretende recriar o conceito de cidade e de bairro, pois estes actualmente estão de tal maneira congestionados e poluídos pelo tráfego, que não há qualquer qualidade de vida. Os subúrbios

<sup>210</sup> MOTA, André Filipe F. R. M., *Celebration Avenue*, pp. 38/39

<sup>211</sup> GARREAU, Joel, *Edge City: Life on the New Frontier*, p. XXI

<sup>212</sup> KRIER, Léon, *Arquitectura: Escolha ou Fatalidade*, p. 79

<sup>213</sup> NESBITT, Kate, *Theorizing a New Agenda for Architecture: An Anthology of Architectural Theory – 1965-1995*, p. 26



**Figura 131**  
Um subúrbio em Sófia,  
Bulgária



**Figura 132**  
Revitalização em  
Rockville, no estado de  
Maryland



**Figura 133**  
Projecto de usos mistos  
em Stamford, no estado  
do Connecticut

são um amontoado desordenado de casas caríssimas, e aquilo que se publicita deles é apenas uma estratégia de marketing, não se aposta nas vivências sociais, nem na cultura de um determinado sítio. O que interessa é vender, e quanto mais, melhor.<sup>214</sup>

Não se afirma aqui que vamos deixar de usar o carro para ir a qualquer lado, isso seria simplesmente estúpido – e o *New Urbanism* é um movimento que concilia o peão com o automóvel –, mas podemos utilizar mais a bicicleta, podemos andar mais a pé ou recorrer mais aos autocarros, metros e afins. Não só seríamos mais saudáveis, como também contribuiríamos para um menor impacto do Homem no Ambiente, já por si fragilizado. Felizmente, esta é já uma realidade em países desenvolvidos, o que quer dizer que houve um progresso. No que respeita à aura histórico-nostálgica que envolve este movimento, a dupla americana Elizabeth Moule and Stefanos Polyzoides defendem que o *New Urbanism* não impõe estilos arquitectónicos revivalistas, mas que se baseia nos antecedentes históricos, tal como o faz em relação à construção urbana. Eles mesmos dizem que deve haver liberdade no que toca ao design dos edifícios.<sup>215</sup>

O que é interessante é apercebermo-nos que o *New Urbanism* é proposto, enquanto projecto de renovação urbana, em locais muito específicos, já referidos nos capítulos anteriores: Europa e América do Norte, principalmente. Porquê? Porque foi nestas zonas do planeta que o Urbanismo Modernista teve maior impacto, as suas consequências foram mais sentidas e existe uma maior necessidade de combater essas consequências.

Os conceitos inerentes ao *New Urbanism* praticamente exigem uma mudança no estilo de vida da sociedade – mas uma mudança, sem dúvida, para melhor. Como refere Marc Augé:

*“Se a experiência do longínquo nos ensinou a descentrar o olhar, temos que aproveitá-la. O mundo da sobremodernidade não é feito à exacta medida daquele em que pensamos viver, pois vivemos num mundo que ainda não aprendemos a olhar. Temos que reaprender a pensar o espaço.”*<sup>216</sup>

<sup>214</sup> BRESSI, Todd W., *Planning the American Dream em The New Urbanism – Toward an Architecture of Community*, p. XXV

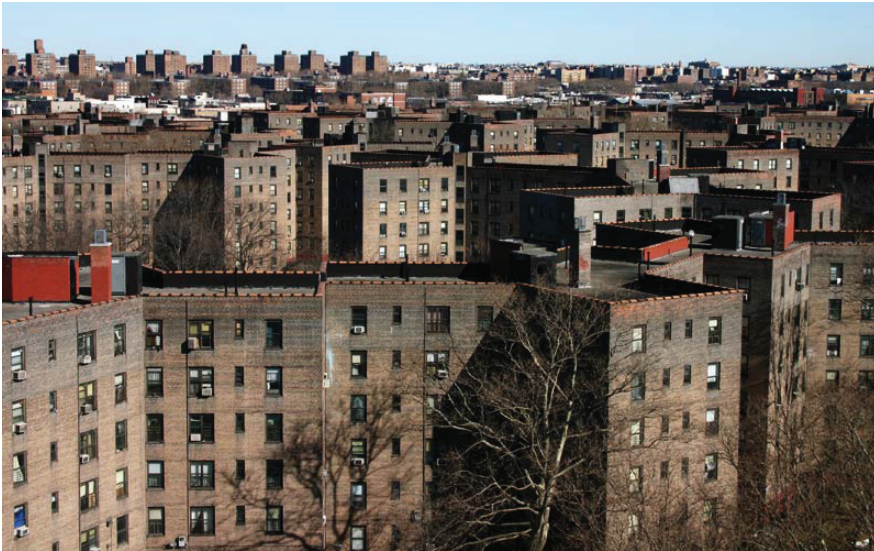
<sup>215</sup> MOULE, Elizabeth, POLYZOIDES, Stefanos, *The Street, the Block, and the Building em The New Urbanism – Toward an Architecture of Community*, pp. XXI/XXII

<sup>216</sup> AUGÉ, Marc, *Não-Lugares: Introdução a uma Antropologia da Sobremodernidade*, p. 43





# CONCLUSÃO



**Figura 134**  
Subúrbio nova-iorquino

A disciplina do Urbanismo tem, desde meados do século XIX, desenhado os espaços cívicos e urbanos que habitamos, e acabou por estabelecer o molde ao qual as sociedades se têm adaptado. Consequentemente, é uma área disciplinar intensamente ligada à Antropologia e à Sociologia, para além das inquestionáveis componentes partilhadas com a Arquitectura, pela forma como intervém na vida das pessoas. *“Ao lidarmos com as cidades, estamos lidando com a vida em seu aspecto mais complexo e intenso.”*<sup>217</sup>

A componente urbana proposta pelo Movimento Moderno  *julgou* ter encontrado as respostas correctas para a forma como *deveríamos* vivenciar uma cidade. Porém, olhando para os exemplos estudados ao longo dos capítulos anteriores, podemos concluir que muitas das assunções modernistas se revelaram, na verdade, insuficientes.

Ao longo das últimas décadas tem-se verificado um êxodo urbano intenso e progressivo, dos centros das grandes cidades para áreas residenciais cada vez mais periféricas. Este sentido de periferização envolve não só o distanciamento aos núcleos centrais e históricos, mas também a reduzida entropia funcional estabelecida nessas novas geografias urbanas. Esta mudança de atitude da sociedade deve-se, sobretudo, aos resultados do planeamento urbano da primeira metade do século XX, que foi e continua a ser, a norma praticada pela maioria dos arquitectos e urbanistas, no quadro das instituições responsáveis pela gestão do território:

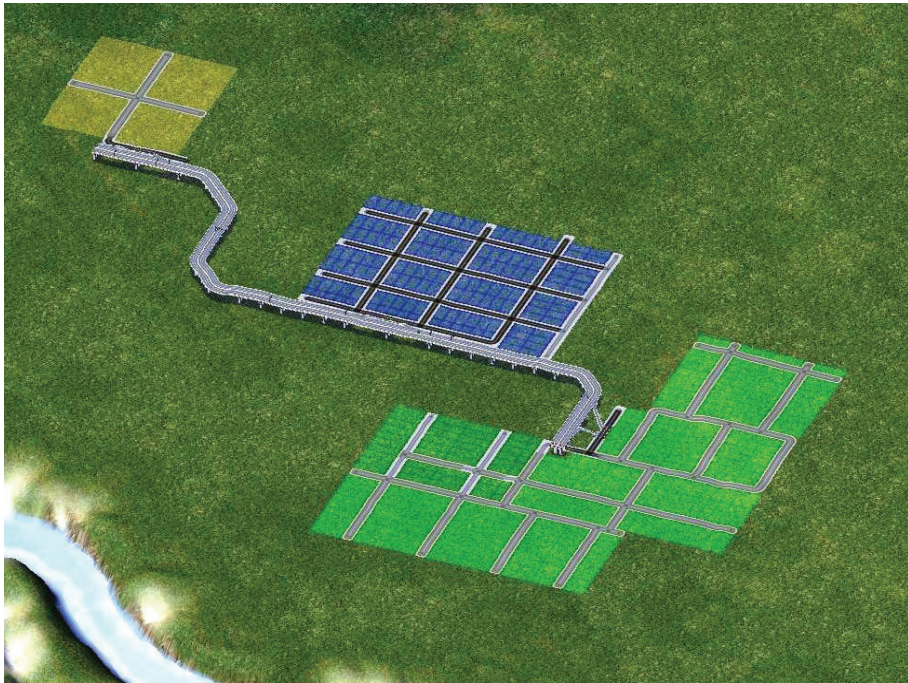
*“(…) Suas [do Urbanismo Modernista] quatro partes essenciais – habitação, trabalho, lazer e circulação – implodiram nos quatro elementos básicos da cidade global: habitação em condomínio fechado, trabalho no centro terciário representativo, lazer e consumo nos shopping centers e centros de lazer e circulação pelas auto-estradas.”*<sup>218</sup>

Isto acabou por se revelar nocivo para a sociedade, gerando, no longo prazo, uma progressiva individualização, introversão e isolamento dos grupos sociais, e já são bem evidentes as suas consequências: estabelecimentos comerciais outrora florescentes da cidade central encontram-se hoje encerrados; edifícios históricos e de grande valor patrimonial estão degradados, abandonados e devolutos, e povoam os centros urbanos; as ruas oferecem uma segurança cada vez mais ilusória devido à falta de movimento, contribuindo para uma imagem negativa e uma total destruição do sentido de identidade urbana – revelando centros cada vez menos atractivos, junto de potenciais moradores e de visitantes eventuais (gerando um ciclo vicioso); por fim, confirma-se aquilo que Jane Jacobs apregoou como a Grande Praga da Monotonia.

Como resultado destes processos desenvolveram-se comunidades anormalmente estéreis em redor desses centros semi-abandonados: chamamos-lhes subúrbios. Nestes ambientes periféricos, a simples falta de elementos marcantes enfatiza ainda mais a sua

<sup>217</sup> JACOBS, Jane, *Morte e Vida das Grandes Cidades*, p. 415

<sup>218</sup> MONTANER, Josep Maria, *As formas do século XX*, p. 84



**Figura 135**  
Escala demasiado grande,  
vias-rápidas, segregação  
de usos, baixa densidade

também reduzida capacidade de atracção:

*“Um elemento marcante é, contudo, mais forte quando é visível através de um longo período de tempo ou distância espacial, e mais útil se a direcção de onde o avistamos pode ser identificada. Se a pudermos identificar, quer ao longe quer ao pé, quer nos movamos devagar ou rapidamente, quer de dia quer à noite, tornar-se-á um ponto de apoio para a percepção do complexo e mutável mundo urbano.”*<sup>219</sup>

E o problema é que, em muitas cidades, inclusive nas europeias, em que os constantes congestionamentos de tráfego são uma importante razão para afastar as pessoas dos centros, a implementação de soluções eficazes é escassa: não há respostas coerentes para estas questões, o que origina uma crise urbana sem precedentes.<sup>220</sup> A cidade transformou-se num *“centro comercial gigante e especializado, em sistemas de nós e transportes”*.<sup>221</sup>

O que poderá no futuro acontecer se esta tendência não for contrariada? Provavelmente não chegaremos à universalização extrema das *edge cities*, a desenvolverem-se em torno de um centro urbano deserto, qual sistema estelar em volta de uma estrela moribunda, mas teremos imensíssimas comunidades identitariamente agregadas a um *não-lugar*, a um centro decadente e sem vida.

Assim sendo, de acordo com o propósito desta dissertação, pensamos ter demonstrado que as experiências urbanísticas do *New Urbanism* oferecem, precisamente, uma resposta parcial à problemática exposta. Não sendo uma resposta inquestionável, há hoje críticos que consideram que ele é mais do que um movimento saudosista para pessoas da classe média-alta, para quem os arquitectos e planeadores promovem soluções parciais:

*“[The New Urbanism] emphasizes visual style over planning substance. There is a danger that the movement will be characterized by houses designed in historic styles and neighborhoods planned to have a small-town feel, while more substantial planning ideas are abandoned out of frustration or indifference. (...)”*<sup>222</sup>

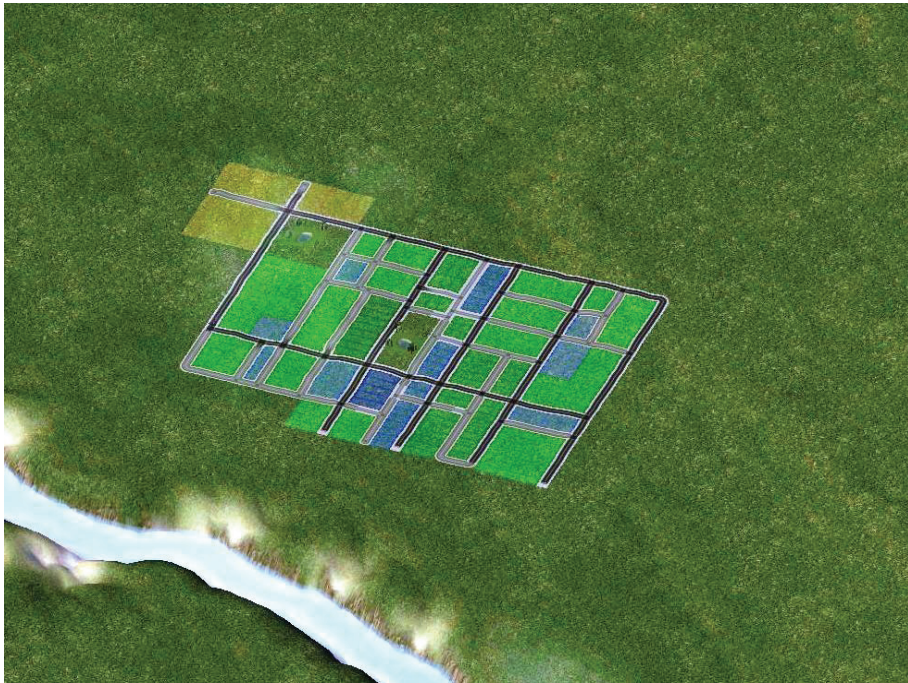
O *New Urbanism* não consegue “fugir” a algumas questões pertinentes levantadas por alguns críticos e que são bastante prementes: o facto de ser, sobretudo, um movimento *elitista* e virado para as classes mais altas e, também, a sua tentativa de *imitar* o organicismo das cidades pré-industriais – não se inventa o orgânico; este é o resultado do crescimento natural das cidades. O caso de Pounbury, de Léon Krier, é um exemplo típico desta *imitação* pois acaba por ter um aspecto demasiado artificial e uma escassa coerência morfológica.

<sup>219</sup> LYNCH, Kevin, *A Imagem da Cidade*, p. 114

<sup>220</sup> HOUBEN, Francien, #6 *From Centre to Periphery: the Aesthetics of Mobility* em *City Edge: Case Studies in Contemporary Urbanism*, p. 115

<sup>221</sup> BALTAZAR, Maria João, BARTOLO, José, *Tomás Taveira*, p. 22

<sup>222</sup> BRESSI, Todd W., *Planning the American Dream* em *The New Urbanism – Toward an Architecture of Community*, p. XLII



**Figura 136**  
Escala humana, mistura  
de usos, alta densidade,  
rua-corredor

Não obstante, acreditamos que se apresentam hoje projectos que são efectivas soluções, com resultados demonstrados que não dependem, de modo algum, das componentes histórico-nostálgicas, ou de conceptualizações abstractas que resultam em espacializações discutíveis e questionáveis, mas sim em lugares urbanos com escala e qualidades antropológicas capazes de combater a excessiva individualização e o isolamento estimulados pela experiência modernista. Estes dois aspectos negativos do Urbanismo Modernista são a causa de três preconceitos:

Primeiro: *os projectos de desenho urbano modernistas são feitos com base no modelo de mobilidade rodoviária;*

Segundo: *a baixa densidade de ocupação do solo é preferível e favorável ao desenvolvimento, tanto em termos de área como de população;*

Terceiro: *a segregação funcional da cidade é necessária.*

Em relação ao primeiro ponto, o automóvel não é, em si, um mal. Porém, nas cidades projectadas à escala rodoviária, a velocidade e as longas distâncias causam um atravessamento contínuo destas, o que contribui para uma parca vivência do ambiente urbano: apenas se viaja de um sector para o outro. É nestas situações que o uso do automóvel se torna excessivo.

A baixa densidade e os parques urbanos intermináveis estão associados à proliferação de *não-lugares*, simplesmente porque não há massa crítica que usufrua desses imensos espaços livres, contribuindo para o seu abandono parcial.

Deve haver, obviamente, uma segregação de actividades nocivas aos meios urbanos como as indústrias pesadas e agro-pecuárias, mas a segregação funcional (comércio, serviços e até pequena indústria) *não é necessária: é prejudicial* à vida social de uma cidade.

O *New Urbanism* desconstrói estes preconceitos, fundindo-os com os seus princípios de forma a construir uma imagem urbana coerente:

1 – A cidade deve conciliar a mobilidade pedonal, associada a um estilo de vida saudável, e a mobilidade rodoviária de apoio ao quotidiano, que é o modelo sócio-económico actual; isto implica baixa velocidade e curtas distâncias, não havendo, assim, atravessamentos constantes;

2 – A densificação da cidade, em termos populacionais e de ocupação de solo, através da construção de bairros de alta densidade (incidindo, sobretudo, na baixa altura) é um dos fios-condutores do *New Urbanism*;

3 – A miscigenação funcional, que complementa o espaço residencial, é altamente favorável à construção de uma cidade cultural e socialmente mais viva e activa;

4 – As áreas verdes urbanas não devem ser um espaço verde contínuo e infindável de tipo *corbusiano*, mas sim uma extensão do espaço público, enfatizando a proximidade e



**Figura 137**  
Rua Formosa, Viseu



relação natural/artificial, permitindo uma usufruição intensa por parte da população;

5 – A delimitação de perímetros e definição de limites urbanos ajuda a clarificar a ideia de identidade cultural e geográfica local;

6 – O espaço público, constituído pelas ruas, praças, parques e jardins das cidades, deve ser um suporte para o domínio privado e estabelecer uma ordem urbana que determine a ocupação dos espaços disponíveis, prevenindo a aparecimento de *não-lugares*.

Posto isto, será o *New Urbanism* um movimento anacrónico? A defesa por uma vida comunitária e saudável, em que se conhece os vizinhos e em que se valoriza o peão e a bicicleta em vez do automóvel; uma cidade socialmente e culturalmente viva, garantida pelas ruas e praças movimentadas e pela variedade de usos presente, desde o comércio aos espaços culturais; e um ambiente mais puro, com as diversas áreas e espaços verdes do espaço urbano, só pode ser sinal de uma consciente preocupação pelo *futuro* da *sociedade*, da *cidade* e do *meio ambiente*. É interessante notar que foram estes três aspectos que os arquitectos, urbanistas e higienistas do século XIX defenderam ao denunciarem os males das cidades da Revolução Industrial e que, por consequência disto, surgiu a cidade-jardim.

A cidade-jardim “criou” o Urbanismo Modernista e os principais movimentos urbanos do século XX. Portanto, e por ordem lógica, tanto o *New Urbanism* como o Urbanismo Modernista têm uma base comum. Todavia, enquanto que este mostrou uma excessiva incidência na segregação, aquele focou-se na população e nas suas relações socioculturais.

Ainda assim, a cidade actual pode, e deve, experimentar intensamente as vantagens de uma junção entre o Urbanismo Modernista e pressupostas alternativas propostas pelo *New Urbanism*. Conciliando alguns valores tradicionais herdados das cidades pré-industriais, como a alta densidade edificada e as vivências sociais e culturais e a aposta nos progressos tecnológicos nos campos da saúde, higiene, comunicação, lazer e informação do Urbanismo Modernista dos séculos XX e XXI, o *New Urbanism*, se os seus conceitos forem aplicados correctamente, pode funcionar como um óptimo catalisador, não só para um espaço urbano mais vivo, como também para um planeta e uma sociedade melhores e mais saudáveis – e isso é que é importante.

*“The New Urbanism is not just about the city or the suburb. It is about the way we conceive a community and how we form the region – it is about diversity, scale and public space in every context.”*<sup>223</sup>

---

<sup>223</sup> CALTHORPE, Peter, *The Region em The New Urbanism – Toward an Architecture of Community*, p. XVI



# **BIBLIOGRAFIA**

B  
I  
B  
L  
I  
O  
G  
R  
A  
F  
I  
A

## LIVROS

- AUGÉ, Marc, *Não-Lugares: Introdução a uma Antropologia da Sobremodernidade*, Bertrand Editora, Venda Nova: 1994, 101 p. ISBN: 972-25-0580-7
- BALTAZAR, Maria João, BÁRTOLO, José, *Tomás Taveira*, Coleção Arquitectos Portugueses, Quidnovi Editora, Vila do Conde: 2011, 96 p. ISBN: 978-989-554-898-9
- BERMAN, Marshall, *Capítulo III – Baudelaire: O Modernismo nas Ruas em Tudo o que é Sólido se Dissolve no Ar: A Aventura da Modernidade*, Edições 70, Lisboa: 1989, 378 p.
- BROWN, Denise Scott, IZENOUR, Steven; VENTURI, Robert, *Learning from Las Vegas – Revised Edition*, The MIT Press, Cambridge, Massachusetts, and London, England: 1977, 192 p. ISBN: 026272006X
- CERTEAU, Michel de, *Chapter VII – Walking in the City em The Practice of Everyday Life*, Berkeley, University of California Press: 1984, XXIV, 229 p. ISBN: 0520061683
- CHARLESWORTH, Esther, ed, *City Edge: Case Studies in Contemporary Urbanism*, Oxford, Architectural Press: 2005, 246 p. ISBN: 0750663537
- FIGUEIRA, Jorge, ed, *Reescrever o Pós-Moderno*, Porto, Dafne Editora, 1ª Edição: 2011. 228 p. ISBN: 978-989-8217-17-2
- FORTUNA, Carlos, ed, *Cidade, Cultura e Globalização: Ensaio de Sociologia*, Celta Editora, 2ª Edição: 2001. 275 p. ISBN: 9727741215
- FOUCAULT, Michel, *Vigiar e Punir: Nascimento da Prisão*, Petrópolis, Editora Vozes: 2007, 262 p. ISBN: 9788532605085
- FRIEDMAN, Jonathan; LASH, Scott, ed, *Chapter 11 – Postmodernism and the Aestheticization of Everyday Life em Modernity and Identity*, Oxford, UK; Cambridge, USA; 1.ª Edição: 1992, 379 p. ISBN: 0631175865
- GARREAU, Joel, *Edge City: Life on the New Frontier*, Nova Iorque, Anchor Books: Outubro 1992, XXIII, 548 p. ISBN: 0-385-42434-5

B  
I  
B  
L  
I  
O  
G  
R  
A  
F  
I  
A

- JACOBS, Jane, *Morte e Vida das Grandes Cidades*, Martins Fontes, São Paulo: Abril de 2003, 510 p. ISBN: 8533612184
- KATZ, Peter, ed, *The New Urbanism – Toward an Architecture of Community*, McGraw-Hill, Inc., Hong Kong: 1994, XLII, 245 p. ISBN: 0070338892
- KRIER, Léon, *Arquitetura: Escolha ou Fatalidade*, Lisboa: Editora Estar, 1.ª edição: Setembro de 1999, 208 p. ISBN: 972-8095-64-3
- LEAL, João, *Capítulo 6 – Os Arquitectos e a Modernidade do Popular: Inquérito à Arquitectura Popular em Portugal em Etnografias Portuguesas (1870-1970): Cultura Popular e Identidade Nacional*, Publicações Dom Quixote, Lisboa: 2000, 274 p. ISBN: 972-20-1799-3
- LOW, Setha M., ed, 8 – *The Modernist City and the Death of the Street* em *Theorizing the City – The New Urban Anthropology Reader*, Rutgers University Press, New Brunswick, New Jersey and London: 1999, XIII, 433 p. ISBN: 0-8135-2719-8/0-8135-2720-1
- LYNCH, Kevin, *A Imagem da Cidade*, Edições 70, Lisboa: 1960. 198 p. ISBN: 9789724414119
- MONTANER, Josep Maria, *A Modernidade Superada: Arquitetura, Arte e Pensamento do Século XX*, Editorial Gustavo Gili, S.A., Barcelona: 2001, 220 p. ISBN: 84-252-1985-0
- MONTANER, Josep Maria, *As formas do século XX*, Editorial Gustavo Gili, Barcelona: 2002, 264 p. ISBN: 84-252-1897-7
- MONTANER, Josep Maria, *Después del Movimiento Moderno: Arquitectura de la Segunda Mitad del Siglo XX*, Arquitectura ConTextos, Editorial Gustavo Gili, S.A., Barcelona: 1993, 272 p. ISBN: 84-252-1509-9
- MOOS, Stanislaus von, *Venturi, Rauch & Scott Brown Buildings and Projects*, Rizzoli International Publications, Inc, New York: 1987, 336 p. ISBN: 0847807436
- NESBITT, Kate, ed, *Theorizing a New Agenda for Architecture: An Anthology of Architectural Theory – 1965-1995*, Princeton Architectural Press, Nova Iorque: 1996, 606 p. ISBN: 1568980531
- PEETERS, Benoît, SCHUITEN, François, *As Cidades Obscuras: As Muralhas de Samaris*, Witloof, 1ª Edição: Abril de 2003, 64 p. ISBN: 972-8711-16-6

B  
I  
B  
L  
I  
O  
G  
R  
A  
F  
I  
A



- ROSSI, Aldo, *A Arquitectura da Cidade*, Edições Cosmos, Lisboa: Fevereiro de 2001, 260 p. ISBN: 072-762-126-0

- SADLER, Simon, *Archigram – Architecture without Architecture*, The MIT Press, Cambridge, Massachusetts; London, England: 2005, 242 p. ISBN: 0262195216

- TEYSSOT, Georges, *Da Teoria de Arquitectura: Doze Ensaios.*, e|d|arq – Editorial do Departamento de Arquitectura da Faculdade de Ciências e Tecnologia da Universidade de Coimbra: 2010, 295 p. ISBN: 9789724416151

- *Urbanismo Situacionista*, Editorial Gustavo Gili, SL (GG mínima), Barcelona, Espanha: 2007, 31 p. ISBN: 9788425220548

B  
I  
B  
L  
I  
O  
G  
R  
A  
F  
I  
A

## TESES

- MOTA, André Filipe F. R. M., *Celebration Avenue*, Prova final de Licenciatura em Arquitectura, orientada pelo Arquitecto Jorge Figueira apresentada ao Departamento de Arquitectura da FCT da Universidade de Coimbra – Coimbra: 2004

- ROCHA, Sofia Monteiro, *Have your garden and eat it too: Moradias unifamiliares como desenho urbano*, Prova final de Licenciatura em Arquitectura, orientada pelo Arquitecto Pedro Maurício Borges apresentada ao Departamento de Arquitectura da FCT da Universidade de Coimbra – Coimbra: Junho 2001.

B  
I  
B  
L  
I  
O  
G  
R  
A  
F  
I  
A

## REVISTAS, ARTIGOS E OUTROS DOCUMENTOS

- CÂMARA, Ana Cristina, *Baixa, a minha casa* em *Revista Tabu* n.º 280, 13 Janeiro 2012
- *Charter of the New Urbanism*, elaborado pelo Congress for the New Urbanism, 2001
- GOMES, Kathleen, *Quase Perdemos Detroit* em *Revista Pública*, 22 Janeiro 2012
- *Melbourne Principles For Sustainable Cities*, desenvolvido no *International Charrette* ocorrido em Melbourne, organizado pelo *United Nations Environment Programme International Environmental Technology Centre*, 3-5 April 2002
- *International Symposium on "New Practice in urban design"*, *Architectural Design* n.º 105, London, Academy Editions: 1993, 93 p. ISBN 1854901982
- *The Bijlmermeer Renovation: Facts & figures*, elaborado pelo *Bijlmermeer Renovation Planning Office (Projectbureau Vernieuwing Bijlmermeer)*, Junho 2008

## WEBSITES

- <http://habitacao.cm-lisboa.pt>
- [www.altadelisboa.com](http://www.altadelisboa.com)
- [www.google.com](http://www.google.com)
- [www.massdot.state.ma.us](http://www.massdot.state.ma.us)
- [www.mercer.com](http://www.mercer.com)
- [www.sbs.com.au](http://www.sbs.com.au)
- [www.skyscrapercity.com](http://www.skyscrapercity.com)
- [www.wikipedia.org](http://www.wikipedia.org)



# **FONTES DAS FIGURAS**

F  
O  
N  
T  
E  
S

D  
A  
S

F  
I  
G  
U  
R  
A  
S

## FONTES DAS FIGURAS

Figuras I, II, 34, 37, 41, 62, 65, 102 – Fotografias da minha autoria

Figuras III, IV – Fotografias de João Nicolau Silva

Figuras V, VI, 100, 110 – Fotografias de Regina Santos

Figura 1 - [http://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/1/14/Projet\\_pour\\_la\\_ville\\_de\\_Chaux\\_-\\_Ledoux.jpg](http://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/1/14/Projet_pour_la_ville_de_Chaux_-_Ledoux.jpg)

Figura 2 - [http://www.barcelonayellow.com/images/stories/barcelona\\_pictures\\_eixample/barcelona\\_eixample\\_cerda\\_plan.jpg](http://www.barcelonayellow.com/images/stories/barcelona_pictures_eixample/barcelona_eixample_cerda_plan.jpg)

Figura 3 - <https://portfolio.du.edu/pc/port.detail?id=151859>

Figura 4 - <http://biblio.alloprof.qc.ca/ImagesDesFiches/7000-7499-Histoire-premier-cycle/7098/7098i8.jpg>

Figura 5 - <http://www.library.cornell.edu/Reps/DOCS/howard5.gif>

Figura 6 - <http://www.library.cornell.edu/Reps/DOCS/howard3.gif>

Figura 7 - [http://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/0/0d/Exposition\\_Universelle\\_1867.jpg](http://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/0/0d/Exposition_Universelle_1867.jpg)

Figura 8 - [http://www.urbanidades.arq.br/bancodeimagens/albums/urbanismo/cidade-jardim/normal\\_welwyn\\_planta\\_01.png](http://www.urbanidades.arq.br/bancodeimagens/albums/urbanismo/cidade-jardim/normal_welwyn_planta_01.png)

Figura 9 - [http://static.skynetblogs.be/media/2130/dyn006\\_original\\_520\\_340\\_pjpeg\\_2649770\\_29e3fda98ddd891cb72e7d58fdf5b02f.jpg](http://static.skynetblogs.be/media/2130/dyn006_original_520_340_pjpeg_2649770_29e3fda98ddd891cb72e7d58fdf5b02f.jpg)

Figura 10 - [http://aftercorbu.com/wordpress/wp-content/uploads/2007/08/plan\\_voison\\_paris.jpg](http://aftercorbu.com/wordpress/wp-content/uploads/2007/08/plan_voison_paris.jpg)

Figura 11 - [http://growingupinamerica.files.wordpress.com/2011/04/32405094\\_04-1.jpg](http://growingupinamerica.files.wordpress.com/2011/04/32405094_04-1.jpg)

Figura 12 - <http://barbaralamprecht.files.wordpress.com/2011/07/f-stuttgart-weissenhof-siedlung.jpg>

Figura 13 - <http://www.brasilia2014.com.br/wp-content/uploads/2009/05/construcao-de-brasilia-antiga-2.jpg>

Figura 14 - <http://parolenonnelvuoto.files.wordpress.com/2012/02/ciam.jpg>

Figura 15 - <http://houkerepossession.co.uk/wp-content/themes/hrp/images/celebration-florida-property.jpg>

Figura 16 - <http://www.orlando-premium-properties.com/wp-content/uploads/2011/03/005Celebration-Tour002.jpg>

Figura 17 - <http://rustwire.com/wp-content/uploads/2011/02/Cohn01.jpg>

Figura 18 - [http://en.nai.nl/mmbase/images/728711/0509\\_team10\\_01\\_450.jpg](http://en.nai.nl/mmbase/images/728711/0509_team10_01_450.jpg)

Figura 19 - [http://www.eurozine.com/UserFiles/illustrations/2007-05-25-baldauf\\_5.jpg](http://www.eurozine.com/UserFiles/illustrations/2007-05-25-baldauf_5.jpg)

Figura 20 - <http://pics4.city-data.com/cpicc/cfiles6244.jpg>

Figura 21 - <http://savingliebhouse.com/wp-content/uploads/2012/02/bobanddenise.jpg>

Figura 22 - [http://www.bustler.net/images/gallery/korca\\_city\\_center\\_bw\\_04.jpg](http://www.bustler.net/images/gallery/korca_city_center_bw_04.jpg)

Figura 23 - [http://www.thefastertimes.com/visualarts/files/2009/12/3047762087\\_c3b9607a49\\_b2.jpg](http://www.thefastertimes.com/visualarts/files/2009/12/3047762087_c3b9607a49_b2.jpg)

Figura 24 - <http://www.lvshedesign.com/wordpress/wp-content/uploads/2011/10/201110260700.jpg>

Figura 25 - [http://stock-images.antiqueprints.com/images/sm0032-Florence\(e8889\).jpg](http://stock-images.antiqueprints.com/images/sm0032-Florence(e8889).jpg)

Figura 26 - <http://kids.britannica.com/comptons/art-126890/Allied-bombing-raids-battered-German-cities-in-the-last-months>

Figura 27 - [http://www.worldchanging.com/suburbs\\_flickr%20Scorpions%20and%20Centaur.jpg](http://www.worldchanging.com/suburbs_flickr%20Scorpions%20and%20Centaur.jpg)

Figura 28 - <http://www.bing.com/maps/#Y3A9cXh0ZjByZzh6enNuJmx2bD0xMyZzdHk9Yg==>

F  
O  
N  
T  
E  
S

D  
A  
S

F  
I  
G  
U  
R  
A  
S



Figura 29 - [http://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/a/aa/North\\_End,\\_Boston.jpg](http://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/a/aa/North_End,_Boston.jpg)

Figura 30 - <http://www.down2houston.com/assets/images/home/large/gated-community.jpg>

Figura 31 - <http://blogs.kcrw.com/shortcuts/wp-content/uploads/2011/10/trafficon405freeway.jpg>

Figura 32 - [http://3.bp.blogspot.com/\\_1VrF-dQDfGQ/TJqKoYYVUjI/AAAAAAAAAN0/miol3lda1NU/s1600/DSC\\_0060\\_302\\_1205x800.jpg](http://3.bp.blogspot.com/_1VrF-dQDfGQ/TJqKoYYVUjI/AAAAAAAAAN0/miol3lda1NU/s1600/DSC_0060_302_1205x800.jpg)

Figura 33 - <http://2.bp.blogspot.com/-T-19nzbJZCw/Twya0PGopBI/AAAAAAAAAFI/b2o4WtV3oV4/s1600/P1000920.JPG>

Figura 35 - [http://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/2/2a/Russell\\_lee\\_street\\_corner\\_Dillon\\_Montana.jpg](http://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/2/2a/Russell_lee_street_corner_Dillon_Montana.jpg)

Figura 37 – Fotografia de José Manuel Silva

Figura 38 - <http://4.bp.blogspot.com/-s9FWw12bQhc/T6MQl6xmbol/AAAAAAAAALR4/YmRbRYIMyFA/s1600/Antiga+capital+no+deserto+%E2%97%8F+Shibam,+Yemen.jpg>

Figura 39 - [http://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/a/ac/Utrecht-IMG\\_7242.JPG](http://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/a/ac/Utrecht-IMG_7242.JPG)

Figura 40 - [http://3.bp.blogspot.com/-e65wB1bFtk4/TZsGf0OxpZI/AAAAAAAAGvg/NC8llroeG\\_o/s640/IMG\\_5926.JPG](http://3.bp.blogspot.com/-e65wB1bFtk4/TZsGf0OxpZI/AAAAAAAAGvg/NC8llroeG_o/s640/IMG_5926.JPG)

Figura 42 - <http://ww1.prweb.com/prfiles/2011/10/25/8910386/Potential%20Street.jpg>

Figura 43 - [http://bettercities.net/sites/default/files/Birkdale%20streetscape\\_copy.jpg](http://bettercities.net/sites/default/files/Birkdale%20streetscape_copy.jpg)

Figura 44 - [http://www.bbc.co.uk/dorset/content/images/2007/12/11/poundbury\\_terraces\\_470x300.jpg](http://www.bbc.co.uk/dorset/content/images/2007/12/11/poundbury_terraces_470x300.jpg)

Figura 45 - [http://i.telegraph.co.uk/multimedia/archive/01800/poundbury\\_1800773c.jpg](http://i.telegraph.co.uk/multimedia/archive/01800/poundbury_1800773c.jpg)

Figura 46 - [http://3.bp.blogspot.com/\\_Mq4S1uVPJOo/TBemUnIJDl/AAAAAAAVbk/8J7d0ku-6pg/s1600/parquedasnac3a7oes.jpg](http://3.bp.blogspot.com/_Mq4S1uVPJOo/TBemUnIJDl/AAAAAAAVbk/8J7d0ku-6pg/s1600/parquedasnac3a7oes.jpg)

Figura 47 - [http://de.academic.ru/pictures/dewiki/68/Dresden\\_Luftbild\\_Stadtteil\\_Altstadt\\_Ostansicht\\_2005.jpg.jpg](http://de.academic.ru/pictures/dewiki/68/Dresden_Luftbild_Stadtteil_Altstadt_Ostansicht_2005.jpg.jpg)

Figura 48 - [http://www.bigwowo.com/wp-content/uploads/2011/03/residential-suburb\\_san\\_francisco.jpg](http://www.bigwowo.com/wp-content/uploads/2011/03/residential-suburb_san_francisco.jpg)

Figura 49 - [http://www.lib.utexas.edu/maps/historical/new\\_york\\_1755.jpg](http://www.lib.utexas.edu/maps/historical/new_york_1755.jpg)

Figura 50 - [http://www.ecocompactcity.org/Building/KENTLANDS\\_594.jpg](http://www.ecocompactcity.org/Building/KENTLANDS_594.jpg)

Figura 51 - <http://www.dpz.com/uploads/Practice/8909-14.jpg>

Figura 52 - <http://kleinsoldmine.files.wordpress.com/2011/03/110109-destin-206.jpg>

Figura 53 - <http://dpzarchitects.com/uploads/Practice/7903-02.jpg>

Figura 54 - KATZ, Peter, ed, *The New Urbanism – Toward an Architecture of Community*

Figura 55 - <http://luciensteil.tripod.com/eurocouncil2003/09190170.jpg>

Figura 56 - [http://www.rudi.net/system/files/images/m58p36\\_2.jpg](http://www.rudi.net/system/files/images/m58p36_2.jpg)

Figura 57 - <http://www.byen.org/poundbury/images/poundbury11.jpg>

Figura 58 - [http://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/d/dc/Parque\\_das\\_Nacoes\\_Vista\\_Geral.jpg](http://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/d/dc/Parque_das_Nacoes_Vista_Geral.jpg)

Figura 59 - <http://i365.photobucket.com/albums/oo92/rasectos/dresdenneumarkt4.jpg>

Figura 60 - <http://www.neumarkt-dresden.de/image1/baustellenfotos/sept05/4.jpg>

Figura 61 - <http://pher.ch/photos/cities/lisboa2/slides/Parque%20das%20Nacoes%20-%20Torre%20Vasco%20da%20Gama%204.jpg>

F  
O  
N  
T  
E  
S  
  
D  
A  
S  
  
F  
I  
G  
U  
R  
A  
S

F  
O  
N  
T  
E  
S

D  
A  
S

F  
I  
G  
U  
R  
A  
S

Figura 63 - [http://mithun.com/images/assets/TOD\\_Transit\\_Planning.jpg](http://mithun.com/images/assets/TOD_Transit_Planning.jpg)

Figura 64 - [http://www.linz09.at/fm/4972/vorprojekt\\_forumdesign.JPG](http://www.linz09.at/fm/4972/vorprojekt_forumdesign.JPG)

Figura 66 - <http://www.rickmansworthherts.freemove.co.uk/Howard/hammap2.JPG>

Figura 67 - [http://www.heritage-explorer.co.uk/file/he/content/upload/database/1915\\_450.jpg](http://www.heritage-explorer.co.uk/file/he/content/upload/database/1915_450.jpg)

Figura 68 - <http://www.lastrefuge.co.uk/images-database/dae%20sasitorn/big/milton-keynes5.jpg>

Figura 69 - [http://ippucweb.ippuc.org.br/BancoDeDados/Curitibaemdados/FOTOS/57/Xaxim/images/bairro%20xaxim\\_br%20476%20antes%20da%20linha%20verde\\_bols%C3%A3o%20raimundo%20pichet.jpg](http://ippucweb.ippuc.org.br/BancoDeDados/Curitibaemdados/FOTOS/57/Xaxim/images/bairro%20xaxim_br%20476%20antes%20da%20linha%20verde_bols%C3%A3o%20raimundo%20pichet.jpg)

Figura 70 - [http://traveltoparana.files.wordpress.com/2010/01/linha\\_verde\\_curitiba\\_brazil\\_brt.jpg](http://traveltoparana.files.wordpress.com/2010/01/linha_verde_curitiba_brazil_brt.jpg)

Figura 71 - <http://pbr2010.files.wordpress.com/2011/08/the-archigram-group.jpg>

Figura 72 - <http://www.archivitamins.com/wp-content/uploads/archigram05.jpg>

Figura 73 - <http://www.archivitamins.com/wp-content/uploads/archigram3.jpg>

Figura 74 - [http://www.e-architect.co.uk/images/jpgs/london/london\\_building\\_aw050507\\_049.jpg](http://www.e-architect.co.uk/images/jpgs/london/london_building_aw050507_049.jpg)

Figura 75 - <http://simbiosisgroup.net/wp-content/uploads/2009/02/116.jpg>

Figura 76 - [http://www.arq.ufsc.br/arq5661/trabalhos\\_2005-1/efemera/link4\\_clip\\_image024.jpg](http://www.arq.ufsc.br/arq5661/trabalhos_2005-1/efemera/link4_clip_image024.jpg)

Figura 77 - [http://www.archigram.net/projects\\_pics/livingcity/living\\_city\\_2.jpg](http://www.archigram.net/projects_pics/livingcity/living_city_2.jpg)

Figura 78 - <http://lagraphicdesign.files.wordpress.com/2009/11/archigramw.gif>

Figura 79 - <http://encontrarte.aporrea.org/imagenes/27/babylon3.jpg>

Figura 80 - [http://www.archivitamins.com/wp-content/uploads/walking\\_city\\_1.jpg](http://www.archivitamins.com/wp-content/uploads/walking_city_1.jpg)

Figura 81 - [http://4.bp.blogspot.com/\\_uo7NYiwMf7A/TGbZqA5LLCI/AAAAAAAAA1c/LYcFPCpN590/s320/aquarela.jpg](http://4.bp.blogspot.com/_uo7NYiwMf7A/TGbZqA5LLCI/AAAAAAAAA1c/LYcFPCpN590/s320/aquarela.jpg)

Figura 82 - [http://2.bp.blogspot.com/\\_qOeGADfw2uE/TQuhAwRtQqI/AAAAAAAAAPM/cmGGsRiZmew/s1600/new+babylon.jpg](http://2.bp.blogspot.com/_qOeGADfw2uE/TQuhAwRtQqI/AAAAAAAAAPM/cmGGsRiZmew/s1600/new+babylon.jpg)

Figura 83 - <http://www.swmtrealestate.com/wp-content/uploads/2012/03/164534.jpg>

Figura 84 - [http://www.wallpaper.com/galleryimages/17052686/gallery/30\\_project\\_japan\\_sa131011.jpg](http://www.wallpaper.com/galleryimages/17052686/gallery/30_project_japan_sa131011.jpg)

Figura 85 - [http://www.wallpaper.com/galleryimages/17052686/gallery/26\\_project\\_japan\\_sa131011.jpg](http://www.wallpaper.com/galleryimages/17052686/gallery/26_project_japan_sa131011.jpg)

Figura 86 - [http://2.bp.blogspot.com/-oqS58egV7i0/To79j0\\_-7TI/AAAAAAAAANRI/ydcaRpm8ueQ/s1600/tange%2Btokyo%2B1.jpg](http://2.bp.blogspot.com/-oqS58egV7i0/To79j0_-7TI/AAAAAAAAANRI/ydcaRpm8ueQ/s1600/tange%2Btokyo%2B1.jpg)

Figura 87 - [http://www.edwud.com/photos/urban\\_decay\\_upholsterers\\_glasgow.jpg](http://www.edwud.com/photos/urban_decay_upholsterers_glasgow.jpg)

Figura 88 - [http://static.flickr.com/27/50499577\\_43168fd191\\_o.jpg](http://static.flickr.com/27/50499577_43168fd191_o.jpg)

Figura 89 - [http://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/1/1a/Palace\\_of\\_Assembly\\_Chandigarh\\_2006.jpg](http://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/1/1a/Palace_of_Assembly_Chandigarh_2006.jpg)

Figura 90 - <http://1.bp.blogspot.com/-gJKipjFBE7U/TmkrzO8dbul/AAAAAAAAABG8/E7zsYQjHTGw/s1600/Graffiti-Os-Gemeos-e-Blu-em-Lisboa-Portugal-1.jpg>

Figura 91 - <http://blog.grupocaixaseguros.com.br/wp-content/uploads/2011/04/catedral.jpg>

Figura 92 - [http://3.bp.blogspot.com/\\_QYNIAfmyGs8/TR-R2NiW3LI/AAAAAAAAACKc/ivH\\_-MaoiEs/s1600/bras%25C3%25ADlia.jpg](http://3.bp.blogspot.com/_QYNIAfmyGs8/TR-R2NiW3LI/AAAAAAAAACKc/ivH_-MaoiEs/s1600/bras%25C3%25ADlia.jpg)

Figura 93 - [http://get.edidomus.it/domus/extrasensor/contentmanager/big/Brasilia%200151\\_UPD.jpg](http://get.edidomus.it/domus/extrasensor/contentmanager/big/Brasilia%200151_UPD.jpg)

Figura 94 - [http://3.bp.blogspot.com/\\_70d2UHouMdU/TIIXW42wiHI/AAAAAAAAACo/yjMF7p0tw7c/s1600/FigureGroundRome.jpg](http://3.bp.blogspot.com/_70d2UHouMdU/TIIXW42wiHI/AAAAAAAAACo/yjMF7p0tw7c/s1600/FigureGroundRome.jpg)

F  
O  
N  
T  
E  
S  
  
D  
A  
S  
  
F  
I  
G  
U  
R  
A  
S

F  
O  
N  
T  
E  
S

D  
A  
S

F  
I  
G  
U  
R  
A  
S

Figura 95 - [http://4.bp.blogspot.com/-h8gww2C27b4/T1vX-nDcAHI/AAAAAAAAAjj/Ilze9\\_VM7a0/s1600/Plan\\_Voisin\\_00.jpg](http://4.bp.blogspot.com/-h8gww2C27b4/T1vX-nDcAHI/AAAAAAAAAjj/Ilze9_VM7a0/s1600/Plan_Voisin_00.jpg)

Figura 96 - <http://2.bp.blogspot.com/-C-F2P3LPwAo/TqwDA4bzazI/AAAAAAAFxs/4u6oUNr9KhU/s1600/SQ1.jpg>

Figura 97 - [http://wonderingbrit.files.wordpress.com/2008/11/dubai\\_sheikh\\_zayed\\_road.jpg](http://wonderingbrit.files.wordpress.com/2008/11/dubai_sheikh_zayed_road.jpg)

Figura 99 - <http://spain.aricaustermann.com/wp-content/uploads/spain.aricaustermann.com/2009/08/Spain-Portugal-153.JPG>

Figura 100 - <http://pic70.picturetrail.com/VOL1828/10968493/19501648/313674171.jpg>

Figura 101 - [http://www.altadelisboa.com/uploads/Image/imagens/alta\\_001.jpg](http://www.altadelisboa.com/uploads/Image/imagens/alta_001.jpg)

Figura 103 - <http://welcometochina.com.au/wp-content/uploads/2010/12/sz-dongmen-pedestrian-street1.jpg>

Figura 104 - <http://luciensteil.tripod.com/sitebuildercontent/sitebuilderpictures/lk.aerial.luxembourg.350.jpg>

Figura 105 - <http://planewatcher.com/data/media/83/Dubrovnik.jpg>

Figura 106 - [http://cdni.condenast.co.uk/646x430/a\\_c/beirut2\\_CNT\\_25may10\\_is\\_b.jpg](http://cdni.condenast.co.uk/646x430/a_c/beirut2_CNT_25may10_is_b.jpg)

Figura 107 - <http://desmond.imageshack.us/Himg214/scaled.php?server=214&filename=img06062zo.jpg&res=landing>

Figura 109 - <http://www.pulsarmedia.eu/data/media/49/Yarra%20River,%20Melbourne,%20Australia.jpg>

Figura 110 - <http://blogs.gonomad.com/wp-content/blogpics/readuponit/P1070681-705994.JPG>

Figura 111 - [http://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/d/da/Washington%2C\\_D.C.\\_-\\_2007\\_aerial\\_view.jpg](http://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/d/da/Washington%2C_D.C._-_2007_aerial_view.jpg)

Figura 112 - <http://www.freewords.com.br/wp-content/gallery/dubai/dubai-jumeirah-lake-towers.jpg>

Figura 113 - <http://cache.boston.com/traffic/bigdig/galleries/artery/01.jpg>

Figura 114 - <http://www.conseilbricolage.com/wp-content/uploads/2009/03/big-dig-de-boston.jpg>

Figura 115 - <http://www.640pixels.com/sites/default/files/0dbd7886-aeab-4acb-9a44-3f7e4059d02e.jpg>

Figura 116 - [http://farm4.static.flickr.com/3579/3509307448\\_54dc3f8132.jpg](http://farm4.static.flickr.com/3579/3509307448_54dc3f8132.jpg)

Figura 117 - [http://med.uth.tmc.edu/comm/downloads/images/aerial-UTMSH-DSC1985\\_4288x2848.jpg](http://med.uth.tmc.edu/comm/downloads/images/aerial-UTMSH-DSC1985_4288x2848.jpg)

Figura 118 - [http://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/6/66/Woodward\\_Ave\\_Detroit\\_1942.jpg](http://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/6/66/Woodward_Ave_Detroit_1942.jpg)

Figura 119 - <http://assets.sbnation.com/assets/144757/DetroitAerial.bmp>

Figura 120 - [http://www.thecoolist.com/wp-content/uploads/2009/08/ruins-of-detroit\\_marchand-and-meffre\\_8.jpg](http://www.thecoolist.com/wp-content/uploads/2009/08/ruins-of-detroit_marchand-and-meffre_8.jpg)

Figura 121 - <http://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/thumb/2/27/Mcshie.jpg/800px-Mcshie.jpg>

Figura 122 - <http://zads07.files.wordpress.com/2012/02/ren-cen.jpeg>

Figura 123 - [http://24.media.tumblr.com/tumblr\\_lp3yqufQIH1qe0nlvo1\\_500.jpg](http://24.media.tumblr.com/tumblr_lp3yqufQIH1qe0nlvo1_500.jpg)

Figura 124 - <http://bi.gazeta.pl/im/0/6821/z6821140X,Osiedle-Bijlmermeer-podczas-budowy.jpg>

Figura 125 - <http://www.pieterboersmaphotography.com/album2/bijlmer/slides/Ganzenhoef%20Bijlmermeer%2011-1977.3797-19.jpg>

Figura 126 - <http://mw2.google.com/mw-panoramio/photos/medium/741888.jpg>

Figura 127 - <http://www.kei-centrum.nl/websites/kei/gfx/projecten/totaaloverzicht%20sloop%201992-2010.jpg>

Figura 128 - <http://2.bp.blogspot.com/-ZMMHPupgn9s/Tw3xCbFePml/AAAAAAAAM4/1scGKWxZhCM/s640/to>

F  
O  
N  
T  
E  
S  
  
D  
A  
S  
  
F  
I  
G  
U  
R  
A  
S

F  
O  
N  
T  
E  
S

D  
A  
S

F  
I  
G  
U  
R  
A  
S

taaloverzicht+nieuwbouw+1992-2012.jpg

Figura 129 - <http://bi.gazeta.pl/im/9/6805/z6805169X.jpg>

Figura 130 - <http://luciensteil.tripod.com/sitebuildercontent/sitebuilderpictures/celebration.3.tasman400.jpg>

Figura 131 - [http://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/5/51/Lulin\\_free\\_s8.jpg](http://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/5/51/Lulin_free_s8.jpg)

Figura 132 - <http://www.cooltownstudios.com/images/md-rockville-townsq.jpg>

Figura 133 - <http://www.architecturelist.com/wp-content/uploads/HarborPt.jpg>

Figura 134 - <http://img185.imageshack.us/img185/8139/queensbridgehouses8feb0uv0.jpg>

Figuras 135, 136 – Imagens obtidas do jogo *Simcity 4*, da *Electronic Arts*

Figura 137 – Fotografia de André Marques

F  
O  
N  
T  
E  
S  
  
D  
A  
S  
  
F  
I  
G  
U  
R  
A  
S





# ÍNDICE GERAL

Í  
N  
D  
I  
C  
E

G  
E  
R  
A  
L

SUMÁRIO	III	Í
INTRODUÇÃO	V	N
		D
<b>I CAPÍTULO</b>	<b>1</b>	<b>I</b>
<b>Como surgiu o <i>New Urbanism</i>?</b>	<b>3</b>	<b>C</b>
<b>A que movimento pertence o <i>New Urbanism</i>?</b>	<b>21</b>	<b>E</b>
<b>II CAPÍTULO</b>	<b>23</b>	
<b>Qual a premissa do <i>New Urbanism</i>?</b>	<b>25</b>	<b>G</b>
<b>Quais são as principais correntes do <i>New Urbanism</i>?</b>	<b>45</b>	<b>E</b>
<b>A Corrente Norte-Americana</b>	<b>45</b>	<b>R</b>
<b>A Corrente Europeia</b>	<b>51</b>	<b>A</b>
<b>Que outros movimentos urbanísticos são contemporâneos ao <i>New Urbanism</i>?</b>	<b>61</b>	<b>L</b>
<b>III CAPÍTULO</b>	<b>77</b>	
<b>Qual é a resposta do <i>New Urbanism</i> ao suposto falhanço do Urbanismo Modernista?</b>	<b>79</b>	
<b>Brasília – A Anticidade</b>	<b>81</b>	
<b>Qual é a contribuição do <i>New Urbanism</i> para a evolução da cidade contemporânea?</b>	<b>105</b>	
<b>Detroit – A Cidade dos “Res”</b>	<b>105</b>	
<b>Bijlmermeer – O Bairro Condenado</b>	<b>109</b>	
<b>Será que a sociedade actual se adapta ao <i>New Urbanism</i>?</b>	<b>115</b>	
<b>CONCLUSÃO</b>	<b>119</b>	
BIBLIOGRAFIA	129	
FONTES DAS FIGURAS	139	
ÍNDICE GERAL	151	
ANEXOS	155	



# **ANEXOS**

A  
N  
E  
X  
O  
S

# CHARTER OF THE NEW URBANISM

*The Congress for the New Urbanism* views disinvestment in central cities, the spread of placeless sprawl, increasing separation by race and income, environmental deterioration, loss of agricultural lands and wilderness, and the erosion of society's built heritage as one interrelated community-building challenge.

*We stand* for the restoration of existing urban centers and towns within coherent metropolitan regions, the reconfiguration of sprawling suburbs into communities of real neighborhoods and diverse districts, the conservation of natural environments, and the preservation of our built legacy.

*We advocate* the restructuring of public policy and development practices to support the following principles: neighborhoods should be diverse in use and population; communities should be designed for the pedestrian and transit as well as the car; cities and towns should be shaped by physically defined and universally accessible public spaces and community institutions; urban places should be framed by architecture and landscape design that celebrate local history, climate, ecology, and building practice.

*We recognize* that physical solutions by themselves will not solve social and economic problems, but neither can economic vitality, community stability, and environmental health be sustained without a coherent and supportive physical framework.

*We represent* a broad-based citizenry, composed of public and private sector leaders, community activists, and multidisciplinary professionals. We are committed to reestablishing the relationship between the art of building and the making of community, through citizen-based participatory planning and design.

*We dedicate* ourselves to reclaiming our homes, blocks, streets, parks, neighborhoods, districts, towns, cities, regions, and environment.

*Continued on back...*

A  
N  
E  
X  
O  
S



## *The region: Metropolis, city, and town*

1) Metropolitan regions are finite places with geographic boundaries derived from topography, watersheds, coastlines, farmlands, regional parks, and river basins. The metropolis is made of multiple centers that are cities, towns, and villages, each with its own identifiable center and edges.

2) The metropolitan region is a fundamental economic unit of the contemporary world. Governmental cooperation, public policy, physical planning, and economic strategies must reflect this new reality.

3) The metropolis has a necessary and fragile relationship to its agrarian hinterland and natural landscapes. The relationship is environmental, economic, and cultural. Farmland and nature are as important to the metropolis as the garden is to the house.

4) Development patterns should not blur or eradicate the edges of the metropolis. Infill development within existing urban areas conserves environmental resources, economic investment, and social fabric, while reclaiming marginal and abandoned areas. Metropolitan regions should develop strategies to encourage such infill development over peripheral expansion.

5) Where appropriate, new development contiguous to urban boundaries should be organized as neighborhoods and districts, and be integrated with the existing urban pattern. Noncontiguous development should be organized as towns and villages with their own urban edges, and planned for a jobs/housing balance, not as bedroom suburbs.

6) The development and redevelopment of towns and cities should respect historical patterns, precedents, and boundaries.

7) Cities and towns should bring into proximity a broad spectrum of public and private uses to support a regional economy that benefits people of all incomes. Affordable housing should be distributed throughout the region to match job opportunities and to avoid concentrations of poverty.

8) The physical organization of the region should be supported by a framework of transportation alternatives. Transit, pedestrian, and bicycle systems should maximize access and mobility throughout the region while reducing dependence upon the automobile.

9) Revenues and resources can be shared more cooperatively among the municipalities and centers within regions to avoid destructive competition for tax base and to promote rational coordination of transportation, recreation, public services, housing, and community institutions.

## *The neighborhood, the district, and the corridor*

10) The neighborhood, the district, and the corridor are the essential elements of development and redevelopment in the metropolis. They form identifiable areas that encourage citizens to take responsibility for their maintenance and evolution.

11) Neighborhoods should be compact, pedestrian friendly, and mixed-use. Districts generally emphasize a special single use, and should follow the principles of neighborhood design when possible. Corridors are regional connectors of neighborhoods and districts; they range from boulevards and rail lines to rivers and parkways.

12) Many activities of daily living should occur within walking distance, allowing independence to those who do not drive, especially the elderly and the young. Interconnected networks of streets should be designed to encourage walking, reduce the number and length of automobile trips, and conserve energy.

13) Within neighborhoods, a broad range of housing types and price levels can bring people of diverse ages, races, and incomes into daily interaction, strengthening the personal and civic bonds essential to an authentic community.

14) Transit corridors, when properly planned and coordinated, can help organize metropolitan structure and revitalize urban centers. In contrast, highway corridors should not displace investment from existing centers.

15) Appropriate building densities and land uses should be within walking distance of transit stops, permitting public transit to become a viable alternative to the automobile.

16) Concentrations of civic, institutional, and commercial activity should be embedded in neighborhoods and districts, not isolated in remote, single-use complexes. Schools should be sized and located to enable children to walk or bicycle to them.

17) The economic health and harmonious evolution of neighborhoods, districts, and corridors can be improved through graphic urban design codes that serve as predictable guides for change.

18) A range of parks, from tot-lots and village greens to ballfields and community gardens, should be distributed within neighborhoods. Conservation areas and open lands should be used to define and connect different neighborhoods and districts.

## *The block, the street, and the building*

19) A primary task of all urban architecture and landscape design is the physical definition of streets and public spaces as places of shared use.

20) Individual architectural projects should be seamlessly linked to their surroundings. This issue transcends style.

21) The revitalization of urban places depends on safety and security. The design of streets and buildings should reinforce safe environments, but not at the expense of accessibility and openness.

22) In the contemporary metropolis, development must adequately accommodate automobiles. It should do so in ways that respect the pedestrian and the form of public space.

23) Streets and squares should be safe, comfortable, and interesting to the pedestrian. Properly configured, they encourage walking and enable neighbors to know each other and protect their communities.

24) Architecture and landscape design should grow from local climate, topography, history, and building practice.

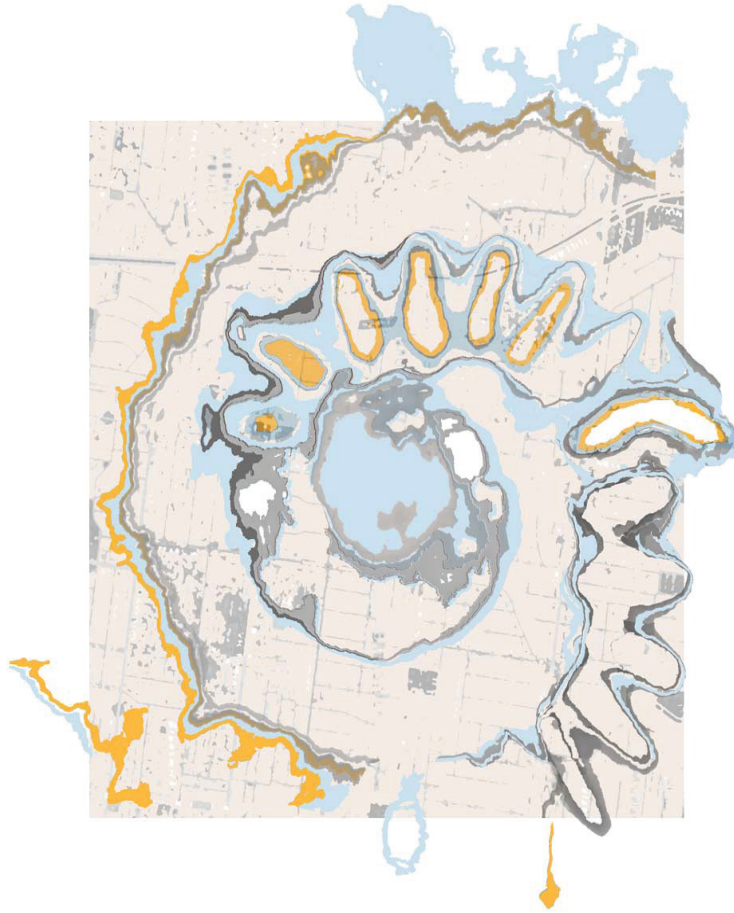
25) Civic buildings and public gathering places require important sites to reinforce community identity and the culture of democracy. They deserve distinctive form, because their role is different from that of other buildings and places that constitute the fabric of the city.

26) All buildings should provide their inhabitants with a clear sense of location, weather and time. Natural methods of heating and cooling can be more resource-efficient than mechanical systems.

27) Preservation and renewal of historic buildings, districts, and landscapes affirm the continuity and evolution of urban society.

A  
N  
E  
X  
O  
S

# Melbourne Principles For Sustainable Cities



A  
N  
E  
X  
O  
S

## Preamble

Cities are fundamental for economic opportunities and social interaction, as well as cultural and spiritual enrichment. However, cities also damage the natural environment and exploit natural resources in an unsustainable manner which can jeopardise long-term prosperity and social wellbeing. This is of global concern, as more than 50% of the world's population lives in cities and trends indicate that this will increase.

The transformation of cities to sustainability will require cooperation between various levels of government, resource managers, the business sector, community groups and all citizens. Their collective and individual contributions are essential in achieving a common purpose. Improving the sustainability of cities will not only benefit their inhabitants, but also significantly contribute to improving the wellbeing of people around the world.

## A Vision for the Creation of Sustainable Cities

To create environmentally healthy, vibrant and sustainable cities where people respect one another and nature, to the benefit of all.

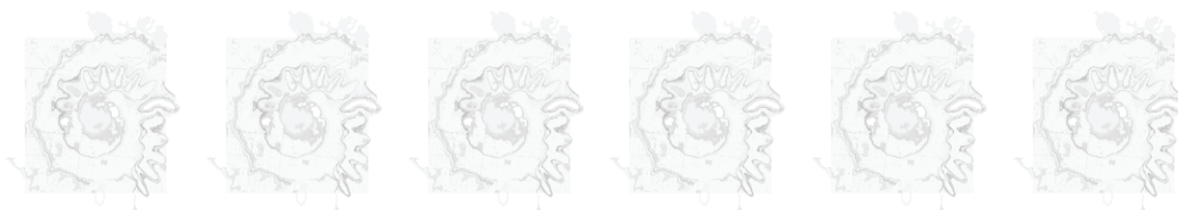
## Objectives of the *Melbourne Principles*

Sustainable development is defined by the Brundtland Commission as 'development that meets the needs of the present, without compromising the ability of future generations to meet their own needs'. The *Melbourne Principles for Sustainable Cities* have been developed to assist cities that wish to achieve this sustainable development objective. The *Principles* provide a simple set of statements on how a sustainable city would function.

The *Melbourne Principles* are intended to guide thinking and provide a strategic framework for action. The *Principles* are not prescriptive. They allow cities to develop sustainable solutions that are relevant to their particular circumstances. They can help to bring together citizens and decision-makers, whose participation and cooperation is essential in transforming our cities to sustainability.

The *Principles* also provide cities with a foundation for the integration of international, national and local programmes, gaps to be identified and addressed, as well as realising synergies through partnerships.

For the *Melbourne Principles* to add value, they will need to be supplemented by relevant case examples and decision support tools to assist cities on their journey towards sustainability.



A  
N  
E  
X  
O  
S

**Principle 1**

Provide a long-term vision for cities based on: sustainability; intergenerational, social, economic and political equity; and their individuality.

**Elaboration**

A long-term vision is the starting point for catalysing positive change, leading to sustainability. The vision needs to reflect the distinctive nature and characteristics of each city.

The vision should also express the shared aspirations of the people for their cities to become more sustainable. It needs to address equity, which means equal access to both natural and human resources, as well as shared responsibility for preserving the value of these resources for future generations.

A vision based on sustainability will help align and motivate communities, governments, businesses and others around a common purpose, and will provide a basis for developing a strategy, an action programme and processes to achieve that vision.

**Principle 2**

Achieve long-term economic and social security.

**Elaboration**

Long-term economic and social security are prerequisites for beneficial change and are dependent upon environmentally sound, sustainable development.

To achieve triple bottom line sustainability, economic strategies need to increase the value and vitality of human and natural systems, and conserve and renew human, financial and natural resources. Through fair allocation of resources, economic strategies should seek to meet basic human needs in a just and equitable manner. In particular, economic strategies should guarantee the right to potable water, clean air, food security, shelter and safe sanitation.

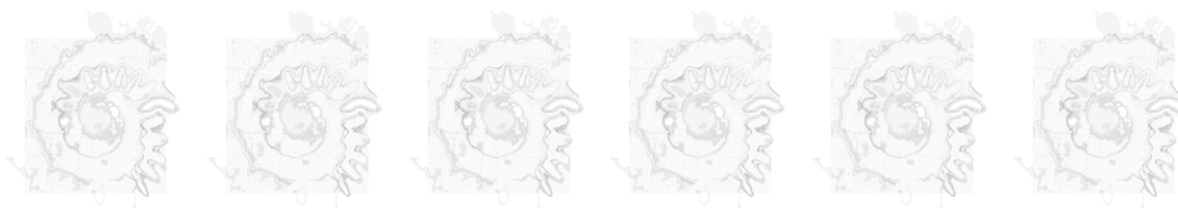
Cities are the locus of human diversity; their policies, structures and institutions can significantly contribute to fostering cohesive, stimulating, safe and fulfilled communities.

**Principle 3**

Recognise the intrinsic value of biodiversity and natural ecosystems, and protect and restore them.

**Elaboration**

Nature is more than a commodity for the benefit of humans. We share the Earth with many other life-forms that have their own intrinsic value. They warrant our respect,



A  
N  
E  
X  
O  
S



whether or not they are of immediate benefit to us.

It is through people's direct experience with nature that they understand its value and gain a better appreciation of the importance of healthy habitats and ecosystems. This connection provides them with an appreciation of the need to manage our interactions with nature empathically.

Just as humans have the ability to alter the habitat and even to extinguish other species, we can also protect and restore biodiversity. Therefore, we have a responsibility to act as custodians for nature.

#### **Principle 4**

Enable communities to minimise their ecological footprint.

##### **Elaboration**

Cities consume significant quantities of resources and have a major impact on the environment, well beyond what they can handle within their borders. These unsustainable trends need to be substantially curbed and eventually reversed. One way of describing the impact of a city is to measure its ecological footprint. The ecological footprint of a city is a measure of the 'load' on nature imposed by meeting the needs of its population. It represents the land area necessary to sustain current levels of resource consumption and waste discharged by that population. Reducing the ecological footprint of a city is a positive contribution towards sustainability.

Like any living system, a community consumes material, water and energy inputs, processes them into useable forms and generates wastes. This is the 'metabolism' of the city and making this metabolism more efficient is essential to reducing the city's ecological footprint. In reducing the footprint, problems should be solved locally where possible, rather than shifting them to other geographic locations or future generations.

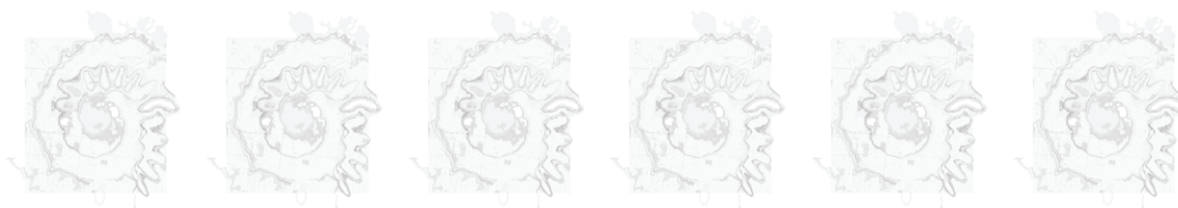
#### **Principle 5**

Build on the characteristics of ecosystems in the development and nurturing of healthy and sustainable cities.

##### **Elaboration**

Cities can become more sustainable by modelling urban processes on ecological principles of form and function, by which natural ecosystems operate.

The characteristics of ecosystems include diversity, adaptiveness, interconnectedness, resilience, regenerative capacity and symbiosis. These characteristics can be incorporated by cities in the development of strategies to make them more productive and regenerative, resulting in ecological, social and economic benefits.



A  
N  
E  
X  
O  
S

**Principle 6**

Recognise and build on the distinctive characteristics of cities, including their human and cultural values, history and natural systems.

**Elaboration**

Each city has a distinctive profile of human, cultural, historic and natural characteristics. This profile provides insights on pathways to sustainability that are both acceptable to their people and compatible with their values, traditions, institutions and ecological realities.

Building on existing characteristics helps motivate and mobilise the human and physical resources of cities to achieve sustainable development and regeneration.

**Principle 7**

Empower people and foster participation.

**Elaboration**

The journey towards sustainability requires broadly based support. Empowering people mobilises local knowledge and resources and enlists the support and active participation of all who need to be involved in all stages, from long-term planning to implementation of sustainable solutions.

People have a right to be involved in the decisions that affect them. Attention needs to be given to empowering those whose voices are not always heard, such as the poor.

**Principle 8**

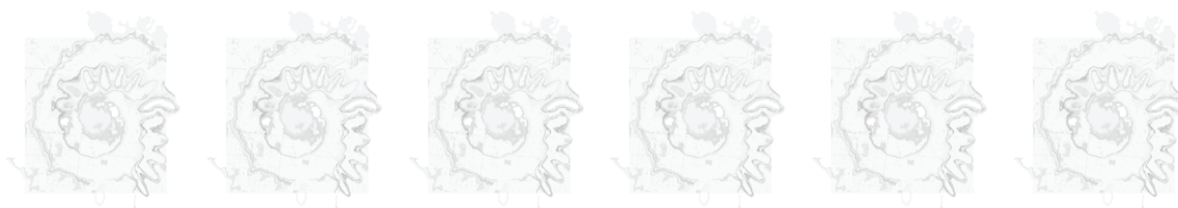
Expand and enable cooperative networks to work towards a common, sustainable future.

**Elaboration**

Strengthening existing networks and establishing new cooperative networks within cities facilitates the transfer of knowledge and supports continual environmental improvement.

The people of cities are the key drivers for transforming cities towards sustainability. This can be achieved effectively if the people living in cities are well informed, can easily access knowledge and share learning. Furthermore, the energy and talent of people can be enhanced by people working with one another through such networks.

There is also value in cities sharing their learning with other cities, pooling resources to develop sustainability tools, and supporting and mentoring one another through inter-city and regional networks. These networks can serve as vehicles for information exchange



A  
N  
E  
X  
O  
S

and encouraging collective effort.

### **Principle 9**

Promote sustainable production and consumption, through appropriate use of environmentally sound technologies and effective demand management.

#### **Elaboration**

A range of approaches and tools can be used to promote sustainable practices.

Demand management, which includes accurate valuations of natural resources and increasing public awareness, is a valuable strategy to support sustainable consumption. This approach can also provide significant savings in infrastructure investment.

Sustainable production can be supported by the adoption and use of environmentally sound technologies which can improve environmental performance significantly. These technologies protect the environment, are less polluting, use resources in a sustainable manner, recycle more of their wastes and products and handle all residual wastes in a more environmentally acceptable way than the technologies for which they are substitutes.

Environmentally sound technologies can also be used to drive reduced impacts and enhance value along a supply chain and support businesses embracing product stewardship.

### **Principle 10**

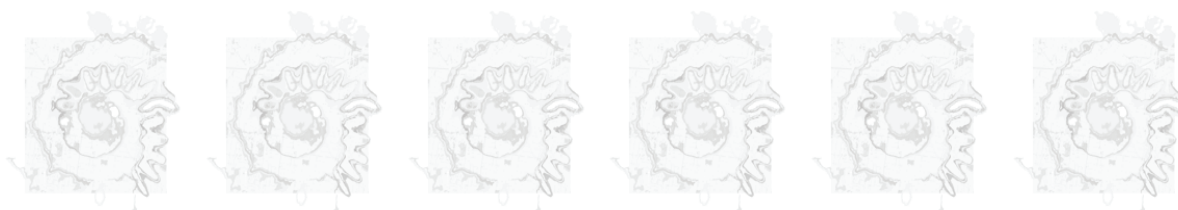
Enable continual improvement, based on accountability, transparency and good governance.

#### **Elaboration**

Good urban governance requires robust processes directed towards achieving the transformation of cities to sustainability through continual improvement. While in some areas gains will be incremental, there are also opportunities to make substantial improvements through innovative strategies, programmes and technologies.

To manage the continual improvement cycle, it is necessary to use relevant indicators, set targets based on benchmarks and monitor progress against milestones to achieving these targets. This facilitates progress and accountability and ensures effective implementation.

Transparency and openness to scrutiny are part of good governance.



A  
N  
E  
X  
O  
S

The ten *Principles for Sustainable Cities* were developed at an International Charrette held in Melbourne (Australia) between 3 and 5 April 2002, organised by the United Nations Environment Programme International Environmental Technology Centre, and the Environment Protection Authority Victoria. Over 40 experts from around the world contributed to the preparation of the *Principles*; their support throughout this process is appreciated.



The International Environmental Technology Centre of the United Nations Environment Programme thanks the co-organiser of the Charrette, Environment Protection Authority Victoria, whose support and commitment ensured its success.



The International Environmental Technology Centre also thanks all those who were involved in the International Workshop on Cities as Sustainable Ecosystems (CASE) which took place in Toronto (Canada) on 18 and 19 March 2002, organised by the Toronto and Region Conservation Authority. It would also like to thank Environment Canada, which was the sponsor. The CASE Workshop was instrumental in defining many of the concepts which ultimately led to the development of the *Melbourne Principles*.



Melbourne City Council was a major sponsor of Charrette that formulated the Melbourne Principles. On 2 May 2002, the Council formally adopted the Principles as a guiding framework for making Melbourne a sustainable city.



A  
N  
E  
X  
O  
S



# The Bijlmermeer Renovation

## Facts & figures

### 1. The Bijlmermeer: an area within the Amsterdam-Zuidoost (South-East Amsterdam) district

The Zuidoost (South-East) district in Amsterdam comprises four areas: Gaasperdam, the Bijlmermeer, Driemond and the Kantorenpark (office park) that includes such facilities as the ArenA and the AMC. Zuidoost has a population of approximately 80,000 and provides 50,000 jobs. The Bijlmermeer is made up of neighbourhoods with low-rise buildings (Geerdinkhof, Kantershof and Huntum), neighbourhoods with medium-rise buildings (Venserpolder, Groesbeekdreef, and Haardstee), and neighbourhoods in which all the buildings were originally high-rise (the D, E and F neighbourhoods). This publication confines itself to the three last-named neighbourhoods and the high-rise gallery flat blocks in the G, K and H neighbourhoods.

### 2. The original layout for the high-rise buildings in the Bijlmermeer

From 1966 to 1975 when the Bijlmermeer was being constructed, and in the early years of its use, a strict segregation of functions (residential, business, traffic and recreation) in the Bijlmermeer was maintained there. The 12,500 council flats consisted of 11-storey gallery apartments. The units themselves were large and provided with many conveniences. Located on the first floor along "interior walkways" were rooms for communal facilities. The blocks of flats were situated in park-like traffic-free surroundings and formed a hexagonal pattern (honeycomb). These surroundings included watercourses, footpaths, play facilities and cycle tracks. Cars and buses drove over elevated roads (the traffic-ways). Residents could park their cars in car parks located directly along these traffic-ways and could then walk home under covered passageways. The shopping centres and social facilities were located beneath the car parks or the elevated roads.

### 3. Problems on all sides

Initially, there were waiting lists for these homes, but many Amsterdam residents later decided to move to single-family dwellings in one of the overspill municipalities such as Lelystad or Purmerend. This meant that in spite of the enormous housing shortage at that time, there were still vacant flats in the Bijlmer. Later, it was also discovered that managing

the flats required much more time and money than had been provided for in the original plans, examples of this being the frequent breakdowns of the lifts, and the waste disposal system that did not function properly. The housing units were completed far ahead of public facilities such as shops and the metro. The car parks, the interior walkways and the green public areas were generally felt to be unsafe, particularly at night. And there was a high rate of crime in the shape of theft, robbery and violence. The district tumbled into a downward spiral. By 1985, one in four homes was unoccupied.

### 4. General design for the renovation

Although many small-scale measures to improve the quality of life had been implemented between 1975 and 1990, structural renovation in the Bijlmermeer did not actually commence until 1992. The aim of this renovation process is to provide specific support to residents in a vulnerable social position, whilst offering people in a stronger social position the opportunity for better housing within the Bijlmer itself. The various functions – residential, business, recreation and shopping – will then become more intermingled. Achieving this means demolishing the high-rise flat blocks

and replacing them with other types of housing, renovating flat blocks, making sweeping changes in shopping centres and social and commercial functions, lowering the surfaces of traffic-ways, demolishing parking garages, and reorganising public areas. The renovation process also includes major maintenance work and the creation of physical and social facilities for an area that can be properly managed once the renovation itself has been completed.

### 5. Resident participation

The renovation operation has a direct effect on more than 30,000 residents. Due to surveys, residents' panels, monitoring studies and residents' actual relocation behaviour, residents' opinions and wishes have become known. About one quarter of the residents is in favour of maintaining the Bijlmer as a high-rise district in its original form. They prefer the spacious housing units in the green, traffic-free public area. Another quarter of the residents would like to leave the Bijlmer if they get the chance, and the remaining half hold a positive opinion of the renovation operations and want to continue living in the renovated Bijlmermeer. The Multiculturalisation and Participation Bureau was established in 1996 to super-charge residents' input during the planning



Demolished by 2010

A  
N  
E  
X  
O  
S

process. In 2006, this agency was included in Stichting MAAZO (foundation for community development in Amsterdam-Zuidoost).

#### 6. Strengthening the social position of residents

The renewal of the Bijlmermeer is intended to contribute towards strengthening its residents' social position, and to this end, new facilities and special projects have been set up.

One of these, the Cultureel Educatief Centrum Zuidoost (Zuidoost Cultural-Educational Centre, CEC) situated on Bijlmerdreef near the Ganzenhoef metro station, was completed in 2004. The CEC accommodates various organisations related to income, education and employment opportunities such as the Centrum Vakopleiding (centre for vocational training), a Regional Training Centre (ROC), and an office of the Department for Work and Income (DWI). The CEC also houses other organisations, such as Bureau Nieuwkomers (a government agency for newly arrived foreign residents), Servicepunt voor Antillianen en Arubanen (services for Antillians and Arubans), Vrouwen Empowerment Centrum (women's empowerment centre), and the Ontmoetingencentrum Faya Lobi (a meeting place for Surinamese immigrants). The CEC also has space dedicated to sports and religious activities. Premises situated in the ArenA area are being used to accommodate the ROC and the Hogeschool voor Economische Studies (HES), a polytechnic college for economic studies.

A number of years ago, unemployment in Amsterdam-Zuidoost was almost twice as high as the average level of unemployment in the city as a whole. Unemployment in Amsterdam-Zuidoost

has dropped faster than the city as a whole, however, so that the difference is now smaller: early in 2007, 7.4% of the city's entire population was unemployed and seeking work as opposed to 10% in Amsterdam Zuidoost.

#### 7. Demolition of high-rise flat blocks

It was decided in 1992 to demolish one quarter of the flats. An evaluation conducted in the late 1990s revealed that more would have to be demolished. A survey was conducted in 2001 among the residents of 4600 flats, of whom 3500 participated. The findings were a factor in both the decision to demolish another quarter of the flats and decisions as to which flats would be demolished. Most of the gallery flats in the H neighbourhood will remain standing, about half of the flats in the G and K neighbourhoods will be pulled down, and most of the flats in the D, E and F neighbourhoods will be demolished as well. A total of around 6,500 of the 12,500 flats will be demolished as commissioned by the Rochdale housing organisation. In 1995, Geinwijk was the first neighbourhood to be demolished; Gerenstein followed in 1996. The programme was completed in 2008 with the demolishing of the largest parts of Develstein and Egeldonk.

#### 8. Rehousing of residents

Families that are forced to move as a result of the renovation project but who nevertheless wish to remain in the Bijlmermeer, are entitled to a suitable and affordable home in the Bijlmermeer. The rehousing of residents remains a guiding principle in planning the implementation of construction activities. About two-thirds of the residents intend to stay within this city district.

#### 9. Flat renovation

The Rochdale housing organisation is renovating the 6,000 flats that are not on the demolition list. During the renovation of the flats, the interior walkways are often removed and the aerial walkways to the parking garages demolished. Ground-floor storage areas are being replaced by housing or other functions such as studios and business space. This will improve the feeling of security in the surrounding public space. The fittings and facilities in the homes themselves are being renewed, and a new system for the collection of household refuse is being installed.

In 1998, the Hoogoord flat block was the first to be renovated. Parts of the G and K neighbourhoods largely retain their original urban design layout. The flat blocks in this "Bijlmermeer Museum" – Grubbehoeve, Groeneveen, Gooioord, Kikkenstein, Kruitberg and Kleiburg – are being renovated and the public area will remain green and traffic-free. The De Key Housing Organisation's tower flats on Karspeldreef were renovated in 2006/2007.

#### 10. Repositioning of the blocks of flats

Some of the renovated flats will be allotted a new place on the housing market: this is known as repositioning. This applies to flat blocks in the D and E neighbourhoods, where flats are being converted into student housing and studios, amongst others. About 1,250 homes are being renovated and will eventually be sold. They will be offered to the resident tenants first, and then to other interested parties. Residents have even initiated a project in the Grubbehoeve flat, known as "Buy Your Own Bijlmer," in which 90 homes are undergoing a face-lift in collaboration with a group of owner-occupiers.

#### 11. Newly developed homes

A variety of residential environments is being created: living on the urban fringe, a combination of residential and business functions, high-density residential living near the district centre, and living in the vicinity of large areas of water. The 6,500 homes marked down for demolition will be replaced with 7,200 new ones. Just as with new housing in other districts of the city, 30% will be in council housing and 70% in the free market owner-occupied or rental sectors. Rochdale housing organisation is commissioning most of the new development homes.

Ultimately, half the total housing supply will consist of subsidised rented flats, whilst the other half will comprise homes in the free market sector. About 45% of the homes will be situated in high-rise buildings; another 34% being flats with porches, apartments and maisonettes;



Constructed between 1992 and 2010

A  
N  
E  
X  
O  
S

and the remaining 21% will be situated in low-rise buildings.

#### 12. Businesses

The former radical segregation of residential and business functions is currently being dispensed with. In the 1990s, business accommodation in front of the car parks on Daalwijkdreef became available and another 20,000 m<sup>2</sup> for business accommodations can be added along that traffic-way. More space for offices is being added to the Amsterdamse Poort shopping centre. The new office for Amsterdam-Zuidoost is located on Anton de Komplein. Dozens of business accommodations are being realised as part of the Fénice Project located on the other side of Bijlmerdreef. Space for business activities is being added to the ground floor on Bijlmerdreef near the Ganzenhoef metro station, and is also being allotted along Karspeldreef near the Kraaiennest metro station and near the Hakfort/Huigenbos blocks of flats. In addition, space will be created for small-scale unobtrusive business activities in certain residential areas such as Laag Koningshof.

Two projects have been realised for creating business space for new enterprises. The rent for this accommodation – comprising 1,250 m<sup>2</sup> in small offices on Bijlmerdreef in Gerensteen and 1,900 m<sup>2</sup> in the Grubbehoeve flat block – is being reduced with the aid of EU subsidies. Local businesses are being stimulated. The city district has established the Ondernemershuis (Entrepreneurs' Centre) for assisting new and growing businesses.

#### 13. Shopping centres and markets

The Amsterdamse Poort shopping centre has been Amsterdam-Zuidoost's major shopping centre since the mid-1980s. The Fazantenhof, Ganzenhoef and Kraaiennest covered shopping centres were situated beneath car parks and traffic-ways. As part of the renovation, the characteristic bustle of shopping centres is being recreated in the public space, and the new Ganzenpoort shopping centre (5,700 m<sup>2</sup>) was completed in 2002. The original Kraaiennest shopping centre will be demolished and will become a site for new development (8,500 m<sup>2</sup>) starting in 2008.

All the market locations are being renewed. The market that that was temporarily accommodated at various locations starting in 1999, moved to its permanent location on Anton de Komplein in 2006. At the beginning of 2005, the market adjacent to the Kraaiennest metro station was allocated a new site between the Kruitberg block and the metro line. The market near the Ganzenpoort shopping centre moved to its permanent location at Annie Romeinplein on Bijlmerdreef in 2005.

#### 14. Lowering some of the traffic-ways

The roads in the Bijlmer known as traffic-ways were originally elevated to a height of about three metres above the levels of pedestrian and bicycle traffic. The decision to lower some of these traffic-ways and demolish the adjacent car parks means a radical break from the original urban design concept for the Bijlmer. The distinction between a road as part of the major road network or as part of the subsidiary road network served to determine which traffic-ways would be lowered and at which points. Gooiseweg, Burge-meester Stramanweg, Dolingadreef and Daalwijkdreef form part of Amsterdam's major road network. The traffic-ways to be lowered comprise Bijlmerdreef east of Gooiseweg, 's-Gravendijkdreef and Karspeldreef up to Kelbergen: a total of about 3 kilometres.

#### 15. Restructuring of public areas

80% of the space in the original Bijlmermeer was used as a public area. This percentage will remain constant in the Bijlmer Museum area, in the Rechte H-buurt neighbourhood and around the Hakfort/Huigenbos flat blocks. In this area, parking is limited to the perimeters of the public area. Public areas in places where the old flat blocks have been pulled down will be entirely restructured: they will be reduced to 40% and cars can then be parked in front of the homes. Almost all of the Bijlmerpark (approximately 40 hectares) is being restructured. One part of it is being made into an urban park with sports facilities, whilst the other part will be a natural park. About 780 homes are being constructed along the boundaries of the park.

#### 16. Green areas

Originally, entire green areas were laid out in the English landscape style that was applied throughout the entire area in approximately the same way. The renovation requires a clearly recognisable green belt which is easy to maintain and where people feel safe, with greater variation in layout and use, and with more private green areas for single-family homes. Trees and shrubs surrounding the undemolished flat blocks will be thinned out to enhance a sense of security. At the same time, in places where flat buildings are being demolished and traffic-ways lowered, trees will be felled to make room for development, roads, parking facilities, play facilities and a new green structure composed of green belts. Until the end of 2007, about 18,000 tree-felling permits were issued. The new layout includes the planting of special groups of trees or individual specimens.

#### 17. Space for water

The restructuring of public areas means that the percentage of paved surfaces

will increase from 40 to more than 50%. The resulting water storage problems will be resolved by adding another 14 hectares of water surface to the approximately 35 hectares now existing. A number of banks will be given an ecological layout.

#### 18. Clean, Whole and Safe

A sum of 33 million euros is being invested to ensure that the quality of life does not continue to decline during the period in which renewal is taking place. Amsterdam-Zuidoost and the Rochdale housing organisation are both responsible for keeping the district "Clean, Whole and Safe" during this time. This money is being spent on additional daily cleaning activities and refuse collection, provision of information and enforcement of regulations, camera surveillance, supervision in and around the flat blocks from the gatehouses, security staff in the flat blocks, and various other projects. These programmes are being set up in collaboration with the district management and the residents' platforms. The major efforts dedicated to the "Clean, Whole and Safe" objective have resulted in step-by-step improvements. For the year 2007, Amsterdam-Zuidoost was considered the cleanest city district in Amsterdam and for the first time was safer than the city as a whole. In the same year, combating narcotics-related nuisances was successful for the fifth consecutive year. The index went from 85 to 72; for the city as a whole, this was from 96 to 103.

#### 19. Car parks

It was decided to demolish nine car parks: Frissenstein, Fleerde, Florijn, Geinwijk, Gerenstein, Ganzenhoef, Grunder/Grubbehoeve, Kikkenstein/Kruitberg and Koningshoef/Kleiburg. A number of car parks on Daalwijkdreef will probably go as well. Most of the new parking spaces will be on the street. The other twelve car parks will continue to play a part in accommodating the parking needs of residents and businesses and will be renovated as required.

#### 20. Social welfare, health and sports facilities

The Zuidoost Cultural-Educational Centre near the Ganzenhoef metro station was opened in 2004. The nearby Verenigingsgebouw De Kandelaar (the De Kandelaar club building) that was completed in 2007 accommodates a child-care facility and several organisations, including a number of church communities. As part of the development near Gooioord on Bijlmerdreef, a health centre was opened in 2006. Near the Kruitberg and Kleiburg flat blocks, sports facilities - including an athletics track and public tennis courts - were constructed.

A  
N  
E  
X  
O  
S

A new Bijlmer Sports Centre is opened on Anton de Komplein. Some car parks already accommodate social and religious institutions. The renovation process will also include studies into whether this policy can be continued.

#### 21. Art and culture

The ArenA area contains various cultural facilities important to people living in the city and the region and which are easily accessible for the residents of the Bijlmermeer.

The Bijlmer Park Theatre that is currently being constructed on Anton de Komplein will be completely fitted up to meet the needs of various permanent users such as the Krater Theatre and Jeugd circus El-leboog, a circus for young performers. A project known as the "Street of 1000 Cultures" (S1000C), which accommodates economic and cultural activities, is situated between the Amsterdamse Poort shopping centre and the Kraaiennest metro station. 30 studios (1250 m<sup>2</sup>) and more than 400 m<sup>2</sup> in workshops have been created on the ground floor of the Kruitberg flat block. 24 studios were opened for use in the Klein Echtenstein flat block in 2006. Six monumental works of art will be created on the side walls in the area where the flat block are being maintained and renovated.

#### 22. Renewing facilities for primary education

The Shri Laksmischool was built in the F neighbourhood in 2002. A new primary school will be built in the D neighbourhood. A Brede School (combination of educational and welfare facilities) opened in the E neighbourhood in 2007. This Brede School provides parents with stimulating cooperation to help them with their children's development, including their education, leisure-time activities and upbringing. Participating

in this project are three primary schools with various philosophical backgrounds and five playgroups/kindergarten schools in the D and E neighbourhoods.

#### 23. Energy saving and reduced CO<sub>2</sub> emissions

The renovations should contribute to energy saving and to the reduction of CO<sub>2</sub> emissions. Structural interventions and individual electricity meters will mean a 25% saving on energy in the flat blocks being renovated. The many additional environmental measures adopted in the Kruitberg flat block will result in a 40% saving on energy.

All the new homes will be connected to district heating for their heating and hot water supply. This system utilises the residual heat from industrial processes, power stations and the heat generated by biomass and refuse incineration.

#### 24. Financing of the renovations

A considerable percentage of the investments in the Bijlmermeer is cost-effective, i.e. income gained by payments made by citizens, businesses and social organisations for the land and buildings which they buy or rent is helping to offset the expenses incurred. The unprofitable part is being covered by various sources. As part of the financial restructuring of Woningcorporatie Nieuw Amsterdam (the Nieuw Amsterdam Housing Corporation), the Municipality of Amsterdam, the Central Housing Fund, the Rochdale housing organisation, and Zomers Buiten have undertaken as a group to contribute around € 450,000,000 to cover the unprofitable investments in the demolition and renovation of existing buildings and the extra costs for maintenance. There is also a deficit of approximately € 92,000,000 (2007 price level) due to land development. This deficit, generated by land costs and land revenue, is being covered by the Municipality of Amsterdam.

The unprofitable investments in the council flats and houses are being covered by the housing organisations.

#### 25. Organisation of the renovations

There are three parties responsible for the renovations: Woningstichting Rochdale (the new merger partner of Nieuw Amsterdam, the original manager of the high-rise flat blocks), the City District of Amsterdam-Zuidoost, and the Municipality of Amsterdam. The Projectbureau Vernieuwing Bijlmermeer (PVB, the planning office for the renewal of the Bijlmermeer) has been commissioned by these parties to implement the physical renovations. The PVB is also cementing a relationship between the physical and socio-economic renovations, and is laying the foundation for management updating. Many residents, companies, developers, government agencies, disciplines and providers of subsidies are involved in the many sub-projects in this renewal. The PVB is ensuring the synchronisation of all those involved with regard to time, quality, money, information, organisation and communication.



Gemeente Amsterdam  
Projectbureau Vernieuwing Bijlmermeer  
Stadsdeel Zuidoost | Woningstichting Rochdale

#### Publisher's Information

This has been published by the Bijlmermeer Renovation Planning Office (Projectbureau Vernieuwing Bijlmermeer). The renovation of the Bijlmermeer is a joint project carried out by the Municipality of Amsterdam, the City District of Amsterdam-Zuidoost, and Rochdale Housing Organisation.

June 2008





