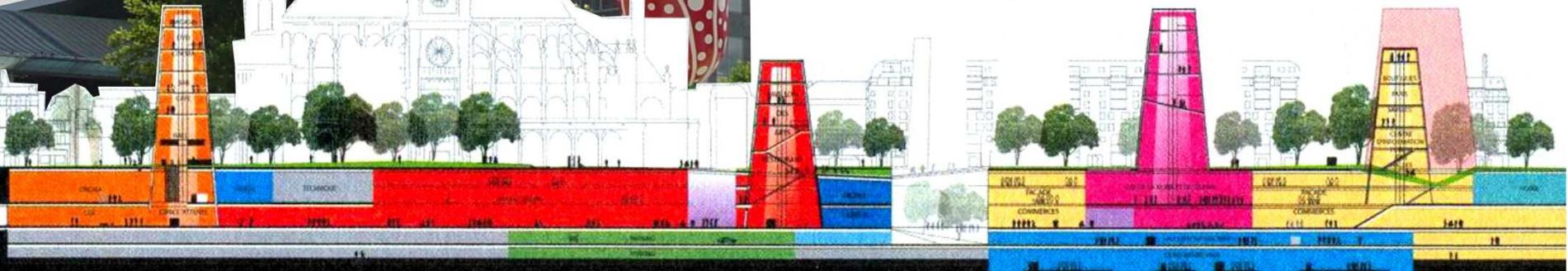


PROJETOS URBANOS E FORMA URBANA

CONSIDERAÇÕES SOBRE EURALILLE E LES HALLES



Universidade Federal do Rio de Janeiro
Faculdade de Arquitetura e Urbanismo
Programa de Pós-Graduação em Urbanismo - PROURB



RAPHAEL BARBOSA RODRIGUES
ORIENTADORA_PROF. DRA. DENISE B. PINHEIRO MACHADO

2006

Universidade Federal do Rio de Janeiro
Faculdade de Arquitetura e Urbanismo
Programa de Pós-Graduação em Urbanismo – PROURB

PROJETOS URBANOS E FORMA URBANA
CONSIDERAÇÕES SOBRE EURALILLE E LES HALLES

Raphael Barbosa Rodrigues

Dissertação de Mestrado apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Urbanismo (PROURB), Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade Federal do Rio de Janeiro, como parte dos requisitos necessários à obtenção do título de mestre em Urbanismo.

Orientadora: Prof. Dr. Denise B. Pinheiro Machado.

Rio de Janeiro
2006

© 2006 Raphael Barbosa Rodrigues
Programa de Pós-Graduação em Urbanismo
Faculdade de Arquitetura e Urbanismo
Universidade Federal do Rio de Janeiro
Av. Brigadeiro Trompowski, s/n
Edifício da FAU – 5º andar
Cidade Universitária – Ilha do Fundão
21491-590 Rio de Janeiro – RJ – Brasil
Tel. 55 21 2598 1991/1975
<http://www.fau.ufrj.br/prourb>

R696 Rodrigues, Raphael Barbosa.
Projetos Urbanos e Forma Urbana. Considerações sobre Euralille e
Les Halles / Raphael Barbosa Rodrigues – 2006. 142 f. : il. ; 30 cm.

Orientadora: Denise Barcellos Pinheiro Machado. Dissertação
Dissertação (Mestrado em Urbanismo) – Universidade Federal do Rio
de Janeiro. PROURB, Programa de Pós-Graduação em Urbanismo,
Rio de Janeiro, 2006.
Bibliografia: f. 139-142

1. Urbanismo - Projetos. 2. Forma Urbana. 3. Koolhaas, Rem –
Arquiteto – Dissertações. I. Machado, Denise Barcellos Pinheiro. II.
Universidade Federal do Rio de Janeiro. Programa de Pós-
Graduação em Urbanismo. III. Título.

CDD-711

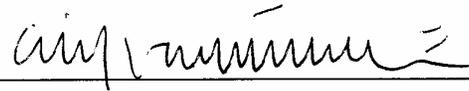
PROJETOS URBANOS E FORMA URBANA
CONSIDERAÇÕES SOBRE EURALILLE E LES HALLES

Raphael Barbosa Rodrigues

Dissertação de Mestrado submetida ao Programa de Pós-Graduação em Urbanismo (PROURB), da Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade Federal do Rio de Janeiro, como parte dos requisitos necessários para a obtenção do grau de Mestre em Urbanismo.



Professora Doutora Denise Barcelos Pinheiro Machado
PROURB / FAU-UFRJ (Orientadora)



Professor Doutor Cristóvão Fernandes Duarte / PROURB / FAU-UFRJ



Professor Doutor Guilherme Lassance / PROARQ / FAU-UFRJ

Rio de Janeiro – RJ – Brasil

2006

*À minha família pelo amor
Aos meus amigos pela companhia
Aos mestres pelos ensinamentos*

AGRADECIMENTOS

Tentarei ser breve, porém grato igualmente a todos.

Primeiramente agradeço aos meus pais, Rinaldo e Regina por acreditarem em mim além do que mereço. Para eles esta fé sempre parecia ser menos que o necessário, no entanto, pra mim já era muito mais que o suficiente. Agradeço também à minha irmã Renata, meus avós e primos. Agradeço também ao CNPq, que possibilitou a realização deste trabalho.

São vários amigos que estiveram comigo neste período, em momentos de angústias e felicidades coletivas: Claudinha, Wagner, Érico, Bernardo, Alexandre, Gabriel, Cláudia, Aline, Ramon C., Patrícia, Mirian, Jacira, Marissol, Louise, Benôit, outros e outros mais. Aos amigos que por serem amigos estarão sempre em meus agradecimentos: Victor, Mariane, Adilson, Fábio (Boca), Gabriel, Inácio, Guilherme, Sandro, Falabella, Mauro. E para alguém que sempre me ajudou: Moema.

Agradeço a todos os meus alunos da UFJF (Universidade Federal de Juiz de Fora), vocês me ajudaram muito na sedimentação daquilo que eu pretendia construir. Fizeram-me despertar para a maravilha que é o compartilhar, e me ensinaram o verbo “aprender”.

Aos amigos, onde o trabalho é apenas cenário: Maristela, Pedro, Arthur, Malu, Pricila, Beatriz, Antônio Colchete, Rogério Amorim, Tuim, toda a turma do CPS, especialmente Ana Luísa.

Agradeço principalmente à minha orientadora, Prof. Dra. Denise P. Machado, e à todos os outros professores do PROURB que foram importantes nesta imagem, em especial: Lúcia Costa, Carlos Murad, Sônia Schultz e Rosângela L. Cavallazzi.

Agradeço à todos, de coração. Até mesmo àqueles que, por acidente, aqui não estão.

*You are the only one who cannot forgive yourself.
Makes much more sense to live in the present tense.
(Pearl Jam)*

RESUMO

Este trabalho pretende abordar o tema da **forma urbana** nos **projetos urbanos**, buscando compreender o “lugar” onde estão impressos conflitos e dualidades, idéias e ações que criam – dentro das devidas possibilidades – o urbano. Nosso desafio: podemos ler tal complexidade da prática projetual através da forma urbana e do processo de composição urbana?

Trilhamos este caminho investigando primeiramente as origens desta atual dinâmica urbanística, o projeto urbano e, logo depois, delineando conceitualmente o tema da forma urbana. Nossos casos-referência são dois projetos de Rem Koolhaas, mais especificamente os projetos de *Euralille* e o concurso para o *Quartier Les Halles*. Veremos a contribuição dos projetos de Koolhaas ao que se entende como projeto urbano e como o arquiteto materializa suas intenções através da forma urbana. Assim, este trabalho se torna um exercício metodológico, base para trabalhos futuros, de reflexão sobre o campo disciplinar de arquitetura e urbanismo nos projetos urbanos.

PALAVRAS-CHAVE: PROJETO URBANO – FORMA URBANA – REM KOOLHAAS

ABSTRACT

This research intends to approach the subject of the urban form at the urban projects. We will try to find a way to understand the “place” where the conflicts, ideas and actions are shown, creating — inside of due possibilities — the city. Our challenge: can we read such complexity of this projectual practice through the urban form and the process of urban composition?

At first we investigate the origins of this current urban dynamic, the urban project. Then, we delineate, in a conceptual way, the subject of the urban form. Our cases are two Rem Koolhaas' projects, particularly the projects of Euralille and the competition for the Quartier Les Halles. We observe the contribution of the analyzed Koolhaas' works and how they are understood as an urban project, and their material response about his conceptual intentions. This research is a methodological exercise, base for next works about the architecture and urbanism's field in urban projects.

KEY-WORDS: URBAN PROJECTS – URBAN FORM – REM KOOLHAAS

LISTA DE FIGURAS E FONTE DAS ILUSTRAÇÕES

Fig. 01 – ESBOÇO: Estudo de Leonardo da Vinci para braços e mãos, em 1414. Fonte: www.visi.com/~reuteler/leonardo.html

Fig. 02 – COMPOSIÇÃO: urbana. Fonte: Montagem autor.

Fig. 03 – REM KOOLHAAS: o arquiteto. Fonte: http://nomada.blogs.com/jfreire/ciencias_sociales/index.html

Fig. 04 — LIVROS: principais fontes. Fonte: Montagem autor.

Fig. 05 — EURALILLE: Vista Aérea. Fonte: KOOLHAAS, Rem (et. al). **Euralille. The Making of a New City Center.** Paris : Espace Croisé, 1996. p.33.

Fig. 06 — LES HALLES: Vista Aérea. Fonte: GROUP MONITEUR. **Paris Les Halles. Concours 2004.** Paris : Editions Le Moniteur, 2004. p. 119.

Fig. 07 – MODERNISTAS: Corbusier e a cidade. Fonte: www.2blowhards.com/archives/000726.html.

Fig. 08 – QUESTÕES MORFOLÓGICAS: Capa do Livro Collage City de Collin Rowe. Uma reflexão acerca da dispersão do urbanismo moderno coexistindo com a “cidade tradicional”, inserindo a Gestalt no estudo da forma urbana. Fonte: ROWE, Collin. KOETHLER, Fred. **Collage City.** Massachusetts : MIT Press, 1995.

Fig. 09 – BERLAGE: Plano para Amsterdam (1902/1915). Tipologias que buscavam salubridade e a organização urbana. Fonte: www.bma.amsterdam.nl/adam/nl/intro/topo7.html

Fig. 10 – LETCHWORTH: R. Unwin e B. Parker, 1903. A primeira cidade-jardim, um exemplo onde a lógica do “plano global” já surge no projeto (Sola-Morales, 1987). Fonte: www.nai.nl/regie_e/old/letch2_e.html

Fig. 11 – OPPOSITIONS: Capa da edição de 1998, uma compilação dos principais ensaios de 1973 a 1984. Fonte: www.gsd.harvard.edu/people/faculty/hays/pub.html

Fig. 12 — ZONEAMENTO. Projeto de Chandigarh. Le Corbusier (1951). Fonte: blog.l-ray.de/uploads/chandigarh.jpg

Fig. 13 – J. L. SERT: Maquete na exposição Josep Lluís Sert: The Architect of Urban Design em 2003, na Harvard Design Graduated School. Fonte: <http://www.gsd.harvard.edu/events/exhibitions/sert.htm>

Fig. 14 – *INTERNATIONALE BAUAUSSTELLUNG*, IBA: Áreas Trabalhadas. Fonte: www.hausarbeiten.de/.../goi/26060.html

Fig. 15 – OBRAS ARQUITETÔNICAS: Projeto de Habitação de Peter Eisenman. IBA, Berlim. Fonte: www.vitruvius.com.br/.../eisenman/eisenman.asp.

Fig. 16 – BARCELONA: Vista aérea de área recuperada. Fonte: Google Earth.

Fig. 17 – DOCKLANDS: Vista aérea. Fonte: <http://www.bardaglea.org.uk/bridges/docklands/docklands-timeline-post1900.html>

Fig. 18 – RECORTES: Projeto para La Isla, Barcelona. Rafael Moneo e Manuel de Sola-Morales. Fonte: <http://www.vitruvius.com.br/arquitextos/arq000/esp134.asp>

Fig. 19 – RECORTES: Projeto de Rem Koolhaas para Melun-Senart, França. Diagramas sobre os vazios urbanos. Fonte: KOOLHAAS, Rem; MAU, Bruce. **S, M, L, XL.** New York : The Monacelli Press, 1995. p.979

Fig. 20 – ESPAÇO-TEMPO: Europa Transformada. Diagrama de Rem Koolhaas para o novo território europeu com o advento do TGV (Train a Gran Vitesse). Fonte: KOOLHAAS, Rem; MAU, Bruce. **S, M, L, XL.** New York : The Monacelli Press, 1995. p.1158.

Fig. 21 – SECCHI: Plano Diretor da cidade de Prato, Itália. Análise morfológica. Fonte: http://www.vitruvius.com.br/entrevista/secchi/secchi_5.asp

Fig. 22 – GRANDE GESTO: Concurso para Centro Governamental de Berlim, projeto de Leon Krier e Rob Krier. Fonte: <http://www.vitruvius.com.br/arquitextos/arq000/esp134.asp>

Fig. 23 – DEFINIÇÕES FLEXÍVEIS: O primeiro Plano Geral para Euralille, construído ao longo de seminários, 1989. Fonte: KOOLHAAS, Rem (et. al). **Euralille. The Making of a New City Center.** Paris : Espace Croisé, 1996. p. 27

Fig. 24 – CONTINUIDADE: Vista aérea de Lille, mostrando a área do Projeto de Euralille, na grande linha ruptura do traçado urbano. Fonte: KOOLHAAS, Rem (et. al). **Euralille. The Making of a New City Center.** Paris : Espace Croisé, 1996. p. 16

Fig. 25 – INTEGRAÇÃO DAS FUNÇÕES URBANAS. Vista aérea de Les Halles em Paris. Principal premissa a ser trabalhada neste espaço público. Fonte: GROUP MONITEUR. **Paris Les Halles. Concours 2004.** Paris : Editions Le Moniteur, 2004. p. 14

Fig. 26 – ESTRUTURA FÍSICA: Euralille, espaço público sob o viaduto Le Corbusier. Fonte: Moema Falci Loures.

Fig. 27 – ELEMENTOS ESTRUTURANTES: O jardim de Les Halles como estrutura fundamental do projeto de Rem Koolhaas. Fonte: GROUP MONITEUR. **Paris Les Halles. Concours 2004.** Paris : Editions Le Moniteur, 2004. p. 139

Fig. 28 – INTERSEÇÃO: desenho de Saul Steinberg. Fonte: www.saulsteinbergfoundation.org

Fig. 29 – DESORDEM: Imagem satélite Brasília. Fonte: Google Earth

Fig. 30 – COMPLEXIDADE: Foto aérea Av. Paulista, São Paulo. Fonte: www.skyscrapercity.com

Fig. 31 – PLANOS DE MASSA: Potsdamer Platz, Berlim (1991). Arquitetos Hilmer e Sattler, vencedores do concurso. Fonte: www.stadtentwicklung.berlin.de

Fig. 32 – FRAGMENTOS DESARTICULADOS: Gravura de Piranese, mostrando suas múltiplas visões ao invés de um todo unificado. Fonte: www.piranese.free.fr

Fig. 33 - URBANISMO DE SETORES: Plano Voisin, 1925, Le Corbusier. Fonte: www.skyscrapercity.com

Fig. 34 - ANÁLISE DA FORMA URBANA: Desenho de Saverio Muratori, análise tipológica. Fonte: www.urbanistik.at/.../ArchLab/ArchLab.html

Fig. 35 – QUADRO SINTESE: Articulação das categorias de análise de projetos urbanos desenvolvidas pelo LAPU – PROURB. Fonte: Montagem autor

Fig. 36 – DISCURSO: gravura de Saul Steinberg. Fonte: www.saulsteinbergfoundation.org

Fig. 37 – ESCALA DA ARQUITETURA E DA CIDADE: Manhattan. Fonte: www.fromtheair.com

Fig. 38 – ENTRELAÇAR: Elementos que se entrelaçam, sem hierarquia. Fonte: Foto do autor

Fig. 39 – REVERBERAR: Incisão em um ponto (“Peça urbana”) e seus efeitos. Fonte: www.agrifonte.com

Fig. 40 – INFRA-ESTRUTURA: Euralille. A interseção de infra-estrutura de transportes: TGV, trem e rodovias. Fonte: KOOLHAAS, Rem; MAU, Bruce. **S, M, L, XL.** New York : The Monacelli Press, 1995. p.1181

Fig. 41 – INFRA-ESTRUTURA: Les Halles. Segundo Nível do subsolo. Conexos de trens urbanos em Paris Fonte: GROUP MONITEUR. **Paris Les Halles. Concours 2004.** Paris : Editions Le Moniteur, 2004. p.29

Fig. 42 – GESTALT: Diagrama de Nolli da cidade de Lille. Estudo baseado na relação figura e fundo. Nossa abordagem pretende extrapolar tal questão. Fonte: KOOLHAAS, Rem; MAU, Bruce. **S, M, L, XL.** New York : The Monacelli Press, 1995. p 1175

Fig. 43 – MOVIMENTO DIALÉTICO: Diagrama interpretativo de Lefebvre, ao tema da forma urbana nos projetos urbanos. Fonte: Montagem autor

Fig. 44 – ATITUDES CRÍTICAS: Exodus, 1972. Projeto de Rem Koolhaas que reflete o poder da autonomia. Um ensaio que pretende compreender a dialética entre arquitetura e cidade. Fonte: MONEO, Rafael. **Theoretical Anxiety and Design Strategies.** London : MIT Press, 2004, p. 321

Fig. 45 – PROCESSO DE PROJETO: Fonte: MAHFUZ. **Ensaio sobre a razão compositiva. Belo Horizonte** : UFV, 1995.

Fig. 46 – COMPOSIÇÃO: Diagrama síntese: Composição, Autonomia, Movimento Dialético. Fonte: Montagem autor.

Fig. 47 – CEMITÉRIO DE MODENA. Fonte: Frampton, 2000.

Fig. 48 – ELEMENTOS PERSISTENTES. Cidade Análoga de Aldo Rossi. Fonte: <http://revistaurbanismo.uchile.cl/n5/munizagatotal.htm>

Fig. 49 – CIDADES ANTIGAS: Malha urbana de Veneza. Fonte: Google Earth

Fig. 50 – FRAGMENTOS URBANOS: Favela da Rocinha. Fragmentos justapostos. Fonte: Google Earth.

Fig. 51 – DELIRIOUS NEW YORK. Capa do livro inaugural de Koolhaas. Fonte: Foto autor.

Fig. 52 – CIDADE DO GLOBO CATIVO: 1972. Koolhaas ironiza arquitetonicamente uma condição urbana, inserindo tipologias recorrentes da história das teorias. Fonte: KOOLHAAS, Rem. **Delirious New York: A Retroactive Manifesto for Manhattan.** Espanha : Gustavo Gilli, 2004.

Fig. 53 – MANIPULAÇÃO. Fonte: KOOLHAAS, Rem; MAU, Bruce. **S, M, L, XL.** New York : The Monacelli Press, 1995. p.949

Fig. 54 – ÚNICO CONTAINER: Euralille. Lille Grand Palais. Fonte: KOOLHAAS, Rem; MAU, Bruce. **S, M, L, XL.** New York : The Monacelli Press, 1995. p.1205

Fig. 55 – TRANSFORMAÇÃO URBANA. Euralille. A passagem da linha de TGV na malha urbana de Lille. Fonte: KOOLHAAS, Rem; MAU, Bruce. **S, M, L, XL.** New York : The Monacelli Press, 1995. p. 1159. 1996. p. 17

Fig. 56 – DIAGRAMA ESPACIAL BÁSICO. Euralille. Fonte: KOOLHAAS, Rem (et. al). **Euralille. The Making of a New City Center.** Paris : Espace Croisé, 1996. p. 17

Fig. 57 – INSERÇÃO. Área de implantação do complexo. Fonte: KOOLHAAS, op. cit.

Fig. 58 – LA DEFENSE, Paris. Fonte: users.skynet.be/igobau/defense.html

Fig. 59 – CONTORNO. Imagem mostrando o contorno delimitado pelas linhas e os primeiros elementos conectivos. Fonte: KOOLHAAS, Rem (et. al). **Euralille. The Making of a New City Center.** Paris : Espace Croisé, 1996. p.36

Fig. 60 – OBRA ABERTA. As duas Fases do Projeto. Fonte: KOOLHAAS, Rem (et. al). **Euralille. The Making of a New City Center.** Paris : Espace Croisé, 1996. p.38, 39.

Fig. 61 – QUALQUER PROPOSTA. Diferentes Layouts para implantação das Torres. Fonte: KOOLHAAS, Rem (et. al). **Euralille. The Making of a New City Center.** Paris : Espace Croisé, 1996. p.21.

Fig. 62 – PRIMEIROS ESBOÇOS. Desenhos de interpretação do contexto de Lille. Fonte: KOOLHAAS, Rem (et. al). **Euralille. The Making of a New City Center.** Paris : Espace Croisé, 1996. p.20.

Fig. 63 – O VAZIO EM CIDADE. Primeiras materializações das idéias. Fonte: KOOLHAAS, Rem (et. al). **Euralille. The Making of a New City Center.** Paris : Espace Croisé, 1996. p.20, 22.

Fig. 64 – IMPREVISIBILIDADES: Primeiros estudos de Escala, buscando adequar transformações do plano ao projeto. Fonte: KOOLHAAS, Rem (et. al). **Euralille. The Making of a New City Center.** Paris : Espace Croisé, 1996. p.34.

Fig. 65 - LES HALLES. Proposta Koolhaas. Fonte: GROUP MONITEUR. **Paris Les Halles. Concours 2004.** Paris : Editions Le Moniteur, 2004, P.15.

Fig. 66 – ESTRUTURAÇÃO DA CIDADE. Imagem aérea de Les Halles antes da sua primeira intervenção. Um grande espaço que conecta Paris e seus arredores. Fonte: GROUP MONITEUR. **Paris Les Halles. Concours 2004.** Paris : Editions Le Moniteur, 2004, P.9

Fig. 67 – ORIENTAÇÃO. Fonte: GROUP MONITEUR, op. cit, p.26

Fig. 68 – VISIBILIDADE. Estruturas arquitetônicas que bloqueiam visibilidades. Fonte: GROUP MONITEUR, op. cit, p.25

Fig. 69 – AVALIAÇÃO. Quadro de Análise das propostas dos quatro escritórios. Fonte: www.projetleshalles.com

Fig. 70 – FORMULAÇÃO DO PROGRAMA. Primeira apresentação de Koolhaas na “phase ouverte”. Fonte: GROUP MONITEUR, op. cit, p.40

Fig. 71 – CONCORRENTES. Acima, proposta vencedora de David Mangin. Ao lado, de cima para baixo, as propostas das equipes do MVRDV e de Jean Nouvel. Fonte: GROUP MONITEUR, op. cit.

Fig. 72 – SEMINÁRIOS com as associações e público em geral. Fonte: GROUP MONITEUR, op. cit.

Fig. 73 – KOOLHAAS apresentando sua proposta final para as comissões. Fonte: GROUP MONITEUR, op. cit.

Fig. 74 VIADUTO e DIAGONAL. Euralille. Representados respectivamente pelas cores vermelho e verde. Fonte: KOOLHAAS, Rem (et. al). **Euralille. The Making of a New City Center.** Paris : Espace Croisé, 1996. p.75

Fig. 75 — PONTENCIALIZAÇÃO DOS FLUXOS. Euralille. Diagrama mostrando, em rosa, os principais fluxos que configuram formalmente a inserção do complexo. Fonte: KOOLHAAS, Rem; MAU, Bruce. **S, M, L, XL.** New York : The Monacelli Press, 1995, p. 1209.

Fig. 76, 77 — TORRE EIFFEL e PERMANÊNCIAS. Les Halles. Alusão crítica que Koolhaas imprime em seu projeto, resgatando a tipologia das Torres. Fonte: Montagem autor.

Fig. 78 — EIXO NORTE-SUL. Euralille. Desenhos dos elementos que compõe este eixo: A estação, o triângulo central, as torres e o Grand Palais. Fonte: KOOLHAAS, Rem; MAU, Bruce. **S, M, L, XL.** New York : The Monacelli Press, 1995, p. 1168 e 1169.

Fig. 79 — TRES ELEMENTOS ESTRUTURANTES. Les Halles. Subsolo, jardim e as torres. Fonte: GROUP MONITEUR. **Paris Les Halles. Concours 2004.** Paris : Editions Le Moniteur, 2004.

Fig. 80 — NO GÓRDIO. Euralille. Complexa malha de infraestrutura, resolvida por Koolhaas alterando o percurso da rodovia para o subsolo, criando um estacionamento de 8 mil vagas. Fonte: : KOOLHAAS, Rem; MAU, Bruce. **S, M, L, XL.** New York : The Monacelli Press, 1995, p. 1163.

Fig. 81 — AGLUTINAR ACESSOS. Euralille. Edifício subterrâneo, elemento que novamente articulou as infra-estruturas de transporte. Fonte: KOOLHAAS, Rem (et. al). **Euralille. The Making of a New City Center.** Paris : Espace Croisé, 1996, p.20.

Fig. 82 — GESTO UNIFICADO. Complexidade dos elementos propostos por Koolhaas, resposta à sua intenção de fazer interagir os elementos-estruturantes em Les Halles. Fonte: GROUP MONITEUR. **Paris Les Halles. Concours 2004.** Paris : Editions Le Moniteur, 2004, p.125.

Fig. 83 — PERMANÊNCIAS ESCONDIDAS. Les halles. Diagrama que mostra a elevação das atividades do subsolo para a superfície, através das torres. Fonte: GROUP MONITEUR. Op. cit., p.121.

Fig. 84 — TRAMA URBANA EXISTENTE. Les Halles. Tipologias das Torres na paisagem de Paris. Fonte: GROUP MONITEUR. Ibid., p.117.

Fig. 85 — NOVAS TIPOLOGIAS – EURALILLE. Resultantes de uma atípica resposta ao contexto. Fonte: KOOLHAAS, Rem; MAU, Bruce. **S, M, L, XL.** New York : The Monacelli Press, 1995, p.51.

Fig. 86 — TIPOLOGIA REINTERPRETADA – LES HALLES. Fonte: GROUP MONITEUR. Ibid., p.118.

Fig. 87 — DIAGRAMA. Euralille. Desenhos iniciais do triângulo central do complexo. Fonte: KOOLHAAS, Rem; MAU, Bruce. **S, M, L, XL.** New York : The Monacelli Press, 1995, p. 1166.

Fig. 88 — EMERGING FROM THE UNDERGROUND. Les Halles. Manipulação programática materializada. Fonte: GROUP MONITEUR. **Paris Les Halles. Concours 2004.** Paris : Editions Le Moniteur, 2004, p.121.

Fig. 89 — GRUPO DE EDIFÍCIOS. As torres no jardim Les Halles. Fonte: GROUP MONITEUR, op. cit. p.115.

Fig. 90 — ARTICULAR ELEMENTOS DISTINTOS. A primeira idéia para o Congrexpo-Euralille: um “Edifício-Ponte”. Fonte: KOOLHAAS, Rem (et. al). **Euralille. The Making of a New City Center.** Paris : Espace Croisé, 1996, p.15.

Fig. 91 — TORNAR VISÍVEL. Euralille. Evolução da idéia da para a estação de TGV: de um sistema fechado à uma abertura para a cidade. Fonte: KOOLHAAS, Rem (et. al), op. cit., p.24.

Fig. 92 — ABSTENÇÃO DA ARQUITETURA. Euralille: Espaço Piranesi. Croqui. Fonte: KOOLHAAS, Rem (et. al), op. cit., p.25.

Fig. 93 — MOBILIDADE ENTRE TODOS OS NÍVEIS SOBREPOSTOS. Euralille. Fonte: Foto Moema F. Loures.

Fig. 94 — CENTRO DE GRAVIDADE. Les Halles. *Canyon* conectando os níveis. Fonte: GROUP MONITEUR. **Paris Les Halles. Concours 2004.** Paris : Editions Le Moniteur, 2004, p.116.

Fig. 95 — TOTALIDADE. Les Halles. Vazio conectivo. Fonte: Pranchas OMA.

Fig. 96 — TRIÂNGULO DÊS GARES. Euralille. Edifício central em rosa, que conecta as estações. Fonte: KOOLHAAS, Rem; MAU, Bruce. **S, M, L, XL**. New York : The Monacelli Press, 1995, p.1182.

Fig. 97 — SISTEMA DE COBERTURA. Euralille. Fonte: KOOLHAAS, Rem (et. al). **Euralille. The Making of a New City Center**. Paris : Espace Croisé, 1996, p.50.

Fig. 98 — EQUÍDISTANTES. As torres comerciais em Euralille. Fonte: Foto Moema F. Loures.

Fig. 99 — AGLUTINADOR. Les Halles, o jardim. Fonte: GROUP MONITEUR. **Paris Les Halles. Concours 2004**. Paris : Editions Le Moniteur, 2004, p.116.

Fig. 100 — ELEMENTO CONECTIVO. O jardim como elemento que conecta o subterrâneo ao aéreo. Fonte: GROUP MONITEUR, op.cit, p.138.

Fig. 101 — CONEXÕES. Euralille. Edifícios sobre o eixo do TGV, e o edifício ponte ligando dois fragmentos do terreno, nas suas primeiras materializações. Fonte: KOOLHAAS, Rem (et. al). **Euralille. The Making of a New City Center**. Paris : Espace Croisé, 1996, p.74.

Fig. 102 — TUNEL TGV. Euralille. Fonte: KOOLHAAS, Rem; MAU, Bruce. **S, M, L, XL**. New York : The Monacelli Press, 1995, p.1170.

Fig. 103 — ESTACIONAMENTO Euralille. Configuração dos dois sistemas de transporte delimitando parte do estacionamento. Fonte: Montagem autor.

Fig. 104 - ÁREAS DE CONGESTÃO. Euralille. Espaços intersticiais no subsolo, configurando o grande “estacionamento regional”. Fonte: Montagem autor.

Fig. 105 - ESQUIZOFRENIA CONTEXTUAL. Les Halles. Foto do período de construção do complexo no subsolo, no início da década de 1980. Fonte: GROUP MONITEUR. **Paris Les Halles. Concours 2004**. Paris : Editions Le Moniteur, 2004, p.10.

Fig. 106 – VISÃO TRAUMÁTICA. Les Halles. Fonte: GROUP MONITEUR. Op. cit., p.09.

Fig. 107 – CIDADE AMORFA. Euralille. Peça urbana sem “forma definida”, que sofre instabilidades do tempo e da “busca por uma identidade”. Fonte: KOOLHAAS, Rem; MAU, Bruce. **S, M, L, XL**. New York : The Monacelli Press, 1995, p.1189.

Fig. 108, 109 – ÚNICO COMPARTIMENTO. Euralille. Congrexpo, arquitetura que concentra os programas em uma única peça urbana. Fonte: KOOLHAAS, Rem, op. cit.

Fig. 110 – AGRUPAM PROGRAMAS. Les Halles. As torres e suas definições programáticas reunidas e particularizadas. Fonte: GROUP MONITEUR. **Paris Les Halles. Concours 2004**. Paris : Editions Le Moniteur, 2004, p.135.

Fig. 111 – CENTRO DE SERVIÇOS. Euralille. Projetado por Nouvel, película que apenas envolve as “atividades urbanas”. Fonte: Foto Moema Falci Loures.

Fig. 112 – AGRUPAMENTOS DISTINTOS. Les Halles. Variações de ocupação paisagística ao longo do jardim: “Bolhas programáticas flexíveis”. Fonte: Pranchas OMA.

Fig. 113, 114 – EURALILLE. A evolução formal na composição, da maquete ao projeto. Fonte: KOOLHAAS, Rem; MAU, Bruce. **S, M, L, XL**. New York : The Monacelli Press, 1995.

Fig. 115, 116 – LES HALLES. Da idéia a materialização arquitetônica. Fonte: Pranchas OMA.

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO	01
CAPITULO 1 — SOBRE O PROJETO URBANO	11
1.1 AS ORIGENS DO PROJETO URBANO	12
1.2 INTERCALANDO ESCALAS: A DINÂMICA ENTRE O PLANO E O PROJETO URBANO	21
1.3 PROJETO URBANO E ESPAÇO PÚBLICO	29
CAPITULO 2 — A FORMA URBANA NOS PROJETOS URBANOS	35
2.1 PROJETO URBANO E FORMA URBANA: CONTEÚDOS DIALÉTICOS	36
2.1.1 REARRANJOS: AS CATEGORIAS DE ANÁLISE DE PROJETOS URBANOS	42
2.1.2 CATEGORIAS ADJACENTES	43
2.1.3 ESCALA E COMPOSIÇÃO: POR UMA LEITURA DA FORMA URBANA	47
2.2 A FORMA URBANA E SUA COMPLEXIDADE TEMÁTICA	54
2.2.1 DEFININDO FORMA URBANA	55
2.2.2 AUTONOMIA E COMPOSIÇÃO	57
2.3 ELEGENDO CONCEITOS: FERRAMENTAS DE ANÁLISE DA FORMA URBANA	66
2.3.1 PERMANÊNCIA: ELEMENTOS-ESTRUTURANTES	68
2.3.2 TOTALIDADE: FORMA E FRAGMENTO	71
2.3.3 KOOLHAAS E A CULTURA DE CONGESTÃO	74
2.3.3.1 BIGNESS: FORMA E TAMANHO	76
CAPITULO 3 — EURALILLE E LES HALLES: UM EXERCÍCIO METODOLOGICO	80
3.1 DA ESTRATÉGIA AO PROJETO URBANO	81
3.1.1 EURALILLE: PROCESSOS E ESCALAS	81
3.1.2 LES HALLES: PROJETO URBANO E PARTICIPAÇÃO	93
3.2. A FORMA URBANA EM EURALILLE E LES HALLES	102
3.2.1 PERMANÊNCIA: ELEMENTOS ESTRUTURANTES EM EURALILLE E LES HALLES	104
3.2.2 TOTALIDADE: ELEMENTOS CONECTIVOS EM EURALILLE E LES HALLES	112
3.2.3 BIGNESS EM EURALILLE E LES HALLES: ESCALA E PROGRAMA.	120
CONSIDERAÇÕES FINAIS	128
REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS	139

INTRODUÇÃO

INTRODUÇÃO

“Sou um dissidente da verdade. Não creio na idéia de discurso de verdade, de uma realidade única e inquestionável. Desenvolvo uma teoria irônica que tem por fim formular hipóteses. Estas podem ajudar a revelar aspectos impensáveis. Procuo refletir por caminhos oblíquos. Lanço mão de fragmentos, não de textos unificados por uma lógica rigorosa. Nesse raciocínio, o paradoxo é mais importante que o discurso linear. Para simplificar, examino a vida que acontece no momento, como um fotógrafo. Aliás, sou um fotógrafo ¹”.

Esta entrevista de Baudrillard nos serve como impulso para abordar temas extensos e complexos: forma urbana e projetos urbanos. Este pequeno texto inicial nos atenta para uma questão metodológica: como podemos compreender fenômenos mutáveis presentes numa dinâmica tão incerta, onde a cidade se refaz a cada acontecimento? Por isso, entendemos que o estudo apresentado aqui significa um momento de análise de dois temas que se tocam: projeto urbano e forma urbana.



Fig. 01 – TOCAM: Estudo de Leonardo da Vinci para braços e mãos, em 1414.
Fonte: www.visi.com/~reuteler/leonardo.html

¹ Jean Baudrillard em entrevista para revista Época, edição 264, publicada em junho de 2003.

Assim, este trabalho pretende abordar a temática da **forma urbana** nos **projetos urbanos** recentes, portanto pretende-se delimitar um enfoque tanto para as respostas arquiteturais de tais projetos quanto para o processo projetual, consolidado na idéia de composição urbana. Estudaremos como os projetos urbanos — inseridos numa nova dinâmica de planejamento — possuem propriedades que possam alterar morfologicamente a cidade.

Tentaremos desvendar um caminho para compreender a forma urbana como um “lugar” onde estão impressos conflitos e dualidades, idéias e ações que criam – dentro das devidas possibilidades – o urbano. Nosso desafio: podemos ler tal complexidade da prática projetual urbana através do estudo da forma urbana, e do imbricado processo de composição urbana?

Apesar de toda a complexidade em que o urbanismo se sustenta, grande parte do trabalho de materializar as idéias arquitetonicamente ainda compete aos arquitetos no projeto urbano por meio da composição urbana, evidenciando o tema da forma urbana, presente em quase todas as etapas do processo projetual, do entendimento do local à resposta material.

Pretendemos trilhar este caminho investigando primeiramente as origens desta atual dinâmica urbanística, o projeto urbano, e logo depois delineando conceitualmente o tema da forma urbana. Nossos casos-referência serão dois projetos de Rem Koolhaas, mais especificamente os projetos de *Euralille* e o concurso para o *Quartier Les Halles*.



Fig. 02 – COMPOSIÇÃO: urbana.
Fonte: Montagem autor.

Ao utilizarmos estes dois projetos de Koolhaas como casos-referência, pretendemos extrair de sua produção textual² e projetual alguns elementos importantes para melhor compreender o que se entende sobre os projetos urbanos e sobre o processo de composição urbana.

Consideramos esta escolha como um caminho possível, pois percebemos em suas obras escritas e projetuais a disposição de contribuir para o urbanismo enquanto um campo de ação, de difusão de idéias e metodologias, além disso, Koolhaas será também um interlocutor para o tema da forma urbana, pois traremos para o debate alguns de seus conceitos, tornando-o referência teórica e objeto de análise ao mesmo tempo.

Esse estudo, apesar do enfoque em experiências européias, não deixa de contribuir para reflexões acerca das experiências brasileiras, pois aqui o projeto urbano é entendido como instrumento de intervenção e reflexão urbanística. Em um momento sensível de discussão sobre projetos urbanos no Brasil esse trabalho aborda indagações sobre o próprio significado do termo, processos, metodologias e o próprio envolvimento do profissional de arquitetura e urbanismo em toda essa dinâmica heterônima.



Fig. 03 – REM KOOLHAAS: o arquiteto. Fonte: http://nomada.blogs.com/jfreire/ciencias_sociales/index.html

² As citações dos textos de Rem Koolhaas em língua estrangeira foram traduzidas pelo autor buscando a clareza das informações e continuidade do texto. No entanto, algumas citações se fazem necessárias na língua original, fato que contribui para a não redução da interpretação de conceito e idéias a serem apresentadas.

OBJETIVOS

Dentro do objetivo principal que é refletir sobre a importância da forma urbana no projeto urbano, estaremos alimentando algumas outras questões pertinentes ao tema. Desse modo, temos também como objetivos secundários:

-investigar a contribuição dos projetos a serem analisados ao que se entende como projeto urbano, seus processos, seus atores e suas articulações, e ainda, durante a análise dos projetos urbanos pesquisar se é possível ler as estratégias de cidade, as intenções presentes no plano de cidade no projeto urbano, através da forma urbana;

- lançar bases para reflexões futuras, onde o arquiteto, ao interagir com a cidade existente no processo de composição urbana, ajuda a delinear o componente autônomo do campo disciplinar de arquitetura e urbanismo.

-compreender o projeto urbano como uma construção científica, criando bases para reflexões futuras em outras escalas e tempos, contribuindo para uma delimitação provisória do projeto urbano como instrumento urbanístico de planejamento.

-investigar temas presentes nas obras de Rem Koolhaas, acrescentando sua contribuição teórica para o campo de estudo da forma urbana em projetos urbanos;

NOSSO PERCURSO METODOLÓGICO

No primeiro capítulo³, traremos alguns elementos importantes sobre o projeto urbano, como o estudo das origens do termo, sua complexa discussão semântica, as novas relações entre plano e projeto urbano, tentando interpretar os diversos olhares impressos na literatura existente, principalmente a francesa e espanhola. Completaremos este enfoque estudando a importância do espaço público como um dos elementos trabalhados pelo projeto urbano e seus reflexos na forma urbana. Desse modo, abordaremos o projeto urbano compreendendo que esta *práxis*, possui a propriedade de alterar a forma urbana.

O capítulo 2 se divide em três partes fundamentais. Num primeiro momento (item 2.1) trabalharemos para esclarecer algumas interfaces do projeto urbano com a forma urbana, entendendo o projeto urbano como uma ação que cria, altera e transforma morfologicamente a cidade. Para isso, trabalharemos com algumas categorias de análise desenvolvidas pelo Laboratório de Projetos Urbanos (LAPU — PROURB/UFRJ⁴), articulando-as para a construção de um caminho para tratar o tema da forma urbana nos projetos urbanos.

3 Teremos os seguinte autores como aporte teórico: Yannis Tsiomis (1996, 2001, 2003), Nuno Portas (1996, 1998), Jorge Moscato (2003), Joan Busquets (1996, 1999), Jordi Borja (1998), Manuel de Sòla-Morales (1987), Marcel Roncayolo (2001), Rem Koolhaas, entre outros.

4 PROURB/UFRJ (Programa de Pós Graduação em Urbanismo, Universidade Federal do Rio de Janeiro). Projeto de Pesquisa coordenado pela professora Dra. Denise B. Pinheiro Machado, com apoio do Cnpq.

Na segunda parte (item 2.2.), delimitaremos o tema da forma urbana nos projetos urbanos trazendo para o debate a questão da autonomia e da composição urbana relacionada ao processo projetual. Nosso referencial teórico será um texto de Henri Lefebvre⁵ — “Sobre a Forma Urbana”⁶ — onde o centro da questão se refere a compreender forma urbana pelo movimento dialético entre forma e conteúdo, reconhecendo o caminho que o arquiteto percorre, no projeto urbano, para fazer a transposição dos planos das idéias e dos conceitos para o plano material.

Na parte final (item 2.3), traremos para o debate conceitos e idéias desenvolvidas por autores que pretendiam rever o pensamento urbanístico modernista⁷, inserindo a importância da forma urbana como tema a ser trabalhando na superação de alguns pragmatismos conceituais. Utilizaremos como marcos teóricos a obra de Aldo Rossi “Arquitetura da Cidade” (1965), Christopher Alexander com “A New Theory of Urban Design”⁸ (1987) e Rem Koolhaas com seu conceito de *Bigness*, publicado pela primeira vez em seu livro “S, M, L, XL” (1996).

Os dois primeiros autores estão presentes por representarem, dentre inúmeras outras, duas vertentes importantes — italiana e americana —

5 Também utilizaremos os seguintes autores: Mafhuz (1995); Kaap (2003), Lamas (2000), Barki (2003), entre outros.

6 In: LEFEBVRE, Henri. O Direito à Cidade. São Paulo: Centauro, 2004.

7 Não cabe a este trabalho se referir ao debate sobre a pertinência de alguns temas do urbanismo modernista para o urbanismo hoje, mesmo sabendo que diversos princípios urbanísticos atuais são frutos de uma reverberação desta prática urbanística construída ao longo da primeira metade do século XX.

8 Este é o sexto livro de uma coleção que se inicia com “The Timeless Way of Building” passando pelo difundido “A Pattern Language”.

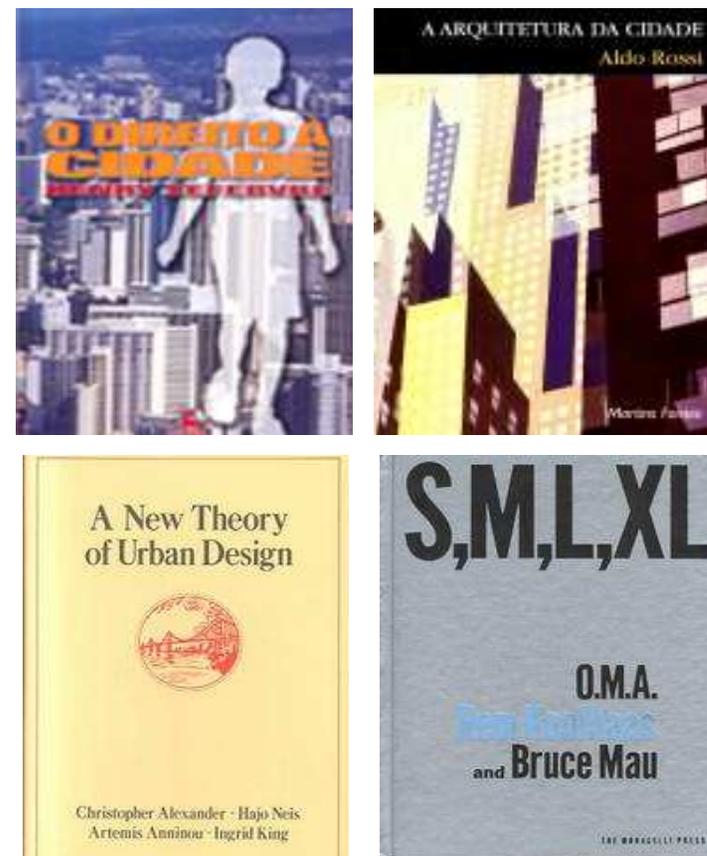


Fig. 04 — LIVROS: principais fontes.
Fonte: Montagem autor.

desenvolvidas a partir da década de 1960, fato que as inserem num momento crucial de revisão do problema da forma urbana. Rossi com a inserção de noções semiológicas no entendimento da forma urbana, trabalhando a idéia de tipologia vinculado às permanências da forma; e Alexander, por sua intenção em consolidar parâmetros precisos para intervir morfologicamente na cidade e trazer um conceito extremamente forte — a totalidade — para o problema da forma urbana no projeto urbano.

A utilização de Rem Koolhaas também como referencial teórico, nos permitirá observar como o arquiteto opera em planos distintos (conceitual e material), reforçando nossa premissa em compreender a dialética do processo de composição e o entendimento de forma urbana. Com isso, ao final do capítulo 2 pretendemos ter consolidado alguns conceitos-chave colocados por estes autores pertinentes ao estudo da forma urbana, que no último capítulo serão ferramentas de análise.

Neste capítulo final realizaremos um exercício de análise dos projetos urbanos de Rem Koolhaas para Euralille e Les Halles seguindo dois eixos principais: (1) o primeiro eixo tem como premissa observar os projetos inseridos nas dinâmicas descritas no Capítulo 1, descrevendo suas principais características ao que se entende por projeto urbano; (2) o segundo eixo consiste em analisar a forma urbana segundo proposto no Capítulo 2, utilizando as ferramentas de análise (conceitos-chave) para



Fig. 05 — EURALILLE: Vista Aérea. Fonte: KOOLHAAS, Rem (et. al). **Euralille. The Making of a New City Center.** Paris : Espace Croisé, 1996. p.33.



Fig. 06 — LES HALLES: Vista Aérea. Fonte: GROUP MONITEUR. **Paris Les Halles. Concours 2004.** Paris : Editions Le Moniteur, 2004. p. 119.

compreender o processo onde Koolhaas materializa suas intenções projetuais.

No primeiro eixo de análise poderemos observar como os projetos são importantes referências para se discutir alguns temas tratados como: a noção de processo e a questão das escalas de atuação, entre outros. Além disso, esta análise pode nos mostrar uma contribuição teórica e metodológica de Rem Koolhaas para os projetos urbanos. No segundo eixo, analisaremos a forma urbana segundo os conceitos-chave extraídos dos nossos marcos teóricos.

Cabe aqui distinguir a extrema diferença entre os projetos analisados, enquanto Euralille se tornou uma realidade, Les Halles ainda não saiu do papel. O fato de estarmos analisando projetos distintos, em contextos e tempos distintos, porém desenvolvido por um mesmo arquiteto, nos permite construir um olhar mais apurado ao que pretendemos observar a respeito da forma urbana como propõe Lefebvre.

Por fim, nas considerações finais, agrupamos algumas questões referentes a cada um daqueles objetivos citados anteriormente. É importante frisar que temos consciência de que este trabalho é um início de um exercício metodológico, base para um trabalho futuro, de reflexão sobre o campo disciplinar de arquitetura e urbanismo nos projetos urbanos.



CAPITULO I

SOBRE O PROJETO URBANO

CAPITULO 1 — SOBRE O PROJETO URBANO

Neste capítulo buscaremos apresentar algumas interpretações do projeto urbano através de uma espécie de apontamentos iniciais que nos permita, ao longo deste trabalho, trazer à tona elementos importantes que o caracteriza. O estudo das origens do termo esbarra na sua complexa discussão semântica, por isso, tentaremos interpretar os diversos olhares impressos na literatura existente, principalmente a francesa e espanhola. No desenvolvimento das seguintes seções explicitaremos alguns temas e princípios inerentes ao projeto urbano.

Tentaremos refletir sobre o projeto urbano compreendendo que esta *práxis*, possui a propriedade de alterar a forma urbana. Apresentaremos primeiramente as origens do termo, seu lugar no urbanismo hoje através da discussão entre as novas dinâmicas entre plano e projeto urbano, complementando com uma breve análise da importância dos espaços públicos como um dos elementos que o projeto urbano trata.

É importante frisar que convergiremos nossos esforços tentando compreender o impacto das dinâmicas trazidas pelo projeto urbano no tema da forma urbana, lançando bases para os capítulos seguintes.

1.1 AS ORIGENS DO PROJETO URBANO

A urgente demanda de reconstruir as cidades européias parcialmente destruídas na Segunda Guerra Mundial estimulou o desenvolvimento de uma prática urbanística calcada nos princípios pragmáticos modernistas, como funcionalidade, ordenação e monumentalidade. Apesar da maioria destes projetos terem almejado (re)criar espaços urbanos adequados e “socialmente” mais justos, um significativo número deles não respondeu positivamente a estas necessidades no ambiente construído.

Tal descontentamento com o urbanismo foi força motriz para o desenvolvimento de diversos trabalhos iniciados principalmente na década de 1960 que, dentre diversos enfoques, analisaram o estado crítico de degradação das cidades que sofreram intervenções do pós-guerra, principalmente relacionadas às suas questões morfológicas.

O projeto urbano foi então desenvolvido, dentre outros aspectos, sobre as críticas ao urbanismo modernista, buscando princípios que não se materializassem em modelos formais, muitos menos em métodos de abordagem unívocos. Panerai e Mangin (1999) indicam que a definição do projeto urbano recai sobre uma complexa revisão dos saberes em torno da arquitetura, da cidade e das suas relações de dependência, ficando evidente o amplo espectro de princípios que, a partir de então, rege o projeto urbano, ação de intervenção urbana.



Fig. 07 – MODERNISTAS: Corbusier e a cidade.
Fonte: www.2blowhards.com/archives/000726.html.



Fig. 08 – QUESTÕES MORFOLÓGICAS: Capa do Livro Collage City de Collin Rowe. Uma reflexão acerca da dispersão do urbanismo moderno coexistindo com a “cidade tradicional”, inserindo a Gestalt no estudo da forma urbana.
Fonte: ROWE, Collin. KOETHLER, Fred. **Collage City**. Massachusetts : MITT Press, 1995.

No desenvolvimento de um processo onde o senso de competitividade entre as cidades se exacerba, surgem novos sistemas de planejamento que se propõem a adaptá-las a este novo contexto. Dentre eles, surge um planejamento que sugere a elaboração de um “projeto de cidade”, traçando estratégias que visam aumentar o potencial das cidades para responder às demandas globais, e conseqüente atração de recursos financeiros.

Assim, na década de 1970, com o rearranjo da economia mundial e a revisão do papel do Estado nas ações públicas, os projetos urbanos surgiram como instrumento urbanístico caracterizando as intervenções urbanas. As novas necessidades de implementação e gestão de projetos tornam-se evidentes em um Estado marcado pela descentralização, desregulamentação e flexibilização dos instrumentos normativos.

Propondo um outro raciocínio, Solà-Morales (1987) afirma que o projeto urbano passa hoje pela sua “segunda história”, pois o autor defende a tese de que ele surge na década de 20¹, articulando a arquitetura moderna e projetos sociais. Segundo o autor, algumas idéias que estavam presentes no pensamento urbanístico ainda vigoram, no entanto, muito destes conceitos se pulverizaram ao se tomar a história do urbanismo moderno

¹ Foram objetos destes projetos urbanos, segundo Sola-Morales (op.cit.), alguns importantes questionamentos, como os bairros residenciais, protagonistas do crescimento urbano em nova escala, os centros urbanos e os traçados das ruas como forma de ordenamento dos setores urbanos. Neste momento as exigências técnicas de grandes infra-estruturas cederam lugar ao valor monumental, ao tratamento paisagístico das obras públicas, uma idéia de que as intervenções que não eram nem arquitetura, nem plano, mas sim, um projeto urbano.

como a história dos CIAMs (Congresso Internacional de Arquitetura Moderna). Assim, ele procura buscar evidências deste ponto de vista, suas origens, complexidades e o processo pelo qual foi se consolidando ao longo do século XX, levantando questões e temas ainda pertinentes ao projeto urbano hoje.

Para o autor, por exemplo, os planos de Berlage para Amsterdã e o de Unwin para Letchworth são ricas contribuições para compreender alguns elementos do projeto urbano. O primeiro ao trabalhar a cidade manipulando arquiteturas em seu contexto, o segundo, com a preocupação formal das ruas como estrutura projetual. É importante esta visão de Sola-Morales, pois indica os possíveis vazios teóricos na prática urbanística recente, causados pela ruptura conceitual colocada pelo urbanismo funcionalista.

Segundo Merlin e Choay (1988), apesar do surgimento desta prática urbanística com as características do que hoje compreendemos como projeto urbano, é apenas na década de 1980 que o termo adquire relevância nas publicações. Projeto urbano deriva do termo francês *Projet Urbain*², no entanto, este conceito é também desenvolvido anteriormente em outras partes da Europa (principalmente na Itália na década de 1980) e América do Norte como *Urban Design*.

² O termo 'Projet Urbain', segundo Ingallina (2003) assume novas acepções como: "Projet de Ville", 'Plan Stratégique' ou "Projet Mairie".



Fig. 09 – BERLAGE: Plano para Amsterdã (1902/1915).
Tipologias que buscavam salubridade e a organização urbana.

Fonte: www.bma.amsterdam.nl/adam/nl/intro/topo7.html



Fig. 10 – LETCHWORTH: R. Unwin e B. Parker, 1903.
A primeira cidade-jardim, um exemplo onde a lógica do "plano global" já surge no projeto (Sola-Morales, 1987).

Fonte: www.nai.nl/regie_e/old/letch2_e.html

É necessário inicialmente esclarecer uma questão: o termo inglês **design** tem uma conotação que engloba desenho, projeto, e, acima de tudo, significa processo. O verbete **projeto**, cuja raiz é *pro-jectare*, indica **lançar-se à frente**, ou seja, faz parte daquilo que ainda não é, mas ainda poderá ser. Desenho, conforme a raiz latina do termo, vem de *designo*, isto é, vontade, intenção, desejo.

O projeto é “*qualquer previsão, predição, predisposição, plano, ordenação, predeterminação, etc, bem como modo de ser ou de agir próprio de quem recorre a possibilidades*”³. Independentemente do termo que se utiliza para caracterizar o urbanismo de ação (Merlin e Choay, op. cit.), *Urban Design* ou *Projeto Urbano*, um tema sempre percorrerá ambas definições, seja na sua versão americana (*design*) ou francesa (*projet*): a noção de processo.

Estas discussões semânticas podem causar certas indefinições no campo disciplinar de arquitetura e urbanismo, nos mostrando possibilidades em avançar sobre a leitura do problema. Se pretendermos delimitar uma maneira de observar a forma urbana nos projetos urbanos, precisamos antes de tudo compreender sua abrangência e complexidade, além de reconhecer suas interfaces. Afinal, *urban design* e projeto urbano são a mesma coisa?

Ambas as terminologias, ou meios de se intervir na cidade pressupõe um comprometimento com a dinâmica de planos abertos, não encarando a

³ ABBAGNANO, Nicola. **Dicionário de Filosofia**. São Paulo: Martins Fontes, 2003.

intervenção urbana como projetos arquitetônicos de grande escala. O entendimento de que a nova geração de projetos urbanos também pode se apropriar de alguns princípios teóricos do *urban design*⁴ nos parece pertinente.

Não é foco de nosso estudo abordar esta questão de maneira profunda, mas sim alertar indicando o vasto campo teórico conceitual em que o projeto urbano paira sobre, qualidade que ao mesmo tempo mostra sua riqueza e dificulta quaisquer delimitações metodológicas, inclusive a nossa, da forma urbana.

Na apresentação do Congresso Internacional (Organizado pelo DAU, do *Ministère de l'Équipement, du Logement et des Transports, Stransburgo*) intitulado *Projet Urbain' 92: de l'intention à réalisation*, foram expostas as contradições da expressão *projeto urbano*, contendo os seguintes dizeres:

“O projeto urbano é também uma maneira de lutar contra a cidade que exclui, a ‘cidade do zoneamento’. É a tentativa de obter a complexidade urbana, trabalhando sobre a totalidade do território urbano com a mesma

4 Segundo o The Institute of Urban Desing (IUD), o escopo de trabalho atinge seis pontos principais, a saber: (1) a preservação histórica e conservação urbana; (2) a importância do pedestre; (3) vitalidade e variedade de usos; (4) a paisagem cultural; (5) o contexto; (6) os valores arquitetônicos. Estas linhas de atuação do urban design nos incitam afirmar que parte do corpo teórico em que o projeto urbano busca consolidar, se encontra também presente no campo do urban design.

profundidade, ou com uma maior complexidade, para os bairros e as populações em dificuldade. É um outro modo de fazer a cidade ou de não deixar que se desfaça sob pequenas operações esparsas ou incoerentes⁵.

É importante reafirmar que a partir da década de 1960, iniciaram-se importantes avanços acerca de novas “teorias” urbanísticas que subsidiaram o projeto urbano, estas eram compostas por diversos elementos conceituais construídos em um momento de cristalização das críticas ao urbanismo modernista, através de posições historicistas, onde o “sentido do lugar”, “significantes e identidades” da paisagem urbana eram ressaltados como fio condutores de uma revisão crítica.

A partir de então, a necessidade de incorporar e rever conceitos formais e tipológicos do urbanismo inicia-se. Foram anos de revisão sobre a postura inicial dos CIAMs que culminaram em 1973 com a Trienal de Milão, a fundação da Revista "Oppositions" e do Instituto de Estudos Urbanos de Nova Iorque (MUNIZAGA, 2002).



Fig. 11 – OPPOSITIONS: Capa da edição de 1998, uma compilação dos principais ensaios de 1973 a 1984. Fonte: www.gsd.harvard.edu/people/faculty/hays/pub.html

⁵ Entrevista com o arquiteto e urbanista José Cláudio Gomes, realizado por Adalberto da Silva Retto Júnior, Norma Regina Truppel Constantino e Marta Enokibara. IN: <http://www.vitruvius.com.br/entrevista/gomes/gomes.asp>.

Segundo Busquets (1999) a visão consolidada pelo urbanismo do pós-guerra, que almejava um projeto “total” de cidade, homogêneo e totalitário, confronta-se com uma cidade existente complexa. Esta visão pode ser percebida no tratamento dado ao espaço urbano, com um planejamento onde o zoneamento (*zoning funcional*) e os “padrões” prevaleceram na idéia de alterar a forma urbana da cidade. No entanto, o autor nos mostra que este pensamento foi, mesmo assim, de grande valia como método de análise da cidade, suas conexões e possibilidades, gerando um conjunto de reflexões acerca dos fenômenos urbanos e sua gestão.

Munizaga (op. cit.) nos apresenta e sistematiza cinco repercussões paradigmáticas na produção urbanística a partir da década de 1960. Um deles⁶ refere-se ao último CIAM de 1959 em Otterloo, onde gerou a transição entre as disciplinas de projeto urbano e planejamento, coincidindo com o primeiro curso de graduação em *Urban Design* organizado por José Luis Sert na Universidade de Harvard (1960). Desde então, se publicaram diversos projetos, como o da cidade de Hook Toulouse, a Cidade Universitária de Berlim, o Plano de Washington 2000,

⁶ Os outros seriam: (2) a preocupação sociológica baseada na Escola de Chicago, posteriormente desenvolvida com o emblemático libelo de Janes Jacobs; (3) questões da imagem e “legibilidade” de Kevin Lynch (ano publicação), com um incremento de padrões observados por Gordon Cullen (ano public.) configurando uma possível disciplina participativa; (4) os estudos dos chamados “metabolistas” japoneses apoiados no rápido desenvolvimento tecnológico; (5) e a autocrítica irônica dos americanos com Denise Scot Brown e Robert Venturi em Las Vegas (ano public.)

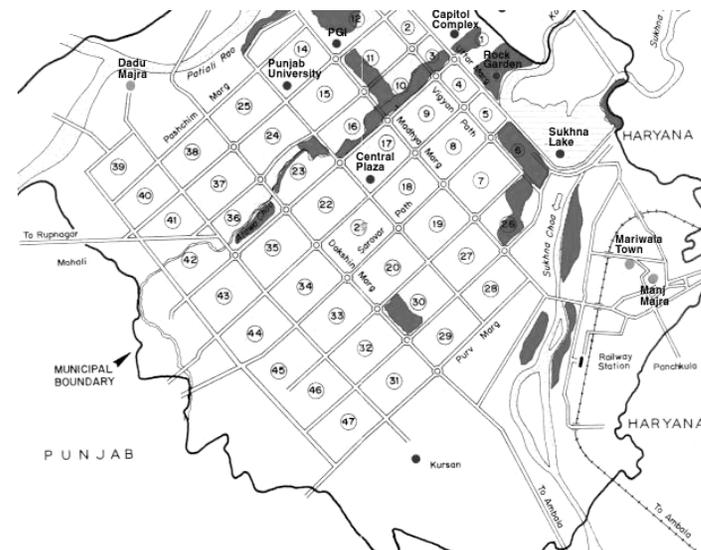


Fig. 12 — ZONEAMENTO. Projeto de Chandigarh. Le Corbusier (1951).
Fonte: blog.l-ray.de/uploads/chandigarh.jpg



Fig. 13 – J. L. SERT: Maquete na exposição Josep Lluís Sert: The Architect of Urban Design em 2003, na Harvard Design Graduated School. Fonte: <http://www.gsd.harvard.edu/events/exhibitions/sert.htm>

entre outros, apresentando novas metodologias, que vão aos poucos configurando o campo do projeto urbano.

Para o urbanismo neste período, a cidade existente começa a ser vista como contexto importante de atuações urbanas, onde cada parte urbana era fundamental para o entendimento por completo da cidade. Sola-Morales (1987) afirma que desta complexidade nasce o real entendimento da cidade moderna, ao contrário do funcionalismo, da cultura das grandes cidades, que nasce na revolução industrial no séc XIX. O projeto urbano era, naquele momento, a resposta a uma "arquitetura total" ou "arquitetura grande" da cidade, iniciando a transição de um apuro técnico para um idealismo estético dos arquitetos e urbanistas em um contexto de urbanização radicalizada. A cidade vista como um artefato, uma paisagem.

Na Alemanha, este processo teve início na década de 1970 com a Internationale Bauausstellung, IBA, uma exposição coordenada por Josef Paul Kleihues para recuperar as áreas degradadas de Berlim. Como a *Weissenhofsiedlung* de Stuttgart que Mies Van der Rohe organizou em 1927, a IBA seria uma exposição permanente com objetivo de agregar obras arquitetônicas ao patrimônio urbano, no entanto, a intenção não era implantar uma série de monumentos, mas sim exibir a complexidade da cidade européia através de uma reconstrução crítica (SCHULTZ, 2004).

Segundo Busquets (op. cit., p.9) nas décadas de 1980 e 1990 que se consolidam a interpretação de grandes áreas urbanas como mote de



Fig. 14 – *INTERNATIONALE BAUAUSSTELLUNG, IBA*:
Áreas Trabalhadas.
Fonte: www.hausarbeiten.de/.../goi/26060.html



Fig. 15 – *OBRAS ARQUITETÔNICAS*:
Projeto de Habitação de Peter Eisenman. IBA, Berlim.
Fonte: www.vitruvius.com.br/.../eisenman/eisenman.asp

transformação da cidade existente. O autor alerta para as áreas portuárias obsoletas, as estações ferroviárias e as novas possibilidades de transporte como o TGV, e os grandes setores industriais. Dessa maneira, surgem então neste período grandes projetos urbanos vinculados a um plano de estratégias, como por exemplo, os projetos de Barcelona e as Olimpíadas de 1992, as Docklands em Londres, a *Expo 92* em Sevilha, o porto de Kop van Zuid em Roterdã, a *Expo 95* de Viena, o nosso caso referência, *Euralille*, entre outros.

Segundo Nuno Portas¹⁰, o fato da maioria das grandes cidades ter parado de crescer em ritmo acelerado, permitiu que o urbanismo deixasse de ser um urbanismo de antecipação e previsão para assumir uma postura mais imediatista, reafirmando a propriedade de entender o projeto urbano como processo.

A consciência da limitação dos recursos financeiros do Estado fez com que o planejamento urbano se apoiasse na negociação entre os atores envolvidos e sua conseqüente viabilização através dos projetos urbanos. Neste ponto Yannis Tsiomis (1996) afirma que esta é uma das mais importantes propriedades do projeto urbano: ser um articulador, não só das decisões, mas também dos tecidos urbanos, formas, tempos, escalas, entre outros.



Fig. 16 – BARCELONA: Vista aérea de área recuperada.
Fonte: Google Earth.



Fig. 17 – DOCKLANDS: Vista aérea.
Fonte: <http://www.bardaglea.org.uk/bridges/docklands/docklands-timeline-post1900.html>

¹⁰ Em Palestra realizada em maio de 2003 no Congresso Brasileiro de Arquitetos.

Todos estes fenômenos fizeram com que a relação entre o plano e o projeto urbano assumisse um papel importante e, no que se refere ao escopo deste trabalho, a ênfase conferida ao projeto urbano como o "lugar" das negociações pode nos revelar questões pertinentes ao tema da forma urbana nestes projetos.

1.2 INTERCALANDO ESCALAS: A DINÂMICA ENTRE O PLANO E O PROJETO URBANO

A presente seção almeja discutir a dinâmica entre o plano e o projeto urbano, ressaltando a importância desta relação na construção de novos referenciais teóricos para compreender o projeto urbano hoje, bem como trazer ao debate a reflexão acerca destas duas escalas de atuação, auxiliando, posteriormente, para a compreensão do tema da forma urbana nos projetos urbanos.

Assim como os planos urbanos desenvolvidos no período pós-guerra, os novos sistemas de planejamento hoje enfatizam a importância dos projetos urbanos. Entretanto, dois fatores referentes ao projeto urbano parecem diferenciar entre si esses modelos: (1) o relacionamento entre as escalas do planejamento e do projeto e (2) o referencial teórico utilizado pelos arquitetos na ação projetual.

O primeiro fator diz respeito à relação entre o plano e o projeto urbano, que rompem uma hierarquia do planejamento convencional, desta maneira, possibilitando uma nova interpretação das escalas de atuação, e também da forma urbana abordada em diferentes níveis de observação. O segundo fator será desenvolvido no próximo capítulo.

O projeto não é mais um produto derivado do planejamento onde os seus impactos supostamente obedecem a uma lógica pré-estabelecida nos objetivos do plano. Por isso, os projetos urbanos não se apresentam como produtos derivados de um plano já concluído como no planejamento convencional. Nas novas dinâmicas de planejamento, os projetos urbanos originam-se e se desenvolvem numa relação aberta, flexível e, sobretudo, desprovida de um sentido hierárquico.

Diante disto, a relação entre o plano e o projeto assume outra dimensão, conferindo responsabilidades ainda maiores ao projeto urbano, como as recentes intervenções urbanas que se instauram em recortes bem definidos de território, esperando-se delas efeitos previstos ou não pelo plano⁷. Esta dinâmica tem como principal característica um processo de *feed-back* contínuo entre plano e projeto, podendo sempre trazer para o projeto urbano a redefinição das estratégias adotadas.

⁷ Como afirma Portas (1996) o plano não é inimigo da incerteza, o plano vive da incerteza de sua capacidade, porém a incerteza é um dado do plano, não deve ser apagada e nem transfigurada como certeza. Assim, o projeto urbano não é um produto, pois deve ser uma habilidade, uma capacidade.



Fig. 18 – RECORTES: Projeto para La Isla, Barcelona. Rafael Moneo e Manuel de Sola-Morales. Fonte: <http://www.vitruvius.com.br/arquitextos/arq000/esp134.asp>

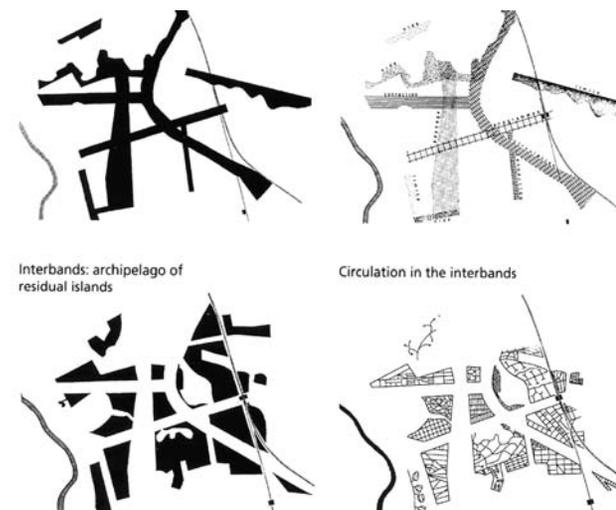


Fig. 19 – RECORTES: Projeto de Rem Koolhaas para Melun-Senart, França. Diagramas sobre os vazios urbanos. Fonte: KOOLHAAS, Rem; MAU, Bruce. **S, M, L, XL**. New York : The Monacelli Press, 1995. p.979

Toda esta dinâmica se insere em um contexto da cidade contemporânea, representada por um panorama de ambivalências e incertezas, onde os sistemas desenvolvidos de informação e deslocamento tornam as possibilidades de macro-planejamento cada vez mais distantes, desmaterializando o espaço enquanto território, rompendo a hierarquia entre o micro e o macro, entre centro e periferia, entre qualquer possibilidade de entendimento maniqueísta desta cidade (VIRILIO, 1994).

Manuel Castells (1996), estrutura sua visão desta dinâmica urbana denominando temporalidades que categorizou como “espaço de lugares” e “espaço de fluxos”. Neste último, o autor acredita que as possibilidades de novos rumos na prática projetual urbanística se ampliam. Apesar de abordagens distintas, os dois autores acreditam que a chave do entendimento da cidade contemporânea tem a ver com novos paradigmas na relação espaço-tempo.

Desse modo, a cidade contemporânea e sua dinâmica impõem desafios que alteram o processo projetual contemporâneo, nos mostrando a atual dificuldade em apreender o território da cidade⁸. Como expressa Rem Koolhaas em seu libelo *What Ever Happened to Urbanism* (1996): “Nossa sofisticação esconde os maiores sintomas da covardia concentrados na

⁸ Uma outra representação da cidade contemporânea é vista por Baudrillard (1999). O que o autor chama de “troca impossível” é o que ocasiona as incertezas, ou seja, a dificuldade do pensamento lidar com o mundo material. Podemos ler em seu pensamento a transição para este mundo incontrolável: “(...) o Bem, outrora metáfora ideal universal, tornou-se uma realidade inexorável, a da totalização do mundo sob o signo da técnica. De repente, é o Mal que recupera toda a potência da metáfora” (pg. 97).

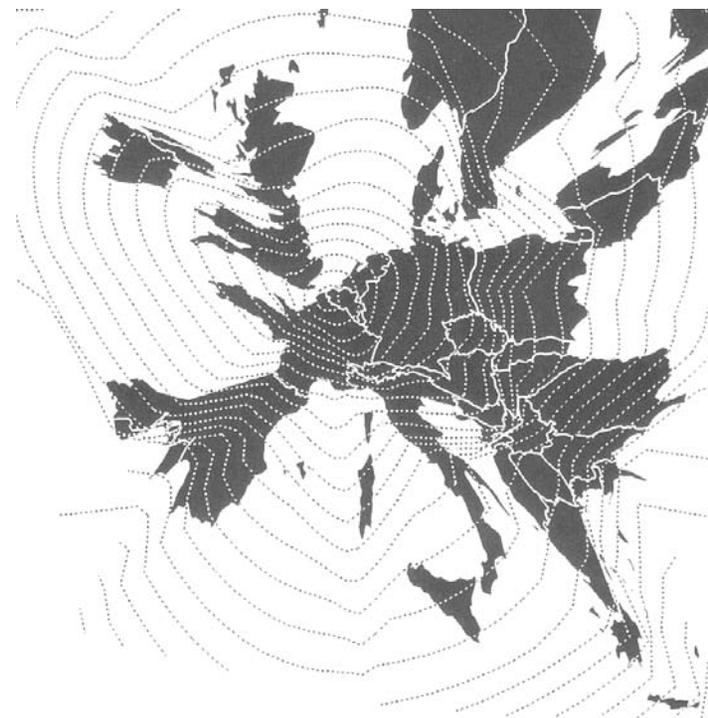


Fig. 20 – ESPAÇO-TEMPO: Europa Transformada. Diagrama de Rem Koolhaas para o novo território europeu com o advento do TGV (Train a Gran Vitesse).
Fonte: KOOLHAAS, Rem; MAU, Bruce. **S, M, L, XL**. New York : The Monacelli Press, 1995. p.1158.

simples questão de tomar decisões (...) de acordo com Derrida não podemos ser inteiros, segundo Baudrillard não podemos ser reais, de acordo com Virillio, não podemos estar lá”.

Após a crise do planejamento dos anos 1980, Busquets (op. cit.) afirma que as escalas de planejamento e projeto urbano se alteram simultaneamente, através de um movimento interdependente. Assim, o autor interpreta que a evolução da noção de projeto urbano está associada ao desenvolvimento de uma escala intermediária entre o plano e o projeto, através de um processo que se inicia com a crise do urbanismo do pós-guerra, trazendo novas reflexões acerca da forma urbana.

A relação entre plano e projeto suscitou em alguns países europeus (principalmente Itália e França) diversos questionamentos ainda frutíferos para melhores definições do projeto urbano hoje. Bernardo Secchi⁹ chama de uma política de "renovatio urbis", a postura que redesenha a geografia funcional e simbólica da cidade e do território levando-a a ficar mais próxima do mapa mental da sociedade, acrescentando ao palimpsesto urbano um novo "layer" que lhe permite uma nova interpretação. Quando

⁹ Bernardo Secchi redigiu com Giancarlo De Carlo o Plano Intercomunale Milanese e com Samonà nos planos para a província de Trento e do Valle d'Aosta. Participa, também, com Giuseppe Campos Venuti e Nuno Portas, do Plano de Madrid. Coordena o plano de Jesi, Siena, Abano Terme, Bergamo, Prato, Brescia, Pesaro e Narni, e o plano para o centro histórico de Ascoli Piceno. Suas principais publicações: *Prima lezione di urbanistica*, Laterza, Bari 2000. *Tre piani*, Franco Angeli, Milan, 1994. *Un progetto per l'urbanistica*, Einaudi, Torino 1989. *Il racconto urbanistico*, Einaudi, Torino 1984. *Squilibri territoriali e sviluppo economico*, Marsilio, Venezia 1974. *Analisi economica dei problemi territoriali*, Giuffrè, Milano 1965. *Analisi delle strutture territoriali*, Angeli, Milano 1965.



Fig. 21 – SECCHI: Plano Diretor da cidade de Prato, Itália.
Análise morfológica. Fonte:
http://www.vitruvius.com.br/entrevista/secchi/secchi_5.asp

esta relação entre plano e projeto assume uma dimensão de conflito entre as escalas de atuação, Secchi afirma não admitir a “morte do plano”, pelo contrário, entende que deve haver uma reflexão que atravessasse escalas.

Este momento se evidencia pela atual necessidade de se superar contradições teóricas aparentes entre um “urbanismo de conjunto” e uma “soma de fragmentos”. Este “urbanismo de conjunto” sugere uma nova figura neste processo, o projeto urbano, articulador de fragmentos e de escalas. Assim, o projeto urbano surge como uma tentativa de reconhecer a complexidade urbana, trabalhando sobre a totalidade, ou seja, um modo de fazer a cidade sob pequenas operações coesas e coerentes, ou como coloca Tsiomis (op. cit), um urbanismo de articulação.

Jorge Moscato (1995) afirma que a crise dos Estados Nacionais, devido às grandes alterações estruturais econômicas e produtivas dos últimos 30 anos, trouxe o protagonismo para as cidades, pois são elas que irão dar respostas às expectativas de seus habitantes. Com isso, as cidades recorrem novamente à “Cultura do Plano”, explicando a proliferação de planos estratégicos que repetem automaticamente metas e objetivos, propondo reformulações de grandes planos territoriais em áreas metropolitanas, e também planos de setor para resolução de fragmentos urbanos.

Busquets (op. cit., p.10) aponta para um jogo de forças entre as “ações” e os “projetos”, fazendo com que a noção seqüencial entre plano geral, plano

parcial e projeto arquitetônico se dilua na complexidade dos processos especulativos. Este fator insere nos projetos urbanos um potencial indutor significativo de coesão.

O projeto urbano hoje não se encaixa em um plano normativo, mais sim em planos que se preocupam com a regulamentação de futuras e eventuais intervenções urbanas, ou seja, planos que se propõem a ser um plano de ações visando soluções de problemas atuais e concentrando-se nas possíveis articulações de agentes urbanos com o objetivo de explorar as reais possibilidades da cidade. Conseqüentemente, o plano não é mais o território da previsão, mas sim o lugar da flexibilidade, da negociação em longo prazo, segundo Portas¹⁰, o plano não mais é objeto de realização, mas sim um rico documento de interpretação.

Esta nova lógica surgiu apenas no final da década de 1980, como visto anteriormente, através de novas articulações entre plano e projeto urbano. Portas (1998) e Jordi Borja (1995), denominaram esta dinâmica como um *urbanismo de terceira geração*¹¹, caracterizado por um campo de ação onde a figura do arquiteto urbanista tornou-se novamente importante no momento de materializar as estratégias de cidade.

¹⁰ Em Palestra proferida no PROURB/UFRJ em 28 de setembro de 2005.

¹¹ Segundo Portas (*op. cit.*), a primeira geração surge nos anos 60 com as contribuições do Team X ao final dos CIAM, uma postura que já compreendia a insuficiência de grandes planos. A segunda geração seria marcada pelas intervenções pontuais de reparo das tramas urbanas como o IBA em Berlim e SAAL em Portugal.

A relação entre essas duas escalas urbanas de atuação no espaço urbano, o plano e o projeto, possibilita que o desenvolvimento do plano defina os projetos urbanos e as prioridades entre eles. Os mesmos projetos, ao serem desenvolvidos e implementados, ajudam a estabelecer novos objetivos gerais do plano, muitas vezes, até redefinindo as suas estratégias básicas.

Dessa maneira, um plano pode legitimar um grupo de projetos urbanos articulados. O contrário também pode ocorrer e projetos urbanos, algumas vezes já elaborados antes mesmo do início do plano, podem também ser incorporados ao plano para ajudá-lo na sua viabilização (BRANDÃO, 2002).

O potencial destas intervenções urbanas depende da coerência entre os projetos e do poder de gerar benefícios sobre os seu entorno imediato, legitimando a intensidade do capital público investido em poucos e restritos pontos da cidade.

Tsiomis (2003) observa o projeto urbano como uma *démarche*, um processo aberto, nunca restritivo, afirmando que um conteúdo programático ainda deve ser flexível, trazendo conseqüências diretas para o projeto urbano enquanto resposta material. Estas articulações se apresentam de maneira dinâmica, transformando recortes da cidade a cada nova intervenção.

Segundo Moscato (op. cit.), o plano contém as decisões básicas e primordiais para a cidade, para um determinado tempo, mas constituem uma ação passiva, ou seja, não colocam em operação as decisões e consensos fundamentais que constituem o plano. Fica claro que a grande dificuldade dos planos não é a sua elaboração e consolidação, mas sim a sua vigência, pois as decisões políticas estão sempre em movimento, alterando subitamente as circunstâncias. Neste instante, segundo o autor, surge a necessidade de compreender o projeto urbano como forma de materialização que o torna um instrumento de atuação real sobre o espaço físico da cidade.

Assim, Moscato (ibid.) aponta a necessidade de uma revisão crítica da disciplina como: (1) o problema da crença que o projeto urbano pode ser resultado de um grande gesto; (2) de que as grandes estruturas urbanas e os equipamentos que estão no imaginário coletivo se tornam motrizes das decisões básicas do projeto e onde a execução parta do geral ao particular; (3) de que o projeto urbano deve ser executado em peças, com definições flexíveis.

Diante destes novos processos surge a figura de um intermediador, que deverá ajustar as questões de planejamento ao projeto e vice-versa. Este intermediador é inevitavelmente aquele que concebe o projeto enquanto estrutura física, ou seja, o arquiteto, tornando evidente a autonomia do projeto urbano no processo materialização das estratégias concebidas em um plano urbano. Por isso, é necessário que a postura do arquiteto na



Fig. 22 – GRANDE GESTO:
Concurso para Centro Governamental de Berlim, projeto de
Leon Krier e Rob Krier. Fonte:
<http://www.vitruvius.com.br/arquitextos/arq000/esp134.asp>

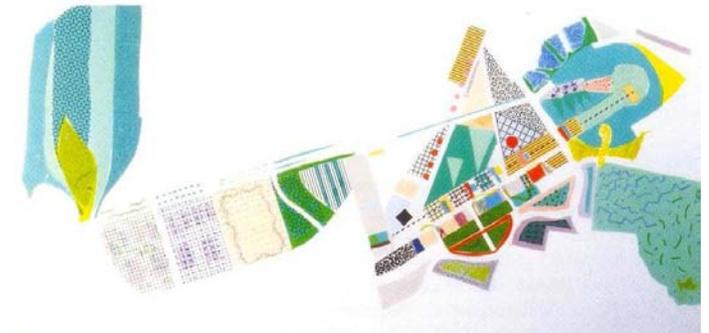


Fig. 23 – DEFINIÇÕES FLEXÍVEIS:
O primeiro Plano Geral para Euralille, construído ao longo
de seminários, 1989. Fonte: KOOLHAAS, Rem (et. al).
Euralille. The Making of a New City Center. Paris :
Espace Croisé, 1996. p. 27

elaboração da sua proposta demonstre afinidade com o papel do projeto urbano hoje nestes novos processos de planejamento.

Neste sentido, Busquets (1996, p.17) coloca que este processo aberto busca na experimentação e no empirismo o fundamento de seus princípios. Apesar das contradições e incertezas, os planos e os projetos devem aglutinar idéias e processos onde a valorização de uma intervenção esteja calcada na maneira prodigiosa em que a cidade se transforma e se atualiza sobre si mesma. Talvez seja este um dos grandes desafios do projeto urbano ao conduzir o tema da forma urbana, buscando nos elementos-síntese integrar os processos reflexivos de escalas urbanas distintas.

1.3 PROJETO URBANO E ESPAÇO PÚBLICO

Esta seção pretende complementar a nossa abordagem inserindo o entendimento do espaço público e sua urbanidade¹² como elementos significativos à compreensão do projeto urbano. Neste caminho tentaremos identificar como tais relações podem ser úteis no processo de entendimento da forma urbana.

¹² De um modo geral, pode-se dizer a urbanidade tomou antes uma conotação abstrata, figurada, imaterial, a qualidade positiva de um tratamento digno, afável e prazeroso, próprio de quem habita a cidade. Gomes (19xx) coloca que a urbanidade e civilidade são códigos de conduta cada vez mais dissipados em pequenos espaços, porém com frequência mais ou menos homogênea, afirmando que este fenômeno é fruto de uma convivência espacial, transformando os espaços públicos em “textos da vida urbana”.

As transformações no urbano podem ser resultado das transformações que ocorrem na esfera social, e que por sua vez podem estar impressas na forma urbana, estabelecendo novas formas diante das diversas apropriações (Santos F., 2004; Lynch, 1999). A qualidade de um espaço público pode ser constatada pela intensidade e equilíbrio das relações sociais, reforçados pela diversidade de grupos e comportamentos, além da capacidade de estimular uma identificação simbólica e uma expressão de uma integração cultural (Borja, op. cit.).

Para isso, o espaço público constitui-se como uma referência importante para a identificação da organização social no espaço urbano, porque reúnem as esferas públicas¹³ e configuram a complexidade da cidade (Costa, 1993 *apud* Santos F., *op. cit.*).

Neste sentido, o espaço público interessa ao projeto urbano por diversas razões, entre elas: (1) porque é o lugar onde se manifesta, na maioria das vezes, a crise da cidade ou da urbanidade, e isto parece ser o ponto sensível de atuação do projeto urbano hoje; (2) como coloca Borja (*op. cit.*), com a mobilidade individual generalizada, a velocidade de informações e a multiplicação de novas “centralidades”, a força das distâncias se opõem à continuidade formal e simbólica dos espaços públicos.

¹³ Esfera pública entendida como um princípio organizacional de ordenamento político (Habermas, 1984), ou seja, esferas distintas que possuem necessidades e vontades políticas distintas.



Fig. 24 – CONTINUIDADE:
Vista aérea de Lille, mostrando a área do Projeto de Euralille, na grande linha ruptura do traçado urbano. Fonte: KOOLHAAS, Rem (et. al). **Euralille. The Making of a New City Center.** Paris : Espace Croisé, 1996. p. 16

A dispersão do território urbano parece clamar por novas concepções de espaço público enquanto estrutura física de propriedade pública, e o projeto urbano atua nestas duas instâncias, ora como instrumento de reflexão sobre esta desapareição do espaço público, ora como resposta física que pretende articular as dinâmicas sociais no espaço urbano, através da forma urbana.

No projeto urbano, segundo Tsiomis (op. cit), este embate é colocado como uma das complexidades do ato projetual, ou seja, conseguir trabalhar entre a sincronia e a diacronia. Na sincronia a cidade é diferente em um mesmo momento, através dos diversos modos de apropriações e percepções que um mesmo espaço pode suscitar em diferentes grupos sociais; na diacronia é o tempo que configura a cidade e o território, modificando um mesmo elemento espacial.

Como visto anteriormente, o urbanismo modernista, sob a égide da Carta de Atenas, entendeu a forma urbana focalizando sua atuação em um funcionalismo regido por um instrumental onde os sistemas de planejamento estavam fundados em um “zoning funcional”. O resultado reverberou em quase todo o mundo através de aplicação de políticas setoriais públicas, configurando um urbanismo que se confundiu com a problemática da habitação e com grandes obras públicas de infra-estrutura.

As noções de projeto urbano e espaço público se encontram para consolidar como uma postura operativa no final da década de 1960,

impulsionadas pelas críticas de oposição às práticas de planificação tecnocrática do segundo pós-guerra (Novik, 2004). Então, a partir da década de 1980 que o projeto urbano atuou sobre fragmentos de cidade, substituindo o plano tradicional e priorizando as atuações sobre o espaço público.

A cidade contemporânea traz novos desafios e, dentre os inúmeros que existem, o que mais nos interessa como um dos agentes no processo de planejamento e projeto urbano é a recuperação do espaço público como articulador de vitalidade urbana, através da forma urbana.

O projeto urbano pressupõe que a cidade, ou pelo menos uma parte dela possa ser recuperada. A vitalidade urbana, como apontava Jane Jacobs em seu livro *Morte e Vida das Grandes Cidades Americanas*, pode ser avaliada pelo seu grau de urbanidade, onde a ampliação do convívio dos usos (diversidade urbana) e a integração das funções urbanas deveriam estar presentes na revisão da forma da urbana.

É nesta esfera que o projeto urbano pode se tornar um artifício de recuperação da urbanidade, onde a forma urbana seja um instrumento de reflexão destas complexidades. Segundo Borja (op. cit.), estes projetos urbanos que caracterizam o urbanismo hoje, devem dar respostas rápidas a demandas específicas, principalmente porque engendram dinâmicas de



Fig. 25 – INTEGRAÇÃO DAS FUNÇÕES URBANAS
Vista aérea de Les Halles em Paris. Principal premissa a ser trabalhada neste espaço público. Fonte: GROUP MONITEUR. **Paris Les Halles. Concours 2004.** Paris : Editions Le Moniteur, 2004. p. 14

transformação de seu entorno e porque podem unir, em um único processo, desejos distintos de coesão social¹⁴.

Neste ponto, como cita Roncayolo (2002) emerge uma autonomia do projeto urbano que deve ser entendida como a valorização da composição urbana, e conseqüentemente, voltar o foco das atenções aos espaços públicos enquanto estrutura física. Dessa maneira, o arquiteto pode se tornar um novo ator operante e intermediador, tendo como trabalho e objetivo final a resposta material, impressa pela forma urbana.

Quando o projeto urbano consegue contemplar estes aspectos eles se tornam significativos para seus usuários, expressando valores culturais. Este também é um desafio para os projetos urbanos que almejam configurar novos trechos de cidade, trabalhando os espaços públicos como elementos estruturantes, materializados pela forma urbana.

Diante deste quadro de apontamentos destacamos algumas destas questões colocadas pelos projetos urbanos como escala, composição e processo para que, no próximo capítulo, retomemos tais assuntos discutindo a importância da forma urbana nesta dinâmica projetual.

14 Segundo Gomes (op. cit.) a interpretação desta lógica de coesão compõe o campo fundamental das questões geográficas e que aqui também inclui o campo da arquitetura e urbanismo. Com isso, espaço público deve ser entendido como terreno onde se opera uma complexa dinâmica de articulação entre forma urbana e práticas sociais. Esta interseção é fundamental para o entendimento do lugar físico como representação de uma sociedade, pois ele expressa as suas características, suas qualidades e também seus problemas.



Fig. 26 – ESTRUTURA FÍSICA: Euralille, espaço público sob o viaduto Le Corbusier. Fonte: Moema Falci Loures.

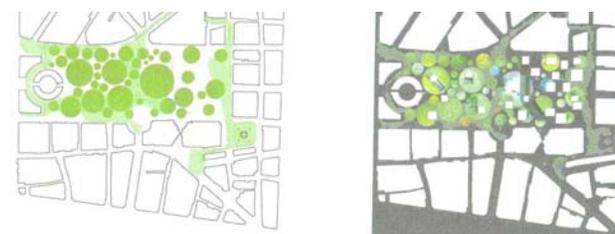


Fig. 27 – ELEMENTOS ESTRUTURANTES: O jardim de Les Halles como estrutura fundamental do projeto de Rem Koolhaas. Fonte: GROUP MONITEUR. **Paris Les Halles. Concours 2004.** Paris : Editions Le Moniteur, 2004. p. 139



CAPITULO 2

A FORMA URBANA NOS PROJETOS URBANOS

CAPITULO 2 – A FORMA URBANA NOS PROJETOS URBANOS

Neste capítulo, após uma primeira abordagem sobre projetos urbanos, tentaremos esclarecer suas interfaces com a forma urbana, para isso, utilizaremos a articulação de algumas categorias de análise de projetos urbanos para melhor delimitar tal interseção.

Na primeira parte desenvolveremos o tema forma urbana com o objetivo aprofundar no entendimento do projeto urbano como uma ação, explicitando sua propriedade de criar, alterar e transformar morfologicamente a cidade, entendendo que esta peculiar característica consolida o projeto urbano como um instrumento de intervenção urbana significativo.

Em seguida, trabalharemos na delimitação do tema da forma urbana trazendo para o debate a questão da autonomia e da composição urbana relacionada ao processo projetual. Por fim, indicaremos os conceitos-chave que serão ferramentas de análise da forma urbana para os projetos urbanos no capítulo final.

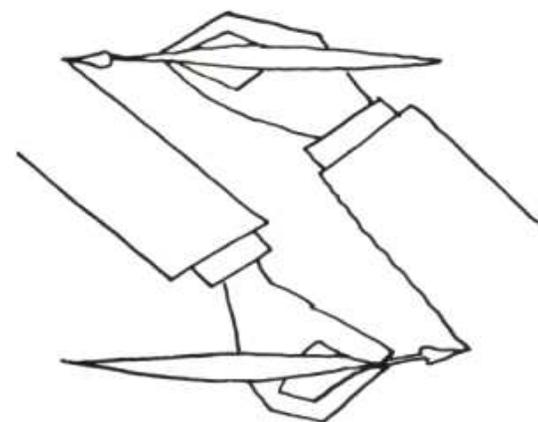


Fig. 28 – INTERSEÇÃO: desenho de Saul Steinberg.
Fonte: www.saulsteinbergfoundation.org

2.1 PROJETO URBANO E FORMA URBANA: CONTEÚDOS DIALÉTICOS

“Planejamento não dá forma à cidade”

Esta frase dita por Nuno Portas⁶ nos revela que o debate sobre a cidade extrapolou a questão do plano como remédio de longo prazo, transformando os projetos urbanos em ferramentas cruciais na recuperação das cidades e no seu desenvolvimento. Portas ainda completa sua análise afirmando que, na cidade, o que está ordenado na malha urbana cresce desordenadamente e o que se desenvolveu ordenadamente está em direção a uma desordem, confirmando a importância do tema da forma urbana no projeto urbano hoje.

Da maneira que a cidade contemporânea se apresenta, seja em crise ou mutação como cita Tsiomis (1996), sempre será o momento propício para o surgimento de novas “teorias”, não para afrontar a crise, mas sim para inovar, acompanhando as transformações urbanas que aos poucos conseguimos observar. Nesse sentido, o projeto urbano pode ser o objetivo final das estratégias de cidade e, por isso, a sua complexidade, descrita pelo autor, rebate no processo de construção de uma resposta formal.

É importante neste momento entender a forma urbana não como uma questão de desenhos de volumes inseridos na cidade, como em alguns

6 XVII Congresso Brasileiro de Arquitetos (Rio de Janeiro, maio de 2003), realizado no Rio-Centro.



Fig. 29 – DESORDEM: Imagem satélite Brasília.
Fonte: Google Earth



Fig. 30 – COMPLEXIDADE: Foto aérea Av. Paulista, São Paulo. Fonte: www.skycrapercity.com

“Planos de Massa” desenvolvidos no final da década de 1980¹, onde o programa se encaixava em formas pré-determinadas pensadas em escala semelhante aos planos modernistas, mas com um diferencial evidente: os preceitos teóricos foram substituídos por discursos individuais que, na maioria das vezes, se situavam entre seguir ou não uma estética contextualista.

Assim, neste início de século, todo um corpo de crenças urbanísticas consolidadas no século XX parece ser colocado em questão, clamando por uma revisão crítica que, segundo Moscato (2003), faz do projeto urbano um laboratório ideal para o estudo da forma urbana.

Segundo Devillers (1984, p.41) o estudo da forma urbana, através da análise da morfologia e tipologia urbana, como um estudo cognitivo, foi abandonado na década de 1970, mostrando a necessidade do urbanismo em alçar novos horizontes neste plano. O autor ainda alerta que o estudo tipo-morfológico não deve reduzir ao estudo das formas tradicionais, caso contrário, o urbanismo pode se transformar num tratamento superficial. Assim, o autor propõe que o estudo da forma urbana se oponha a “criatividade” da arquitetura moderna em seus temas espaciais, conseqüentemente articulando a complexidade recente de interpretação da cidade.

1 Com por exemplo os projetos para os concursos da Atlanpole de Nates (1988), Lê Port de La Lune (1989), Quartier Sextius-Mirabau (1990), Potsdamer Platz, Berlin (1991) entre muitos outros.

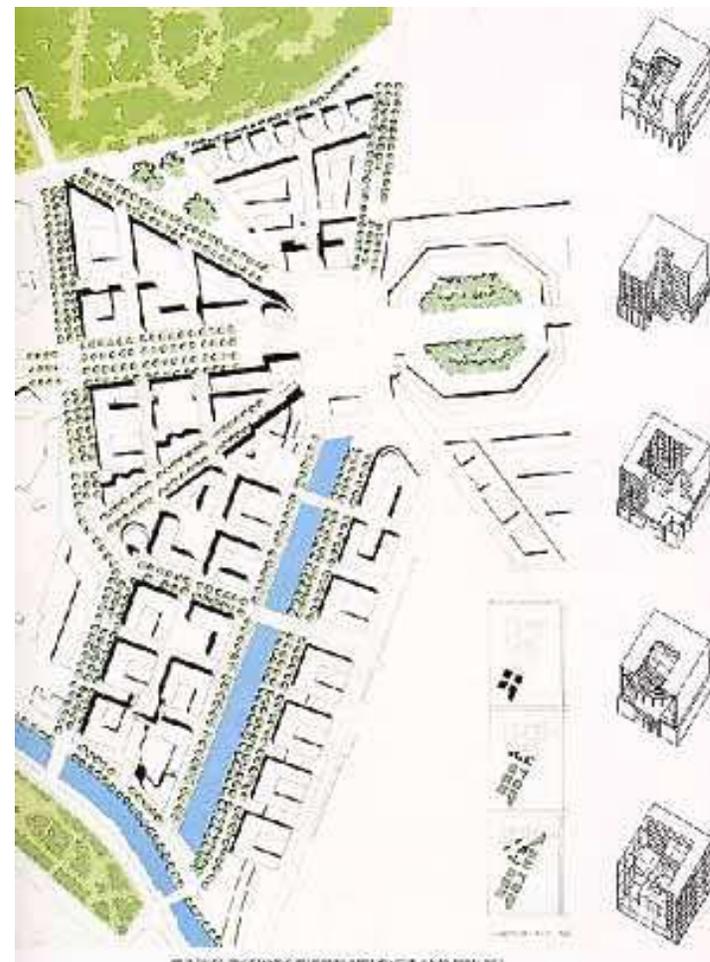


Fig. 31 – PLANOS DE MASSA: Potsdamer Platz, Berlim (1991). Arquitetos Hilmer e Sattler, vencedores do concurso. Fonte: www.stadtentwicklung.berlin.de

Devido ao projeto urbano surgir como alternativa a um urbanismo de regulamentações, segundo Devillers (1994, p.35), ele deve se balizar no tema da forma urbana, pois segundo o autor, este é o elemento chave que distingue esta nova maneira de se intervir na cidade, afinal, como visto anteriormente, os grandes planos urbanísticos não mais conseguem articular formas urbanas de maneira mais próxima, como o projeto urbano realiza. Por isso, o desafio do projeto urbano em alterar a forma urbana não se esgota simplesmente na construção de um objeto plástico ajustado ao entorno, mas sim de uma junção de fatores abstratos aliados à forma em si.

Como destacam Merlin e Choay (op. cit., p.306-309) a forma urbana é objeto de reflexão multidisciplinar, no entanto, a forma urbana pressupõe de um conhecimento de uma “arquitetura urbana”, ou seja, de um conhecimento pertinente ao saber dos arquitetos. Por isso, o projeto urbano parece desenvolver determinados valores na autonomia do arquiteto e, conseqüentemente, no campo disciplinar de arquitetura e urbanismo. Como nos mostra a história das teorias urbanas, esta autonomia está cada vez mais reticente a um “normativismo teórico²”, tornando plural as ferramentas conceituais ao qual o projeto urbano se apropria.

2 Aqui, o normativismo teórico deve ser entendido como uma pré-disposição do arquiteto recorrer a esquemas de pensamentos arquitetônicos e urbanísticos engessados que, inevitavelmente, se tornam modelos de atuação.

Tsiomis (2003) afirma que o projeto urbano sempre estará submetido a fatores externos, fazendo com que o produto tenha um complexo caráter heterônimo³. No entanto, apesar de toda a complexidade em que o urbanismo se sustenta, o trabalho de materializar as idéias ainda está contido no projeto urbano contemporâneo, e compete ao tema da forma urbana abordar. E, segundo o autor, talvez este seja o aspecto que mais caracteriza o componente autônomo do projeto urbano, sua *démarche* particular.

Neste sentido, Busquets (1999) indica que as correntes de pensamento urbanístico que antecedem o projeto urbano ainda são preciosos instrumentos⁴. Além disso, o autor afirma que os projetos urbanos que integram infra-estrutura e edificação são especiais, pois permitem alterar a forma urbana, e que este compromisso renova a abordagem da composição urbana, ou seja, um caráter autônomo do projeto urbano novamente prioritário no processo de intervenção urbana.

Com isso, a forma urbana volta a ser elemento importante de discussão urbanística, pois os projetos urbanos se propõem a trabalhar pontos

3 Quanto a esta complexidade, Patrizia Ingallina (op. cit., p.39) afirma que o estado de concepção do projeto urbano estará sempre vinculado à soma das competências técnicas, com a dimensão criativa (caráter autônomo), além de se associar à opinião pública e às exigências políticas.

4 O autor identifica cinco correntes, (1) o planejamento modernista de cunho manualístico; (2) a tradição orgânica de Lewis Mumford, de fragmentos interrelacionados; (3) a escola tipológica que buscava regras científicas para o conhecimento da cidade edificada; (4) o "system design" de simulações urbanas; e por fim (5) a escola morfológica italiana e norte-americana.

sensíveis da cidade. Busquets (op. cit, p. 11) afirma que com todo este processo de revisão instrumental, “(...) o projeto urbano se recupera e a composição urbana volta a ser prioritária”.

Devillers (op. cit., p.31) aponta este debate quando afirma que a forma urbana é abordada pelo projeto urbano nas discussões em torno da permanência e da alteração dos elementos da estrutura urbana. A idéia de forma urbana ultrapassa o limite de simples justaposições e articulações de “peças urbanas”, pois o autor atribui ao urbanismo que se calca numa lógica de setores uma redução do entendimento da forma urbana.

Com isso, a noção de forma urbana dentro dos projetos urbanos parece começar no momento em que a cidade é apreendida como um conjunto de fragmentos desarticulados e impassíveis de controle total. Assim, o projeto urbano, através da forma urbana, trabalha com problemas de continuidades, descontinuidades, com novas conexões urbanas, contigüidades (Magalhães, 2006), com novos sistemas de planejamento, escalas sobrepostas, entre outras questões.

Dessa maneira, a atenção voltada ao estudo da forma urbana, principalmente pelos italianos⁵ na década de 1960, fez com que o

5 Podemos perceber a pertinência das teorias que tratam das relações tipo-morfológica. Através de diversos autores, temos um retrato desta abordagem que surge com grande força na Itália num momento de grandes críticas às atitudes “modernistas” em intervir na cidade. Trabalhos como o de Saverio Muratori, Carlo Aymonino, Aldo Rossi, Gianfrancesco Caniggia, entre outros nos mostram a reação italiana dado a sua grande herança urbanística e contínua necessidade de adaptação das cidades aos novos tempos.



Fig. 32 – FRAGMENTOS DESARTICULADOS: Gravura de Piranesi, mostrando suas múltiplas visões ao invés de um todo unificado. Fonte: www.piraneseefree.fr

urbanismo desenvolvesse uma propriedade interpretativa da cidade sobre seus aspectos materiais e simbólicos. Assim, o projeto urbano, nas décadas seguintes pôde se consolidar como uma ferramenta para trabalhar as discontinuidades promovidas pelo urbanismo de setores, ou funcionalista, e até mesmo refletir sobre as discontinuidades de decisões de um urbanismo de regulamentações.

Os autores que se detiveram neste vetor de interpretação da cidade desenvolveram conceitos e metodologias de análise da forma urbana como um processo de construção da cidade induzida pela atuação de diversas forças sociais no território urbano. Nos salta aos olhos a preocupação desta vertente italiana em ter como premissa que a cidade é um conjunto coerente de infindáveis elementos, embora heterogêneos e às vezes disperso, onde cada estrutura possui papel fundamental na constituição da forma urbana.

Desenvolveremos nos itens a seguir o tema da forma urbana dentro de algumas categorias de análise de projetos urbanos, mais precisamente as categorias **Escala** e **Composição**. Assim, apresentaremos algumas importantes contribuições teóricas relativas ao campo da morfologia urbana com intuito consolidar o entendimento da forma urbana nos projetos urbanos, gerando conceitos-chave para a análise dos projetos de Rem Koolhaas no capítulo posterior.



Fig. 33 - URBANISMO DE SETORES:
Plano Voisin, 1925, Le Corbusier.
Fonte: www.skyscrapercity.com

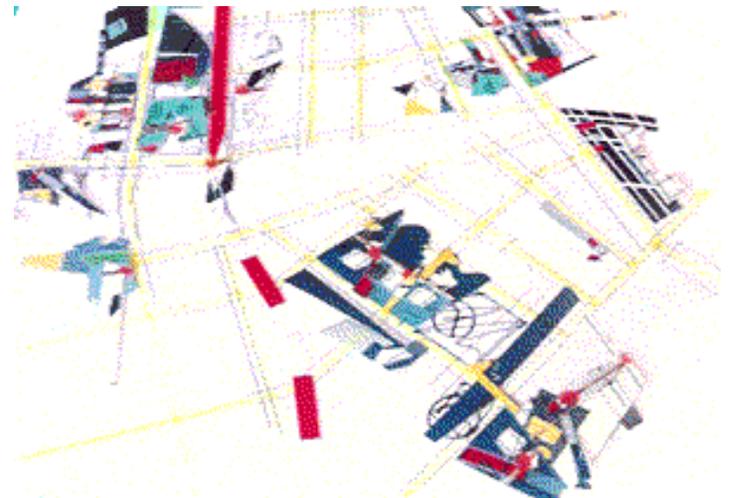


Fig. 34 - ANÁLISE DA FORMA URBANA:
Desenho de Saverio Muratori, análise tipológica.
Fonte: www.urbanistik.at/.../ArchLab/ArchLab.html

2.1.1 REARRANJOS: AS CATEGORIAS DE ANÁLISE DE PROJETOS URBANOS

Esta parte do trabalho tem como fundamental intenção refletir sobre as categorias de análise de projetos urbanos desenvolvidas pela pesquisa intitulada Laboratório de Projetos Urbanos (LAPU), desenvolvido no PROURB/UFRJ⁶. A principal característica desta categorização é sua extrema flexibilidade de leitura, pois são categorias que se articulam sem uma hierarquização definida, criando inúmeras dimensões de interpretação. As categorias permitem-nos estruturar o pensamento através dos *links* existentes entre elas, e como se dialogam diante de um objeto de análise. Nosso esforço se dará neste sentido, buscando interpretar estas categorias sob o enfoque da forma urbana, ou melhor, tendo como objetivo construir uma articulação pertinente ao estudo da forma urbana nos projetos urbanos, buscando decifrar o labirinto conceitual que buscamos elucidar.

Primeiramente, apresentaremos um quadro-síntese das categorias de análise de projetos urbanos e, a partir desta idéia, desenvolveremos nossa interpretação das possibilidades de articulação que melhor atingem o foco do tema da forma urbana. As categorias de análise desenvolvidas pelo LAPU são: contexto, programa, tempo, escala, composição, metodologias, gestão e decisão, atores e agentes. O rearranjo destas categorias nos

6 PROURB/UFRJ (Programa de Pós Graduação em Urbanismo, Universidade Federal do Rio de Janeiro). Projeto de Pesquisa coordenado pela professora Dra. Denise B. Pinheiro Machado, com apoio do Cnpq.

fornecerá um caminho mais preciso, nos possibilitando entrecruzar autores que abordam o tema do projeto urbano e da forma urbana, enaltecendo pontos incisivos para a análise dos projetos de Rem Koolhaas.

O quadro síntese ao lado expressa nosso esforço em articular as categorias de análise com o tema principal da forma urbana. É importante frisar que esta não é uma interpretação estática, no entanto, busca consolidar uma hierarquização momentânea, uma ferramenta efêmera, ou seja, um método de observação destas categorias.

2.1.2 CATEGORIAS ADJACENTES

Podemos observar em nosso quadro que as categorias **Gestão/Decisão**, **Atores/Agentes** e **Metodologia**, foram interpretadas como elementos adjacentes em relação ao nosso foco. Gestão e decisão são processos superiores que, apesar de acompanharem o projeto urbano até seu estágio final, são categorias que priorizam o estudo da característica do projeto urbano, ou seja, parcerias, estratégias políticas, aparatos jurídicos, entre outros, não sendo fundamental para o enfoque do tema da forma urbana, assim como a categoria atores/agentes, que analisaria o conjunto de grupos que participam das decisões e suas relações no desenvolvimento da dinâmica do projeto urbano.

A categoria *Metodologias* se caracteriza por tentar compreender se existem pontos a serem seguidos e tratados na dinâmica do projeto urbano. Busquets (OP. CIT, p.8) cita a importância dos processos

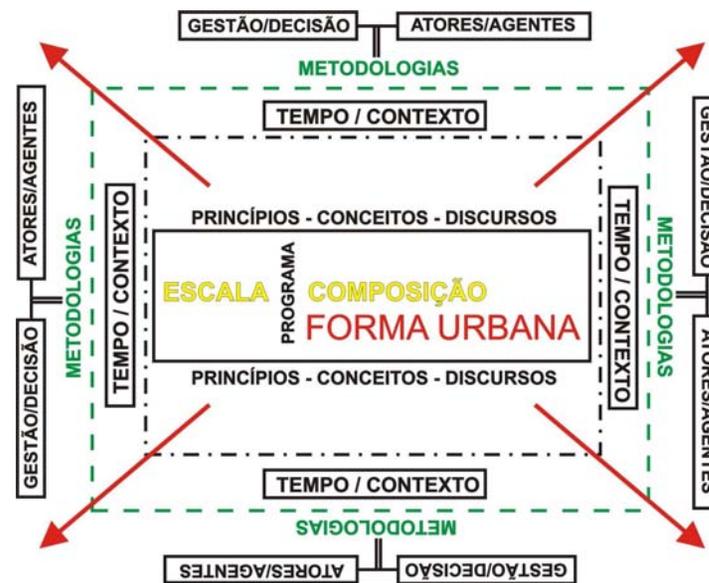


Fig. 35 – QUADRO SINTESE:
Articulação das categorias de análise de projetos urbanos desenvolvidas pelo LAPU – PROURB.
Fonte: Montagem autor

metodológicos destacando dois pontos importantes: o primeiro seria formado por temas do planejamento e dos processos de decisão e gestão; o outro ponto seria guiado por teorias que tentam compreender a cidade através de padrões de transformação. O primeiro ponto nos faz entender esta categoria como processo de articulação entre os atores envolvidos nos processos de decisão, configurando uma dinâmica de trabalho aberta que envolve todas as demais categorias criadas. Esta característica nos permite entender a categoria *Metodologias* como uma ferramenta extremamente abrangente, justificando sua configuração adjacente em nosso quadro-síntese.

A categoria **Contexto**, juntamente com a categoria **Tempo**, configura também um amplo espectro de valores, pois ambas abraçam em seu conteúdo diversas questões: sociais, econômicas, culturais, políticas, morfológicas, entre outros. Interessa-nos compreender que a relação contexto-tempo funciona como a complexa relação espaço-tempo. Desse modo, entendemos que ambas as categorias de análise funcionam como uma espécie de recorte espacial e temporal onde o projeto urbano está inserido. Consideramos ambas as categorias também adjacentes ao foco do nosso estudo, no entanto, com uma proximidade mais evidente, onde as respostas materiais serão também reflexos de como o projeto se insere em determinado contexto, num determinada situação espaço-tempo.

O contexto ainda varia seu espectro de acordo com a escala, tornando a categoria sempre um elemento presente, mesmo quando este ainda seja

imaterial. Esta categoria é importante peça para o entendimento da postura projetual, principalmente quando relacionada com a categoria composição. Tsiomis (1996) ao se referir a esta questão, identifica duas maneiras de responder ao contexto. De um lado uma abordagem fundada no respeito e manutenção da forma do território, chamando de um urbanismo “patrimonial”, por outro lado uma abolição dos limites, uma abordagem amnésica que amplia possibilidades de rebater projetualmente o entendimento imaterial da cidade contemporânea.

Segundo Devillers (1984, p.40) a função do projeto urbano é abastecer um “contexto urbano”, este que não se vincula diretamente a uma solução projetual, no entanto é indispensável à intervenção arquitetônica. Afinal, o projeto urbano necessita trabalhar com uma reflexão sobre os tempos da cidade rebatidos em sua materialização. Segundo Tsiomis (2003), o projeto urbano hoje se situa entre a sincronia e a diacronia, onde na diacronia é o tempo que configura a cidade e o território, modificando um mesmo elemento espacial; na sincronia a cidade é diferente em um mesmo momento, como nas diversas maneiras de apropriações e percepções que um mesmo espaço pode suscitar.

O tempo do projeto estará sempre atrasado quanto ao tempo da demanda da cidade. Sobre esta efemeridade H. Pierre Jeudy (2005) afirma que o contexto não é mais fixo, a não ser sua história e seu espaço físico, onde o projeto se torna uma ficção. Sobre isso, Rem Koolhaas (2004) escreveu que a “arquitetura é uma *fuzzy amalgamation* composta de conhecimento

antigo e prática contemporânea, uma maneira desajeitada (*awkward way*) de ver o mundo e um meio inadequado de operar sobre ele (...) a arquitetura é tão lenta” (p.20). A lógica do projeto urbano hoje pressupõe dimensões temporais, estas ligadas às decisões das coletividades locais, juntamente com uma reflexão profunda da sociedade sobre os direitos e deveres de cada ator no processo de intervenção urbana.

A cidade oferece novas demandas a cada novo acontecimento, local, regional ou global. Desse modo, as categorias **Contexto** e **Tempo** configurarão um cenário, um *background* para as análises dos projetos urbanos de Rem Koolhaas em Lille e Paris.

Neste raciocínio de entrecruzar as categorias de análise, entendemos que os **Princípios, Conceitos, e Discursos** serão referências para definirmos a *démarche* particular do arquiteto (Tsiomis, 2003), como ele observa os processos anteriores à materialização formal do projeto urbano, ou seja, como o arquiteto compreende o contexto físico e temporal, como ele se encaixa em metodologias e dialoga com os atores envolvidos, tomando decisões.

Os discursos nos informam os primeiros pressupostos, os princípios e os conceitos, nos permitindo compreender como o arquiteto materializa no projeto urbano um plano teórico anteriormente produzido. Assim, configuramos um quadro de análise onde as categorias **Escala** e

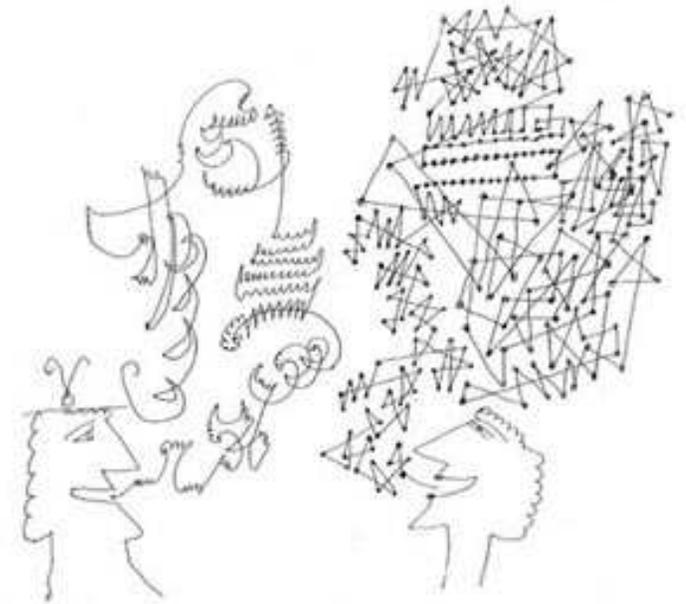


Fig. 36 – DISCURSO: gravura de Saul Steinberg.
Fonte: www.saulsteinbergfoundation.org

Composição se unem para atender um **Programa**⁷ regidos por um plano conceitual. Sob nosso enfoque, este parece ser o caminho mais claro para avançarmos no estudo da forma urbana.

2.1.3 ESCALA E COMPOSIÇÃO: POR UMA LEITURA DA FORMA URBANA

A categoria **Escala** nos permite visualizar o escopo de influência de um projeto urbano na forma urbana. A “peça urbana”, segundo Devillers (apud Machado, 1999), é o fragmento da cidade que pode ser transformado, a escala máxima que o arquiteto pode dominar no controle espacial. No entanto, o que mais caracteriza a escala de um projeto, neste sentido, é o seu conteúdo, mais do que o seu tamanho.

Podemos visualizar a problemática da escala nos CIAMs, onde eles passaram da escala da habitação, ao bairro, à cidade e à região. Este salto em escalas evidenciou uma ruptura metodológica de intervenção na cidade. Ampliaram-se, desta maneira, o vazio teórico entre a arquitetura do edifício e o urbanismo.

O projeto urbano, ao final dos CIAMs, surge como um campo intermediário de discussão abalando conceitos previamente colocados como postulados,

7 No projeto urbano o programa é o resultado final das solicitações da cidade e dos diversos atores envolvidos. O programa ainda é o material inicial para a formulação de uma resposta projetual, mesmo que este programa seja flexível, afinal, sua existência já pressupõe a demanda que o projeto deve suprir.

abrindo o vazio que buscamos compreender e que o projeto urbano almeja resolver: o vazio entre a escala da arquitetura e da cidade. A cidade e a arquitetura parecem travar uma batalha conceitual para esclarecer seus próprios instrumentos disciplinares e as regras de seus processos.

As diferentes escalas de atuação, segundo Busquets (op. cit, p.7) podem se articular ao mesmo tempo em que podem fornecer ao saber urbanístico novos instrumentos de atuação no território urbano. A interdependência das escalas em detrimento a um efeito cascata de transição – do plano ao projeto - traz à tona o debate acerca da autonomia das escalas de atuação, onde efeitos sejam recíprocos. Neste raciocínio, Bernardo Secchi nos mostra que deve haver uma reflexão que atravesse escalas:

“Sempre pensei que subdividir o urbanismo da arquitetura confiando a cada uma algumas escalas de intervenção fosse profundamente errado. O que me fascina é a contínua passagem de uma escala à outra nas duas direções; raciocinar sobre desenho de um pequeno degrau em um espaço público e sobre a ordem de posse de um território inteiro; manter unidas estas coisas como estão unidas na nossa experiência cotidiana.”⁸

8 A entrevista faz parte de uma série organizada pelo Grupo de Pesquisa em Sistemas Integrados Territoriais e Urbanos (SITU), que é responsável pela organização do Workshop “Conhecimento histórico-ambiental integrado na Planificação Territorial e



Fig. 37 – ESCALA DA ARQUITETURA E DA CIDADE:
Manhattan. Fonte: www.fromtheair.com

Com isso, o projeto urbano hoje se situa em uma escala indefinida, gerando uma saudável concorrência entre elas, evitando, desse modo, uma limitação rígida de abrangência. Sòla-Morales (1987), neste sentido, afirma que o projeto urbano é um campo de trabalho intermediário, onde as escalas se entrelaçam e onde o arquiteto é responsável pela forma urbana.

As constantes alterações de escala se materializam através de uma coexistência dinâmica, com isso, participam de maneira incisiva no compromisso com os componentes da forma urbana. Busquets (ibid., p.7) afirma que é necessário uma revisão acerca da racionalidade das escalas entre o plano e o projeto urbano, pois a constante busca da “ordem”, por qualquer tipo de pensamento urbanístico, pode assegurar uma incoerência de ações sobre uma complexidade inerente ao próprio processo de criação e inovação. Este questionamento é pertinente à busca pela delimitação do campo disciplinar de arquitetura e do urbanismo face ao complexo panorama da cidade. Por isso, consideramos o estudo da categoria **Escala** significativo em nosso trabalho articulado ao processo de composição.

Quanto à categoria de análise **Composição**, buscaremos compreender o complexo processo que pretende dar coerência formal ao projeto, entendida aqui como uma pertinência entre as idéias e seu lugar no espaço físico da cidade. Este processo, o de responder materialmente as

Urbana”, com a participação do urbanista italiano Bernardo Secchi, e contribuições dos Professores Doutores Aziz Ab’ Saber – (IEB USP), Jürgen Richard Langenbuch (Unesp-Rio Claro), José Cláudio Gomes (Unesp/FAU USP), Sylvio Barros Sawaya (FAU USP) e Witold Zmitrowicz (POLI USP), em 2003.



Fig. 38 – ENTRELAÇAR:
Elementos que se entrelaçam, sem hierarquia.
Fonte: Foto do autor

intenções impostas pelo projeto urbano, é o aspecto que mais caracteriza a questão da forma urbana nestes projetos. A composição assume aqui sua importância no processo de constituição de alterações físicas da cidade, porque caracteriza a expressão individual das partes do tecido da cidade dentro de uma lógica de ordenação, no espaço e no tempo.

Por isso, o projeto urbano assume um papel maior que o do simples desenho do lugar, é a expressão das potencialidades e restrições impostas pelos diversos atores, circunstâncias e acontecimentos, ou seja, os diversos contextos. Tsiomis (1996) se refere como um urbanismo localizado e um urbanismo de contexto, onde cada lugar demanda um tratamento particular e por isso, segundo o autor, é um urbanismo que recusa modelos formais. Porém, quando chega o estágio onde as estratégias precisam materializar-se, o projeto urbano recorre à composição urbana, fornecendo nesta instância grande autonomia ao projetista e que, segundo Roncayolo (op. cit.), é um dos principais componentes do projeto urbano.

A chave do entendimento da forma urbana nos projetos urbanos se encontra no processo de composição urbana, desse modo, a integração entre partes da cidade, de infra-estrutura e edificações torna-se o instrumento pelo o qual o projeto urbano atuará sobre a forma urbana. Neste processo, o projeto urbano assume uma propriedade imbricada na forma urbana, pois é ele que articulará as complexidades na riqueza projetual, materializando anseios de cidade em elementos arquiteturais.

A noção de forma urbana extrapola a questão das formas arquitetônicas arranjadas sobre uma tábula-rasa. No projeto urbano, a forma urbana se constitui como artefato almejado e existente, qualidade física-espacial, articulação de espaços públicos e privados. Por isso, composição urbana entrelaça a forma urbana com o contexto e com os tempos, e que segundo Ingallina (2001), rebate no plano teórico e autônomo, pois implica na pesquisa de novos conceitos e novas técnicas projetuais que competem ao campo da arquitetura e urbanismo, buscando responder exigências entre a arquitetura e a cidade.

A noção de “peça urbana” está diretamente ligada à composição urbana nos projetos urbanos, afinal, toda intervenção leva em conta sua relação com uma escala maior, através de relações com o entorno, seja pela sua aceitação ou negação. O controle, mesmo que limitado, pressupõe reconhecer que os efeitos de suas transformações reverberam em diferentes escalas.

Segundo Portas (1998), o entendimento da composição urbana, como uma atitude maior do que o arranjo físico das coisas no espaço, está vinculada às noções do contextualismo tipológico e morfológico que nasce na chamada segunda geração de projetos urbanos (como o IBA, o SAAL), momento em que surge a chamada “escola tipológica” que constituem uma nova abordagem da cidade existente, como visto anteriormente.



Fig. 39 – REVERBERAR:
Incisão em um ponto (“Peça urbana”) e seus efeitos.
Fonte: www.agrifonte.com

Eles trazem ao debate a importância das tramas urbanas e da memória coletiva como parâmetros de avaliação dos elementos importantes da história da constituição das cidades. Neste instante se consolida o estudo da morfologia urbana potencializada por essa motivação a crítica do modo modernista de se conceber a cidade, ou seja, organizar volumes chegando a um resultado gráfico adequado, como alerta Lamas (2000, p.15).

Surge neste período a necessidade de retomar os valores simbólicos e sociais da rua, recriar uma nova dimensão de espaço público perdido nos pragmatismos do urbanismo do pós-guerra. Com isso, a relação entre o objeto arquitetônico e o espaço urbano começa a superar esquemas compositivos plásticos, transformando o paradigma da forma urbana.

Diversas pesquisas se enquadram nesta visão, como as de Rossi, e do grupo “Architettura”, que tentaram resolver um abismo conceitual e teórico latente. Neste período emergiram os temas da “morfologia urbana”, que designa o estudo da organização das formas e os fenômenos que propiciaram suas origens e modificações no tempo, ou seja, aspectos exteriores do ambiente urbano que definem paisagem urbana e sua estrutura (LAMAS, op. cit, p.37).

Lamas (ibid.) ainda atribui duas questões importantes: o conhecimento do processo de formação da cidade e uma reflexão sobre a forma urbana enquanto materialização da vida em comunidade, uma arquitetura como história, como elemento permanente na cidade. De certa maneira, todas

estas elaborações conceituais que surgiram acerca do tema da forma urbana constituíram um vasto de repertório conceitual, que ainda carregam em seu conteúdo importantes elementos para a discussão da forma urbana.

Os projetos de Rem Koolhaas para Euralille e Les Halles se tornam casos pertinentes para desenvolvermos esta discussão, partindo do princípio da nova situação operacional do projeto urbano onde a relevância do tema da forma urbana se destaca no urbanismo contemporâneo. Segundo Busquets (op. cit, p.15) os projetos urbanos devem assumir uma responsabilidade em integrar as infra-estruturas urbanas, levando sua contribuição à forma urbana através de adequações e coerências com a morfologia existente⁹.

Os projetos de Rem Koolhaas refletem a influência das temáticas da cidade contemporânea, reconhecendo o aparente caos multifuncional como estratégia de projeto. Esta será a temática do próximo capítulo, onde continuaremos, assim, construindo um caminho para lermos a forma urbana.

9 Tanto o projeto de Euralille como o projeto para Les Halles são exemplos da afirmação do autor, ou seja, em Lille um projeto que se aproveitou do oportuno surgimento da linha de TGV que ligaria Paris a Londres, e em Les Halles, integrar toda infra-estrutura de transporte com a requalificação comercial e urbanística da área. Nesse sentido, o projeto urbano também coloca em evidência a necessidade de uma a qualificação espacial. É aparente no projeto de Euralille a importância na reconfiguração morfológica da área em questão, e em Les Halles, idéias que se concretizam mais explicitamente suas construções conceituais na sua materialização formal.

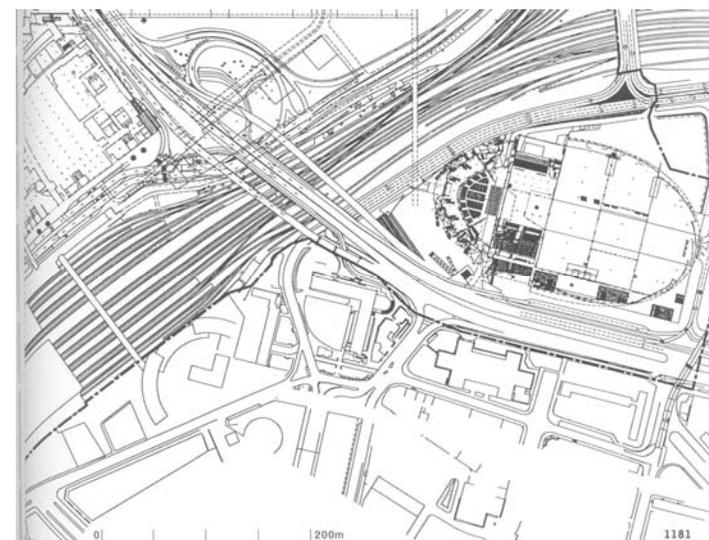


Fig. 40 – INFRA-ESTRUTURA: Euralille. A interseção de infra-estrutura de transportes: TGV, trem e rodovias. Fonte: KOOLHAAS, Rem; MAU, Bruce. **S, M, L, XL**. New York : The Monacelli Press, 1995. p.1181



Fig. 41 – INFRA-ESTRUTURA: Les Halles. Segundo Nível do subsolo. Conexos de trens urbanos em Paris Fonte: GROUP MONITEUR. **Paris Les Halles. Concours 2004**. Paris : Editions Le Moniteur, 2004. p.29

2.2 A FORMA URBANA E SUA COMPLEXIDADE TEMÁTICA

Nesta seção, buscaremos construir uma maneira de interpretar a forma urbana, reconhecendo o caminho que o arquiteto percorre, no projeto urbano, para fazer a transposição dos planos das idéias e dos conceitos para o plano material. Até agora nosso esforço convergiu em visualizar a dinâmica do projeto urbano no urbanismo hoje, bem como a importância do tema da forma urbana e refletindo sobre as categorias de análise que melhor delimitam nosso estudo.

Para continuarmos nosso caminho nos parece pertinente compreender o processo de composição urbana, que começa na reflexão acerca das escalas urbanas, ou seja, entre as escalas do plano e do projeto e entre as escalas da arquitetura e da cidade.

Dessa maneira, os próximos passos consistem em aprofundar no entendimento dos conceitos de composição urbana. Para isso, primeiramente iniciaremos com a delimitação do tema da forma urbana acrescentando a questão da autonomia, temas vitais para compreendermos a forma urbana nos projetos urbanos.

2.2.1 DEFININDO A FORMA URBANA

“(...) a confusão estabelecida entre forma arquitetônica e forma plástica perturba o esclarecimento da questão da natureza específica da Arquitetura¹⁰”.

Diante das questões apresentadas até aqui, que conformam um panorama difuso, nos perguntamos: como pensar a forma urbana independente da forma material em si? Para este desafio, trazemos como referencial teórico um texto de Henri Lefebvre — “Sobre a Forma Urbana”¹¹ — onde o centro da questão se refere ao movimento dialético entre **forma** e **conteúdo**. Dessa maneira, surge uma segunda questão: como ler este movimento dialético? Afinal, a complexidade presente nesta leitura, e proposta por Lefebvre, nos leva a extrapolar um entendimento da forma baseada nos princípios de Gestalt¹², do objeto físico existente.

10 Edgar Graeff, "A forma na arquitetura", 1969

11 In: LEFEBVRE, Henri. O Direito à Cidade. São Paulo: Centauro, 2004.

12 Na Teoria da Gestalt — desenvolvida por psicólogos alemães e austríacos como Christian von Ehrenfels, Felix Krüger, Wolfgang Köhler e Kurt Koffka no início do século XX — para se fazer uma análise de determinado objeto ou imagem é preciso, necessariamente, identificar os principais elementos desta composição. Pela Gestalt não se deve tratar este objeto/imagem pela semiótica — compreendendo o significado das partes que a compõem — mas sim do ponto de vista da percepção do olho humano, do modo de estruturar naturalmente os seus elementos gráficos em nossa mente. Propõe essa teoria, entre outras regras, que o cérebro humano tende automaticamente a desmembrar a imagem em diferentes partes, organizá-las de acordo com semelhanças de forma, tamanho, cor, textura etc.

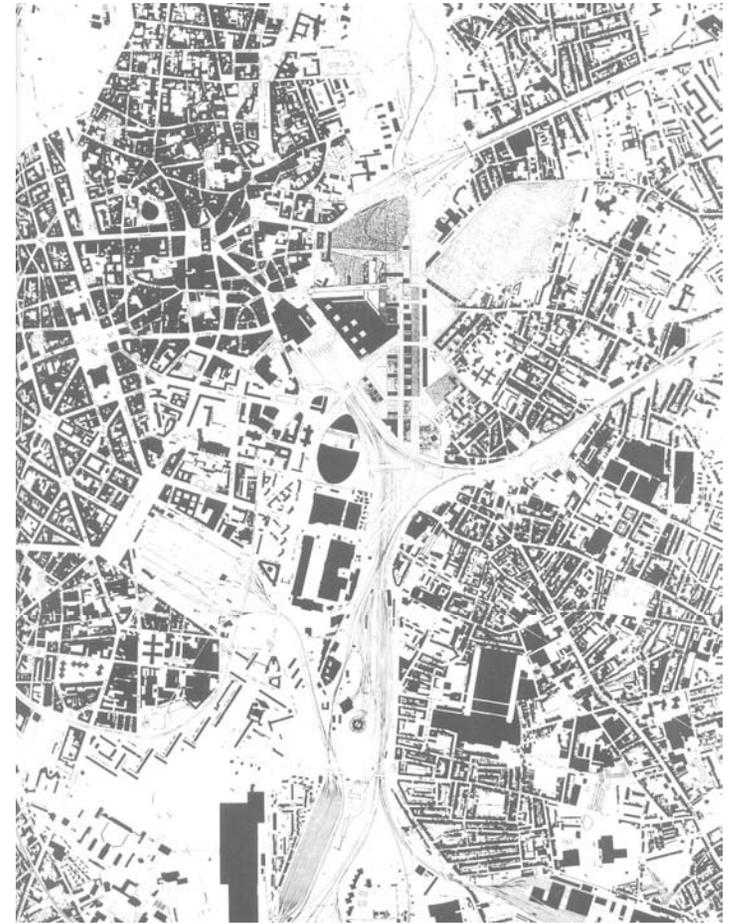


Fig. 42 – GESTALT: Diagrama de Nollí da cidade de Lille. Estudo baseado na relação figura e fundo. Nossa abordagem pretende extrapolar tal questão. Fonte: KOOLHAAS, Rem; MAU, Bruce. **S, M, L, XL**. New York : The Monacelli Press, 1995. p 1175

Desse modo, composição não se refere unicamente ao arranjo físico das coisas num espaço, mas sim um processo de reflexão que transpassa planos materiais e imateriais. Louis Kahn, descreveu a Forma em um ensaio chamado *Form and Design*:

“A Forma abrange a harmonia dos sistemas, o sentido de ordem, e aquilo que distingue uma existência de outra. A Forma é a realização de uma natureza, feita de inseparáveis elementos. A Forma não tem configuração nem dimensão. É completamente inaudível e invisível. Não tem presença: sua existência é mental (...) o projeto é um ato circunstancial” (KAHN apud MAHFUZ, 1995, p.25)

Esta abordagem de Kahn é como para Aristóteles, onde Forma é a essência necessária que pertence à matéria, ou seja, ela pressupõe a materialização (ABBAGNANO, 2003, p.468). Com isso, a idéia central é a abstração, tornando esta interpretação fundamental para a construção de uma lógica calcada na essência do processo em si, desvendando as raízes da questão da relação forma e matéria.

Assim, neste movimento dialético a relação forma/matéria é intrínseca, caracterizando um entendimento aristotélico da forma urbana, diferentemente de uma abordagem platônica onde a idéia e o todo

conceitual nunca seria alcançado pela matéria, o objeto real. (MAHFUZ, op. cit, p. 27).

Em nosso esforço metodológico, mais do que compreender os extremos (forma e conteúdo) tentaremos apreender o movimento de transição entre eles. Neste sentido, propomos interligar o estudo da **composição** ao estudo da **autonomia** para tentar compreender a forma urbana como um resultado de um **movimento dialético**, como propõe Lefebvre.

2.2.2 AUTONOMIA E COMPOSIÇÃO: MOVIMENTO DIALÉTICO

Nesta parte, desenvolveremos a categoria de análise de projetos urbanos composição, inserindo o conceito de autonomia na compreensão do processo projetual, onde o movimento dialético entre forma e conteúdo caracteriza nossa reflexão acerca da forma urbana nos projetos urbanos.

“Firm believers in the idea of autonomy in architecture see architecture as having its own problems and its own way of thinking, independent of any other concern. They conceive built form as determined by purely formal norms and assume that such norms are the only suitable criteria for judging the quality of buildings. Sociological, economic, political, and technological concerns are taken as necessary evils that must be tamed, compromised, or exploited for the designer to be able to concentrate on the central problem of architecture, which is form.”

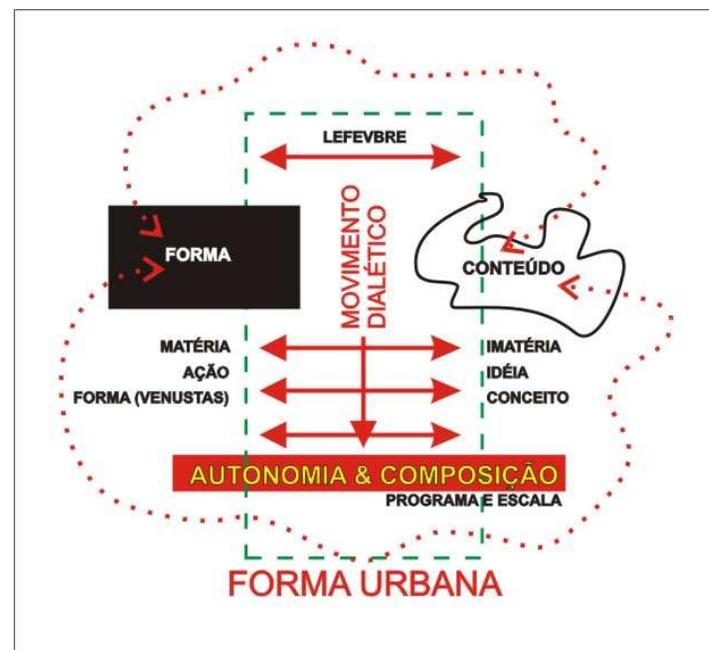


Fig. 43 – MOVIMENTO DIALÉTICO: Diagrama interpretativo de Lefebvre, ao tema da forma urbana nos projetos urbanos. Fonte: Montagem autor

Neste texto, Liane Lefaivre e Alexander Tzonis¹³, procuram nos mostrar, através da transformação do conceito de *mimesis*, que a autonomia da arquitetura não se restringe à forma plástica, mas sim, como uma compreensão total da arquitetura¹⁴ como forma específica de conhecimento e ação. Além disso, apontando como a inconstância do interesse em relação ao tema pode ser associada à vinculação errônea de “autonomia” ao *status* artístico (Kapp, 2003). Em resumo, os autores reforçam a idéia de que é necessário entender a autonomia distintamente da discussão de qualidades plástico-visuais da arquitetura e, acima de tudo, não associar autonomia à total independência.

A *mimesis* não designa a imitação figurativa da natureza, mas um comportamento ou procedimento que concede protagonismo ao objeto. Na concepção *hegeliana*, este processo se origina quando o homem necessita alterar a natureza por meio de uma ação, refazendo “para si” o que a princípio é incomensurável (Kapp, op. cit.). Esta apropriação do objeto a ser modificado não poderia somente se traduzir na submissão do objeto ao sujeito, mas sim um processo bilateral de conhecimento mútuo.

13 LEFAIVRE, Liane; TZONIS, Alexander. The question of autonomy in architecture. The Harvard Architecture Review, 1984.

Disponível em: <http://www.bk.tudelft.nl/dks/publications/online%20publications/1984-HAR-The%20Question%20of%20Autonomy.htm>. Acesso em 23/11/2005.

14 Importante ressaltar que a palavra arquitetura está aqui conotando o campo disciplinar de arquitetura e urbanismo.

Essa posição epistemológica¹⁵ remete-nos, assim, à categorias estruturais como ruptura, recorrência, construção, priorizando a diferença, o detalhe, o descompasso entre sujeito e objeto, o fim dos pontos fixos. A idéia de autonomia¹⁶ é historicamente específica e ligada intrinsecamente como a arquitetura é vista e utilizada na sociedade. Autonomia é como uma motivação, atitude, um sonho.

Como visto anteriormente, durante grande parte do século XX a forma urbana no urbanismo acabou sendo ditada por tabus de “pureza” e “harmonia”, que visava conformar a ordem divina das coisas, basta lembrarmos Le Corbusier: “nossas criações não são desordenadas, hesitantes, são formais e puras” (2000, p.34).

O estado autônomo somente tem sentido quando existem outros estados aos quais a autonomia se define e pelos quais ela é reconhecida na interação. Assim, vemos que o movimento dialético pressupõe a existência de ambigüidades, contradições que se complementam e interagem, em nosso estudo, a forma e o conteúdo que, em seu estado dinâmico de

15 Para Bachelard (2000) esta postura é característica de um novo espírito científico, redefinindo a relação entre o sujeito e o objeto. O primeiro deixaria de ser um mero receptáculo do conhecimento para assumir sua condição de ator e criador, conferindo a cada hipótese uma certa realidade ao inexistente; o segundo passa a ser fundamentalmente resultado de construções racionais, captações fenomenológicas organizadas. Os objetos seriam representados por metáforas e a realidade passa a ser a sua organização, com isso os dados passam a ser resultados, estabilizando elementos para a definição do objeto.

16 O debate da autonomia nas artes surge em paralelo ao debate sobre o utilitarismo, pois a queda da crença em normas de pureza coincide com a emergência das normas utilitárias.

interação caracteriza a forma urbana. Como afirma Bauman (1998, p.14), “o mundo dos que procuram a pureza é simplesmente pequeno demais para acomodá-las. (...) será preciso livrar-se delas de uma vez por todas - queimá-las, envenená-las, despedaçá-las, passá-las a fio de espada...”.

A autonomia não é só o direito de se reger suas normas, mas sim a capacidade de absorvê-las. Tsiomis (2003) ao nos apontar a heteronomia do projeto urbano, presente em seu processo aberto e participativo, nos atenta indiretamente para o seu componente autônomo, e que o estudo da forma urbana pode nos ajudar a construir tal entendimento.

Para Kaap (op. cit.), a obsolescência da discussão acerca da autonomia consolidou-se quando a arquitetura atingiu um patamar onde mais importavam as relações concretas entre espaço construído e ambiente social, deixando de lado uma fase onde a arquitetura delineava seu campo através de ligações mais afetivas com sua linguagem, interpretação, sentido e significado, na busca pelo desenvolvimento de seu *status* artístico, ou seja, quando o processo ficou subjugado ao produto.

A autonomia, se entendida como mola propulsora de um desenvolvimento conceitual deve reivindicar ser uma continuação das atitudes críticas, pois deve também aspirar modificações em outras esferas, ou seja, a autonomia almeja interagir com um mundo exterior ao seu, é intrínseca ao movimento dialético.



Fig. 44 – ATITUDES CRÍTICAS:
Exodus, 1972. Projeto de Rem Koolhaas que reflete o poder da autonomia. Um ensaio que pretende compreender a dialética entre arquitetura e cidade.
Fonte: MONEO, Rafael. **Theoretical Anxiety and Design Strategies**. London : MIT Press, 2004, p. 321

Durante sua evolução, a idéia da autonomia estimulou o desenvolvimento de novos níveis de abstração e novos planos de análise formal. Métodos de distanciamento do objeto arquitetônico, através da sistematização de suas estruturas formais. Importante ressaltar que os atributos estruturais deste processo podem ajudar na busca da idéia da autonomia hoje.

Para Alberti (Mahfuz, op. cit) o mais forte argumento para a autonomia da arquitetura é entender a independência da forma arquitetônica, assim como a identificação de um conjunto de atributos abstratos¹⁷ para compreender o edifício puramente com uma estrutura formal.

Esta compreensão da arquitetura promoveu a independência conceitual do sistema formal, oferecendo uma identidade ao campo disciplinar de arquitetura, uma linguagem abstrata para descrever o mundo e controlá-lo. Esta materialização da representação abstrata é evidente no desenvolvimento da idéia de autonomia, pois o aumento do grau desta autonomia é um dos fatores que aceleram a difusão do significado do pensamento arquitetônico.

Aqui surge a problemática da composição, que primeiramente desenvolvida como enfoque no objeto arquitetônico, pode ser transposta

17 No livro seis, capítulo cinco, os conceitos: ordem, número, tamanho e forma. No livro nove, capítulo sete: tamanho, qualidade, ângulos, situação e cor. Estes atributos são cotejados por Alberti nos conceitos de “conjunção e conexão”, ou seja, são “eleitos, distribuídos e dispostos”. Este trabalho feito por Alberti seria uma extensão do dispositio e ideae vitruviano. (Kaap, 2003).

para a escala urbana. A descrita relação parte/todo não perde seu valor quando passamos a interpretar este mesmo edifício como parte de uma composição urbana, evidenciada nas relações entre tipologias e superfícies, espaços livres e vegetação, entre outros.

Desse modo, a bibliografia encontrada para discussão do processo de composição arquitetônica é também válida para especulações a respeito dos arranjos urbanos, dos elementos formais que constituem uma cidade ou parte dela. Neste caminho, abrimos espaços para trazer autores que se propõe a desvendar o labirinto deste movimento dialético a qual nos propomos compreender a forma urbana.

Dentro do que propomos discutir, a questão do processo criativo calcado em relações compositivas é relativamente nova na história da arquitetura e do urbanismo, mais precisamente nos séculos XVIII e XIX, principalmente na *École des Beux Arts*¹⁸, onde a composição é interpretada como uma técnica baseada nas tradições Renascentistas e que tem como objetivo atingir a unidade e a harmonia. A partir do século XX novos conceitos

18 O método de ensino da composição na Beaux-Arts, como na abordagem de Durand, exerceu durante muito tempo influência no entendimento do processo projetual dos arquitetos ocidentais, sempre mantendo uma característica do Renascimento onde as partes deveriam estar submetidas ao todo, subordinadas ao aspecto principal lançado como referência. Segundo MAFHUZ (1995, p. 21), esta rígida idéia, ou melhor, este rígido percurso do partido / concepção (parti), passando pela esquisse (esboço) ao produto / desenho final (rendu), não é suficiente para dizer que a noção de todo seja tão dominante como parece. Sob esta reflexão que o autor desenvolve sua tese sobre a composição arquitetônica, ou seja, na composição arquitetônica, o sentido de progressão é das partes para o todo.

passam a integrar o entendimento da composição, entre eles, as noções de sistema e de processo (Barki, 2003, p.68).

No diagrama ao lado, Mahfuz (op. cit, p.32) apresenta o processo de projeto arquitetônico. Este esforço apresentado pelo autor, realmente demonstra a transição existente entre o “plano conceitual” e o “plano material”, no entanto, o intermédio entre estes dois planos é caracterizado como um processo de troca constante entre as operações mentais (no momento de formulação do partido) e o todo construído. No entanto, ao tratar do objeto arquitetônico em si, esta operação dialética figura com uma aparente estabilidade.

Para o campo da composição urbana, talvez fosse necessário um aprofundamento neste intermédio de troca por um dado extremamente significativo ao tratarmos de cidade: a inconstância do artefato, suas mutações, complexidades.

Desse modo, apesar das diferentes interpretações ao que se entende por composição, ela está sempre estará vinculada ao objetivo final de organizar conjuntos de elementos com uma intenção, uma idéia que nasce com a articulação de elementos tipológicos não simplesmente justapostos, mas sim articulados entre si e vinculados a um conteúdo. Ou seja, para desvendarmos o movimento dialético que caracteriza a forma urbana, partimos do paradigma que compreende a composição como processo.

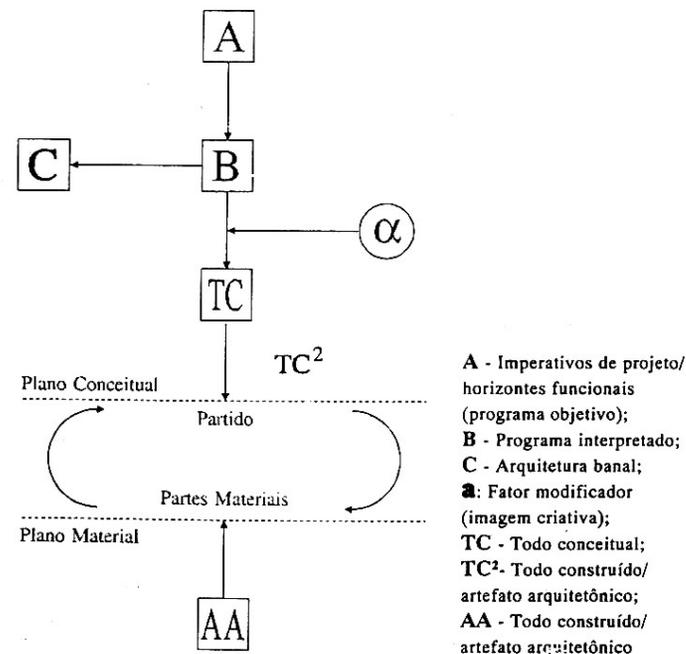


Fig. 45 – PROCESSO DE PROJETO:
Fonte: MAHFUZ. **Ensaio sobre a razão compositiva. Belo Horizonte** : UFV, 1995.

Para Mafhuz (ibid., p.69) a atividade da criação exercida neste processo de composição não parte de uma tabula-rasa nem da condição exclusiva de aspectos pragmáticos, este processo, complexo e revisional, não deixa de ser uma atividade que se sustenta, em grande parte, na interpretação e adaptação de precedentes, segundo o autor, o processo se inicia na interpretação das informações obtidas na primeira aproximação do problema, onde o arquiteto hierarquiza e define as prioridades no processo de construção da materialidade, neste ponto o grau de subjetividade supera a primeira atitude analítica e objetiva, dando início ao processo de síntese¹⁹, através de uma construção progressiva.

É possível acreditarmos que o processo de **composição**, entendido como movimento dialético, pode ser o mesmo para a escala do projeto urbano, onde as problemáticas e artefatos são tão complexos? Assim, como encarar o labor da composição diante de temas instáveis que caracteriza a cidade contemporânea? Este sem dúvida é um dos diversos desafios que o projeto urbano hoje encara e, acima de tudo, um desafio que o campo disciplinar do urbanismo ainda não conseguiu dar conta.

Vemos a grande dificuldade em reconhecer quadro teórico para forma urbana nos projetos urbanos devido à grande diversidade de abordagens conceituais, conseqüentemente, aumentando o desafio na determinação

19 SÍNTESE Lat. Synthesis. Este termo além do significado comum de unificação, organização ou composição, tem os seguintes significados específicos: 1º Método cognitivo oposto a análise; 2º atividade intelectual; 3º unidade dialética dos opostos; 4º unificação dos resultados das ciências na filosofia. (ABBAGNANO, 2003, p.905)

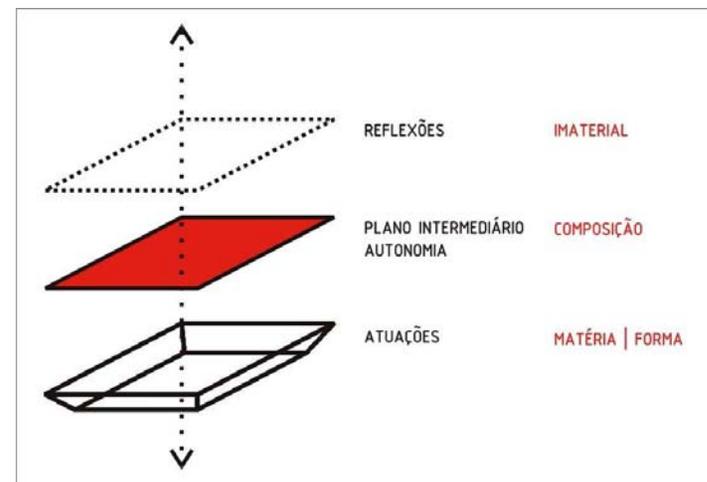


Fig. 46 – COMPOSIÇÃO:
Diagrama síntese: Composição, Autonomia, Movimento Dialético. Fonte: Montagem autor.

de instrumentos plenamente eficazes. Como atuar nestes processos que parecem cada vez mais constantes e potencializados pelo o estado de espírito deste século que se inicia?

Acreditamos em um caminho onde poderá ser necessário reconhecer alguns elementos conceituais desenvolvidos na história das teorias urbanas, conceitos que possam ser úteis para uma possível construção de uma autonomia do campo disciplinar de arquitetura e urbanismo nos projetos urbanos.

A seguir, na busca por uma maneira de analisar os projetos urbanos sob o enfoque da forma urbana, tendo a composição urbana entendida como movimento dialético como chave de leitura, traremos ao debate três autores fundamentais para nos guiar neste caminho. Tratando do mesmo conteúdo, mas com distintas abordagens em panoramas diferentes, Aldo Rossi (1965) e Christopher Alexander (1987) serão nossos referenciais teóricos para tratarmos da forma urbana, nos fornecendo conceitos-chave que serão ferramentas de análise. Junto a eles, trabalharemos o conceito *Bigness* desenvolvido por Rem Koolhaas (1995) e suas equivalências para o estudo da forma urbana.

2.4 ELEGENDO CONCEITOS: FERRAMENTAS DE ANÁLISE DA FORMA URBANA

Retomando o caminho percorrido até agora em nosso trabalho, lembramos que o projeto urbano de que estamos tratando emerge num instante onde o propósito do projeto urbano é trabalhar o fragmento de cidade, compreendendo este território como um mosaico de unidades independentes, “peças urbanas” justapostas (Devillers, op. cit) e, para compreendermos a importância da forma urbana neste processo, partimos da hipótese de que esta fragmentação também gera uma pulverização de um corpo teórico que baliza as atuações, afinal, cada espaço, tempo e situação demandam tratamentos distintos.

Esta questão está presente em vários temas acerca dos projetos urbanos, seja nas discussões semânticas com o *urban design*, seja no tema da forma urbana, entre outros. Um exemplo disso é que, inúmeros conceitos formulados a partir das duras críticas ao urbanismo modernista ainda podem reger a prática projetual. Neste caminho, entendemos que tais conceitos, nascidos de reflexões sobre a forma urbana ainda são referências importantes no estudo da composição urbana.

Esta parte do trabalho pretende consolidar este entendimento, elegendo conceitos-chave que se mostram pertinentes para ao estudo da forma urbana. Estes conceitos, se observados independentes do seu tempo e contexto, reforçam a idéia de tratá-los como instrumentos abstratos para se

pensar um problema, neste caso, o da forma urbana nos projetos urbanos hoje.

Primeiramente traremos para o debate conceitos e idéias trabalhadas por autores que pretendiam rever a rigidez conceitual que o funcionalismo impôs ao pensamento urbanístico, refletindo a importância da forma urbana após a superação dos paradigmas do urbanismo modernista²⁰. Assim, elegemos a obra de Aldo Rossi “Arquitetura da Cidade” (1965) e de Christopher Alexander, “A New Theory of Urban Design²¹” (1987), por serem duas vertentes importantes — italiana e americana — desenvolvidas a partir da década de 1960, fato que as inserem num momento crucial de revisão do problema da forma urbana. Rossi com a inserção de noções semiológicas no entendimento da forma urbana e Alexander, por sua intenção de consolidar parâmetros para intervir morfologicamente na cidade e construir um conceito extremamente forte para intervenções urbanas, a totalidade.

Por fim, complementando nossas escolhas, traremos Rem Koolhaas com seu conceito de *Bigness*, publicado pela primeira vez em seu livro “S, M, L, XL” (1995), funcionando como uma espécie de impulso para analisarmos seus projetos no capítulo seguinte. É importante utilizarmos Koolhaas

20 Não cabe a este trabalho se referir ao debate sobre a pertinência de alguns temas do urbanismo modernista para o urbanismo hoje, mesmo sabendo que diversos princípios urbanísticos atuais são frutos de uma reverberação desta prática urbanística construída ao longo da primeira metade do século XX.

21 Este é o sexto livro de uma coleção que se inicia com “The Timeless Way of Building” passando pelo difundido “A Pattern Language”.

também como referencial teórico, pois sendo ele o autor dos projetos, nos permitirá compreender como o arquiteto opera em planos distintos (conceitual e material), reforçando nossa premissa em compreender a dialética do processo de composição e o entendimento de forma urbana.

2.4.1 PERMANÊNCIA: ELEMENTOS-ESTRUTURANTES

“O importante é não se deixar condicionar por este mundo, mas conhecê-lo a fim de poder controlá-lo até o ponto em que é possível fazê-lo²²”.

A obra de Aldo Rossi, “A Arquitetura da Cidade”, publicada originalmente em 1966 trouxe à tona questionamentos que, como aponta LAMAS²³ (op. cit.), estava muito entrelaçado com o trabalho de italianos como Gregotti, Aymonino, Grassi e Tafuri, ou seja, relações entre morfologia urbana e tipologia construtiva. De uma maneira geral, essa afirmação não representa a real preocupação de Rossi, mas sim, o manifesto.

O mote estava na crítica ao determinismo forma-função imposto pelo urbanismo moderno para explicar a cidade, como um mero esquema distributivo mascarando as possibilidades materiais e simbólicas que a cidade guardava e estava propensa a ceder ao arquiteto mais atento. Assim, Rossi clamava por inserir elementos abstratos para ler a cidade

22 FAROLDI, Emilio. VETTOTTI, Maria P. Diálogos de Arquitetura. 1. ed. São Paulo : Siciliano, 1997, p.126

23 LAMAS, José M. R. Garcia. Morfologia Urbana e Desenho da Cidade. 2. ed. Lisboa : FCT/FCG, 2000, p. 424

artefato, ou seja, ele buscava identificar conteúdos para determinadas estruturas urbanas, e conseqüentemente compreender a forma urbana.

Este processo de organização das formas pelos fenômenos que propiciaram suas origens, suas modificações no tempo e suas permanências reforçam a busca em compreender a forma urbana como resultado de ambigüidades entre a cidade existente e a construção um olhar conceitual.

Conhecer a obra de Rossi nos ensina a aplicabilidade de seus conceitos e de sua compreensão dos fenômenos históricos e culturais da cidade. Um exemplo expressivo é o cemitério de Modena de 1971, onde as referências estavam presentes na associação da tipologia fabril com as tumbas romanas e uma implantação reinterpretada da típica propriedade rural da região de Lombardia²⁴.

Para Rossi, o imaginário e o real trabalham em paralelo na compreensão dos fatos, onde as imagens da memória devem pertencer aos domínios da cultura e a criação surgir como um ato dinâmico, condizentes com as potencialidades do lugar. A cidade, para o autor, é arquitetura, por isso o autor afirma que a idéia de cidade se concretiza em seus monumentos, entendidos como principais elementos urbanos e, quando a memória se torna o fio condutor de toda essa complexa estrutura, evidencia-se a

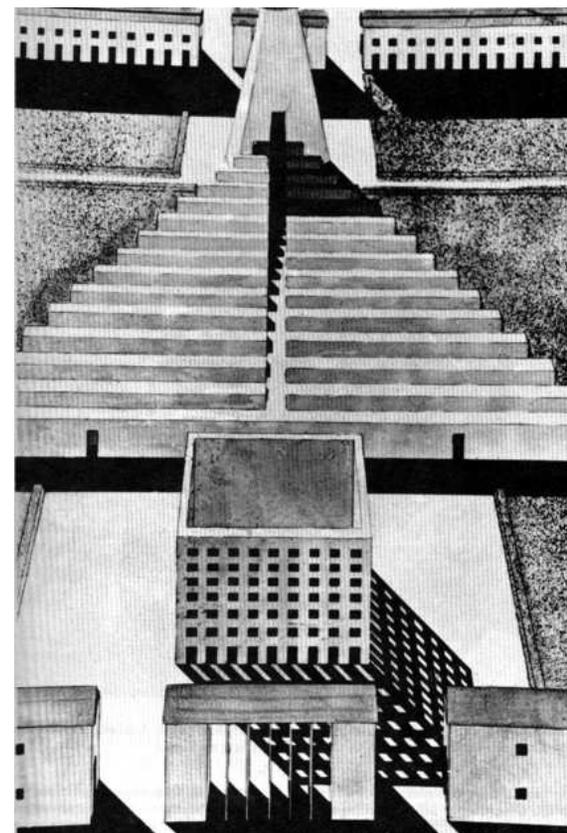


Fig. 47 – CEMITÉRIO DE MODENA. Fonte: Frampton, 2000.

24 FAMPTON, Kenneth. **História crítica da Arquitetura Moderna. 3. ed.** São Paulo : Martins Fontes, 2000, p.358

individualidade de um lugar e ressaltando os elementos estruturantes, os tipos.

O conceito de tipologia ascende da idéia de *permanência*, propondo um entendimento do processo histórico para a comprovação de estruturas constantes. É importante lembrar que o tipo para Rossi não corresponde a um sistema de operação formal e sim o registro de uma estrutura persistente que define parâmetros, ou seja, os tipos são os elementos estruturantes, que só existem através da *permanência*.

Esta *permanência* que caracteriza os elementos persistentes se apresenta como um caminho para visualizar a cidade materializada. Nesse sentido, o conceito de permanência, pode ser traduzido como a interseção de fatos urbanos distintos em tempos diferentes. As permanências são detectáveis através dos elementos estruturantes, gerados por sinais físicos do passado, mas também de persistências dos traçados e das arquiteturas. Porém, estas permanências podem ser criadas, geradas, a partir de interpretação do lugar, ou seja, permanências mutáveis.

No capítulo seguinte, analisaremos os projetos de Euralille e Les Halles utilizando o conceito de permanência desenvolvido por Rossi, com o objetivo compreendermos a forma urbana sob este aspecto conceitual, onde a permanência se torna uma qualidade. Assim, possibilitando-nos de visualizar os elementos estruturantes dos projetos, tipos constantes, estruturas fixas.

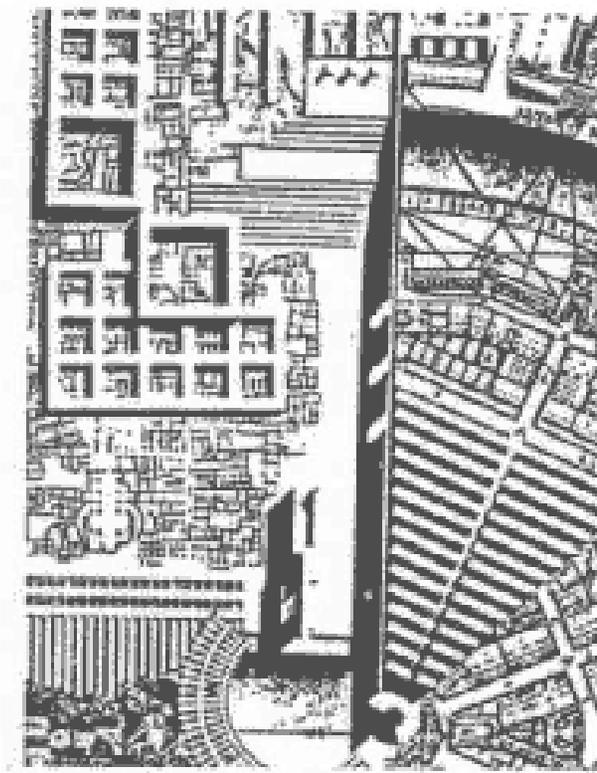


Fig. 48 – ELEMENTOS PERSISTENTES.
Cidade Análoga de Aldo Rossi.

Fonte: <http://revistaurbanismo.uchile.cl/n5/munizagatotal.htm>

2.4.2 TOTALIDADE: FORMA E FRAGMENTO

Em seu livro “A New Theory of Urban Design”, Christopher Alexander

pretende, como o próprio nome diz, desenvolver uma teoria que possa desvendar o processo de crescimento da cidade. Com isso o autor se apropria do termo “wholeness” — traduzido por nós para o português como *totalidade* — como uma premissa para compreender a complexidade urbana buscando, através dos seus experimentos descritos no final de seu livro²⁵, uma maneira de “construir” a cidade respeitando seu estado íntegro e natural.

Alexander (op. cit.) determina sete regras intermediárias para observar a cidade, são elas: (1) *crescimento aos poucos*, regra que garante incrementos de pequenas partes que constituirão a totalidade; (2) *crescimento de “grandes todos”*, regra para entender os limites de incrementos de grandes totalidades; (3) *visões*, onde é possível definir conteúdo e características individuais, visualizando desejos humanos; (4) *espaço urbano positivo*, regra que impõe aos edifícios “cuidarem” do espaço público que conformam; (5) *configuração de grandes edifícios*, onde surge a importância do grande equipamento arquitetônico como articulador urbano; (6) *construção*, regra que dá importância aos sistemas técnicos; e finalmente (7) *formação de centros*, regra que fecha o ciclo do

25 Numa espécie de simulação, seus pesquisadores projetam sobre uma cidade, representada por maquetes, o crescimento resultante da ação de diversos atores, representados por grupos de alunos.

entendimento urbano, nela é pressuposto que cada *totalidade* possui um centro, suas influências e relações entre si que constituem uma totalidade superior, a totalidade da cidade.

Nestas “regras” criadas por Alexander, percebemos o esforço em contemplar a forma urbana com noções de crescimento, estrutura, relações edifício-espaço urbano, entre outras, ou seja, demonstra a clareza do autor em reconhecer que está imergindo num universo complexo. Assim, ao criar “regras” de observação, ele pode delimitar elementos com os quais acredita que proporcionarão o entendimento da *totalidade*, afinal, “o *todo é imprevisível*” (Alexander, *ibid.*, p.14).

Não fica claro como este processo se dissolve na malha urbana, como ele continua, embora se apresente como intenção. Neste sentido, Alexander entende a *totalidade* de uma cidade observando que o todo cresce aos pedaços, não existindo clareza entre começo, meio e fim. Prova disto é a coerência inevitável das cidades antigas onde não existem fragmentos, mas sim partes de um todo, cheio de intenções e desejos. Pois, na verdade, somente com a interação do crescimento com as próprias leis da *totalidade* é que se consegue observar continuidades e rupturas. Entender o conceito de totalidade envolve assumir que o *todo* é coerente, porém fragmentado, e onde cada parte, ou cada peça urbana, é constituída dos próprios desejos e das demais em complexos caminhos de interação.



Fig. 49 – CIDADES ANTIGAS:
Malha urbana de Veneza. Fonte: Google Earth.

Neste sentido, o autor se propõe a desvendar a lógica do crescimento, o âmago de uma *totalidade* que só pode existir no *processo*, não resolvida no desenho. Este conceito nos pareceu extremamente pertinente inserido no debate do projeto urbano hoje, pois a resposta formal esperada por esta nova dinâmica parte do princípio onde o processo, a *démarche* (Tsiomis, 2003), rege a construção da forma urbana proposta pelo projeto, através do complexo exercício da composição.

A *totalidade* pode ser identificada por diversos aspectos como, por exemplo, na beleza de uma coerência imprevisível, no crescimento de pedaços que se juntam, nos laços de afetividade que surgem, entre outros. Neste momento, Alexander comprova como o urbanismo modernista renegou estas questões ao lidar com sistemas separados que não se interagem, inventando uma totalidade falsa que supria a carência do real ao projetar o futuro.

O conceito de totalidade, segundo o autor, também está ligado ao crescimento autônomo, cujas leis internas determinam sua continuidade, determinando acontecimentos futuros. Desse modo, a totalidade tem como característica a autonomia da forma urbana, ou como o próprio autor nos coloca, fragmentos urbanos são independentes e interdependentes ao mesmo tempo, como um organismo, regendo suas transformações e mutações. Este conceito não está presente apenas na forma existente, mas também no processo de criação do projeto urbano, quando passos são dados a caminho da construção de grandes ou pequenos *todos*.



Fig. 50 – FRAGMENTOS URBANOS:
Favela da Rocinha. Fragmentos justapostos.
Fonte: Google Earth.

Mas como observar este fenômeno e extrair dele lições para se trabalhar com a forma urbana, a forma da cidade? Uma maneira de se desvendar este caminho, segundo Alexander, pode estar presente na compreensão deste *processo*, o do crescimento contínuo, da construção do todo, da criação da totalidade, movimentos sinérgicos, pedaço por pedaço, ou segundo Devillers (op. cit.) condensando as “peças urbanas”.

2.4.3 KOOLHAAS E A CULTURA DE CONGESTÃO

Nesta parte final, onde determinaremos o conceito-chave *Bigness* de Rem Koolhaas para análise dos projetos urbanos, nos parece fundamental dedicarmos uma parte de nosso texto à apresentação de sua biografia, pois entendemos que a chave para entender sua obra é também reconhecer sua história como arquiteto.

Rem Koolhaas nasceu em Roterdã em 1944 e depois de morar na Indonésia até os dez anos de idade, retornou a Holanda, Amsterdã, onde iniciou seus estudos em jornalismo realizando alguns trabalhos como roteirista de cinema, interessava-se neste momento por técnicas de expressão e representação, pois achava necessário descrever um panorama da segunda metade do século XX. Logo depois foi estudar arquitetura em Londres, na Architectural Association, período onde data seus projetos teóricos “The Berlin wall as architecture” (1970) e “Exodus, or the voluntary prisoners of architecture” (1972). Sua formação nos permite

compreender a peculiar linguagem adotada por Koolhaas para se comunicar, tanto os seus projetos, como seus pensamentos e escritos.

Em 1972, com uma bolsa de estudos, Koolhaas vai para Nova Iorque, onde lança em 1978 o livro “Delirious New York: A Retroactive Manifesto for Manhattan”, que vai torná-lo uma figura conhecida no mundo da arquitetura e do urbanismo. Em 1975, junto com Elia e Zoe Zenghelis e Madelon Vriesendorp, funda o OMA (Office for Metropolitan Architecture) cujo objetivo era claro: definir novos tipos de relações entre a arquitetura e a situação cultural contemporânea.

Em seu livro *Delirious New York*, analisando os edifícios de Manhattan, Koolhaas (2002) encontra neles uma artificialidade que “(...) eliminam o que entendemos por composição clássica, (...) eliminam a coerência das oposições arquitetônicas (...) criando mudanças que abrem um excitante campo para a investigação”. Um tema interessante para forma urbana, pois estes edifícios rompem com as conexões interior-exterior, eliminam a coerência das oposições arquitetônicas, eliminam as certezas, substituindo-as por seqüências absolutamente imprevisíveis.

Koolhaas ao justificar sua obra escreve: “A fúnebre debilidade do manifesto é a falta de provas. O problema de Manhattan é o contrário: é uma montanha de provas sem manifesto” (2004, p.9). Este livro foi escrito para mostrar que Manhattan gerou seu próprio urbanismo metropolitano: uma cultura de congestão. De um modo mais indireto, contém também um

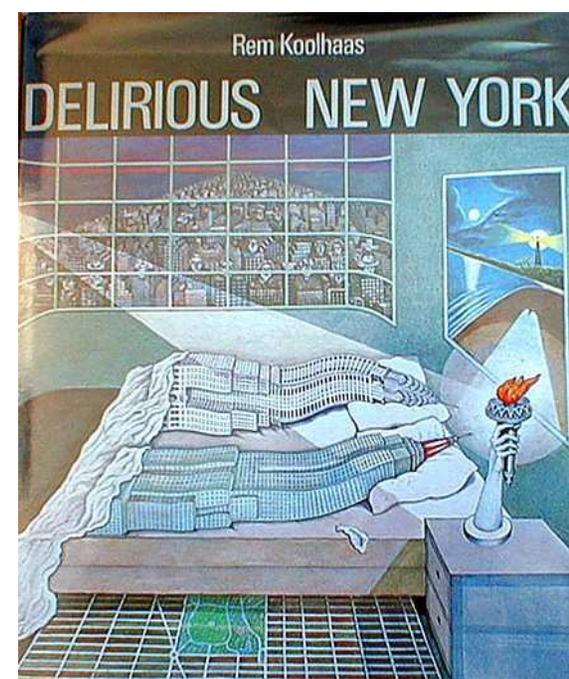


Fig. 51 – DELIRIOUS NEW YORK. Capa do livro inaugural de Koolhaas. Fonte: Foto autor.

segundo argumento: a metrópole que necessita e merece sua própria arquitetura especializada, uma arquitetura que possa reivindicar a promessa original da condição metropolitana e desenvolver ainda mais esta tradição recente da cultura de congestão. No final do seu livro Koolhaas ironiza tal condição projetando “A cidade do Globo Cativo”.

A cultura de congestão propõe a conquista de cada quarteirão com uma única construção, onde cada edifício se converterá em um objeto autônomo, disponibilizando novas atividades humanas que permitem combinações sem precedentes, da mais natural até a mais artificial. Para Koolhaas, os arquitetos de Manhattan transformaram em realidade seus milagres deleitando-se em uma inconsciência voluntária. Suas propostas como a da “Cidade do Globo Cativo” é um produto do manhattanismo entendido como uma doutrina consciente, pois a árdua tarefa do final do século XX consistia em afrontar abertamente as extravagâncias, megalomânicas pretensões, ambições e possibilidades da metrópole, da onde nasce o *Bigness*.

2.4.3.1 BIGNESS: FORMA E TAMANHO

“Bigness=Urbanism vs.Architecture” (Koolhaas, 1996, p.515)

O conceito que elegemos, o *Bigness*, desenvolve a temática da cultura de congestão, que consiste na apoteose da idéia de densidade, população e infra-estrutura, onde a arquitetura promova estados de congestão em

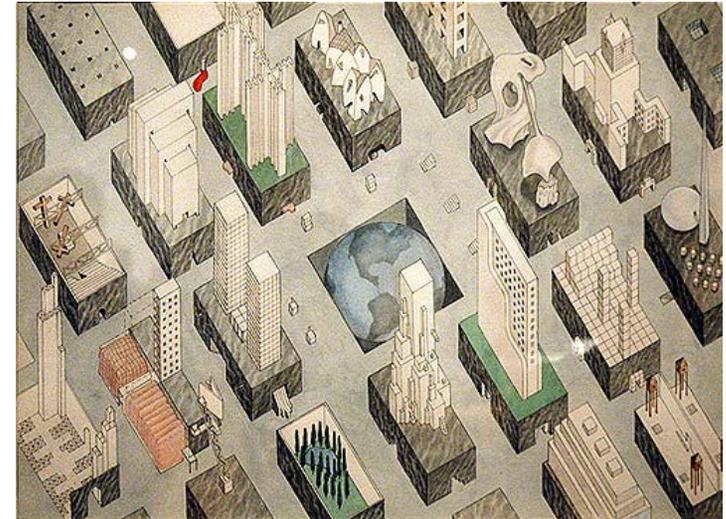


Fig. 52 – CIDADE DO GLOBO CATIVO: 1972. Koolhaas ironiza arquitetonicamente uma condição urbana, inserindo tipologias recorrentes da história das teorias.
Fonte: KOOLHAAS, Rem. **Delirious New York: A Retroactive Manifesto for Manhattan**. Espanha : Gustavo Gilli, 2004.

diferentes níveis, onde o tamanho do edifício passa a determinar o programa.

A característica principal deste conceito é abordar uma escala que desencoraja visões que pretendam abarcar tudo: essa massa não pode mais ser controlada por um único gesto arquitetural. O resultado são mega-estruturas que questionam o status de construções específicas, uma tábula-rasa globalizada que permite uma grande variedade de programa, sem ser confinada por nenhuma grade, nenhum modelo ou preexistência. Como afirma Koolhaas, “its subtext is fuck context” (1996, p.502).

No conceito de Bigness, não se impõem limites, pelo contrário, eliminam-se fronteiras, pois o arquiteto não deve mais estar obcecado pela cidade, mas sim pela manipulação de grandes infra-estruturas, para gerar curtos-circuitos, redistribuições, ou seja, a reinvenção da forma urbana. Para Koolhaas, se existirá um novo urbanismo, não se tratará mais da disposição de objetos mais ou menos permanentes, mas da irrigação de territórios, pois não é mais possível realizar configurações estáveis, mas sim criar processos que não devem ser cristalizados em formas urbanas definitivas. “If there is to be a 'new urbanism' it will not be based on the twin fantasies of order and omnipotence; it will be the staging of uncertainty²⁶”.

Com o *Bigness*, a arquitetura adquire as propriedades da grandeza. Depois de um certo ponto, a escala supera o que pode estar contido nos padrões

26 Koolhaas, Rem. What Happened to Urbanism? In: S, M, L, XL. New York : The Monacelli Press, 1995.

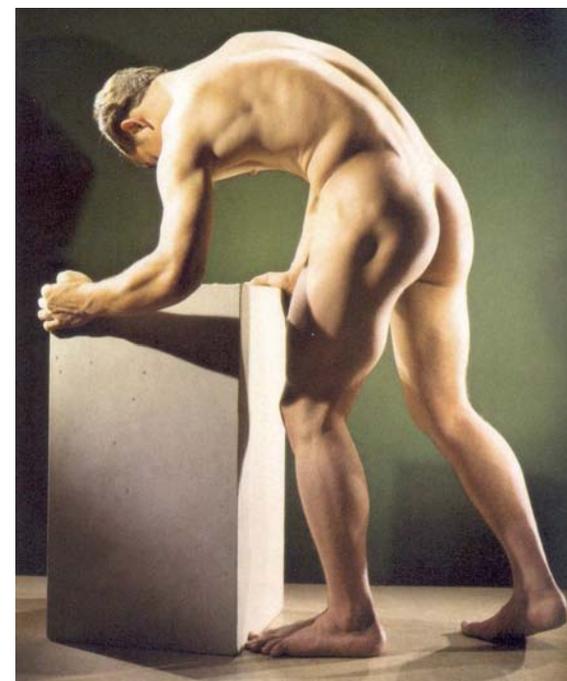


Fig. 53 – MANIPULAÇÃO. Fonte: KOOLHAAS, Rem; MAU, Bruce. **S, M, L, XL**. New York : The Monacelli Press, 1995. p.949

clássicos de organização, escapando à percepção formal e produzindo escalas que implicam em incomensurabilidade. Koolhaas opera a partir de um processo que não é plástico-formal, e no *Bigness* suas preocupações se atentam para questões de escala, composição e autonomia, como ele próprio afirma veemente: “*Bigness* is where architecture becomes both most and least architectural: most because of the enormity of the object; least through the loss of autonomy – it becomes instrument of others forces, it depends” (op. cit., p. 513).

A coexistência da incerteza, da dissociação, desconexão, contraste e ruptura levam Koolhaas afirmar que a cidade não pode ser comparada a um tecido, mas o local onde coexistem diferentes objetos que nunca se articulam visual ou formalmente. O *Bigness* pretende sustentar a proliferação de eventos em um único container, ele desenvolve estratégias para organizar ambas as suas independências e interdependências como em uma simbiose que exacerba o compromisso com especificidades. Em suma, *Bigness* é o lugar da escala exagerada do objeto, torna-o instrumento para que outras forças e eventos que atuam em um mesmo local, ou seja, é heterônimo, é dependente, contextual.

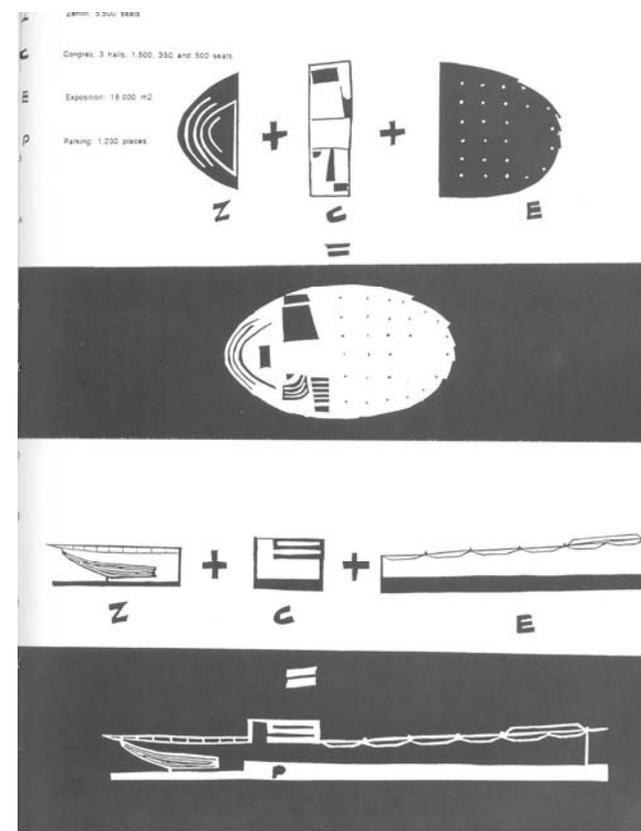


Fig. 54 – ÚNICO CONTAINER: Euralille. Lille Grand Palais. Fonte: KOOLHAAS, Rem; MAU, Bruce. **S, M, L, XL**. New York : The Monacelli Press, 1995. p.1205



CAPITULO 3

EURALILLE E LES HALLES: UM EXERCÍCIO METODOLÓGICO

CAPITULO 3 – EURALILLE E LES HALLES: UM EXERCÍCIO METODOLÓGICO

Neste capítulo final realizaremos um exercício de análise dos projetos urbanos de Rem Koolhaas para Euralille e Les Halles seguindo dois eixos principais: (1) o primeiro eixo tem como premissa observar os projetos inseridos nas dinâmicas descritas no Capítulo 1, descrevendo suas principais características ao que se entende por projeto urbano; (2) o segundo eixo consiste em analisar a forma urbana segundo proposto no Capítulo 2, utilizando as ferramentas de análise (conceitos-chave) para compreender o processo onde Koolhaas materializa suas intenções projetuais.

No primeiro eixo de análise poderemos observar como os projetos são importantes referências para se discutir alguns temas tratados como: a noção de processo, a questão das escalas de atuação e o papel do arquiteto nesta dinâmica. Além disso, esta análise pode nos mostrar uma contribuição teórica e metodológica de Rem Koolhaas para os projetos urbanos. Com isso, lançaremos um primeiro olhar sobre os projetos, construindo as primeiras bases para compreensão dos mesmos.

No segundo eixo, observaremos a forma urbana nos projetos segundo os conceitos-chave presentes nas obras de Aldo Rossi (Arquitetura da

Cidade, 1966) e Christopher Alexander (A New Theory of Urban Design¹, 1987), comentados no capítulo anterior. Complementando, utilizaremos o conceito de *Bigness* desenvolvido por Koolhaas (S, M, L, XL, 1995), pois sendo ele o autor dos projetos nos permitirá compreender a dialética do processo de composição.

Cabe aqui distinguir a extrema diferença entre os projetos analisados, enquanto Euralille se tornou uma realidade, Les Halles ainda não saiu do papel. Ambos os projetos acrescentam elementos interessantes para o entendimento do projeto urbano como processo de reflexão urbanística e como instrumento de reflexão e transformação da forma urbana. Além disso, o fato de estarmos analisando projetos distintos, em contextos e tempos distintos, porém desenvolvido por um mesmo arquiteto, nos permite construir um olhar mais apurado ao que pretendemos observar a respeito da forma urbana.

¹ Este é o sexto livro de uma coleção que se inicia com “The Timeless Way of Building” passando pelo difundido “A Pattern Language”.

3.1 DA ESTRATÉGIA AO PROJETO URBANO

Neste primeiro eixo de abordagem dos projetos, eles serão apresentados separadamente, mostrando como cada um deles se transforma, de estratégias urbanas em intervenções materializadas através dos projetos urbanos. Assim, poderemos observar suas contribuições como projetos urbanos, também observando como Rem Koolhaas aborda estes pontos e contribui para a discussão do tema.

3.1.1 EURALILLE: PROCESSOS E ESCALAS

“I always favor improvisation, rather than defining the result from the beginning”
(KOOLHAAS, 1996, p.54)

Na década de 1980, diversos fatores contribuíram para o incremento das iniciativas urbana na França, entre outros, a descentralização das decisões administrativas que redefiniu o papel do estado e das autoridades locais, transmitindo aos governos locais novas responsabilidades nas questões urbanas (VERMANDEL, 1996, p.12).

Com isso, as autoridades locais de Lille foram mobilizadas para definir as estratégias de desenvolvimento urbano para suas áreas, utilizando-se de novas ferramentas de gestão para os investimentos públicos. Assim, Lille lança sua estratégia de competitividade a partir do momento que o então prefeito Pierre Mauroy percebeu tal oportunidade quando França e Grã-

Bretanha queriam promover um sistema de transporte direto, ligando suas capitais através do TGV (Train a Grand Vitesse).

Seria necessário, para esta grande intervenção metropolitana, implantar uma nova estação em uma cidade localizada no norte da França, que seria o ponto de conexão fundamental, unindo percursos da Alemanha, Bélgica, Holanda, países nórdicos, além da Inglaterra e França (Ingallina, 2001).

Sem entrar no debate destas novas políticas urbanas, como a “cultura corporativa” e o “marketing urbano”, a transferência do poder de decisão para os governos locais impulsionou uma competição entre as cidades por investimentos e crescimento, fazendo com que utilizassem a imagem de uma possível transformação urbana como arma de atração de investimentos.

Podemos dizer que a construção de uma “nova Europa” é representada pela emergência de diversos projetos urbanos, que buscam compreender a cidade dentro das novas lógicas de estratégias e de planejamento urbano. Como cita Vermandel (op. cit., p.16) a noção de território – político, geográfico ou econômico – se expande, fazendo com que as hierarquias tradicionais (Estado, Regiões e cidades respectivamente) se rompessem e, com esta dispersão, partissem agora para uma redefinição do espaço urbano local.

As fronteiras ganharam mobilidade, as trocas foram potencializadas, complementadas, e claro, o espaço necessitava de transformação

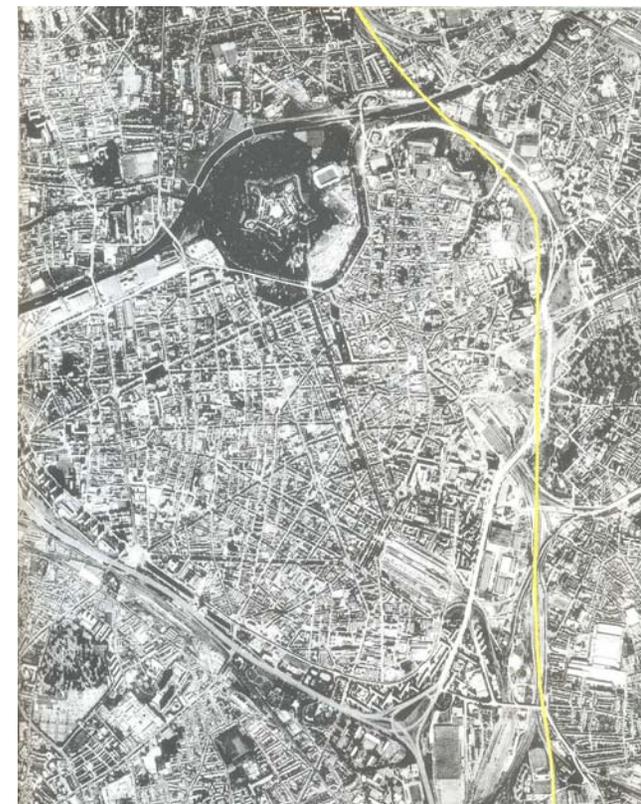


Fig. 55 – TRANSFORMAÇÃO URBANA. Euralille. A passagem da linha de TGV na malha urbana de Lille. Fonte: KOOLHAAS, Rem; MAU, Bruce. **S, M, L, XL**. New York : The Monacelli Press, 1995.p. 1159. 1996. p. 17

também. Surgem então novas premissas projetuais para as cidades européias, onde se calcavam nas novas distribuições e novos fluxos entre elas, tornando-as uma espécie de “motores de desenvolvimento”.

Mais do que um desejo dos cidadãos europeus, neste momento de revisão, os temas que pairam no debate da cidade hoje como acessibilidade, mobilidade, qualidade ambiental, entre outros, tornam-se quase que uma questão de sobrevivência destas cidades diante desta nova dinâmica territorial vigente.

A influência política de Pierre Mauroy foi fundamental que, como primeiro Ministro da França no início da década de 1970, conduziu as negociações entre França e Grã-Bretanha diretamente quando, finalmente, no início de 1986, foi assinado o contrato em seu próprio gabinete. Com isso, Lille² descartou as fortes concorrentes em termos de localização, como Amiens.

No mesmo ano, Mauroy inicia o processo de desenvolvimento do plano de ocupação em Lille, batizado de Euralille. Formou-se uma equipe responsável pela captação dos recursos, contatando investidores em potencial. Porém, foi em 1988 que o início dos estudos projetuais se consolida através de Jean-Paul Baïeto e sua firma Euralille-Metropolis,

² Foi então escolhida uma área de 70 hectares, este terreno correspondia aos anseios por uma área que representasse a expansão e conexão com a malha urbana existente. Um grande vazão que até 1985 estava sob controle militar, justamente para manter a área como um território de reserva para expansão urbana. (VERMANDEL, 1996, p. 15)

responsável pela gestão de todo o projeto, tornando-se o agente chave na interligação das seguintes fases do projeto. (VERMANDEL, ibid., p.14).

Euralille também funcionou como uma “turbina terciária”, como afirmou Ascher (1995, p. 174), reflexo do setor industrial em declínio, somado ao processo de “metropolização”, além do potencial geográfico e demográfico de Lille.

Urbanisticamente, Euralille reflete e expressa esta ambição do norte francês. Para o encaminhamento seguro das negociações, o primeiro passo dado pela firma Euralille Metropolis foi criar uma estrutura atípica envolvendo agentes públicos, representantes da comunidade e de algumas entidades privadas, com isso, formaram uma empresa semi-pública, garantindo dessa maneira a equidade dos riscos e dos investimentos, potencializando o “link” necessário entre a cidade e os parceiros privados.

Com a equipe formada, as estratégias começam a se desenhar, no entanto, como afirmou Baietto³, para o projeto ser estruturado seria necessário primeiramente definir rapidamente e rigorosamente as “driving ideas”. Metodologicamente, este processo inicial de definição consistia num primeiro diagnóstico da situação e identificação das potencialidades locais. Com isso, foi possível estabelecer um primeiro Masterplan e, o que mais indicava a possível ocupação do terreno foi definido pelo chamando “Diagrama Espacial Básico”.

3 Baietto, Jean-Paul. **Euralille Métropole. Premières étapes de définition du projet.** 10 de fevereiro de 1988. Arquivos Euralille.

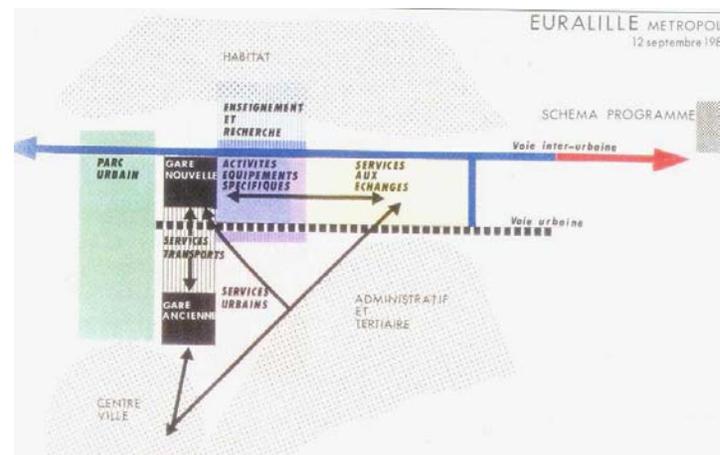


Fig. 56 – DIAGRAMA ESPACIAL BÁSICO. Euralille. Fonte: KOOLHAAS, Rem (et. al). **Euralille. The Making of a New City Center.** Paris : Espace Croisé, 1996. p. 17

O momento de transição entre as etapas de negociações e da escolha dos arquitetos e urbanistas foi o trabalho realizado por grupos multidisciplinares, conhecidos como “Grupos Criativos”, junto à comunidade. Estes grupos reuniram dados científicos, culturais, econômicos, acadêmicos, entre outros, e assim iniciaram os debates em torno das possíveis ocupações da área. A partir disto, em setembro de 1988 foi definido o programa de necessidades, constando de um Centro de Serviços Urbanos, Centro de Serviços de Transportes, Centro de Serviços de Alfândega e um Parque urbano, além de prever futuros edifícios para habitações, cursos, pesquisas e empresas.

Devido ao grande impacto de inserção de Euralille, aquela área praticamente não necessitaria de um planejamento sem intervenções físicas, afinal, sua inserção já demandava um procedimento operacional de planejamento, relacionado com os serviços urbanos de Lille e com os serviços metropolitanos.

Euralille, segundo Ascher (op. cit., p.173), apesar de estar inserida em um contexto urbano de significância histórica, não cria necessariamente uma ruptura na cidade. No entanto, alguns críticos mais ardorosos citam, por exemplo, a semelhança entre Euralille e o bairro La Défense em Paris, por alguns princípios urbanos semelhantes.

Para Ascher, Lille necessitava urgentemente desta dinâmica, de um projeto com conceitos inovadores, desde seu planejamento à sua realização. O

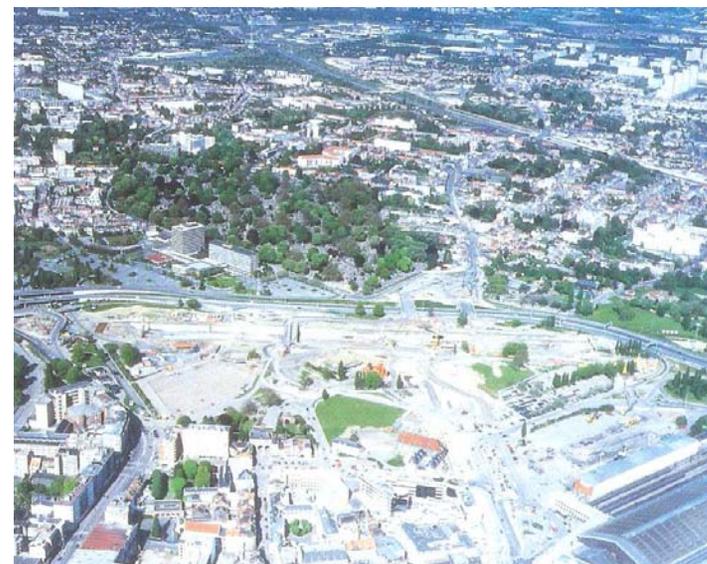


Fig. 57 – INSERÇÃO. Área de implantação do complexo. Fonte: KOOLHAAS, op. cit.



Fig. 58 – LA DEFENSE, Paris. Fonte: users.skynet.be/igobau/defense.html

autor denomina Euralille como um plano “moderno”, pois além de criar um novo “pedaço de cidade” apto a receber as novas atividades propostas, preservaria também a cidade de Lille de receber a nova estação de TFG no coração da cidade. Neste caso sim, poderia realmente acontecer um processo de fragmentação das atividades, novas e antigas, na cidade de Lille como um todo. Com isso, Treiber (1996, p.176) admite que ainda é prematura uma avaliação sobre o impacto de Euralille, pois ainda ela não é totalmente “urbana”, seu contorno e suas conexões, o fator tempo é fundamental também para se observar pertinências.

Em setembro de 1988 começaram os trabalhos da segunda etapa do projeto urbano. Foram selecionados oito arquitetos: os estrangeiros Norman Foster, Vittorio Gregotti, Oswald Matias Ungers e Rem Koolhaas, além dos franceses Claude Vasconi, Jean-Paul Viguie, Yves Lion e Michel Macany. Como quase em todo o processo, com extremos debates e afrontamentos, nesta fase não poderia ser diferente, os arquitetos deveriam apresentar as suas propostas oralmente em apenas uma hora e meia. Rem Koolhaas venceu por unanimidade.

Koolhaas não apresentou um *urban plan*, mas sim uma idéia do que a cidade deveria ser, mesmo porque o próprio arquiteto julgou que, por não conhecer satisfatoriamente Lille, não teria como propor algo a princípio. Assim, calcou sua apresentação na descrição do impacto que um projeto causaria, como ele denominou como o “impacto do inevitável”. Koolhaas



Fig. 59 – CONTORNO. Imagem mostrando o contorno delimitado pelas linhas e os primeiros elementos conectivos. Fonte: KOOLHAAS, Rem (et. al). **Euralille. The Making of a New City Center.** Paris : Espace Croisé, 1996. p.36

basicamente focou sobre os problemas da cidade em geral, bem como seu potencial.

Koolhaas, como citou Baietto, foi o único que “resistiu à caneta”. Aqui podemos dizer que pelo fato de ter resistido ao traço não significa que tenha resistido ao tema da forma urbana. Não resistiu por diversos fatores, entre eles, por tratar a questão dos limites da intervenção, das idéias que deveriam anteceder e balizar as decisões, os processos projetuais e também, a importância arquitetural do projeto, pois Euralille deveria ser uma superestrutura que se encaixaria nos fluxos internacionais existentes, porém, estaria inserida em numa fatia da cidade de Lille.

O arquiteto denominou o projeto também como a “extensão do possível⁴”, do início das negociações à origem da criação. Em Euralille, o compromisso com o projeto urbano constitui o grande ponto de referência no debate da cidade contemporânea. A relação entre as escalas, os agentes envolvidos, a complexidade do contexto, os métodos adotados, ou seja, questões que podem ser observadas e compreendidas no resultado final do projeto.

As idéias de Koolhaas são também reflexos das temáticas abordadas desde o início de sua carreira como crítico, desde 1978, com *Delirious New York* onde o arquiteto defende as possibilidades de utilização da densidade e da congestão urbana como elementos significativos das metrópoles. É

4 Em entrevista com Odile Fillion em “La ville:six interviews d'architects, Paris: Le Moniteur” (apud MENU, 1996, p.10)

inevitável neste momento o cotejamento entre as estratégias de projeto adotadas por Koolhaas e o caos multifuncional latente em Euralille.

É importante ressaltar que a participação de Koolhaas no processo se iniciou somente após a definição destas estratégias, do “diagrama espacial”, dos investidores, dos atores, do método, da escala projetual, cabendo ao arquiteto neste momento assimilar as idéias construídas neste longo processo.

Ainda no final da primeira fase, o novo distrito composto por Euralille era caracterizado como um grande canteiro de obras devido aos projetos não finalizados. Da mesma maneira, as áreas públicas, as conexões, a apropriação de determinados espaços e a funcionalidade de determinados elementos ainda estavam em aberto. Este processo mostra a grande flexibilidade do projeto urbano. Nuno Portas⁵, por exemplo, relacionou a dinâmica do projeto urbano com a “Obra Aberta” de Umberto Eco, ou seja, sua condição de ser um processo calcado em etapas de incertezas, no entanto, etapas de decisões, ambigüidades que constroem conceitos e métodos.

Ascher (1995, p. 175) evidencia que o método de escolha do arquiteto principal para Euralille, ou seja, a apresentação oral, possibilitou às autoridades envolvidas não serem coagidas pela “armadilha da imagem”. Aqui se mostra a grande diferença entre o processo inicial de projeto e

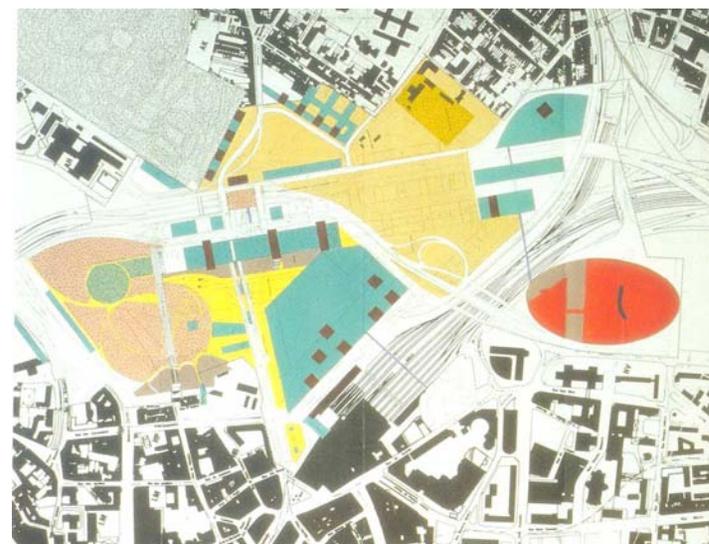
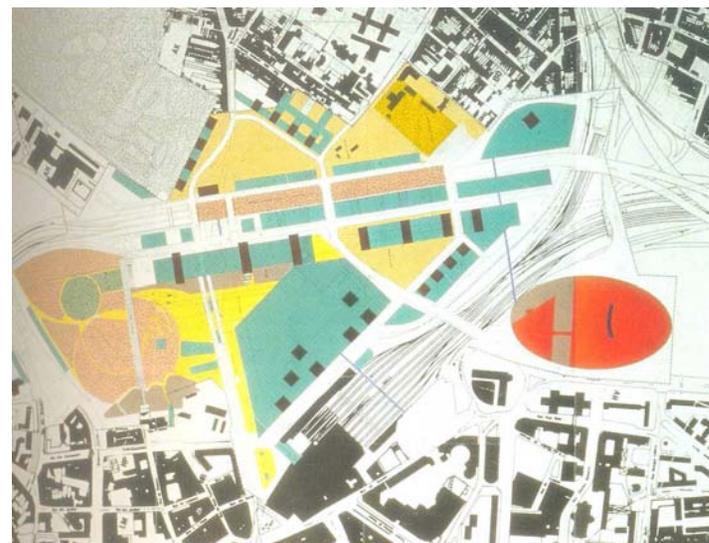


Fig. 60 – OBRA ABERTA. As duas Fases do Projeto. Fonte: KOOLHAAS, Rem (et. al). **Euralille. The Making of a New City Center.** Paris : Espace Croisé, 1996. p.38, 39.

⁵ Palestra ministrada no PROURB/UFRJ em 26 de outubro de 2005.

concepção das estratégias entre Euralille e Les Halles, que veremos a seguir.

Euralille iniciou com um estudo dos aspectos operacionais do projeto, através de um plano de estratégias que funcionou de base para o desenvolvimento de uma escala maior, ramificando o trabalho de desenvolvimento sobre a transformação metropolitana que seria gerada pelo projeto. Interessante ressaltar que o primeiro “blueprint⁶” foi aprovado apenas cinco anos depois do início do processo (Ascher, op.cit., p.175).

Com isso, o trabalho de Koolhaas, apesar de se basear em imprevisibilidades e incertezas de um grande empreendimento, se construía sobre uma forte sedimentação de conceitos e idéias de operacionalização da intervenção, ou seja, qualquer proposta sugerida por Koolhaas, independentemente de sua ousadia, estava calcada em um processo sólido de transformação urbana, e de entendimento das reverberações de escala que o projeto suscitava.

Em Euralille, podemos perceber que a importância do desenho⁷ como representação de uma idéia arquitetônica faz parte de um processo que se

6 Blueprint é o nome dado à fase do projeto onde surgem os primeiros desenhos, materializações técnicas e formais do objeto.

7 Coincidentemente ou não, são nestes momentos onde o desenho rompe a escala do “previsível pelo plano” que o arquiteto apóia seu discurso, pois neste gesto ele reconhece a importância de sua autonomia no processo. Tal fato retoma o valor artístico do trabalho do arquiteto, onde ele pode romper as fronteiras entre o real e o imaginado, realizando a síntese.



Fig. 61 – QUALQUER PROPOSTA. Diferentes Layouts para implantação das Torres. Fonte: KOOLHAAS, Rem (et. al). **Euralille. The Making of a New City Center.** Paris : Espace Croisé, 1996. p.21.

inicia na heteronomia do projeto urbano (Tsiomis, 2003), ou seja, as idéias só poderão se materializar a partir de definidas as estratégias de ação. No entanto, não se quer dizer que, quando as materializações entram em cena elas são subjugadas ao processo anterior, pelo contrário, algumas soluções nascidas nos primeiros esboços alteram estratégias formuladas anteriormente. As escalas de intervenção e pensamento se entrelaçam.

Os trabalhos de Koolhaas começaram logo após a sua vitória nas sessões de debate. Em dezembro de 1988 se iniciou um atípico processo de criação do projeto. Koolhaas organizou em Roterdã duas sessões de seminários onde toda a equipe de arquitetos do OMA (Office for Metropolitan Architecture) foi mobilizada nestes ateliês buscando uma primeira abordagem coletiva, onde estes exaustivos trabalhos levariam a uma definição rápida das primeiras materializações das idéias.

O mais importante desta metodologia, segundo Koolhaas, era a obtenção de uma gama de idéias, e que o projeto não engessasse nos primeiros esboços. A interdisciplinaridade era a base dos trabalhos, fazendo com que a decisão final fosse cada vez mais postergada, e onde a pesquisa e a reflexão fossem o mote do processo, ou como frisou Vermandel (1996), um método sistemático que “colocava as suposições em teste” (p.19).

Neste momento a autonomia da forma não se evidencia. A materialização aqui ainda está subjugada às sínteses das distintas forças envolvidas no processo de definição do programa, das áreas a serem ocupadas. Aqui, o

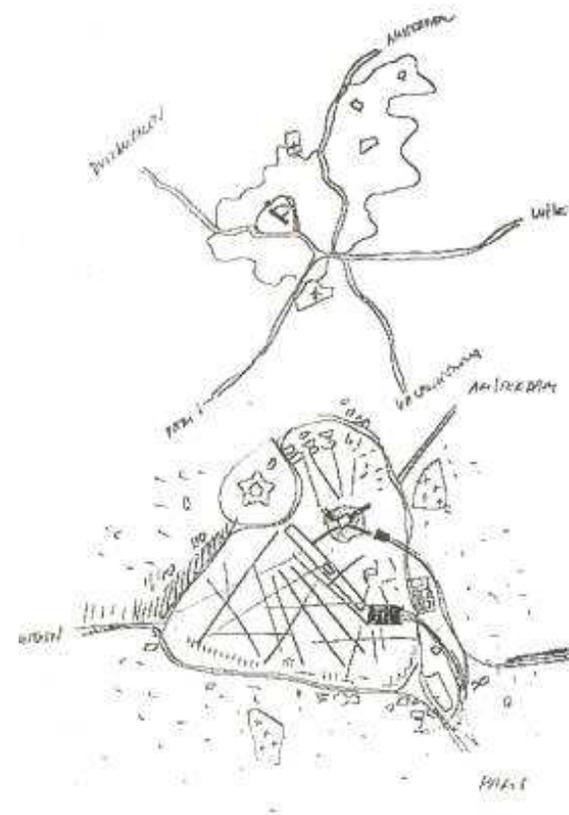


Fig. 62 – PRIMEIROS ESBOÇOS. Desenhos de interpretação do contexto de Lille. Fonte: KOOLHAAS, Rem (et. al). **Euralille. The Making of a New City Center.** Paris : Espace Croisé, 1996. p.20.

momento de criação, a transposição das idéias ao plano material ainda está adormecida, esperando as primeiras informações para o desenho, para o nascimento das primeiras estruturas formais que, ao fim do projeto, transformará a não-matéria em espaço, e o vazio em cidade.

Outro ponto destacado por Ascher (1996) é a coerência sistematizada entre a realização do projeto e sua dinâmica. Esta questão pode ser traduzida no aspecto metodológico de realização, que criava criando novas ferramentas de interação entre os agentes públicos e privados, colocando-os em posições equivalentes. O que Baietto chamou de “a dinâmica do inferno”, onde alguns fatores do empreendimento eram exacerbados, como: a complexidade da gerência, as interconexões de infra-estrutura, as dependências mútuas de investimento e da proliferação de interfaces.

Esta dinâmica inevitavelmente rebateu no processo projetual, onde as pressões com relação ao tempo de desenvolvimento afetaram também positivamente o processo. *“I think that I have the ability to define the project aim in such a way that it is both precise and open”* (KOOLHAAS, 1996)

O arquiteto explorou esta fase dos trabalhos, tornando-a mais aberta possível, participando com uma gerência flexível do processo de projeto, convidando diversos arquitetos, mesmo aqueles que não faziam parte de OMA, a contribuir com idéias. Esta metodologia proporcionou diversas reflexões, análises e críticas dos primeiros esboços linhas de força projetuais.

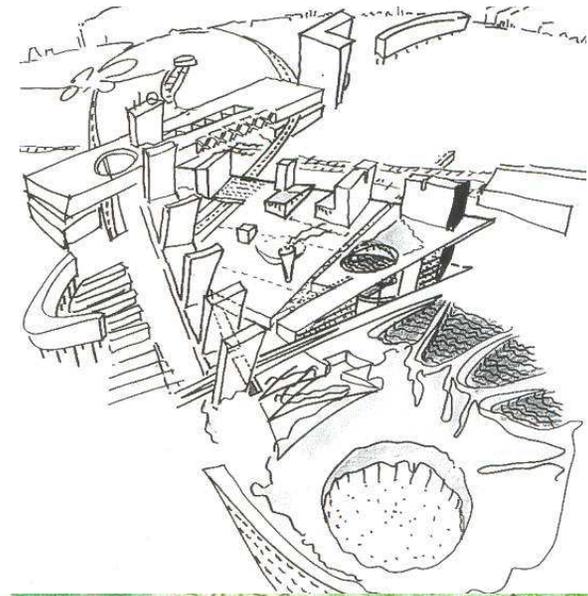


Fig. 63 – O VAZIO EM CIDADE. Primeiras materializações das idéias. Fonte: KOOLHAAS, Rem (et. al). **Euralille. The Making of a New City Center.** Paris : Espace Croisé, 1996. p.20, 22.

Toda esta metodologia adotada é característica do projeto urbano para Euralille, através um processo sem hierarquia entre o plano e o projeto voltado a reduzir os índices de incertezas na escala dos investimentos, reconhecendo a presença dos riscos e das imprevisibilidades. Inevitavelmente, este estado reverberava no processo de concepção do projeto, tornando-o flexível. Além disso, esta situação trazia maior credibilidade dos investidores, participação da comunidade de Lille e dos investidores no processo.

3.1.2 LES HALLES: PROJETO URBANO E PARTICIPAÇÃO

O projeto de Rem Koolhaas para Les Halles⁸ que vamos analisar faz parte de um concurso internacional promovido pela Prefeitura de Paris. As autoridades municipais iniciaram o processo de desenvolvimento das idéias através de uma parceria firmada com a região de Ile-de-France, o RATP (Transports en Ile-de-France), e o Fórum Les Halles. O principal motivo para esta parceria nasceu da demanda em articular o grande centro comercial de Les Halles com a Ile-de-France.

O projeto não pretendia ser um simples estudo municipal, pois tinha a intenção de uma abrangência regional articulando três aspectos fundamentais na estruturação da cidade de Paris: o público, o comércio e o transporte. Além disso, o projeto urbano se iniciou também com uma

⁸ Para esta primeira análise do projeto de Les Halles foram utilizadas as duas principais bibliografias disponíveis sobre o concurso, a saber: "Le Campagne des Halles: les nouveaux malheurs de Paris" de Françoise Fromonot (2005), e "Paris - Les Halles" publicação do Grupo Moniteur (2004) sobre o concurso.

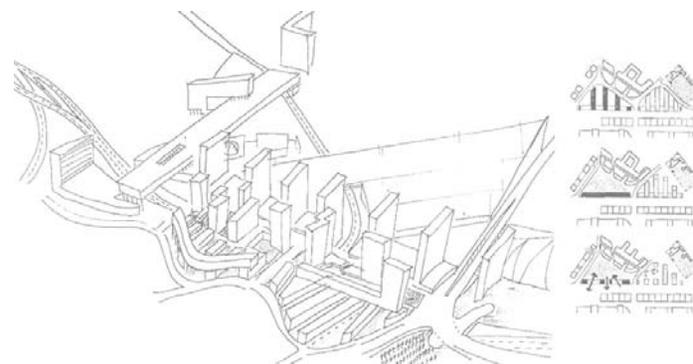


Fig. 64 – IMPREVISIBILIDADES: Primeiros estudos de Escala, buscando adequar transformações do plano ao projeto. Fonte: KOOLHAAS, Rem (et. al). **Euralille. The Making of a New City Center.** Paris : Espace Croisé, 1996. p.34.



Fig. 65 - LES HALLES. Proposta Koolhaas. Fonte: GROUP MONITEUR. **Paris Les Halles. Concours 2004.** Paris : Editions Le Moniteur, 2004, P.15.

premissa de se articular com as associações locais, nas suas diversas fases de elaboração. Tal artifício permitiria uma interação entre os atores envolvidos no processo, reduzindo conflitos entre todos envolvidos. Assim, foram traçadas as principais estratégias projetuais, levando em conta toda a complexidade de se trabalhar com diversos atores em equilíbrio.

O projeto Les Halles, como dito anteriormente, tinha também como principal meta articular as escalas locais e regionais, consolidando sua característica de ser o grande “portão” de acesso entre Paris e a região de Ile-de-France. Para isso, inevitavelmente, era preciso tratar toda a estrutura de orientação e assistência (inclusive aos turistas), integrando também neste sentido, as dimensões regionais e internacionais do complexo Les Halles. Estas aspirações em trazer para a reflexão pensamentos e ações globais rebatem em toda estrutura de reconfiguração dos espaços públicos, edifícios, e principalmente nas condições de aumento de público.

A primeira etapa de realização do trabalho se iniciou em julho de 2003, onde a associação dos moradores, denominada ACCOMPLIR⁹, lançou as proposições para Les Halles. A associação, que desde outubro de 2002 reunia os habitantes da região ao redor de Les Halles, através de grupos de trabalho de discussão e assembléias determinaram, na primeira fase, quatro linhas temáticas de concentração das idéias: princípios de renovação, diversidade social, deslocamentos e equipamentos coletivos. A

9 Association membre du collectif Rénovation des Halles



Fig. 66 – ESTRUTURAÇÃO DA CIDADE. Imagem aérea de Les Halles antes da sua primeira intervenção. Um grande espaço que conecta Paris e seus arredores. Fonte: GROUP MONITEUR. **Paris Les Halles. Concours 2004.** Paris : Editions Le Moniteur, 2004, P.9



Fig. 67 – ORIENTAÇÃO. Fonte: GROUP MONITEUR, op. cit, p.26

partir destas definições foram lançadas noventa proposições pontuais que, depois foram organizadas por níveis de responsabilidade dos atores envolvidos.

Numa segunda etapa, foram realizados grupos de análise das proposições, ajustando-as de acordo com as necessidades e apreensões locais. O projeto deveria integrar, ao mesmo tempo, toda vizinhança através de fluxos fluidos de comunicação entre diversos os níveis de acesso e os diversos tipos de locomoção. Assim, foram estas as principais diretrizes lançadas pelos grupos, e que os concorrentes deveriam contemplar.

A RATP foi o principal articulador dos agentes envolvidos, trabalhando juntamente com a prefeitura de Paris dando as principais diretrizes em termos de transporte para Les Halles e região. Dentre as principais metas estavam a revisão e coerência da ocupação dos níveis, a criação de um espaço que atenda a condição de pólo metropolitano, fluidez dos percursos de pedestre, questões de segurança e dimensionamento.

Os procedimentos, por se tratar de um concurso público, foram bem articulados com as necessidades que ao longo do tempo eram expostas pelas associações. Formaram-se diversas comissões de análise das propostas e de elaboração dos procedimentos. As principais questões relacionadas ao processo estavam em elaborar progressivamente um projeto urbano determinando programa depois de uma grande fase aberta

de discussão, assim, definindo os principais elementos para abordagem em termos arquitetônicos e paisagísticos.

As parcerias definiram diversas estratégias iniciais, que formaram bases para elaboração do concurso, como: a melhoria de segurança, da relação entre espaços públicos o Fórum Les Halles e a vizinhança, melhoria dos sistemas de circulação com mais segurança nas ruas do subsolo, melhoria do acesso de veículos buscando reduzir o trânsito no centro de Paris. Além destas questões específicas, as estratégias almejavam induzir uma maior apropriação dos espaços livres do parque, simplificando caminhos preservando mais área verde possível, criando melhores possibilidades de acessos ao setor comercial de Les Halles.

De uma certa maneira, o governo local junto com a região de Ile-de-France buscavam a reafirmar a importância regional de Les Halles, através da reconfiguração da paisagem local. Assim, diversas atividades deveriam migrar de um “status underground” para atingir uma visibilidade desejada. Para isso, novos programas foram propostos para as áreas, aumentando suas dimensões físicas, no intuito de extrapolar o Fórum Les Halles ao nível da rua. Podemos entender esta como um das mais importantes estratégias do projeto urbano para Les Halles, no entanto, cada arquiteto materializou de maneira distinta.

A RATP como principal agente nas decisões de mobilidade urbana, trabalhou em conjunto com a cidade de Paris focando em três grandes



Fig. 68 – VISIBILIDADE. Estruturas arquitetônicas que bloqueiam visibilidades.
Fonte: GROUP MONITEUR, op. cit, p.25

temas centrais de atuação: qualidade de serviço, afirmando a condição simbólica de Les Halles como uma estação central; acessibilidade, integrando os níveis de acesso, melhorando a legibilidade dos espaços bem como transformando em fluido os percurso dos pedestres; segurança, com novas saídas de emergência e controle da multidão que utiliza a grande estação.

Basicamente, a elaboração do concurso – um projeto urbano que considerava as inter-relações entre os diversos atores – aconteceu em fases bem definidas e estruturadas metodologicamente a fim de transformar uma grande intervenção num processo participativo. Esta talvez tenha sido a grande experiência colocada pelo projeto Les Halles, transformar o que a priori aparenta ser um intervenção urbanística autoritária em um processo participativo e aberto, através de um projeto que se constrói em seu processo, não apenas em sua resposta formal, ou em decisões pontuais de seus principais financiadores.

Como citou Jeudy (op. cit.), justamente por se tratar de um processo como este, nunca será efetivamente realizado como tal, no entanto é um projeto que lança bases e referências para a interpretação da cidade calcada em correlacionar interesses, um processo de fato participativo. Diferentemente de Euralille onde muitas decisões foram tomadas sem o consentimento da comunidade de Lille, ou melhor, sendo colocados à parte do processo no momento onde já se tinham definidas as principais estratégias. Em Les

Halles os projetos foram expostos e sujeitos à avaliação das comissões e do público em geral.

Num primeiro momento, a organização estabeleceu uma elaboração progressiva do projeto urbano, onde o programa seria definido posterior às fases de discussão, configurando uma etapa de abordagem geral das questões de paisagem e arquitetura. Estes trabalhos deveriam ser desenvolvidos em duas fases, entre julho de 2003 e março de 2004.

A primeira fase foi denominada de “phase ouverte”, ou seja, uma fase aberta onde as quatro equipes multidisciplinares selecionadas participariam de workshops com as autoridades locais e comunidade de Paris em geral juntamente com estas três instituições: a região de Ile-de-France, a RATP e a Sociedade Civil do Fórum Les Halles, representada pela “Espace Expansion”, uma empresa nomeada para administrar o centro comercial que, dessa maneira, contribuiu com dados sobre a população e com as realidades sócio-econômicas. Com isso foi possível mapear a dinâmica econômica e comercial dos arredores, culminando em um diagnóstico sobre a situação do Fórum Les Halles e a evolução de seus serviços públicos.

As assembleias configuravam documentos que seriam apresentados as equipes para discussão e incorporação e interpretação das condicionantes expostas. Em três momentos as equipes apresentaram suas propostas,

11

Critères d'évaluation d'ACCOMPLIR	AJN / Nouvel	MVRDV / Maas	OMA / Koolhaas	SEURA / Mangin
usage (au lieu d'être transformé en hôtel d'études) ?	⊗ D'une surface de 830 m ² , elle sera située dans l'actuel poste de police Lescoq.	⊗ D'une surface de 850 m ² , elle sera située dans le podium.	⊗ Surface et emplacement non prévus.	⊗ La maison des services Publics, d'une surface de 510 m ² , sera située sous le Carreau, au 1 ^{er} étage côté Breget, juste à côté d'un autre équipement de proximité, le Conservatoire.
Création d'une Maison des services publics (37)				
Création d'un accueil de jour supplémentaire pour les sans-abris (38)	⊗ L'équipe Nouvel est la seule à proposer un emplacement pour cet équipement, qui est pourtant prévu dans le cahier des charges. Un site sans doute plus judicieux que celui qui est proposé (sous le « jardin des Pots » réservé aux tout-petits) pourrait être la salle du Forum Saint-Eustache, qui se trouve à la pointe de l'îlot - elle est de plain-pied, n'a pas de riverains proches, et la paroi a d'ores et déjà l'mention de la réserve à cet usage en jouaillé.	⊗ Rien de prévu.	⊗ Rien de prévu.	⊗ Rien de prévu.
Création de plusieurs blocs sanitaires modernes, gratuits, régulièrement nettoyés et aérés 24h/24 comme sur les autoroutes (39)	⊗ Rien de prévu à ce sujet : on nous dit qu'il est trop tôt pour cela, mais si on veut créer des toilettes suffisamment dimensionnées pour le site et l'affluence qu'il connaît, elles seront difficiles à placer « après coup » dans le Jardin !	⊗ Rien de prévu à ce sujet : on nous dit qu'il est trop tôt pour cela, mais si on veut créer des toilettes suffisamment dimensionnées pour le site et l'affluence qu'il connaît, elles seront difficiles à placer « après coup » dans le Jardin !	⊗ Rien de prévu à ce sujet : on nous dit qu'il est trop tôt pour cela, mais si on veut créer des toilettes suffisamment dimensionnées pour le site et l'affluence qu'il connaît, elles seront difficiles à placer « après coup » dans le Jardin !	⊗ Rien de prévu à ce sujet : on nous dit qu'il est trop tôt pour cela, mais si on veut créer des toilettes suffisamment dimensionnées pour le site et l'affluence qu'il connaît, elles seront difficiles à placer « après coup » dans le Jardin !
Nous souhaitons que les passages piétons entre le quartier des Halles et le quartier Beaubourg soient réalisés dans un revêtement manifestant que ce sont les automobiles	⊗ Le traitement du Boulevard Sébastopol retenu la place laisse à l'automobile et augmente celle des circulations douces, mais le « Faïto » qui passe au-dessus du boulevard achemine de connaître les automobilistes qui ils sont prioritaires et que les piétons n'ont qu'à passer ailleurs.	⊗ Rien de prévu.	⊗ Rien de prévu.	⊗ Un plateau piétonnier caractéristique par un revêtement de petits pavés, qui auront pour effet de ralentir les voitures, couvrira la largeur des rues Breget et Faubourenn mais

Fig. 69 – AVALIAÇÃO. Quadro de Análise das propostas dos quatro escritórios. Fonte: www.projetleshalles.com

questionamentos, num processo aberto de formulação do programa para as novas atividades sugeridas.

No final desta fase, todos os integrantes formularam em conjunto o programa para a intervenção em Les Halles e, no início de dezembro de 2003, se iniciaram os trabalhos individuais de cada equipe, a segunda fase, denominada “phase fermée”, onde os quatro escritórios (OMA: Rem Koolhaas, Jean Nouvel, David Mangin e MVRDV) apresentaram suas primeiras idéias, no início de março de 2004, numa apresentação padronizada para todos, com relação à escala dos desenhos e conteúdos das pranchas.

Enfim, a parceria entre a cidade de Paris, o RATP e o Fórum Les Halles direcionou as prioridades de atuação pelos projetos urbanos, como facilidades de transporte, inserção de novas atividades para os habitantes locais, melhoria da qualidade dos espaços comerciais, tratar questões de patrimônio, melhoria das relações entre veículos e pedestres, ajustando as escalas, minimizando o impacto do espaço urbano de metrópole, criando pequenos espaços seguros para convívio. A partir destes postulados, diversos arquitetos-urbanistas apresentaram seus primeiros estudos, obrigatoriamente constituindo um grupo multidisciplinar de trabalho.

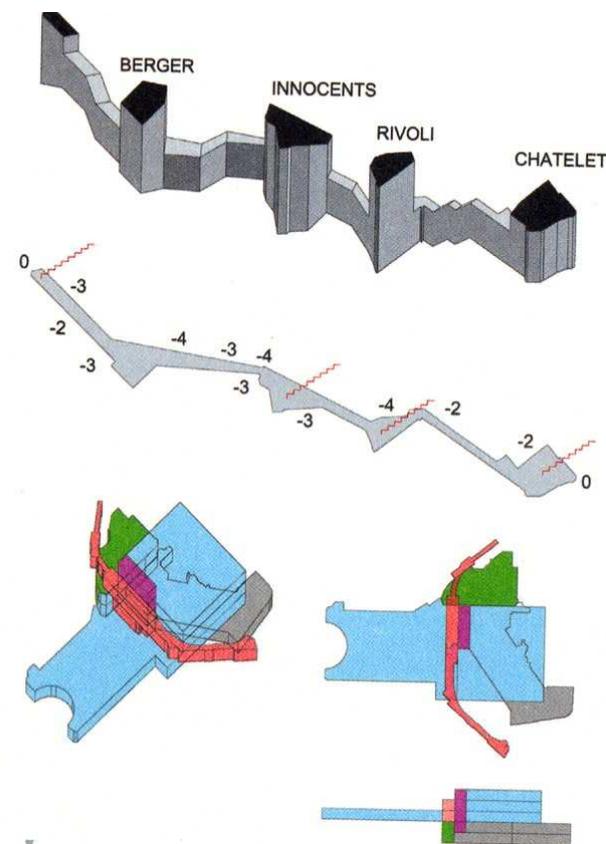


Fig. 70 – FORMULAÇÃO DO PROGRAMA. Primeira apresentação de Koolhaas na “phase ouverte”.
Fonte GROUP MONITEUR, op. cit, p.40

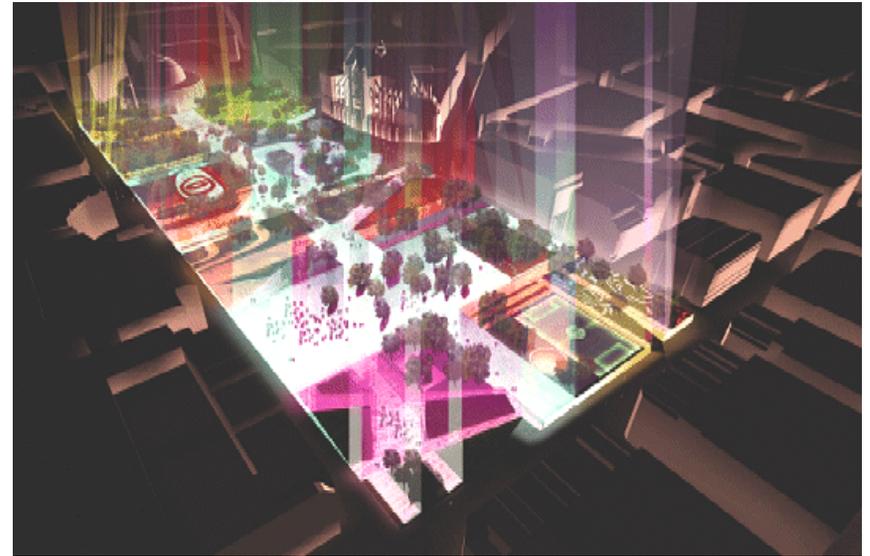


Fig. 71 – CONCORRENTES. Acima, proposta vencedora de David Mangin. Ao lado, de cima para baixo, as propostas das equipes do MVRDV e de Jean Nouvel.
Fonte: GROUP MONITEUR, op. cit.

Durante os meses seguintes foram realizados diversos seminários com as associações. Todos estes eventos se entrelaçaram com a exposição final dos quatro projetos, que foram expostos no Fórum Les Halles, com maquetes e pequenas entrevistas com os arquitetos responsáveis pelas propostas. O público foi convidado a participar do debate através de opiniões por escrito encaminhadas à organização do concurso, e o mais interessante, a divulgação de todo seu processo on-line, culminando em um *web-site*¹⁰ que disponibiliza todo conteúdo do concurso. Esta foi também uma outra grande contribuição do Projeto Les Halles, podendo ser percebida em seu processo, sua metodologia, consolidando a uma idéia presente na discussão do projeto urbano hoje, que demanda um processo aberto, captando e articulando idéias, atores, escalas, programa e também desejos.

Como que este processo pode rebater na forma urbana proposta por Rem Koolhaas? Seria possível observar como o arquiteto materializa todas as bases lançadas claramente pela organização do concurso? Estas são questões que inevitavelmente se completam com uma observação mais aproximada do programa, do discurso de Koolhaas, e principalmente do processo de composição que o arquiteto elege como balizador da construção de uma resposta formal do projeto urbano, que veremos a seguir.

¹⁰ Web site: www.projetleshalles.com



Fig. 72 – SEMINÁRIOS com as associações e público em geral. Fonte: GROUP MONITEUR, op. cit.

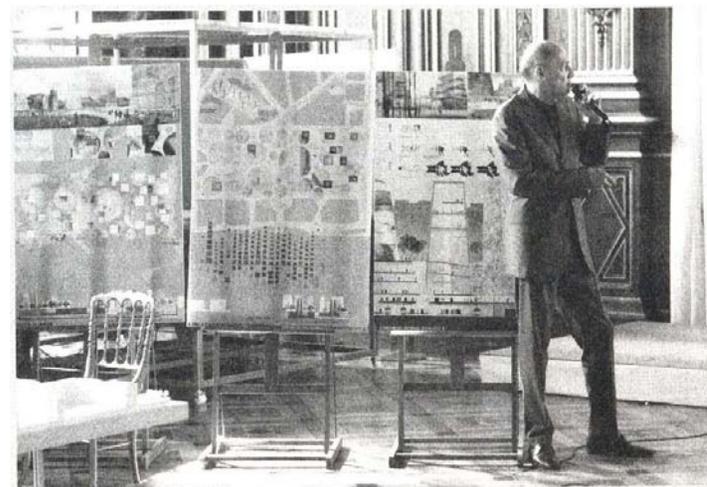


Fig. 73 – KOOLHAAS apresentando sua proposta final para as comissões. Fonte: GROUP MONITEUR, op. cit.

3.2 A FORMA URBANA EM EURALILLE E LES HALLES

Nesta última parte, analisaremos os projetos de Rem Koolhaas conjuntamente, munidos de conceitos-cave onde poderemos observar a questão da forma urbana de uma maneira clara, nos permitindo cotejar as experiências e gerar uma apreensão coerente.

Como apresentado anteriormente, serão nossos referenciais teóricos Aldo Rossi, em sua obra “Arquitetura da Cidade” (1965), Christopher Alexander com “A New Theory of Urban Design¹¹” (1987) e Rem Koolhaas com seu conceito de *Bigness*, publicado pela primeira vez em seu livro “S, M, L, XL” (1995).

A intenção para as análises é, propositalmente, descontextualizar tais conceitos (permanência, totalidade e Bigness respectivamente) de suas origens e depois contextualizá-los em nosso objeto de análise. No entanto, tal procedimento não nos impede de reafirmar que tais conceitos criam uma memória própria podendo, em determinado momento, se fazer necessário articulá-los com suas bases de formulação, ou seja, o contexto de seus autores. Este artifício metodológico nos permitirá observar os seguintes pontos:

- inserir novos valores ao conceito na medida que a aplicabilidade em determinado objeto de análise acumulará elementos em seu conteúdo;

11 Este é o sexto livro de uma coleção que se inicia com “The Timeless Way of Building” passando pelo difundido “A Pattern Language”.

- tal exercício também nos permite encontrar similitudes em posturas projetuais distintas, fato que nos auxilia na compreensão de uma autonomia do campo disciplinar, conseqüentemente, vislumbrar matrizes de um corpo teórico;

- reafirmar a necessidade de compreensão da forma urbana como um constante **movimento dialético** (Lefebvre, 2004), seja na sua leitura, seja na sua produção.

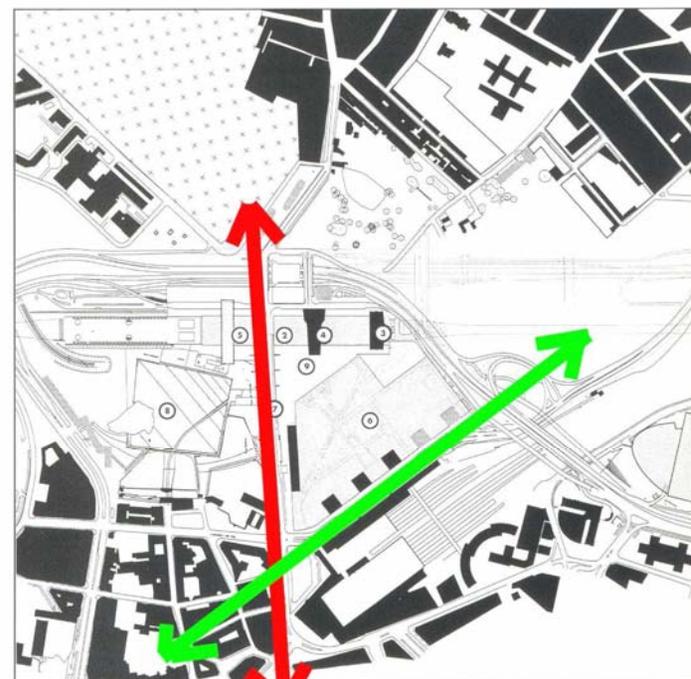
Veremos a seguir como que as ferramentas de análise nos ajudaram a identificar elementos da resposta arquitetural destes projetos urbanos e organizá-los a para compreender o tema da forma urbana, bem como nos possibilitando observar algumas transposições de idéias características de Rem Koolhaas.

3.2.1 PERMANÊNCIA: ELEMENTOS ESTRUTURANTES EM EURALILLE E LES HALLES.

“A mais importante coerência não é a formal, mas sim a programática – uma trajetória contínua do pedestre: um viaduto que conecta a estação, esta, concebida como uma galeria pública, um eixo diagonal que liga a cidade ao fim da nova estação passando pelo centro comercial. As torres tornam-se parte desta rede urbana” (KOOLHAAS, 1996, P.1185).

“By a simple action, the strict superimposition of the program layers is transformed into a three-dimensional space” (KOOLHAAS, 2004, P. 105)

No projeto de Euralille, Koolhaas produziu uma nova interpretação das cidades. Segundo Menu (1996), O arquiteto proporcionou um novo significado ao projeto urbano relacionando seus aspectos funcionais aos aspectos simbólicos. Embora originalmente o conceito de permanência elaborado por Rossi descarta uma interpretação funcional, podemos observar que Koolhaas ao inserir as variantes de escala e intensidade dos elementos que estruturam o projeto, inevitavelmente o arquiteto vai recorrer a elementos presentes no sítio, mesmo que a forma urbana gerada seja distinta, numa primeira apreensão, do contexto físico. Afinal, a permanência é, mas do que um estado físico das coisas, uma propriedade



- 1 Lille Grand Palais
- 2 Lille Europe Station
- 3 Lille Europe Tower
- 4 Crédit Lyonnais Tower
- 5 The Hotel Tower
- 6 The Stations Triangle
- 7 The Le Corbusier Viaduct
- 8 The City Park
- 9 Public Spaces

Fig. 74 VIADUTO e DIAGONAL. Euralille. Representados respectivamente pelas cores vermelho e verde. Fonte: KOOLHAAS, Rem (et. al). **Euralille. The Making of a New City Center.** Paris : Espace Croisé, 1996. p.75

conceitual que permite o arquiteto selecionar seus elementos estruturantes que balizarão o projeto¹².

Koolhaas (1996) afirma que, no despertar do urbanismo nas duas últimas décadas do século XX, os arquitetos precisavam voltar-se para a descoberta de um “novo tipo de urbanismo” que se opusesse ao conceito de cidade como uma série de objetos ordenados. Com isso, este novo desafio seria o de promover novas formas que não tivessem uma relação arquitetural com as formas existentes, mas sim com os fluxos.

O *Masterplan* para Euralille mostra esta preocupação, onde as conexões estariam entre a cidade antiga, as ruínas das fortificações, e o cemitério ao lado dos subúrbios. Seriam estes elementos os balizadores do projeto, das conexões. Como o viaduto “Le Corbusier”, que conecta a cidade antiga a nova estação, trazendo a grande arborização do parque para a seqüência do percurso até o cemitério. Para Koolhaas a permanência está na potencialização dos fluxos.

No caso do projeto para Les Halles, Koolhaas (2004) interpreta a destruição do Quartier Les Halles, em meados do século XX, como um resultado de um entusiasmo francês em fazer com que a arquitetura moderna e o tecido urbano tradicional compartilhassem a mesma cidade. O arquiteto ainda afirma que tal modernidade, no governo Mitterrand, foi

12 No texto “Finding Freedoms. Conversations with Rem Koolhaas” (In: El Croquis, p.6-31) o arquiteto descreve este esforço em entrelaçar o grande plano urbano com a cidade existente, chamando este processo de “fuck context syndrome”.

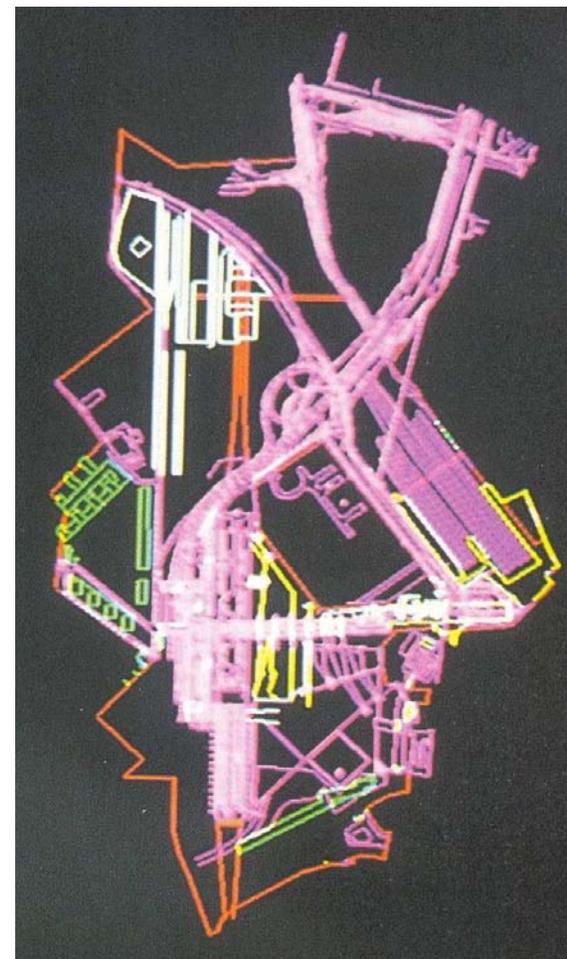


Fig. 75 — POTENCIALIZAÇÃO DOS FLUXOS. Euralille. Diagrama mostrando, em rosa, os principais fluxos que configuram formalmente a inserção do complexo. Fonte: KOOLHAAS, Rem; MAU, Bruce. **S, M, L, XL**. New York : The Monacelli Press, 1995, p. 1209.

buscada na criação de edifícios diluídos, que queriam passar a afirmação de grande escala, porém, neutros.

Assim, para Koolhaas, estes eventos significam para a cidade a perda de uma convicção clara sobre como fazer arquitetura hoje para uma cidade como Paris. Esta falta de rumo, segundo ele, é identificada em uma contradição clara: uma cidade que abomina a palavra “torre” ter como principal referência na paisagem a Torre Eiffel. Uma cidade negando suas permanências como potenciais elementos projetuais.

Quanto aos elementos estruturantes, em Euralille, os quatro principais componentes estão locados ao longo do eixo norte-sul, a espinha dorsal do projeto, onde a nova estação de TGV se posiciona. Em seu discurso, Koolhaas frisa, quase que obsessivamente, sobre a complexa localização da área, envolta por uma rede de infra-estrutura onde seu potencial deveria ser aceito e realçado pelo projeto (VERMANDEL, 1996, p.16), onde as permanências deveriam prevalecer, a permanência das infra-estruturas.

Quando Koolhaas (1996) cita em seu projeto para Euralille: “Eu apenas reajo”, esta frase pode nos demonstrar a forte presença das analogias no processo de geração formal, mesmo em Koolhaas, colocado como “arquiteto do caos”, e muitas vezes comparado à Le Corbusier devido aos seus devaneios travestidos de projeto. Sua frase demonstra sua postura em se sustentar nos precedentes imediatos, pois reagir a um fato é

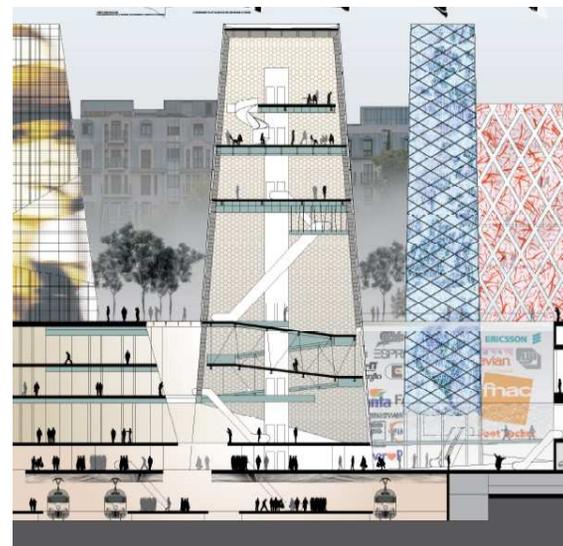


Fig. 76, 77 — TORRE EIFFEL e PERMANÊNCIAS. Les Halles. Alusão crítica que Koolhaas imprime em seu projeto, resgatando a tipologia das Torres. Fonte: Montagem autor.

enfrentar o presente, é organizar e não premeditar o caos, ou melhor, imergir no processo.

No projeto para o Quartier Les Halles, a composição do projeto basicamente se estrutura em três elementos estruturantes permanentes: (1) o eixo de negócios dos níveis do subsolo, onde Koolhaas buscará conectá-los; (2) o jardim Les Halles, elemento que deve permanecer na paisagem da cidade, mas também proporcionar a potencialização dos outros elementos; (3) e as torres, materializando e emergindo o subsolo para a cidade, em volumes que emergem, num primeiro olhar, aleatoriamente, mas que são reflexos do existente.

Em ambos os casos, o conceito de permanência nos permite perceber em Koolhaas que os elementos presentes no sítio definem os parâmetros de atuação, apesar da resposta formal, em termos literais, não guardar relações de semelhança com o contexto físico. Ou seja, o primeiro debruçar de Koolhaas sobre as áreas foi o respeito ao local, mesmo que focado em elementos imateriais: nos fluxos em Euralille e na questão programática em Les Halles. Esta postura pode ser considerada também como um contextualismo latente, embora a forma arquitetônica dos seus edifícios suponha o contrário.



Fig. 78 — EIXO NORTE-SUL. Euralille. Desenhos dos elementos que compõe este eixo: A estação, o triângulo central, as torres e o Grand Palais. Fonte: KOOLHAAS, Rem; MAU, Bruce. **S, M, L, XL.** New York : The Monacelli Press, 1995, p. 1168 e 1169.

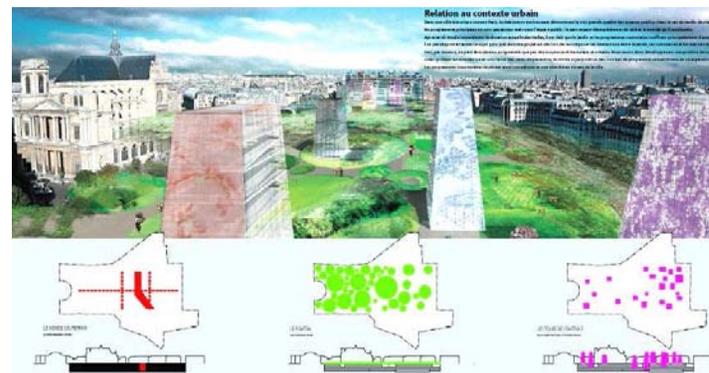


Fig. 79 — TRES ELEMENTOS ESTRUTURANTES. Les Halles. Subsolo, jardim e as torres. Fonte: GROUP MONITEUR. **Paris Les Halles. Concours 2004.** Paris : Editions Le Moniteur, 2004.

“(…) the only way to reach the magic point where problems are transformed into pure potential is to exacerbate the complexity¹³”

Esta afirmação nos mostra como Koolhaas, em Euralille, encarou o desafio de resolver a articulação funcional das todas as redes de transporte presentes na área: vias expressas e secundárias de automóveis, metrô, infra-estruturas e ainda o TVG, a espinha dorsal. Numa alusão a Alexandre o Grande, esta área foi denominada o “Nó Górdio”¹⁴ do projeto. Assim, como recurso compositivo, Koolhaas criou um edifício garagem subterrâneo que articulava as diversas redes nos diferentes níveis do projeto. Esta escolha permitiu aglutinar os acessos direcionando e filtrando os fluxos.

Além disso, este “gesto projetual” incisivo também tinha como objetivo desenvolver as conexões urbanas com a cidade em seu entorno imediato, ou seja, através das continuidades dos percursos urbanos existentes. Ao exacerbar toda esta complexidade, Koolhaas conseguiu imprimir neste projeto sua intenção original: reconhecer o compromisso com a cidade

13 Rem Koolhaas “infrastructure” in Rem Koolhaas and Prattice Goulet eds., OMA-Rem Koolhaas, Lille, Paris: Carte Segrete, 1990, p.55

14 O “Nó Górdio” é o nó que Alexandre o Grande não conseguiu desatar, então o cortou com uma espada. Esta atitude passou a simbolizar a capacidade de resolução perante uma dificuldade suposta invencível. Para Koolhaas esta lógica pressupunha a fragmentação de todas partes envolvidas na complexidade, reorganizando-as novamente, sem as descartar.

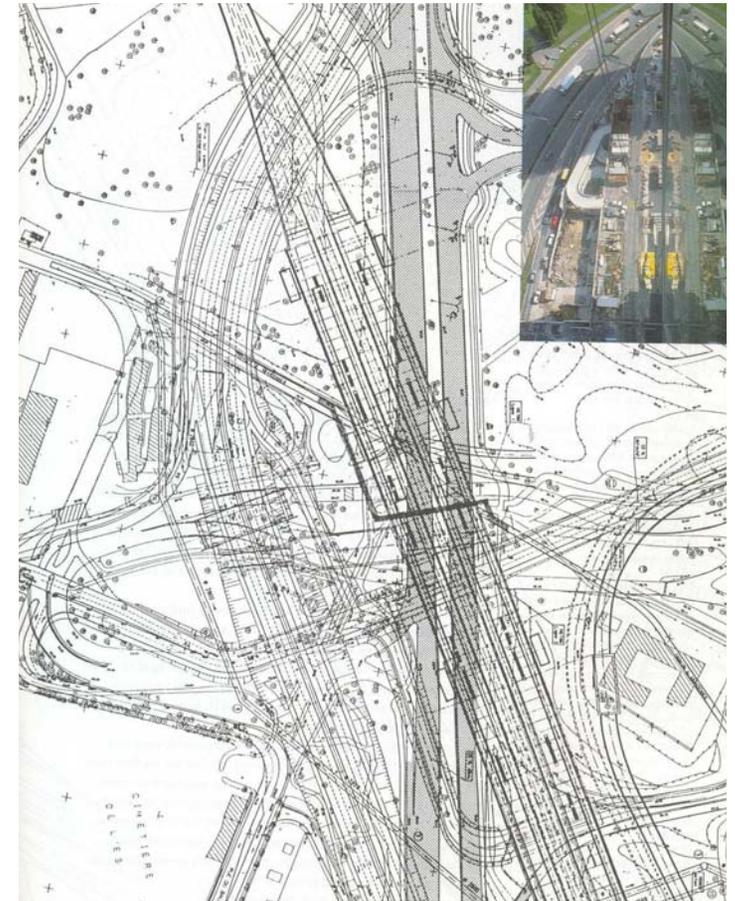


Fig. 80 — NO GÓRDIO. Euralille. Complexa malha de infraestrutura, resolvida por Koolhaas alterando o percurso da rodovia para o subsolo, criando um estacionamento de 8 mil vagas. Fonte: : KOOLHAAS, Rem; MAU, Bruce. **S, M, L, XL**. New York : The Monacelli Press, 1995, p. 1163.

daquele momento e, conseqüentemente, um compromisso como o seu próprio olhar sobre a cidade e ao urbanismo.

Esta intenção é também impressa em Les Halles. Numa cidade como Paris, os edifícios que configuram as áreas livres contribuem para a qualidade urbana destes espaços, porém no caso do jardim de Les Halles tais qualidades não estão na superfície e ao redor dela, mas sob ela: o grande parque esconde as potencialidades do local. Desta percepção de como Paris convive com o tradicional, e de como reconhece seus elementos estruturantes e fatos urbanos, que nasce a proposta base de Koolhaas para Les Halles: recriar, reinventar uma modernidade para Paris.

Koolhaas insere o que chama de “environmentally-conscious”, traduzido para o português por nós como “ambientalmente consciente”. Este termo, para o arquiteto, não significa simplesmente materializar tal consciência um grande jardim, mas sim uma crítica às interpretações de modernidade anteriores realizadas em Les Halles. E o principal significado buscado por Koolhaas: romper com a idéia de que um gesto unificado e definitivo em grande escala resolverá todas as questões postas em jogo.

Aqui vemos posturas bastante distintas, em Euralille era necessário um gesto preciso para resolver a complexidade da malha de transportes, já em Les Halles, um único gesto não bastava, mas sim buscar para Paris uma solução urbana que reconhecesse o caráter ao mesmo tempo a condição regional e local de Les Halles.

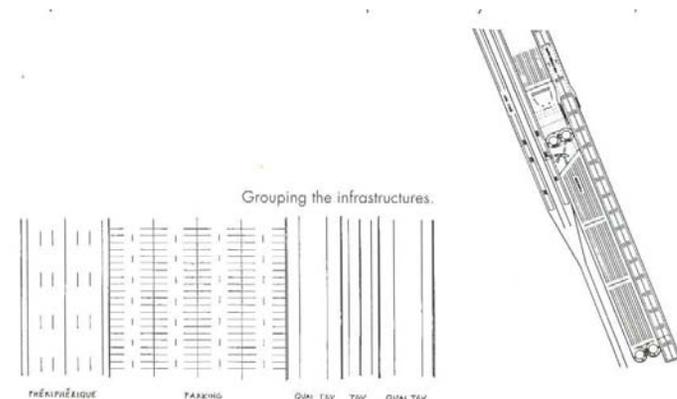


Fig. 81 — AGLUTINAR ACESSOS. Euralille. Edifício subterrâneo, elemento que novamente articulou as infraestruturas de transporte. Fonte: KOOLHAAS, Rem (et. al). **Euralille. The Making of a New City Center.** Paris : Espace Croisé, 1996, p.20.



Fig. 82 — GESTO UNIFICADO. Complexidade dos elementos propostos por Koolhaas, resposta à sua intenção de fazer interagir os elementos-estruturantes em Les Halles. Fonte: GROUP MONITEUR. **Paris Les Halles. Concours 2004.** Paris : Editions Le Moniteur, 2004, p.125.

A idéia central de Koolhaas parte de reconhecer tal mundo subterrâneo e, através da potencialização das permanências, fazer emergir torres que unificam os dois mundos, através de uma composição de massas e vazios. Desse modo Koolhaas evidencia elementos estruturantes — a pluralidade programática — escondidos sob o jardim Les Halles, fazendo com que sua memória aflore para superfície, criando elementos que, se entendidos como novos fatos urbanos reforçam a identidade do lugar, resgatando permanências escondidas.

Uma análise desprovida do conceito-chave permanência nos mostraria incoerências do projeto com a cidade existente, no entanto, o “contextualismo” quase que exigido como uma “regra de cartilha” — como trauma dos postulados modernistas — é aqui representado por uma coerência espacial, e não formal, com a trama urbana existente. Koolhaas observa permanências.

Percebemos desta maneira que, em ambos os projetos, Koolhaas busca identificar os elementos estruturantes para seu projeto e que, em ambos os casos, analisar os projetos munidos de um conceito-chave nos permite decifrar tais elementos. Isso nos fornece uma rica informação de como o arquiteto se aproxima do objeto e, conseqüentemente, como ele entende analisa e produz elementos da forma urbana.

Dessa maneira, a questão de elaboração formal não só se apóia em referências materiais do existente, mas também se agarra a outras

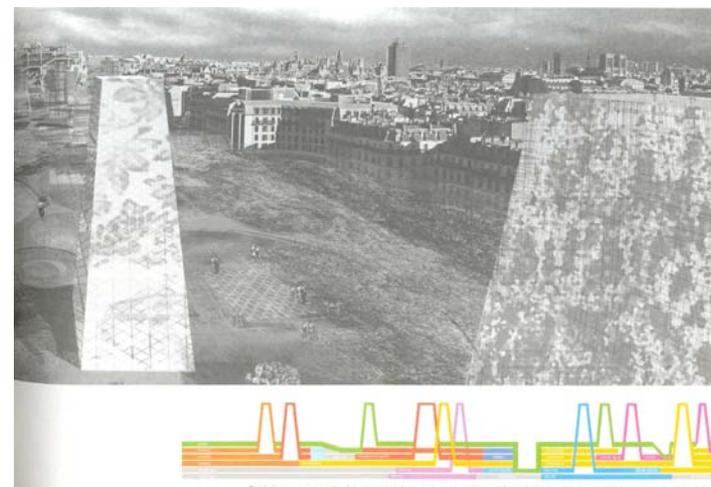


Fig. 83 — PERMANÊNCIAS ESCONDIDAS. Les halles. Diagrama que mostra a elevação das atividades do subsolo para a superfície, através das torres. Fonte: GROUP MONITEUR. Op. cit., p.121.



Fig. 84 — TRAMA URBANA EXISTENTE. Les Halles. Tipologias das Torres na paisagem de Paris. Fonte: GROUP MONITEUR. Ibid., p.117.

questões, como por exemplo, questões programáticas. Cabe aqui uma reflexão: a subordinação do projeto aos novos fluxos e mobilidades inseridas nas áreas dos projetos não pode ser entendida como referência ao contexto?

Reconhecer este contexto instável, e não mais a cidade como objeto estático, extrapola o entendimento da forma urbana com uma simples configuração morfológica, mas sim carregada de valores impressos pela cidade e, no caso dos projetos urbanos, impresso pelo arquiteto. Até mesmo Rossi extrapolava este entendimento materialista ao inserir em suas análises questões da memória coletiva e profundidade cultural.

Em Euralille, o projeto também se opôs a malha existente evitando continuidades miméticas morfológicas, além disso, sua resposta material ao programa insere novas tipologias na paisagem, como as torres e o elíptico Grand Palais. Assim como em Les Halles onde as permanências estão no próprio sítio, porém escondidas, bem como no reconhecimento da própria cidade, com a tipologia da torre, reinterpretada.



Fig. 85 — NOVAS TIPOLOGIAS – EURALILLE. Resultantes de uma atípica resposta ao contexto. Fonte: KOOLHAAS, Rem; MAU, Bruce. **S, M, L, XL**. New York : The Monacelli Press, 1995, p.51.



Fig. 86 — TIPOLOGIA REINTERPRETADA – LES HALLES. Fonte: GROUP MONITEUR. Ibid., p.118.

3.2.2 TOTALIDADE: ELEMENTOS CONECTIVOS EM EURALILLE E LES HALLES.

“At the beginning (...) we presented our plans as purely theoretical spaces (...) suggesting that the more neutral we were, the less we could be accused of making pronouncements on architecture ¹⁵”.

“The layer threads through the site like a randomly placed ribbon and accompanies the new construction emerging from the underground; its expresses unity and continuity” (2004, p.118)

Esta postura adotada por Koolhaas, de relativa neutralidade em relação à definição formal do projeto de Euralille como um todo, tinha como intenção fornecer o máximo de liberdade aos arquitetos que complementariam o projeto. Koolhaas ainda afirma: “com Euralille, descobri que o *urban planner* não deve definir tudo; certas coisas devem ser deixadas em aberto podendo se trabalhar em um diagrama ou projeto sem necessariamente saber qual resultado final ele terá ¹⁶”. Desse modo, o desafio para conseguir

15 Rem Koolhaas em palestra proferida em Roterdã durante o evento “Urbanismo em Movimento”, novembro 1992. (VERMANDEL, 1996)

16 Entrevista com Rem Koolhaas. (In: VERMANDEL, 1996)

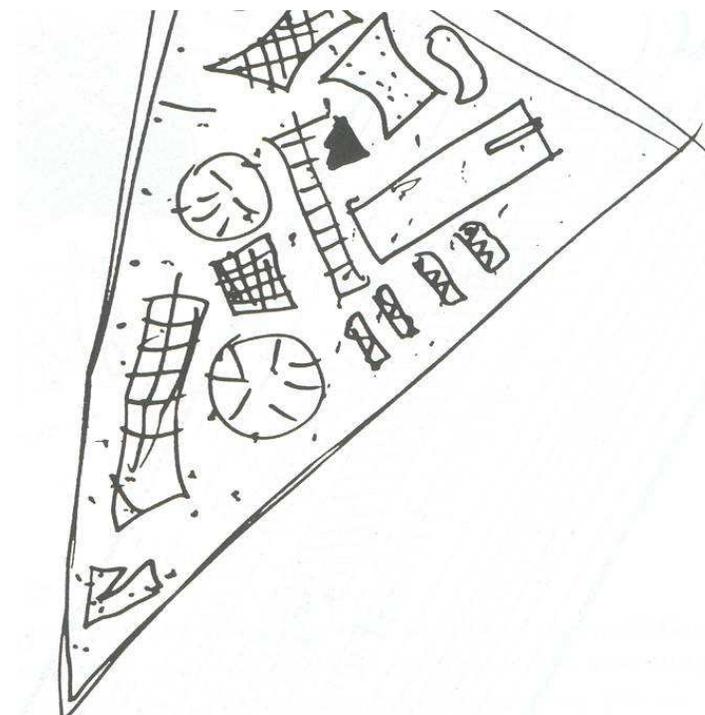


Fig. 87 — DIAGRAMA. Euralille. Desenhos iniciais do triângulo central do complexo. Fonte: KOOLHAAS, Rem; MAU, Bruce. **S, M, L, XL**. New York : The Monacelli Press, 1995, p. 1166.

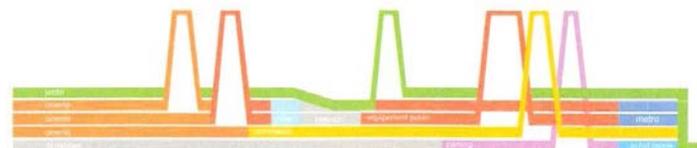


Fig. 88 — EMERGING FROM THE UNDERGROUND. Les Halles. Manipulação programática materializada. Fonte: GROUP MONITEUR. **Paris Les Halles. Concours 2004**. Paris : Editions Le Moniteur, 2004, p.121.

uma totalidade do projeto foi aumentado, para que Euralille não parecesse simples justaposições de projetos distintos.

Com Les Halles, Koolhaas põe em teste o conceito de uma “modernidade acumulativa”, que basicamente consiste em perceber se através da acumulação precisa e contextual do específico, consolidada em intervenções delicadas, juntas podem definir um território. Este conceito reflete a intenção da totalidade, onde a soma de fragmentos específicos deve constituir tal todo, ou seja, algo que carrega consigo um significado único. O projeto consiste em criar um grupo de edifícios que são em parte estruturas que emergem do subsolo e, em parte, elementos que rasgam a superfície.

Em Les Halles Koolhaas acredita que o problema deve ser atacado estruturalmente, “revelando o subsolo à cidade” (2004, p.108). É interessante notar como as reflexões do arquiteto sobre identidade e fragmentação se materializarão em elementos formais únicos. Podemos claramente observar a dialética da composição urbana, resultando em uma nova forma urbana, e também caracterizando o componente autônomo do projeto urbano, exercício criativo do arquiteto.

A busca da totalidade em Euralille se manifesta de diversas maneiras, tanto na preocupação em articular elementos distintos, como no próprio processo de administração do *Masterplan*. Exemplo desta preocupação foi quando Koolhaas, em 1989, questionou o trabalho dos primeiros



Fig. 89 — GRUPO DE EDIFÍCIOS. As torres no jardim Les Halles. Fonte: GROUP MONITEUR, op. cit. p.115.

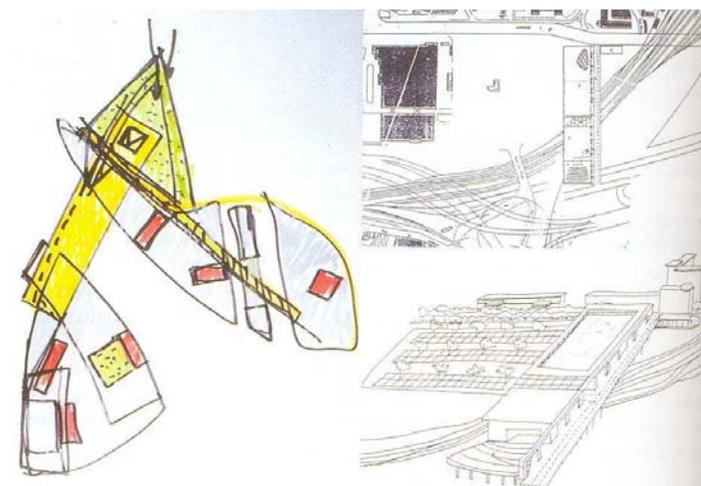


Fig. 90 — ARTICULAR ELEMENTOS DISTINTOS. A primeira idéia para o Congrexpo-Euralille: um “Edifício-Ponte”. Fonte: KOOLHAAS, Rem (et. al). **Euralille. The Making of a New City Center.** Paris : Espace Croisé, 1996, p.15.

engenheiros para a estação de TGV, pois eles propuseram um sistema extremamente fechado, uma espécie de caixa cega que protegiam as linhas de TGV.

Esta solução ia diretamente ao encontro do entendimento de Koolhaas em relação à presença destas infra-estruturas no complexo Euralille, pois para o arquiteto, torná-las visível proporcionaria o verdadeiro reconhecimento delas como elementos significativos da proposta. Como citou Vermandel (1996, p.23), o TGV tinha se tornado uma presença física e tangível para cidade, não deveria se esconder, pelo contrário, deveria ser o protagonista desta complexidade morfológica, elemento que unificasse toda a proposta.

A fragmentação arquitetural explícita, segundo Trieb (1995, p. 177), foi resultado da característica amorfa do sítio e, para Koolhaas a área do projeto era muito mais um anexo internacional do que parte da cidade de Lille. Por isso, sua postura projetual foi também fragmentar a estrutura formal da ocupação, pois seu compromisso principal era com o programa e com a “forma metropolitana”.

Assim, a unidade deveria ser representada não elementos formais contínuos, mas por uma noção de conjunto evidenciada pelas articulações programáticas. Como supervisor do projeto, Koolhaas determinou que no centro deveria ser criado um núcleo articulador entre os diversos percursos e fluxos, onde estas complexidades pudessem estar evidentes, denominado por Koolhaas como o *Piranesian Space*.

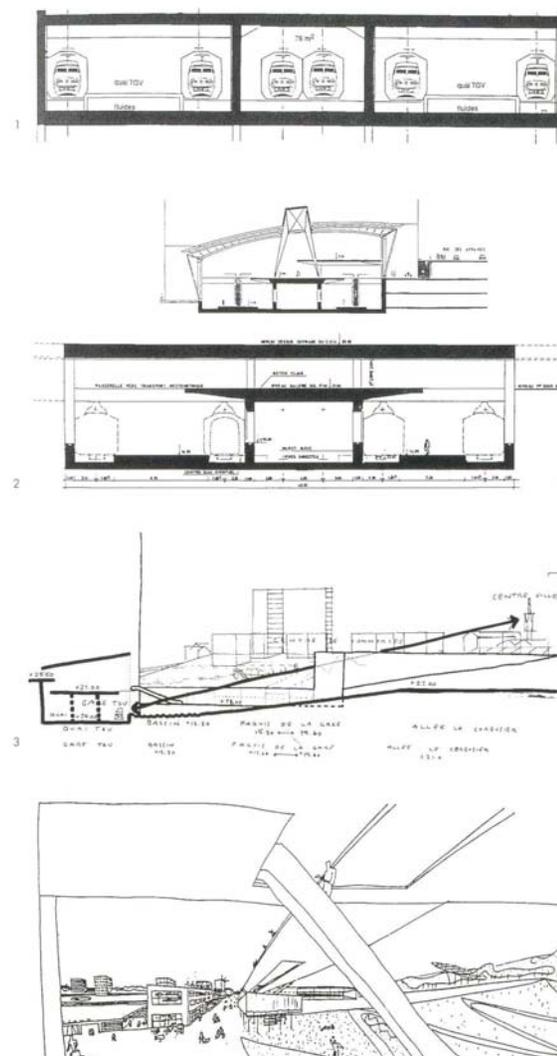


Fig. 91 — TORNAR VISÍVEL. Euralille. Evolução da idéia da para a estação de TGV: de um sistema fechado à uma abertura para a cidade.
Fonte: KOOLHAAS, Rem (et. al), op. cit., p.24.

Este espaço, conformado por uma grande subtração de massa, a “TGV window”, se opunha às adições dos demais volumes ao longo do projeto. Koolhaas disse, “(...) fazendo da forma do vazio o nosso mais importante discurso (...)” (VERMANDEL, 1996, p.23). O local é um ponto de grande densidade de infra-estruturas, uma abstenção de arquitetura que revela a rodovia, os trilhos, os três níveis de estacionamento e o metro, através de uma janela para a cidade e para o TGV. Formalmente, esta subtração de massa no processo de composição permitiu a materialização dos conceitos defendidos anteriormente.

No *Piranesian Space*, a totalidade e a complexidade encontravam um ponto de lucidez. O vazio possibilitou a mobilidade entre todos os níveis sobrepostos: à via externa, às redes de transporte e aos pavimentos da garagem subterrânea, permitindo, através desta decisão projetual, consolidar uma unidade espacial para Euralille. Esta intenção inicial de aglutinar os elementos possibilitou também a evidência visual da presença física do TGV na cidade.

Este mesmo artifício — conectar e articular níveis — aconteceu em Les Halles, onde a principal intervenção no sub-solo foi a criação de um espécie de “canyon”, um grande abertura que conectaria espacialmente todos os níveis abaixo da superfície, fazendo com que os elementos-chave de cada nível entrassem em contato¹⁷. Esta idéia surge para solucionar as

17 A outra questão tratava de articular espaços otimizando as circulações e percursos no fórum Les, reforçando o eixo principal leste-oeste do Porte Lescot ao novo Porte Bourse

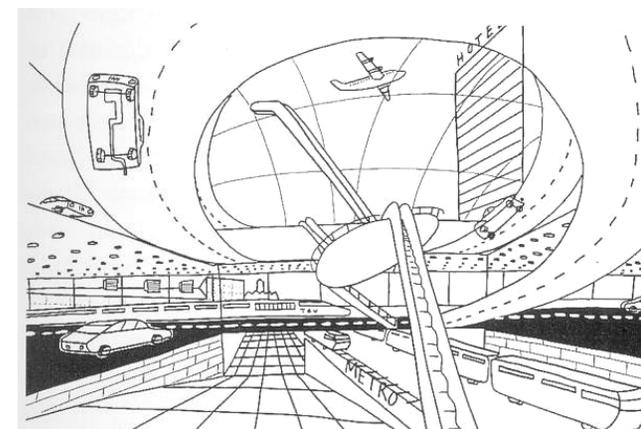


Fig. 92 — ABSTENÇÃO DA ARQUITETURA. Euralille: Espaço Piranesi. Croqui. Fonte: KOOLHAAS, Rem (et. al), op. cit., p.25.

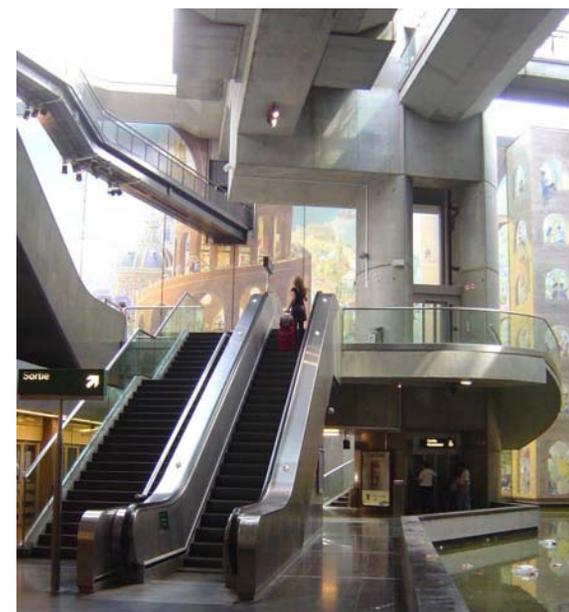


Fig. 93 — MOBILIDADE ENTRE TODOS OS NÍVEIS SOBREPOSTOS. Euralille. Fonte: Foto Moema F. Loures.

estações, onde Koolhaas propõe criar ligações entre elas, que hoje se apresentam isoladas, incrementando uma legibilidade local e ordenando rotas de percurso e orientação, consolidando a idéia do todo, e se transformando no novo centro de gravidade de todo o Fórum Les Halles.

A partir da criação destas rotas, Koolhaas define quais níveis atingir em cada momento, assim, o arquiteto lança bases para um outro ponto chave do projeto: lançar verticalmente os espaços que estão no subsolo, promovendo um contato entre as situações paradoxais, entre a Paris da superfície e a dinâmica subterrânea. Koolhaas buscava a sinergia destes elementos, pois ela seria impulsionadora da configuração de espaços contínuos e combinados, onde todas as funções se conectariam, para que a totalidade (programática, espacial e formal) fosse gerada.

É interessante como tal recurso, em Euralille e Les Halles, revelam uma premissa de Koolhaas em conectar contradições, situações distintas dentro de um mesmo elemento, mesmo que este elemento seja o vazio. Podemos perceber que tal artifício compositivo busca construir a totalidade, mesmo compreendendo a presença e a força dos diversos fragmentos. A intenção é de se criar o todo.

du Commerce e criando dois links norte-sul, um para a vocação comercial e a outra para programas públicos.

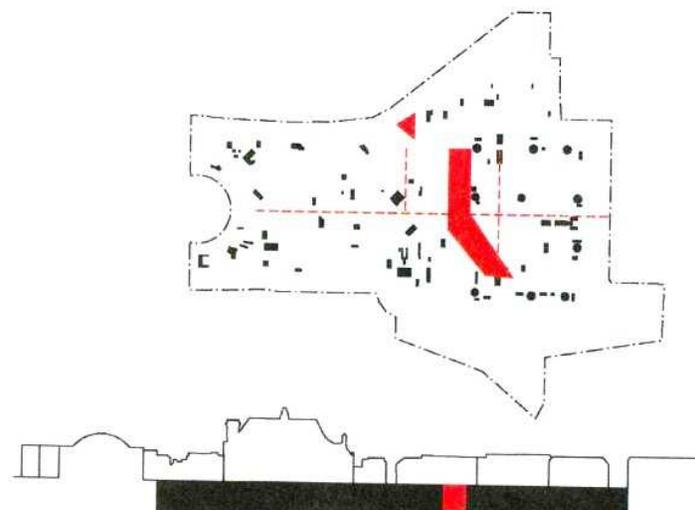


Fig. 94 — CENTRO DE GRAVIDADE. Les Halles. Canyon conectando os níveis. Fonte: GROUP MONITEUR. **Paris Les Halles. Concours 2004.** Paris : Editions Le Moniteur, 2004, p.116.



Fig. 95 — TOTALIDADE. Les Halles. Vazio conectivo. Fonte: Pranchas OMA.

Tal premissa é também materializada no Triângulo Dês Gares¹⁸, em Euralille, projetado por Jean Nouvel, inicialmente foi imaginado como um praça entre a nova e a antiga estação, uma espécie de espaço residual. Nouvel se deparou com um programa extremamente bruto: centro comercial com escritórios, habitação, hotéis. A sua forma triangular foi definida pela locação das duas estações existentes, concentrando o Centro de Serviços Urbanos e o Centro de Transportes, funcionando como o ponto conectivo do projeto, pois ao seu redor desenvolvem-se os demais setores e espaços urbanos.

Esta grande área é caracterizada pelo seu sistema de cobertura evidente e pela grande massa ocupada, coroadada por elementos verticais — as torres, despontando como marcos referenciais do complexo — buscando também dar coerência e unidade a todo o complexo. Koolhaas, ao escolher Nouvel para projetar o triângulo, afirmou que apenas ele seria capaz de transformar um projeto “banal” em fragmentos coesos¹⁹.

Assim, Nouvel, sob os princípios do *Masterplan* trabalhado por Koolhaas, optou por um sistema espacial único, homogeneizado pela sua estrutura formal, articulando as diversas escalas e programas do projeto, buscando

18 Neste projeto, os custos forma primordiais por duas questões: Lille deveria parecer tão “barata” quanto as cidades ao redor e, com isso, conseguir construir “o máximo possível de quantidade de uma nova substância urbana” (Koolhaas, 1998, p.1198). Ainda segundo Koolhaas, o baixo custo foi considerado, reconhecido e incorporado como um elemento dominante, talvez até mais que a arquitetura.

19 Rem Koolhaas, “L’Intelligence cumulative”, em entrevista para Elisabeth Alain-Dupré apud Vermandel, p.28.



Fig. 96 — TRIÂNGULO DÊS GARES. Euralille. Edifício central em rosa, que conecta as estações.
Fonte: KOOLHAAS, Rem; MAU, Bruce. **S, M, L, XL**.
New York : The Monacelli Press, 1995, p.1182.



Fig. 97 — SISTEMA DE COBERTURA. Euralille.
Fonte: KOOLHAAS, Rem (et. al). **Euralille. The Making of a New City Center**. Paris : Espace Croisé, 1996, p.50.

consolidar uma totalidade. As torres²⁰ de serviços, que foram dispostas de maneira ordenadamente eqüidistantes, representam também uma densidade ocupacional²¹ defendida por Koolhaas.

Outro gesto semelhante — inserir um elemento catalisador — ocorreu em Les Halles com jardim, um amplo espaço numa malha urbana densa. Devido às restrições técnicas geradas pela mega-estrutura de transporte no subsolo, o jardim se tornou, segundo Koolhaas (2004, p.128) uma espécie de “espaço autista” na suas relações com o contexto imediato. Por isso, a proposta para o jardim consiste em restaurar tais relações, entre interior e exterior, entre o que está acima e abaixo da superfície.

Koolhaas denomina esta nova relação do jardim com a cidade de “Modernité Verte” (2004, p.60), onde a Paris deverá absorver tal vazio não como um mero elemento decorativo, mas como um aglutinador das estruturas propostas, intercalando percursos, visuais, entre outros. O jardim, neste momento possui esta propriedade: auxiliar na coesão das partes, surgindo como elemento conectivo das torres, também consolidando a totalidade do projeto, e conseqüentemente, da forma urbana.

20 Estas torres foram desenvolvidas por arquitetos parceiros — Claude Vasconi (Lille Europe Tower); Christian de Portzamparc (Crédit Lyonnais Tower); Marie, François Delhay e Kazuo Shinohara (Hotel) — a partir de uma definição morfológica elaborada previamente por Koolhaas. Entretanto, as últimas foram lamentavelmente suprimidas por causa de sua incompatibilidade com o orçamento previsto.

21 Assim definiu Koolhaas. “SMALL: The Trouble with New York is that its skyscrapers are too small.” (1996, p. 1160)



Fig. 98 — EQÜIDISTANTES. As torres comerciais em Euralille. Fonte: Foto Moema F. Loures.



Fig. 99 — AGLUTINADOR. Les Halles, o jardim. Fonte: GROUP MONITEUR. **Paris Les Halles. Concours 2004.** Paris : Editions Le Moniteur, 2004, p.116.

Aqui podemos falar de como elementos distintos nasceram de um pensamento coeso e, para compreendermos a forma urbana proposta, é inevitável compreendermos as razões dos gestos projetuais. Nos cabe uma reflexão neste momento: tal materialização realmente reflete tais anseios? Para o estudo da forma urbana, isto é o que menos interessa, o importante é descobrir que o arquiteto percorre um caminho oculto, no movimento dialético, processo de composição, onde qualquer especulação a respeito da coerência formal pouco importa. O que importa, na verdade, é vermos que tal transposição pode ser lida se nos agarrarmos a determinados conceitos-chave.

Este caminho é válido não apenas para analisar os projetos urbanos, mas também para construir referências no processo projetual, onde as definições morfológicas não apenas partem da forma em si. Estas definições surgem dos anseios nascidos nas reflexões do arquiteto — tanto em escala projetual quanto na escala da cidade — possibilitando tornar material a conexão entre os princípios teóricos e a forma urbana.



Fig. 100 — ELEMENTO CONECTIVO. O jardim como elemento que conecta o subterrâneo ao aéreo.
Fonte: GROUP MONITEUR, op.cit, p.138.

3.2.3 BIGNESS EM EURALILLE E LES HALLES: ESCALA E PROGRAMA.

“To articulate this condition, this new form of attraction, some buildings would be constructed over the tracks to become part of the TGV network.”
(KOOLHAAS, 1998, p. 1170).

“They can have different identities, (...) like different bottles of perfume, each is carefully design and made and has its own identity.” (2004, p.118)

Para Koolhaas, a cidade de Lille era quase que um apêndice, pois o local do projeto era importante não pelo seu contexto direto, mas por ser o ponto médio entre Paris e Londres. Assim, a escala de observação foi aumentada, os parâmetros físicos se libertaram de uma relação tipológica com o existente, as referências passaram a ser as conexões. Em Euralille, como o próprio Koolhaas afirmou (1996, p.104), ele era apenas um “arquiteto ignorante”, pois nada sabia sobre a situação, mas que deveria persuadir os mais céticos, ou seja, aqueles que cultivaram por anos os anseios para o projeto.

Para isso, Koolhaas definiu estrategicamente dois parâmetros fundamentais em seu discurso: primeiro, a linha do TGV deveria ser construída ao longo de um túnel, protegendo a cidade do ruído; segundo, criar uma relação oblíqua entre a nova estação e a antiga estação Gare-Lille Flanders (1998, p.1162).



Fig. 101 — CONEXÕES. Euralille. Edifícios sobre o eixo do TGV, e o edifício ponte ligando dois fragmentos do terreno, nas suas primeiras materializações. Fonte: KOOLHAAS, Rem (et. al). **Euralille. The Making of a New City Center.** Paris : Espace Croisé, 1996, p.74.

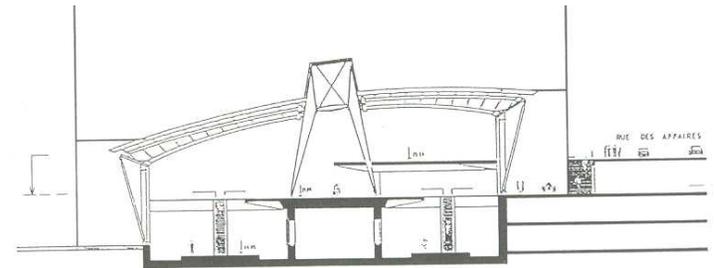


Fig. 100 — TUNEL TGV. Euralille. Fonte: KOOLHAAS, Rem; MAU, Bruce. **S, M, L, XL.** New York : The Monacelli Press, 1995, p.1170.

Esta proposta foi desenvolvida por Koolhaas da seguinte maneira, alterar a rodovia existente posicionando-a paralela ao túnel do TGV, possibilitando a criação de uma grande massa subterrânea que abrigaria também um enorme estacionamento, simbolicamente funcionando como um aglutinador de conexões entre a cidade e sua periferia. Com esta alternativa projetual, a nova solicitação programática — o estacionamento — estaria próxima da cidade, mas não seria parte dela²².

Em Euralille, as situações urbanas complexas se materializam em interseções de infra-estrutura, dispositivos de transporte e mega-estruturas de serviços, criando áreas de congestão e dissolução do traçado urbano num tecido genérico, que também reflete o conceito de bigness, como afirma Koolhaas: “Bigness is no longer part of any urban tissue”.

O resultado final de todo o complexo de Euralille não teria pretensões de se configurar como parte da cidade de Lille, mas sim, como parte de uma conexão internacional. Por isso, Koolhaas adota um entendimento do local como um sítio amorfo, e esta premissa faz com que, indiretamente, a proposta se aproprie do local pelas suas condições de localização regional: o programa (principalmente o TFG) clamava por este entendimento.

Esta reflexão que extrapola a escala do lugar ocorre em Les Halles também, onde, segundo Koolhaas (2003, p. 138), por o local ocupar uma posição crucial na história moderna francesa, suas construções iniciadas

22 “An underground podium of maximum modernity on which we can concentrate our enormous program.” (1998, p. 1164)

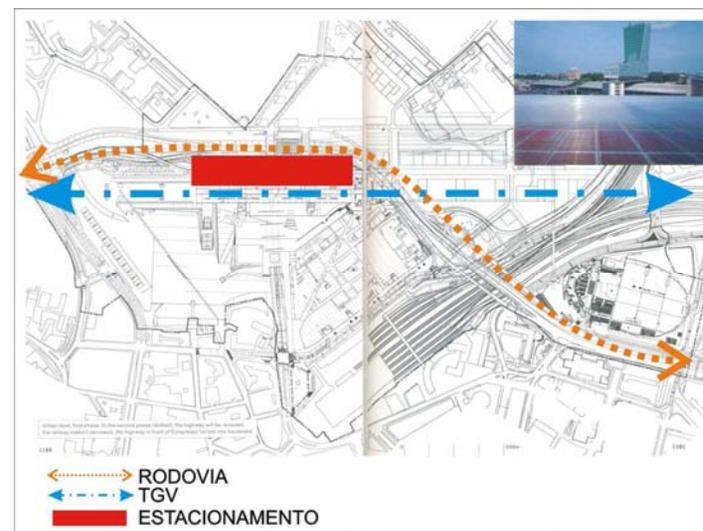


Fig. 101 — ESTACIONAMENTO Euralille. Configuração dos dois sistemas de transporte delimitando parte do estacionamento. Fonte: Montagem autor.

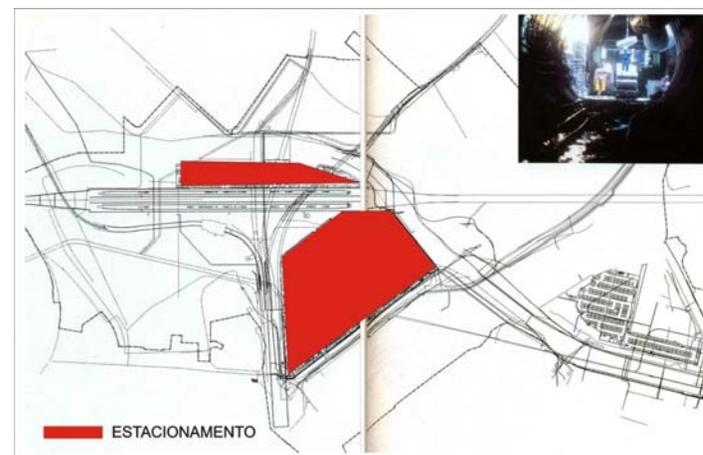


Fig. 102 - ÁREAS DE CONGESTÃO. Euralille. Espaços intersticiais no subsolo, configurando o grande “estacionamento regional”. Fonte: Montagem autor.

no século XX trouxeram uma mudança brusca na percepção da cidade e suas possibilidades.

O local se tornou um aglutinador das dinâmicas da periferia e do centro de Paris. Para Koolhaas, o subsolo de Les Halles é potencialmente capaz de expressar tal esquizofrenia contextual, onde se encontra toda energia dos subúrbios incrustado no coração de Paris, elemento crucial que Koolhaas adota como elemento-chave de reflexão. O arquiteto observa também que quem confere identidade ao centro comercial de Les Halles são os visitantes vindos da periferia, enquanto os parisienses não o reconhecem como parte da cidade.

Além disso, as transformações em Les Halles trouxeram mudanças radicais na maneira de interpretar planejamento, ou seja, os franceses aprenderam a depositar entusiasmo e confiança em elementos da vida moderna. Para Koolhaas (2004), Les Halles também trouxe uma visão paradoxal: ao mesmo tempo em que conforma um dos mais vitais centros, com alto número de visitantes, sua presença ainda imprime uma visão traumática em Paris, mesmo vinte e cinco anos depois.

Tanto em Euralille, quanto em Les Halles, Koolhaas entende que a arquitetura terá a condição de resolver contradições territoriais, ajustar escalas extremas, materializadas em edifícios, únicos e complexos. Assim pensar o Bigness é pensar em “Big Buildings” que “estão longe de serem controlados por um simples gesto arquitetônico, mas pela combinação de



Fig. 103 - ESQUIZOFRENIA CONTEXTUAL. Les Halles. Foto do período de construção do complexo no subsolo, no início da década de 1980. Fonte: GROUP MONITEUR. **Paris Les Halles. Concours 2004.** Paris : Editions Le Moniteur, 2004, p.10.



Fig. 104 – VISÃO TRAUMÁTICA. Les Halles. Fonte: GROUP MONITEUR. Op. cit., p.09.

diversos gestos arquiteturais” (Koolhaas, 1996, p.499). Podemos ver este raciocínio, tanto na disposição urbana do complexo de Euralille, como também nas diversas soluções que amarram a proposta de Koolhaas para Les Halles.

Koolhaas chamou de *Superimposition*, em Euralille, a superposição de diversas tramas e linhas conectivas do projeto. Sobre estas linhas sobrepostas, surgiram os edifício ao longo dos principais eixos e, como o próprio arquiteto afirmou, ele queria criar edifícios que não configurassem um “lugar”, mas sim a distância em “tempo” entre as várias cidades. Os endereços seriam “70 minutos de Londres”, “18 minutos de Bruxelas²³” (1998, p.1170). A temática do tempo surge aqui para reafirmar o estado da cidade contemporânea interpretada por Koolhaas: uma cidade amorfa, genérica, uma cidade que se libera da “camisa de força da identidade” (op. cit., p.1777).

O Congrexpo, separado da estação e do centro comercial, foi o único edifício projetado pelo OMA. Ele coroa todo o complexo com uma configuração extremamente diagramática, o Congrexpo é composto de quatro elementos principais: o Zenith, uma sala de concerto para cinco mil pessoas; o Congresso, um centro de conferência com três auditórios; a Expo, um salão com vinte mil metros quadrados para exposições; por fim,

23 Uma situação interessante desta decisão projetual foi que, com a superposição dos edifícios sobre os trilhos, os custos aumentariam cerca de 8 a 10%, no entanto, os investidores decidiram apostar no simbolismo da proposta. “Again, the client didn’t say no!” (Koolhaas, 1998, p. 1170)

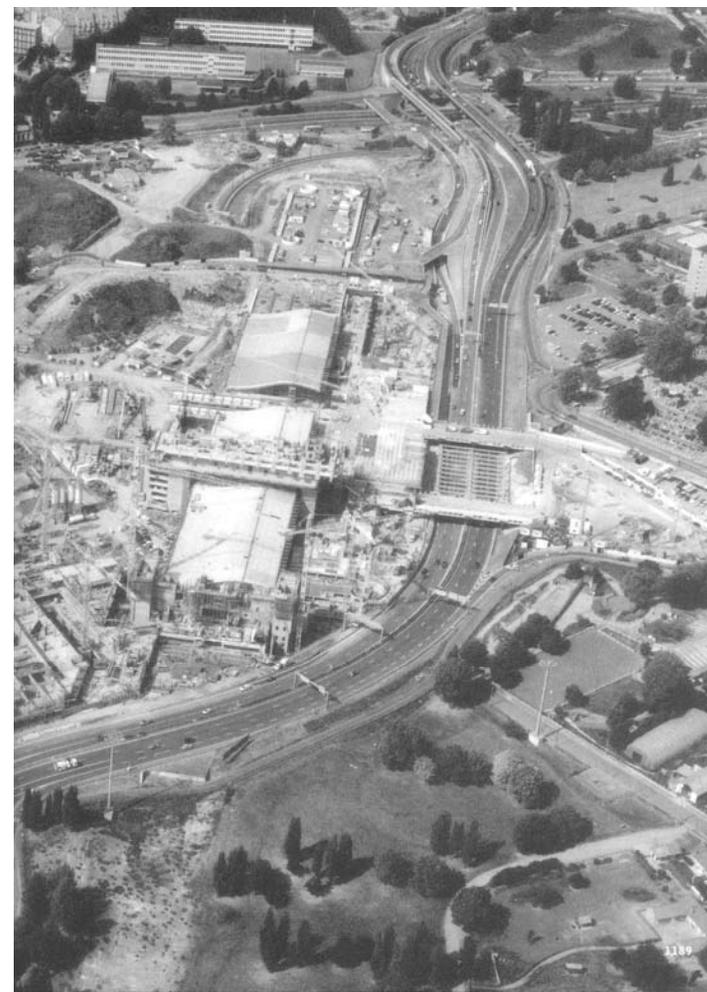


Fig. 105 – CIDADE AMORFA. Euralille. Peça urbana sem “forma definida”, que sofre instabilidades do tempo e da “busca por uma identidade”. Fonte: KOOLHAAS, Rem; MAU, Bruce. **S, M, L, XL**. New York : The Monacelli Press, 1995, p.1189.

o estacionamento. Estes elementos se relacionam de maneira extremamente singular, refletindo a idéia da complexidade desenvolvida no conceito geral do projeto.

O edifício adota duas possibilidades de inserção distintas: lateralmente cada um dos três elementos é autônomo, longitudinalmente, estes três elementos podem ser combinados e forma um grande espaço híbrido, onde a complexidade se revela e os programas se fundem. Como afirmou Koolhaas (1998, p.1204), é um edifício que não define uma identidade arquitetônica clara, porém, um edifício que cria e dispara potencialidades urbanas.

Aqui, o arquiteto transferiu as experiências urbanísticas de Euralille para o objeto arquitetônico, estendendo limites e gerando possibilidades de conexões internas. O Congrexpo, para Koolhaas acomoda as condições urbanas mais internamente do que externamente. Aqui o Bigness é colocado em prova também, onde arquitetura rompe escalas, se inserindo como elemento dinâmico na cidade. Ela não é apenas um edifício em um lote, mas sim, um componente urbano necessário, pois abriga todas as possibilidades em um único compartimento.

Em Les Halles, as torres²⁴ propostas que emergem do subsolo também agrupam e particularizam determinam camadas programáticas, como em

24 Algumas torres são para uso comercial, como uma torre específica para a FNAC, outras, envolvem programas relacionados à cultura, atividades esportivas, entre outros.

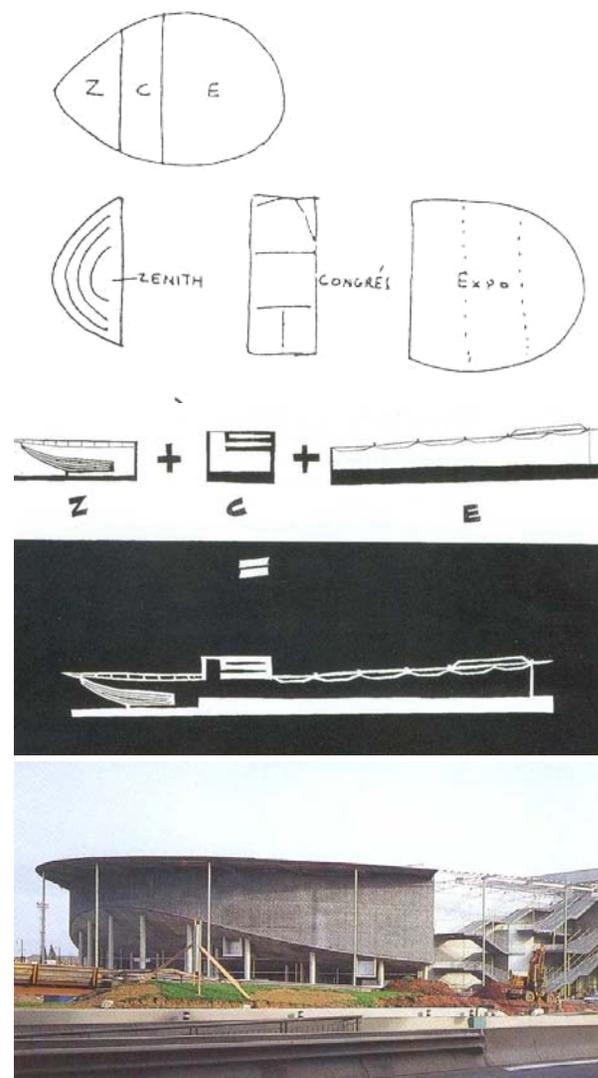


Fig. 106, 107, 108 e 109 – ÚNICO COMPARTIMENTO.
Euralille. Congrexpo, arquitetura que concentra os programas em uma única peça urbana.
Fonte: KOOLHAAS, Rem, op. cit.

Euralille. O tamanho e número de cada uma das torres foi resultado de um trabalho de investigação cuidadosa, tanto em sua composição quanto na interação com o subsolo, e com a superfície do jardim.

Koolhaas, ao contrário de Euralille, pensou na idéia de se construir edifícios com pequenas estruturas²⁵, possibilitando que cada torre se integrasse distintamente com os espaços públicos, e assim, cada elemento do jardim também tivesse uma identidade distinta. No entanto, duas coisas se assemelham, e refletem o Bigness: Koolhaas pretende, em cada gesto projetual, inserir arquiteturas que catalisam os fenômenos urbanos, agrupam programas, reproduzem o urbano.

No Bigness, Koolhaas apela pelo o livre tratamento do interior, revestido por uma “membrana silenciosa” como signo de uma modernidade metropolitana. Isso pode ser percebido, em Euralille, no tratamento dado ao Grand Palais e ao Centro de Serviços projetado por Nouvel²⁶, e em Les Halles, nas torres trabalhadas como superfícies que envolvem programas e se comunicam com o urbano. A arquitetura e o urbanismo, não travam mais uma batalha entre si, ambas configuram a cidade, através dos programas.

Em alguns momentos os edifícios fazem parte do parque, em outros são uma específica peça, um equipamento.

25 Fato que também se tornou necessário pela legislação de Paris, que permitia, no local, o gabarito máximo de trinta metros de altura.

26 Como coordenador geral do projeto, Koolhaas não exige um modo operacional de como os arquitetos devem agir, no entanto é explícito no conjunto de Euralille sua própria visão de cidade, mesmo que em projetos de outros arquitetos.

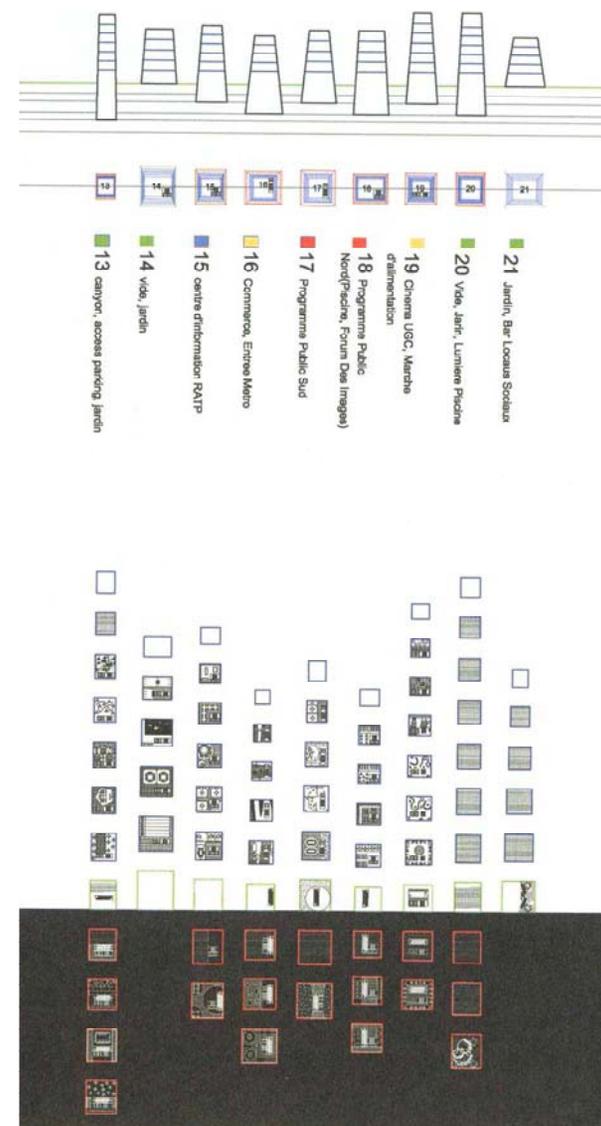


Fig. 110 – AGRUPAM PROGRAMAS. Les Halles. As torres e suas definições programáticas reunidas e particularizadas. Fonte: GROUP MONITEUR. **Paris Les Halles. Concours 2004.** Paris : Editions Le Moniteur, 2004, p.135.

Esta interação em Les Halles ocorre no tratamento do jardim²⁷, pois eles interagem com os volumes que emergem, desse modo o parque não será dominado por um simples projeto único, mas composto por massas que são extremamente distintas uma das outras, tornando-os inseparáveis.

Quanto à questão morfológica, Koolhaas imaginou uma paisagem de círculos criando pequenos agrupamentos distintos, variando usos e espécies. Os espaços verdes coexistirão com espaços pavimentados, numa espécie de link da natureza com novas culturas urbanas. Este recurso insere a natureza no projeto como material a ser programado também, que poderá ser modificada com as necessidades momentâneas. Koolhaas entende, que desta maneira, buscará o real significado de como os elementos naturais devem se inserir numa paisagem urbana moderna.

O que podemos observar nestas análises é que o processo de composição é representado por uma espécie de “jogo de escolhas”: qual conceito materializar, e como? Tanto a busca pelas conexões de infra-estrutura em Euralille, quanto à conexão programática através das torres em Les Halles, significaram para Koolhaas eleger qual elemento deveria proporcionar uma grande transformação urbana, travestida de arquitetura. Neste ponto, a forma urbana novamente se expressa na intenção e na matéria, e não apenas no resultado final.

27 O primeiro passo foi redefinir o perímetro do jardim, reforçando sua presença na área, o projeto transforma 4,3 hectares de verde não acessíveis para 7 hectares de continuidade com a cidade. Para Koolhaas, longe da intenção de se criar um microclima, mas sim uma extensão urbana.



Fig. 111 – CENTRO DE SERVIÇOS. Euralille. Projetado por Nouvel, película que apenas envolve as “atividades urbanas”. Fonte: Foto Moema Falci Loures.



Fig. 112 – AGRUPAMENTOS DISTINTOS. Les Halles. Variações de ocupação paisagística ao longo do jardim: “Bolhas programáticas flexíveis”. Fonte: Pranchas OMA.



Fig. 113, 114 – EURALILLE. A evolução formal na composição, da maquete ao projeto. Fonte: KOOLHAAS, Rem; MAU, Bruce. **S, M, L, XL**. New York : The Monacelli Press, 1995.

Fig. 115, 116 – LES HALLES. Da idéia a materialização arquitetônica. Fonte: Pranchas OMA.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

CONSIDERAÇÕES FINAIS

A dissertação se apresenta como impulsora para novas abordagens do tema da forma urbana em projetos urbanos. Ao longo deste trabalho buscamos desenvolver conexões entre conceitos de **projetos urbanos**, **forma urbana** e **composição urbana**: elementos como interfaces e delimitações múltiplas. Assim, nesta parte final, tentaremos destacar tais interfaces.

Estas conexões foram observadas através do seguinte caminho: primeiramente investigamos a contribuição de Rem Koolhaas, em Euralille e Les Halles, ao que se entende como projeto urbano, seus processos, seus atores e suas articulações; depois, consolidamos um olhar para a forma urbana que nos permitisse ler as estratégias, presentes nos planos quanto nas intenções do arquiteto, na resposta formal destes projetos. Buscamos também na obra de Koolhaas, em paralelo a outros autores, conceitos que o arquiteto formula e temas que permeiam os estudos sobre a cidade contemporânea.

É também importante lembrar que esta dissertação buscou, na compreensão do projeto urbano como processo, observar a interminável transposição entre intenções e objeto, não-matéria e matéria. Isto nos revelou em alguns momentos como os projetos urbanos, entendidos como atuações urbanísticas incisivas, são instrumentos significativos na dinâmica das transformações urbanas, impressas na forma urbana

produzida por eles. Alterar a forma urbana, através da manipulação formal dos espaços é inevitavelmente um trabalho complexo, pois reconstruir qualidades pratico-simbólicas de um espaço não se esgota simplesmente na construção de um objeto plástico ajustado ao entorno, mas sim de uma junção de fatores abstratos aliados à forma em si.

A princípio, nos atemos às categorias de análise de projetos urbanos desenvolvidas pelo LAPU (PROURB/UFRJ)¹, pois elas foram indutoras de um pensar sobre possíveis rearranjos conceituais para compreendermos a forma urbana nos projetos urbanos, nos alertando para as categorias Escala e Composição. A partir disso, nos pareceu interessante um trabalho futuro que faça rearranjos múltiplos, tentando encontrar constantes, peças-chave para um aprofundamento de qualquer tema pertinente aos projetos urbanos.

No decorrer do trabalho estas categorias — Escala e Composição — se transformaram em propriedades na leitura da forma urbana. A composição passou a ser entendida como um complexo processo que pretende dar coerência formal ao projeto, através de um movimento dialético, entendido aqui como uma pertinência entre as idéias e seu lugar no espaço físico da cidade. No projeto urbano, isto se consolida no processo de composição urbana, ou seja, a transposição dos planos das idéias e dos conceitos para o plano material.

¹ PROURB/UFRJ (Programa de Pós Graduação em Urbanismo, Universidade Federal do Rio de Janeiro). O LAPU (Laboratório de Projetos Urbanos) é um projeto de pesquisa coordenado pela professora Dra. Denise B. Pinheiro Machado, com apoio do CNPq.

Visualizar tal transposição se torna uma tarefa árdua, pois o movimento dialético entre forma e conteúdo, proposta por Lefebvre (2004) e que adotamos em nosso estudo, pressupõe a existência de ambigüidades e, entendendo esta dialética de maneira hegeliana — síntese dos opostos (Abbagnano, 2005) — evidenciam-se contradições que se complementam e interagem. Em nosso estudo, a forma e o conteúdo em seu estado dinâmico de interação caracteriza a forma urbana.

Entender esta dinâmica pelo viés da forma urbana permitiu também compreender os desdobramentos do projeto urbano em trabalhar com problemas de descontinuidades, novas conexões urbanas, novos sistemas de planejamento, novos atores incisivos, entre outros. Enfim, o projeto urbano confere à forma urbana o desafio de conviver com as complexidades latentes, por isso, as constantes alterações de escala exigidas neste processo se materializam através de uma coexistência dinâmica, participando de maneira incisiva nos componentes da forma urbana.

Assim, a análise da forma urbana partiu do pressuposto de que a coerência desejada não deve estar somente na forma do edifício e suas relações com o contexto, mas sim, nasceu do entendimento em um outro patamar de leitura, onde analisar a forma urbana significa observar as tais relações formais em conjunto com o processo de composição urbana, que inclui compreender também os anseios iniciais e elementos conceituais trazidos pelo arquiteto.

Neste ponto visualizamos uma possível autonomia do projeto urbano, presente na valorização da composição urbana como processo ativo, modificando espacialmente a cidade enquanto estrutura física. O arquiteto se consolida como um ator operante, intermediador de intenções heterônomas, e seu objeto está transfigurado na forma urbana. Por estas questões, o projeto urbano é uma expressão formal que, como disseram Merlin e Choay (1988), fazem da forma urbana um conhecimento pertinente ao saber dos arquitetos.

Ao percebermos que o estudo da forma urbana se insere em um novo paradigma, de extrapolar o debate sobre a estrutura física da forma apenas, tornou-se necessário compreender os elementos conceituais que o arquiteto se sustenta e materializa. Podemos dizer que, durante a busca de uma metodologia para ler a forma urbana, vimos que na dinâmica dos projetos urbanos é possível associar diversos conceitos e teorias disponíveis na análise dos mesmos.

Como afirma Moscato (2004), o "supermercado de formas urbanas" se apresenta como uma condição de um período onde a modernidade foi radicalizada (Giddens, 1998), assim, também reconhecemos a existência de um "supermercado de conceitos" que, se organizados com coerência, podem formar um arcabouço consistente de análise da estrutura material gerada por tais projetos.

Eleger estes conceitos emblemáticos é reconhecer suas contribuições significativas que perpassam o tempo e ainda se instauram como referenciais teóricos para os projetos urbanos, principalmente os conceitos ligados às teorias formuladas a partir da década de 1960, com a retomada do estudo da forma urbana pelos italianos, que buscavam novas questões para tratar das discontinuidades promovidas por um urbanismo de setores.

A partir de então se evidenciou uma dicotomia teórica em apreender a cidade como um “urbanismo de conjunto” e uma “soma de fragmentos”. O projeto urbano, nesta dualidade, se mostra ferramenta crucial para articular tais questões, bem como a escala necessária para se intervir na cidade, reconhecendo sua complexidade endógena e as complexidades urbanas. Como coloca Tsiomis (1996), o projeto urbano se transformou num urbanismo de articulação: de tempos, escalas, atores, formas, processos, ou seja, de todos elementos que configuram o panorama plural do urbanismo.

Ao elegermos, por distintas razões mostradas, os conceitos de *Permanência* (Rossi), *Totalidade* (Alexander) e *Bigness* (Koolhaas), tínhamos a intenção de buscar nos projetos analisados um “lugar” para estes conceitos, descontextualizando-os. Este exercício nos permitiu observar que, apesar de serem conceitos autônomos, inevitavelmente eles criam uma memória própria a partir do momento em que recebem um novo contexto de aplicação, acumulando elementos em seu conteúdo.

Este enriquecimento também permite desvendar similitudes em posturas projetuais distintas, fato que nos auxilia na compreensão de uma autonomia do campo disciplinar, conseqüentemente, vislumbrando matrizes de um corpo teórico.

Interessante frisar que em ambos os projetos, Euralille e Les Halles, os processos de atuação na forma urbana para Koolhaas seguem uma lógica semelhante: sobrepor malhas, identificando e buscando construir totalidades, e também fragmentos interpretados como um processo de colagem das estruturas disponíveis.

Apesar das diferenças existentes entre os períodos de construção dos conceitos-chave utilizados como ferramentas de análise, eles nos permitiram observar que Koolhaas ao pensar a forma urbana toca em pontos extremamente similares, criando um “vocabulário oculto” para seu ato projetual, quase sempre ligado às estruturas existentes, seja pela sua negação ou pela sua aceitação.

Tudo isso nos revela a importância de revisar preceitos teóricos em arquitetura e urbanismo, nos permitindo a assumi-los como referenciais de atuação e não somente pertencente à história das teorias. A abertura conceitual colocada pelos projetos urbanos e pela questão da forma urbana clama por um novo corpo teórico que reconheça estas novas dinâmicas de interpretação, onde se instaure um momento de revisão

crítica de teorias postuladas, tratando suas temporalidades como uma sinergia de anacronismo e vanguarda que os conceitos carregam consigo.

Neste sentido, Rem Koolhaas pode ser interpretado como um teórico que vive esta instabilidade, onde em certos momentos recorre a esquemas compositivos contextualistas, no entanto mantendo no discurso certo vanguardismo que, por este motivo, nos gera grande dificuldade de aceitação de seus escritos com sendo escritos pertinentes ao estudo da forma urbana.

Percebemos também em nossa análise dos projetos para Euralille e Les Halles que Koolhaas recorre a artifícios projetuais e compositivos onde sua atitude projetual difere do seu discurso sobre a cidade e o urbanismo. Koolhaas se agarra a elementos estruturantes, a determinadas permanências locais e também a necessidade explícita de estabelecer um todo coerente. O seu discurso sobre os projetos dizem isso, mesmo que seu discurso acerca do urbanismo assuma um certo grau de descrença.

Esta questão é um fator extremamente evidente em sua obra, pois o arquiteto reflete em escalas diferenciadas e, mesmo que elas difiram totalmente, em algum momento elas se tocam, criando elementos ricos ao conteúdo do projeto, e conseqüentemente da forma urbana gerada por eles.

Estas questões não devem estar presentes apenas como neste exercício, de análise de projetos urbanos, mas acima de tudo, elas precisam estar

presentes na formação do arquiteto e nas reflexões sobre as práticas brasileiras. Afinal, vimos que soluções morfológicas não são resultados de um gesto gráfico, mas também de gesto reflexivo onde ambos são condensados sob a clareza de determinados conceitos. Desse modo, para que entendamos a forma urbana, ambos os gestos devem se dialogar, em constantes movimentos e, a qualquer instante no processo de composição, possamos compreender a forma urbana.

Vemos a grande dificuldade em se constituir um quadro teórico que balize a produção arquitetural nos projetos urbanos devido à grande diversidade de abordagens conceituais, conseqüentemente, aumentando o desafio na determinação de instrumentos urbanísticos coerentes. No momento onde a busca por uma organização metodológica e compreensão dos projetos urbanos no Brasil, esse trabalho pode contribuir para uma primeira aproximação sobre o labor intelectual dos arquitetos nessa dinâmica.

Como atuar nestes processos que parecem cada vez mais constantes e potencializados pelo o estado de espírito deste século que se inicia? Acreditamos que fica evidente a necessidade de individualizar os elementos conceituais que possam vir a ser útil para a construção do entendimento da autonomia disciplinar. É diante deste quadro que o trabalho se encerra, ou melhor, se apaga. Na intenção de ser acessado e revisto a cada nova criação, ou descoberta de uma linguagem que componha o infinito vocabulário de referências conceituais que o projeto urbano consegue absorver.

Ainda continuamos a enxergar uma hipótese que, uma matriz de um corpo teórico válido para projetos urbanos, dentro do campo disciplinar da arquitetura e urbanismo, pode estar presente no exercício autônomo da composição urbana, onde a materialização de conceitos caracteriza a forma urbana. Esta hipótese foi, neste trabalho, um instrumento metodológico para abordarmos o tema da forma urbana, no entanto, pretende ser guia para futuras investigações, ou até mesmo um instrumento para uma nova abordagem da história das teorias urbanísticas.

Na cidade que não admite propostas de intervenção que almejam o controle total ou a redução da sua complexidade, as análises se mostram incapazes de absorver todas informações que o urbano permite. Precisamos de novas lentes para observar tal fenômeno, além disso, sempre carregaremos a memória das outras lentes que nos foram dadas e, unindo imagens, estaremos fabricando a nossa.

É possível e necessário se consolidar um novo corpo teórico? Porque tais fatos se apresentam desorganizados diante da constante busca pela consolidação de um caminho único? Não seria pertinente a presença destas dúvidas como constante impulso para melhor circundarmos o campo disciplinar de arquitetura e urbanismo nestas novas dinâmicas urbanas? São questões em aberto para futuras reflexões.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- BACHELARD, Gaston. **A Poética do Espaço**. São Paulo : Martins Fontes, 2000.
- _____. **A Epistemologia**. São Paulo : Martins Fontes, 2000.
- ALEXANDER, Christopher. **A New Theory of Urban Design**. New York : Oxford University Press, 1987.
- ASCHER, François. **Metapolis: acerca do futuro da cidade**. 1.ed. Oeiras, Portugal : Celta Editora, 1998.
- _____. **Les Nouveaux principes de L'urbanisme**. La fin des villes n'est pas à l'ordre du jour. Paris : Editions de L'Aube, 2001.
- BAUDRILLARD, Jean. **A troca impossível**. Rio de Janeiro : Editora Nova Fronteira, 1999.
- BARKI, José. **O Risco e a Invenção**. Um estudo sobre as notações gráficas na concepção do projeto. Rio de Janeiro : PROURB, 2003.
- BAUMAN, Zygmund. **O Mal-Estar da Pós-Modernidade**. São Paulo : Jorge Zahar, 1998
- BORJA, Jordi. **Ciudadanía y espacio público**. Revista CLAD Reforma y Democracia. nº12 Caracas, 1998.
- BRANDÃO, Zeca. O papel do desenho urbano no planejamento estratégico: a nova postura do arquiteto no plano urbano contemporâneo. Portal Vitruvius, Texto especial 134, junho 2002.
- BUSQUETS, Joan. **Nuevos fenómenos urbanos y nuevo tipo de proyecto urbanístico**. In UIA. Barcelona. Pp. 208-87, 1996.
- _____. **Evolución del planeamiento hacia la escala intermedia**. Curso: Planejamento e Projetos urbanos, São Paulo, 1999.
- CASTELLS, Manuel. **Globalization, flows, and identity: The new challenges of design**. In: SAUNDERS, Willian (org.) "Reflections on architectural practices in the nineties". New York, 1996.
- _____. **La ciudad informacional**. Alianza Editorial, 1998.
- _____. **A sociedade em rede**. A era da informação: economia, sociedade e cultura, v.1, São Paulo: Paz e Terra, 1999.
- CHOAY, Françoise. **Nueva babel. El reino de lo urbano y la muerte da la ciudad**. Arquitetura Viva nº35 Madrid-Espanha, 1994.
- CORBUSIER, Le. **O Urbanismo**. São Paulo : Martins Fontes, 2000.
- DEVILLERS, Christian. **Le projet urbain en question: continuité et desecontinuité** In: LA RECHERCHE en architectue – Un bilan international. Marseille. Ed. Parenhèses. Pp. 35-44, 1984.
- _____. **Le projet urbain**. In: Conférences Paris d'Architectes – Pavillion de l'Arsenal. Paris. Editions Pavillion de L'Arsenal. Mini PA nº2. pp. 7-48, 1994.
- DUPRÉ-HENRY, Dominique (org.). **Composition urbaine**. I-Repères. Paris : Service Technique de L'Urbanisme, 1992.
- _____. **Composition urbaine**. II-Projets. Paris : Service Technique de L'Urbanisme, 1992.
- ELEB-HARLÉ, N. **Conception et coordination des projets urbains**. Paris. Edition Recherches, 2000.
- ELLIN, Nan. **Urban Design Theory: the anglo-american axis**. In: Postmodern urbanism. New York : Princeton Architectural, 1996.
- FAMPTON, Kenneth. **História crítica da Arquitetura Moderna**. 3. ed. São Paulo : Martins Fontes, 2000.

- GENNESTIER, Philippe. **Que vault la notion de projet urbain** In: architecture d'aujourd'hui n° 288 septembre, 1993.
- GIDDENS, Anthony. **As conseqüências da modernidade**. 1.ed. São Paulo : Editora Unesp, 1991(Biblioteca básica).
- GRAEFF, Edgar. **A Forma na Arquitetura**. In: Alberto Xavier. *Arquitetura moderna brasileira. Depoimentos de uma geração*. São Paulo: Pini: Fundação Vilanova Artigas, 1987, p.211.
- GROUP MONITEUR. **Paris Les Halles**. Concours 2004. Paris : Editions Le Moniteur, 2004.
- HABERMAS, Jürgen. **Mudança Estrutural da Esfera Pública**. Rio de Janeiro: Tempo Brasileiro, 1984.
- HAUMONT, Bernard. **Un nouveau chap pour l'architecture et les recherches: le projet urbain**. 1993.
- HAYOT, A. & SAUVAGE, A. (orgs.) **Le projet urbain: enjeux, experimentations et professions**. Paris : La Villette.
- INGALLINA, Patrizia. **Le projet urbain**. Paris : Universitaires de France, 2001.
- JACOBS, Janes. **Morte e Vida das Grandes Cidades**. São Paulo : Martins Fontes, 2000.
- JEUDY, Henry P. **Espelho das Cidades**. São Paulo : Casa da Palavra, 2005.
- KAPP, Silke. **Autonomia Heteronomia Arquitetura**. Texto apresentado no seminário "Arquitetura e Conceito", promovido pelo Núcleo de Pós-Graduação da Escola de Arquitetura da UFMG, em agosto de 2003.
- KOHLSDORF, Maria Elaine. **A apreensão da forma de cidade**. Brasília : UNB, 1996.
- KOOLHAAS, Rem. **Delirious New York: A Retroactive Manifesto for Manhattan**. Espanha : Gustavo Gilli, 2004.
- _____. **Pour une culture de la congestion**
- _____. MAU, Bruce. **S, M, L, XL**. New York : The Monacelli Press, 1995.
- _____. BOERI, S; KWINTER, S; TAZI, N; OBRIST, U. **Mutations**. Barcelona : Actar, 2000.
- _____. BROWN, Simon. LINK, Jon. **Content**. Germany : Taschen, 2004.
- _____. (et. Al). Euralille. The Making of a New City Center. Espace Croisé, 1996
- LAMAS, José M. R. Garcia. **Morfologia Urbana e Desenho da Cidade**. 2. ed. Lisboa : FCT/FCG, 2000, p. 424
- LEFAIVRE, Liane; TZONIS, Alexander. **The question of autonomy in architecture**. The Harvard Architecture Review, 1984. Disponível em: <http://www.bk.tudelft.nl/dks/publications/online%20publications/1984-HAR-The%20Question%20of%20Autonomy.htm>. Acesso em 23/11/2005.
- LEFEBVRE, Henri. **O Direito à Cidade**. São Paulo: Centauro, 2004.
- LYNCH, Kevin. **A Boa Forma da Cidade**. 2. ed. Lisboa : Edições 70, 1999.

- MACHADO, Denise P. **Projetos Urbanos: Metodologias, Discursos e Práticas**. Relatório de Pesquisa. Laboratório de Projetos Urbanos (LAPU). FAU/UFRJ/PROURB, 1999.
- MAHFUZ. **Ensaio sobre a razão compositiva**. Belo Horizonte : UFV, 1995.
- MAGALHÃES, Sergio F. **Ruptura e Contiguidade. A cidade na incerteza**. Rio de Janeiro : PROURB, 2006.
- MENU, Isabelle. **Euralille: The Making of a New City Center**. In: Euralille. The Making of a New City Center. Espace Croisé, 1996.
- MERLIN, Pierre, CHOAY, Françoise. **Morphologie urbaine et parcellaire**. Sait-Denis : PUV, 1988.
- MONEO, Rafael. **Theoretical Anxiety and Design Strategies**. London : MIT Press, 2004.
- MOSCATO, Jorge. **O bairro está mudando: tudo que é sólido se desmancha no ar**. In: PINHEIRO MACHADO, Denise B.; PEREIRA, Margareth S. e SILVA, Rachel Coutinho (org.) **O Urbanismo em questão**. Rio de Janeiro, UFRJ/FAU/PROURB, 2003.
- _____. **El proyecto urbano como modo de construccion real de la ciudad**. 1995
- _____. **El espacio publico y la imagen de la ciudad**. Bienal do Chile, 2000.
- MUNIZAGA V., Gustavo. **La nueva arquitectura y la ciudad**, In: *Revista de Urbanismo, nº 5*, Santiago do Chile. Publicação eletrônica editada pelo Departamento de Urbanismo, FAU da Universidade do Chile, janeiro de 2002.
<http://revistaurbanismo.uchile.cl/n5/munizaga.html>
- PAIVA, Rita. **Uma inserção no universo bachelardiano. O alargamento da imaginação e a obsolescência do objetivismo na ciência e na sociologia**. 1. ed. São Paulo : USP, 1997.
- PANERAI, P. & MANGIN, D. **Projet Urbain**. Marseille : Ed. Parenthèses, 1999.
- PORTAS, Nuno. **Urbanismo e Sociedade: construindo o futuro**. In Cidade e Imagem. Rio de Janeiro : UFRJ/FAU/PROURB, 1996, p. 33
- _____. **La emergenza Del progetto urbano**. In Revista Urbanística 110, Roma, giugno, 1998.
- PULVER, Max. **Le Symbolisme de l'écriture**. Paris : Stock, 1995.
- RÉMY, Jean. **Les projet urbain: sens et significations**. In "Projet Urbain: ménager les gens, aménager la ville." Bélgica : Pierre Mardaga, 1998.
- RONCAYOLO, Marcel. **Lectures de Villes. Formes et temps**. Marseille : Ed. Parenthèses, 2002.
- ROSSI, Aldo. **A Arquitetura da Cidade**. 1. ed. São Paulo : Martins Fontes, 1996, p.49
- SAMPAIO, Antonio Heliodoro. **Desenho Urbano. Indagações críticas**. In *Desenho Urbano. Anais do II SEDUR*. São Paulo : Editora PINI, 1986, p. 40
- _____. Antonio Heliodoro. **Cidade e Imagem: Desenho. In Cidade e Imagem**. Rio de Janeiro : UFRJ/FAU/PROURB, 1996, p. 73
- SAUTEREAU, Jacques (org.). **Concevoir**. Les cahiers de la recherche architecturale nº 34. Marseille : Ed. Parenthèses, 1993.

SEMERANI, Luciano. "The School of Venice", In: Architectural Design, 55/6-1985, p. 10.

SOLÁ-MORALES, Ignasi. **Diferencias. Topografía de la arquitectura contemporânea.** Barcelona: Gustavo Gili, 1998.

SOLÁ-MORALES, Manuel. **La Segunda Historia Del Proyecto Urbano.** Revista Urbanismo : 1987.

TOMAS, François. **Vers une nouvelle culture de l'aménagement des villes.** In "Projet Urbain: ménager les gens, aménager la ville." Bélgica : Pierre Mardaga, 1998.

_____. **Projets Urbains et Projet de Ville – la nouvelle culture a vingt ans.** In Politiques de la Ville – Recherches et terrains – Les Annales de la Recherche urbain. N ° 68-69 SPPU/MELTT, 1995.

TSIOMIS, Yannis. **Projeto Urbano, Embelezamento e Reconquista da Cidade.** In Cidade e Imaginação. Rio de Janeiro : UFRJ/FAU/PROURB, 1996.

_____. **O projeto urbano hoje: entre situações e tensões.** In: PINHEIRO MACHADO, Denise B.; PEREIRA, Margareth S. e SILVA, Rachel Coutinho (org.) O Urbanismo em questão. Rio de Janeiro, UFRJ/FAU/PROURB, 2003.

VERMANDEL, Frank. **Euralille-Project for a City. Strategies, Methods, Designs.** In: Euralille. The Making of a New City Center. Espace Croisé, 1996.

VIRILIO, Paul. **The overexposed city.** 1984.