EXTRAPOLAÇÕES E INTERPOLAÇÕES NA MANUFACTURA URBANA ACTUAL

DISSERTAÇÃO DE MESTRADO INTEGRADO EM ARQUITECTURA

FAUP, ano lectivo 2009/2010
Ricardo Miguel Nunes Leal

RESUMO

A prática urbana encontra-se hoje inexoravelmente presa, num círculo vicioso, a uma meta-narrativa que ignora muitas das tendências ou significados subjacentes à modernidade e subentendidos pela mesma. A seguinte dissertação explora a relação essencial entre correntes ou modelos ditos culturalistas e progressistas, paradigmáticos da concepção urbana actual, cruzando referências provenientes de diversos campos exteriores à arquitectura. Tal exercício tem como objectivo a desmistificação de certos corolários em que as duas posturas aparentemente antagónicas se baseiam. Estes modelos são, deste modo, interpretados como processos de interpolação e de extrapolação na realidade contemporânea. Enquanto que uns projectam os novos cenários do futuro como fragmentos do passado, os outros generalizam as presentes condições urbanas projectando-as para o futuro. Numa primeira instância, é analisada a progressão do urbanismo como disciplina, com especial atenção à sua vertente materializante e paralelamente à observação crítica da paisagem urbana contemporânea. Em seguida é exposta uma série de oposições que se organiza em três categorias: teoria urbana, ficção e materialização. As duas últimas são ilustradas por quatro casos de estudo: dois filmes – *The Truman Show* e *Blade Runner* – e dois projectos concretos – Jakriborg e Ørestad. O objectivo é o de uma definição progressivamente maior do objecto em estudo. Finalmente, faz-se uma deambulação pela teoria implícita aos discursos e à presente prática urbana, com base numa extensa recolha bibliográfica com forte ênfase nas humanidades. Essencialmente, este trabalho põe em causa as noções estabelecidas de rejeição e de fim eminente relativamente às cidades e aos seus espaços. Isto, com o propósito de encontrar as verdadeiras condicionantes da vulgarizada percepção urbana negativista e das suas profundas raízes modernas. Espera-se que as desmistificações ambicionadas por esta dissertação permitam o reposicionamento da tónica naquilo que representa um dos maiores desafios do século XXI – a redefinição de um paradigma espácio-temporal que há muito se mostra desadequado.

ABSTRACT

The urban practice today is mercilessly trapped in a vicious circle, a meta-narrative that ignores many of modernity's undertones. The following paper explores the essential relationship between the so-called "culturalist" and "progressive" models, paradigmatic of today's urban design, by cross-referencing from several fields exterior to architecture. Such exercise aims at exposing certain corollaries in which two seemingly conflicting positions are based upon. These models are thus taken as interpolation and extrapolation processes that manipulate contemporary reality. While some practitioners design the new future scenarios as fragments of the past, others oversimplify the urban conditions of the present time as projections to the future. First the progress of urbanism as a discipline, with special attention to its compositional aspect, is subjected to an analysis in conjunction with an observation of contemporary urban landscape or territory. Following this analyses a set of opposed elements are explored within three categories: general urban theory, fiction and materialization. These oppositions are illustrated by four case studies: two films - The Truman Show and Blade Runner - and two specific projects – Jakriborg and Ørestad. The aim here is to clearly and progressively define the object being studied. Finally, the discussion dwells in the implicit theory in urban discourse today by walking to the speeches and the present urban practice, based on an extensive literature collection with a strong emphasis on the humanities. This paper essentially challenges notions of an imminent end and rejection in relation to cities and their spaces in order to find the real conditions of this widespread negativity in urban perception and its deep modern root. The aspired debunking is expected to allow the repositioning of emphasis on what represents one of the biggest challenges of the 21st century - the redefinition of a space-time paradigm which has now shown its inadequacy for long enough.

Derramai sobre ele todos os bens da terra, mergulhai-o num mar de felicidade, tão profundamente, que não se distingam mais na superfície senão algumas bolhas de êxtase; satisfazei as suas necessidades económicas tão completamente que ele não mais faça senão dormir, comer pasteis, e pensar na continuação da sua espécie. Mesmo assim, por pura ingratidão, puro rancor, o homem pregar-vos-ia algum tipo de vilania. Arriscaria mesmo os seus pasteis e desejaria deliberadamente as inépcias mais sinistras, os absurdos menos lucrativos, apenas de modo a introduzir em todo este bom senso o seu fatídico elemento fantástico. (Dostoiévski, Notas do Subterrâneo)

A arquitectura é uma cidade de volumes habitados, paredes que ecoam, paineis de separação, lápides e cemitérios, de edifícios para oração, de edifícios para as imagens, de espaços para o discurso e para a canção. A arquitectura é um projecto de desejo. (Heinz Tesar, 2008)

AGRADECIMENTOS

Aos meus pais pelo o apoio incondicional.
Ao professor Rui Braz pela confiança.
A todos que, de alguma forma, me apoiaram durante o meu percurso académico.

Muito obrigado

EXTRAPOLAÇÕES E INTERPOLAÇÕES NA MANUFACTURA URBANA ACTUAL

Entre o *Blade Runner* e o *The Truman Show*

DISSERTAÇÃO DE MESTRADO INTEGRADO EM ARQUITECTURA
Sob a orientação do Prof. Doutor Rui Manuel Trindade Braz Afonso.

CONTEÚDOS

15. **Preâmbulo**

19. **Introdução**

Capítulo I
25. **Manufactura Urbana**
26. Uma História de Separação e Resistência
28. Bem-vindos às estranhas paisagens que jazem aquém das cinas da vida moderna

Capítulo II
43. **Antagonismos**
44. Novo Urbanismo
46. Pós-Urbanismo
51. **Topoi e Ficção**
54. The Truman Show
56. Blade Runner
63. **Não-Ficção ou Materializações**
64. Jakriborg
68. Ørestad

Capítulo III
77. **Teoria Implícita**
78. Residualismo
87. Turismo e a (Re)invenção do Lugar

93. **Considerações Finais**

97. **Referências Bibliográficas**

Anexos
104. Jakriborg
108. Ørestad

PREÂMBULO

O FIM DE TODAS AS COISAS E OUTROS CONTOS DE EMBALAR

A forma como a recente crise financeira foi publicitada não é mais que o sintoma de uma tendência mais lata que se relaciona com o fascínio eterno pelos mitos do fim – um tema recorrente em diversos discursos sociais, económicos, filosóficos e artísticos que o tomam frequentemente como corolário. A crise da modernidade é já um lugar comum – a morte de Deus e do autor, o fim da história, o esgotamento da ciência, etc.

A morte anunciada da cidade é apenas uma extensão deste discurso adventista. Esta suposta crise urbana é geralmente associada a transformações sociais vendo-se acompanhada pelos fenómenos do "declínio da cultura pública" ou da "desintegração da sociedade civil" e consequente renúncia ao espaço público[1]. No seguimento de tal discurso são assumidas certas "características distintivas de um modo de vida urbano" que englobam a "substituição das relações primárias pelas secundárias, o enfraquecimento dos laços de parentesco, o declínio da importância social da família, o desaparecimento das relações de vizinhança e a ruína da base tradicional da solidariedade social" (Wirth, 1997: 60). Estas características convivem com outras como a "carência de habitação, a deficiência dos transportes, a contaminação atmosférica e o vazio cultural de numerosas zonas residenciais". Mas como argumentou Manuel Castells (1981: 1), mesmo que estes sejam factos pertinentes para a promoção de problemas sociais, "um défice não é uma crise"[2].

É evidente, explicou Stephen Graham (2009: 103-105), que "discursos deterministas" cujo prognóstico é o fim da cidade, "são simples e empiricamente erróneos", pois descartam o facto de que atravessamos uma era marcada pelos maiores processos de urbanização na história da humanidade. No espaço de um século a população urbana cresceu de menos de 5% para 50% da população mundial – valor atingido em 2008. Espera-se que em 2050 dois terços da população

[1] Estes fenómenos fazem parte de uma longa história descrita por uma corrente crítica e analítica que conta com a influência de autores como Jane Jacobs, Richard Sennett, Frederic Jameson, Mike Davis e David Harvey.

[2] Tradução da minha autoria. Todas as fontes bibliográficas em língua estrangeira foram sujeitas a tradução livre.

mundial sejam habitantes urbanos. Se a maioria deste crescimento acontecerá nas regiões em vias de desenvolvimento, nos países desenvolvidos a cifra dos 50% foi já atingida há meio século – prevendo-se, ainda assim, um relativo crescimento nestes últimos[3].

Não obstante, como constatado por Jameson ou Giddens, esta sensação do fim eminente "disto e daquilo" aproxima-nos do argumento de que estamos no limiar de uma nova era, "a qual nos leva para além da própria modernidade". Da multiplicidade de termos atribuídos a esta transição, alguns referem-se positivamente à "emergência de um novo tipo de sistema social" – a "sociedade da informação" ou a "sociedade do consumo" (Giddens, 1996: 1-2). No entanto, a grande maioria sugere a conclusão de uma condição precedente e "o definhar ou a extinção do movimento moderno (assim como a sua rejeição ideológica ou estética)" (Jameson, 1991): "pós-modernidade", "pós-modernismo", "sociedade pós-industrial", "*pós-fordismo*", e por aí adiante[4]. Este cisma revela, acima de tudo, uma crise – esta, sim, real – epistemológica no seio da sociologia urbana tradicional que se vê, mais ou menos subitamente, "incapaz de teorizar e de investigar os novos problemas surgidos nas fases mais recentes do processo de urbanização à escala mundial" (Giddens, op. cit.: 1-2).

[3] Todos os dados disponibilizados pela UN-HABITAT 2009.

[4] Segundo Featherstone (1997: 85), a ideologia de "progresso" que pode ser associado ao movimento moderno carrega consigo conotações direccionais historicistas e utópicas, sugerindo "a existência de limites à própria história, o seu eventual epílogo, ou a sua resolução em termos de uma sociedade melhor, ou mesmo perfeita – uma sociedade 'ideal'." Consequentemente, a pós-modernidade representa o reconhecimento da debilidade fundamental da modernidade e não uma nova fase de desenvolvimento posterior a esta. No mesmo sentido, o pós-modernismo encarna a ideia do "fim da História" como o "fim da crença nas possibilidades de ultrapassar o presente, para se atingir algo de verdadeiramente 'novo'" ou o fim da concepção objectiva da história enquanto processo unitário – uma noção *Nietzschiana* recuperada por Heidegger e Vattimo (apud Featherstone, 1997: 100).



0.1 "Arquitectura Assassinada." Desenho de Aldo Rossi dedicado a Tafuri.
Fonte: Tafuri, 1979.



0.2 "Estamos à espera que a cidade chegue até nós..."
Fonte: digitalurban.org - redesenhado.

INTRODUÇÃO

O momento em que tantos proclamam o fim da cidade coincide com uma das maiores renovações do interesse pela mesma. Este tipo de discursos apocalípticos são acompanhados por outros que falam da "impossibilidade da arquitectura". Embora se tenham multiplicado recentemente, tais argumentos contam já com uma longa tradição na crítica urbana e prendem-se com a dramática transformação da paisagem urbana a partir dos anos 60. Diversos factores podem ser apontados como estando por trás do renovado interesse pelas cidades e pelo urbanismo em geral. Momentos de crise económica têm sido identificados com ocasiões de reformulação teórica devido à maior dificuldade na produção arquitectónica. São alturas em que se revisitam os arquivos e se tem tempo para ponderar aquilo que mudou.

A cidade continua, em todo o caso, a ser criada e recriada na tentativa de responder a novas procuras por parte de novos grupos sociais. Foi no seguimento desta produção que Michael Sorkin (2006) proclamou o advento de um impasse representado pelas posições antagónicas do "'Novo' Urbanismo" e do chamado "'Pós'-Urbanismo". Segundo o autor, este "maniqueísmo distópico" representa uma falsa dicotomia que divide o imaginário urbano entre o "falso absoluto" e o fantástico, entre um conformismo nostálgico e uma vanguarda *retro* e solipsista. Os primeiros acusam os segundos de conformismo e oportunismo; os segundos acusam os primeiros de irrelevância e ingenuidade.

É nesta bipolarização da prática e teoria urbana que consiste o objecto de estudo. Se um pólo do espectro do urbanismo contemporâneo é facilmente identificável com os projectos do *Novo Urbanismo*, o chamado *Pós-urbanismo*, representado pela retórica de Rem Koolhaas, é mais ilusório já que não se rege por princípios normativos. À primeira vista, parece ser tão anti-urbano, como a

arquitectura pós-modernista tende a ser anti-modernista. Incorpora, acomoda e exprime as forças contemporâneas da tecnologia, da cultura e dos fluxos. A crítica destas posições bifurcadas é válida e a frustração, palpável.

É razoável afirmar que os dois extremos representados por esta oposição estão circunscritos por algo que pode ser apelidado de *urbanismo de mercado*. Em todo o caso, cada um parece custear posturas antagónicas quanto ao estado, forma e funções da cidade.

Deve-se ter em conta que a bifurcação ideológica em estudo, relativa à produção urbana, não é recente. Ela existe, pelo menos, desde o momento em que o urbanismo foi criado como disciplina autónoma. Françoise Choay identificou duas correntes divergentes que a ilustram, "culturalista" e "progressista", as quais toma como antípodas do discurso urbano moderno. Este antagonismo é representado actualmente por um "neo-tradicionalismo" – a ideia da cidade como uma obra de arte – contra um "retro-modernismo" e "a morte do planeamento urbano".

Seja como for, a principal intenção do trabalho passa por recapitular esta percepção ou preconceito ensaiando a reconciliação de tais pontos de vista aparentemente divergentes. Proponho, deste modo, que se tracem algumas linhas de convergência, mesmo que oblíquas, entre duas posições que se crêem irreconciliáveis, tentando encontrar pontos de contacto entre as mesmas e estabelecendo um quadro de referências comuns ainda que por vezes hiper-textualmente. Deve ser ressalvado que não é, de modo algum, pretensão deste trabalho a vanglória de uma posição em detrimento da outra. Como em qualquer caso de extremismo ideológico, existem fragilidades, mas também potenciais, inerentes a cada um dos pólos do espectro urbanístico que devem ser explorados.

A abordagem tradicional à cidade inspira-se nas investigações da crítica e da teoria da arquitectura, do planeamento urbano, da geografia, da história e da sociologia, mas frequentemente a apenas um destes campos. Ao tratar a condição urbana como manifestada no mundo Ocidental[5] no início do novo milénio, considero ser necessário alargar o espectro analítico evitando a fragmentação disciplinar. A análise posiciona-se então no campo dos estudos urbanos, na qual averiguações de diversas disciplinas serão combinadas, entrando em diálogo. O objectivo passa por instigar o confronto simultâneo entre os campos acima referidos. A narrativa desenvolvida lida com mutações morfológicas, mas não se limita de maneira alguma à cidade como materialidade. Reflexões culturais e representações da cidade são consideradas como partes integrantes da condição urbana, assim como realidades psicológicas fomentadas e acentuadas pela envolvente urbana.

A estrutura da dissertação organiza-se em três partes fundamentais. Numa primeira é tratada a evolução da teoria urbanística, particularmente a que se aplica ao desenho urbano. Nesta parte faz-se uma caracterização geral da paisagem urbana actual de um ponto de vista pertinente ao assunto tratado.

[5] A intenção é que o campo de estudo incida principalmente na cidade Europeia, concordando que esta não existe de facto. Admite-se portanto que nem *cidade* nem *Europa* são categorias claramente definidas, ou mais precisamente, aceita-se a ideia de que existem simultaneamente diversos modelos de cidades Europeias.

Seguidamente, é instigado um confronto entre as duas posições mencionadas. Tal é efectuado de três modos: através da sua descrição geral do ponto de vista da prática projectual; utilizando os dois exemplos cinematográficos mencionados por Michael Sorkin – *The Truman Show* (*A Vida em Directo*) e *Blade Runner* (*Perigo Eminente*); e, por último, através da exposição de dois casos de estudo paradigmáticos à discussão. A selecção prévia destes incidiu sobre dois empreendimentos escandinavos – *Jakriborg* na Suécia e Ørestad City Center na Dinamarca. Tal escolha é explicada pela exposição aos referidos casos de estudo a que estive sujeito durante a permanência em Oslo ao abrigo do programa *Erasmus*, por se localizarem em território Europeu e pela proximidade entre os dois locais.

A terceira parte tem como objectivo a colisão narrativa entre as duas "referências-limite", ou "arquétipos de concepções urbanas", através das principais teses presentes no debate a respeito da pós-modernidade pelas ciências sociais – *homogeneização, globalização*, *mobilidade e desenraizamento*.

CAPÍTULO I

A primeira das ilusões intelectuais a serem descartadas é aquela que, por meio da imagem apenas, tenta antecipar as condições de uma arquitectura 'para uma sociedade liberada.' Quem propõe tal slogan evita questionar-se a si mesmo se, excluindo o seu óbvio lado utópico, este objectivo é alcançável sem uma revolução da linguagem, método e estrutura arquitectural, a qual vá mais além da simples intenção subjectiva ou da simples actualização de uma sintaxe. (Tafuri, 1996: 366)



1.1 Colagem de Ward Verbakel, 2005.
Fonte: David Grahame Shane – Recombinant Urbanism: Conceptual Modeling in Architecture, Urban Design and City Theory.

MANUFACTURA URBANA

O presente capítulo deve ser encarado como uma contextualização quanto à prática e teoria urbanas. De facto assiste-se presentemente a um sem número de direcções e correntes ideológicas paralelas quanto ao futuro das cidades. A um fenómeno recorrente – recente em território nacional – de retorno ao centro tradicional, contrapõe-se um outro, tão ou mais complexo, que é caracterizado pela criação de novos empreendimentos, ou pela redefinição de outros já existentes, os quais são acusados da produção de "culturas e sociedades sintéticas e globalizadas" (Krier, 2008), culturas dominadas pela nostalgia – seja ela fantástica ou revivalista.

Da segunda metade do século XX até aos dias de hoje, as cidades sofreram grandes mudanças, tanto morfológicas quanto espaciais. A natureza exacta destas mudanças é frequentemente complexa, devendo-se ter em conta variações locais determinadas pela especificidade de certas geografias, climas, culturas, histórias, sistemas económicos e tipos de organização política. Mas mesmo com todas estas condicionantes diferenciadoras, ainda é possível apresentar um resumo geral da forma como a paisagem urbana se transformou.

Françoise Choay (1996: 9) explicou como esta evolução se tratou de "uma mutação mascarada pela permanência das palavras e dos topónimos", ou seja, que a cidade como conceito e imagem é hoje uma "mistificação" – "um mito encarregado de remediar a impotência ou angústia". É com este pressuposto, o de uma "inadequação da palavra e da coisa" (Choay, 1996: 9), que surgem alguns discursos muitas vezes precocemente caracterizados como apocalípticos – discursos que apelam à aceitação sem "sentimentalismo", sem remorsos e com "alívio" do "desaparecimento da cidade tradicional" (Koolhaas, 1998: 1264).[1]

Esta evolução culmina no "advento do urbano" – um "sistema operatório, válido e passível de desenvolvimento em todos os lugares" que ainda continuam desordenadamente agrupados dentro de um conceito e de uma imagem preestabelecidos de *cidade* – o qual determina o derradeiro "divórcio da *urbs* e da *civitas*" (Choay, 1996: 9,18).[2]

[1] O texto de Choay figurou como prefácio no catálogo – intitulado "La Ville: arte et architecture en Europe: 1870-1993" – de uma exposição organizada pelo Centro Pompidou em 1994 , a mesma data da primeira edição de "Generic City", no SMLXL.

[2] Esta dissociação será abordada novamente mais à frente, sendo que penso ser mais pertinente, neste momento, explorar a evolução da disciplina urbana com o objectivo de demarcar dois momentos essenciais que levaram ao antagonismo identificado por Sorkin.

Uma história de separação e resistência

Choay (1996: 10) atribuiu a cunhagem do termo *urbanismo* a Ildefonso Cerdá – o engenheiro que propôs o neologismo *urbanização* de forma a designar a acção sobre a *urbe*, conceito que compreende os diferentes tipos de assentamento urbano na sua generalidade.[3] O novo termo designou desde o início dois procedimentos diferentes. Em primeiro lugar foi o nome dado a uma nova disciplina que adquire autonomia em relação à arquitectura e que postula a possibilidade de um domínio total do evento urbano como ciência. Em segundo, representou um "procedimento pragmático sem pretensões científicas" cujo objectivo é a regularização eficaz do crescimento populacional e da mobilidade.

No primeiro caso, a autora subdividiu a nova disciplina em duas correntes ou modelos. De um lado, o dito "modelo progressista" ou de vanguarda, centrado na produtividade, propõe a partição do território urbano, o qual será reorganizado funcional e geometricamente. Este modelo estaria associado à ideologia e prática dos CIAM[4]. Do outro lado, o dito "modelo culturalista" pretende ser multifuncional e humanista. A teoria subentendida nas duas correntes vincula-se similarmente numa "análise crítica da cidade" e subsequente composição de modelos *ad contrarium* e exequíveis a partir do grau zero – um pensamento objectivador caracterizado pelo anacronismo e pela utopia. Sorkin (2006: 11) realçou a importância dos "modelos de cidade" como "condutores conceptuais indispensáveis para o progresso urbano", mas partilhou da opinião de Choay (1996: 11) quando afirmou que o fracasso das experiências urbanísticas do Modernismo sentenciou a apreensão de que são alvo tais visões concretas ao aparecerem como dispositivos redutores e instrumentos totalitários em prole de um condicionamento social.

No início, o urbanismo manteve relações estreitas com a arquitectura muito por ser obra de arquitectos cuja formação académica oriunda das Belas-Artes não diferenciava, senão pela escala, a composição urbanística da arquitectónica. A noção de urbanismo incidia no "desenvolvimento do urbanismo moderno e da sua complexidade disciplinar", na "dilatação do seu campo de intervenção a todo o território" e "na divisão social do trabalho entre o urbanista e o arquitecto" (Lamas, 2000). No entanto, tendo surgido a partir de reflexões sobre o impacto espacial da revolução industrial, a cisão entre a nova disciplina e a arquitectura mostrou-se inevitável e representou o ponto de chegada de uma crise iniciada pela técnica em meados do século XIX, a qual ameaçou o estatuto dos arquitectos a favor da engenharia (Choay, 1996, 14).[5] Marcou-se assim um primeiro momento de resistência, personificado pelos CIAM.

[3] Na sua obra *La régle et le modele* (apud Ascher, 1998: 231), Choay evidenciou o facto de que "antes do Renascimento, a produção de espaço construído" nunca constituiu "uma disciplina reflexiva autónoma", atribuindo a primeira revolução à *De Re aedificatoria* de Alberti e a segunda à *Teoria* de Cerdá.

[4] Os Congressos Internacionais da Arquitectura Moderna (do francês *Congrès Internationaux d'Architecture Moderne* ou simplesmente CIAM) constituíram uma organização fundada em 1928 e uma série de eventos organizados pelos principais preponentes da arquitectura moderna internacional. Com o objectivo de discutir o rumo a seguir nos vários domínios da arquitectura foram organizados 10 congressos de 1928 a 1956.

[5] Nas palavras de Walter Benjamin (1997: 68), "o conceito de engenheiro, que emergiu das guerras revolucionárias, começa a afirmar-se dando origem às rivalidades entre construtor e decorador, entre a escola politécnica e a escola de belas-artes."

Embora a corrente progressista do urbanismo moderno tenha dominado a cena europeia desde os anos 20, a sua aplicação apenas se torna significativa depois da Segunda Guerra Mundial. Terá sido logo a partir deste momento que as suas presunções científicas começam a ser postas em causa. O edifício tornou-se num objecto autónomo, desconectado de qualquer condicionante ou articulação contextual. Este estatuto contaminou o da cidade, a qual, dependendo dos mesmos princípios, passou para o controlo do arquitecto – transferência essa contemplada pela Carta de Atenas[6].

De facto, pelo décimo encontro dos CIAM em 1956 a organização sofria já de uma tal dissidência interna que entrou em colapso. Foi no mesmo ano que se deu a "Primeira Conferência de Desenho Urbano" em Harvard, convocada por Josep Lluís Sert – reitor da *Graduate School of Design* em Harvard e presidente dos CIAM desde 1947 – e onde se utilizou extensivamente pela primeira vez a frase *urban design*[7].

A conferência foi a oportunidade perfeita para que Sert transferisse para os Estados Unidos as fundações intelectuais e práticas dos CIAM, cuja organização estava ameaçada pelo separatismo e dispersão dos seus membros. Representou também um esforço para a recuperação da influência perdida – mais uma vez – da arquitectura "pela sua dissolução num campo urbano dominado pelo planeamento." (Sorkin, 2006: 5)

É de frisar que foram os não arquitectos em assistência à conferência – incluindo Jane Jacobs e Lewis Mumford – quem mais aclamou a complexidade social da cidade. Consequentemente, durante os anos 50 e 60, podia-se já observar uma tendência determinista, a qual equacionava o desenho da boa cidade com um enquadramento físico que suportaria simultaneidade social em vez de formal. Esta tendência – a busca pelo enquadramento e pela resolução das suas contradições inerentes – constituiu o cerne dos esforços e debates do desenho urbano nos últimos 40 anos e continua a estabelecer o contexto intelectual para o discurso arquitectónico contemporâneo.

Em 1961 Jane Jacobs (2000) publicou *Morte e vida de grandes cidades*. É por volta da mesma altura que se inicia a formalização de uma prática profissional de desenho radicada no contexto urbano ao contrário da *tabula rasa* que o modernismo tomou como ponto de partida. Um novo papel para o arquitecto foi promulgado: o de *legislador urbano*. Numa definição da prática urbana similar à estabelecida por José Lamas[8] (2000: 125-127), o arquitecto assumiria pouca responsabilidade pela construção propriamente dita. Este deveria trabalhar ao nível formativo do

[6] Choay (1996: 15) afirmou que a "desconstrução radical da cidade", assim como a vontade de a criar e reproduzir *ex nihilo* contemplada pela Carta de Atenas, tem como referência uma obsessão utópica "[colocada] ao serviço de uma visão paleotécnica, antípoda de um pensamento da complexidade."

[7] Harvard iria eventual e formalmente instituir o Desenho Urbano no seu programa de pós-graduação, acto seguido por diversas instituições educacionais.

[8] Lamas (2000: 125-127) argumentou que o urbanismo "implica (…) a condução de um plano no tempo e no jogo de agentes e actores políticos, económicos e sociais" mediando e resolvendo os "conflitos entre os interesses públicos e privados". Por outro lado, associa o projecto à "realização imediata da obra." Assim, o autor prefere "reservar a palavra arquitectura para o método de intervenção – o 'desenho'". Isto dá origem à percepção de que a arquitectura existe "tanto no urbanismo como na construção", que é "o desenho do espaço", desconsiderando questões diacrónicas ou de escala. Neste sentido, o desenho urbano seria entendido como a operação que "[define] relações e [interliga] os elementos construídos".

projecto, o que confinaria o desenho urbano entre o planeamento e o projecto de edifícios. O problema desta definição é a dependência em dispositivos e acções projectuais que nunca são específicos à arquitectura. O arquitecto, como *legislador*, muito facilmente se torna em alguém que elabora planos diagramáticos, desconectando-se da palpabilidade quotidiana da cidade. No pior caso possível, este tipo de desenho urbano, inicialmente motivado por considerações da cidade existente, entra, ironicamente, em conivência com a produção de espaços urbanos homogeneizados.

No início da década de 70, contra qualquer previsão por parte dos participantes na conferência de1956, a economia mundial entrou em recessão substituindo o optimismo da década anterior pela necessidade urgente de mudança. Nas palavras de Marshal Berman (1989: 357), se durante toda a década de 60, a questão que se colocava era se as sociedades modernas deveriam ou não afastar para longe o passado, "nos anos 70, a resposta era simplesmente que não poderiam." Nas três décadas seguintes, novos processos de urbanização iriam transformar dramaticamente a paisagem urbana. Como consequência da profunda reconfiguração da metrópole moderna, também o desenho urbano se transfigurou – deixando de ocupar um lugar central, afastou-se das anteriores ambições universais e desejos interdisciplinares, transformando-se num subdomínio relativamente isolado da arquitectura. Como especialização profissional e académica, o desenho urbano abraçou um conceito de forma física da cidade que pouco tinha que ver com as paisagens urbanas em rápida mutação que se propusera a abordar. Este facto isolou ainda mais o subdomínio, não apenas do planeamento mas também da literatura emergente que provinha da geografia e das ciências sociais.

Surge, deste modo, o dilema acerca da (im)possibilidade de incorporação da multiplicidade social e fenomenológica na prática do desenho urbano e da arquitectura. Este dilema tem tido como resposta uma prática ainda mais explícita arquitecturalmente, a qual resulta na produção de lugares individuais em detrimento de qualquer processo planeador. É neste contexto que surge a polarização que dá o mote a este trabalho.

BEM-VINDOS ÀS ESTRANHAS PAISAGENS QUE JAZEM AQUÉM DAS CENAS DA VIDA MODERNA[9]

> "De pé, no limiar, contemplaremos um fim repleto de medos e inconsistências mas que ao mesmo tempo se mostra capaz de fugas desconhecidas e de maravilhosas possibilidades." (Young, 2009)

A arquitectura e, logo, o desenho urbano aspiram à estagnação nos seus projectos. No entanto, qualquer noção de estabilidade urbana é, mais tarde ou mais cedo, contestada pelo fluxo inerente à cidade. Como foi referido acima, este fluxo insere-se numa narrativa plena de complexidade e contradição.
Esta narrativa tem como ponto de partida a alteração do espaço urbano tradicional como resultado da suburbanização. Considerando esta questão, é possível observar como posições ideológicas completamente opostas foram assumidas.[10]

[9] Título inspirado pelo texto introdutório à disciplina leccionada em 2009 por Liam Young (2009) na Architectural Association - School of Architecture.
[10] Cf. Giddens, 1996: 134-137 sobre mecanismos ou "reacções adaptativas" ao "perfil de risco da modernidade".

Enquanto que os seus apologistas tendem a celebra-la como a realização de um ideal nivelador e de emancipação, outros rejeitaram muito do seu espaço "des-urbanizado" por ser socialmente reaccionário e assente em práticas questionáveis e selectivas. A visão positivista que prevê um acréscimo de pluralismo e diversificação na metrópole contemporânea confronta-se frequentemente com a visão negativista que observa um aumento notável de formas de segregação social e separatismo. Não se pode ignorar, no entanto, que a suburbanização "não é apenas o resultado automático das forças de mercado e dos seus persuasores ocultos mas que sempre teve uma forte matiz utópica" e ideológica (Sorkin, 2006: 10).

Lewis Mumford (1982) demonstrou como este fenómeno é tão antigo como a própria cidade – processos de concentração conviveram desde sempre lado a lado com outros de dispersão. O aparecimento do fenómeno, na sua asserção clássica, não é tanto o resultado de mudanças sociais na própria cidade quanto de certas transformações gerais e momentâneas na cultura da classe média, particularmente a formação da família nuclear doméstica.

Enquanto que no século XVIII a proximidade física ainda acompanhava enormes distâncias sociais, no século XIX cresceu a ideia de que distinções sociais exigiam também a segregação física. No mundo Anglo-Saxão foram, especialmente, as classes médias que abandonaram a sobrepovoada, suja, barulhenta, insana e, supostamente, imoral metrópole. Mesmo assim, estas classes médias não viraram completamente as costas à cidade. Os subúrbios apenas serviam uma função residencial. Para qualquer outro propósito de ordem prática ou social, os seus residentes continuaram dependentes dos equipamentos dos centros tradicionais. Nesta primeira fase, portanto, o subúrbio apenas consolidou a importância desses. Esta relação hierárquica entre centro e periferia era também visível morfologicamente, demonstrando padrões concêntricos (Mumford, op. cit.: 526-532).

É só depois da Segunda Guerra Mundial que a urbanização entra numa segunda fase. Novos equipamentos de transporte desencadearam a ruína da condição clássica do subúrbio. Este tinha uma dimensão e forma cujo "limite natural" de propagação era o resultado das características da via férrea que dispunha de paragens a cada dezena de quilómetros. O sucesso do automóvel causou a erosão da estrutura ferroviária concêntrica e dos subúrbios que se desenvolviam ao longo desta. Apesar de, na imaginação popular, o automóvel ser geralmente associado ao subúrbio, o novo meio de tranporte mais que propriamente estimular o modelo clássico de suburbanização, destruiu-o ao aniquilar as suas condições básicas, ou seja as linhas urbanas de comboio[11]. A crescente disponibilidade de um automóvel por família – e por vezes de um segundo e/ou terceiro automóvel – libertou a "dona-de-casa" das visitas regulares a lojas de bairro e fez com que o espaço de estacionamento se tornasse num bem

[11] Uma postura díspar é a de Robert Bruegmann (2005: 107-109) que contestou um certo determinismo causal presente na teoria sobre a dispersão urbana, a qual se apresenta como um conjunto de "mitos urbanos". Na sua opinião, o argumento que postula o epílogo dos transportes públicos e o aparecimento de novas tecnologias de transporte e comunicação como causa de dispersão apresenta uma falácia – a de que "o automóvel não substituiu directamente qualquer tipo de transporte de massas". Ou seja, o automóvel substituiu o cavalo e, posteriormente, a carruagem privada, sendo que os transportes privados e os de massas coexistiram e evoluíram paralelamente durante os séculos XIX e XX. Por esta razão e pelo facto da dispersão populacional se ter iniciado séculos antes do advento automobilista é impossível provar qualquer relação causal linear – "embora [o] aumento de mobilidade tenha certamente possibilitado o *sprawl* [dispersão], não o causou necessariamente."





1.2-3 Hubert Blanz – Roadshow 01 (em cima) e Roadshow 03 (em baixo).
Fonte: http://www.blanz.net.

mais precioso que a acessibilidade por transportes públicos. (Mumford, op. cit.: 544-547)
Numa reviravolta, o sucesso do automóvel frustrou qualquer aspiração funcionalista. Por mais que a mobilidade crescente fosse levada em conta, o funcionalismo continuou a apoiar-se em noções colectivistas de urbanização. No entanto, uma crescente individualização contribuiu para um tipo de suburbanização em que noções como comunidade, vizinhança e adjacência foram gradualmente ultrapassadas pela qualidade autónoma do lar nuclear privado como molécula de um novo modo de vida suburbano.

O processo de suburbanização afectou, assim, mais que a mera redistribuição da população residencial urbana. Ao longo dos anos, também o próprio *subúrbio* se alterou. Depois da ascensão da paisagem difusa como um fenómeno residencial, e depois de assimilar funções comerciais e industriais, uma nova fase neste processo foi alcançada a partir dos anos 80 – esta mesma paisagem passou a assimilar importantes serviços reputadamente característicos da era pós-industrial, dando origem a um novo tipo de ambiente construído, por vezes chamado de "pós-urbano"[12].

O domínio urbanizado, como um todo, rejeita e complica agora antigas categorizações[13], sendo possível enumerar pelo menos quatro modos de como isto acontece: 1 Despojando a *distinção hierárquica* tradicional de muita da sua validade e evidência; 2 Acomodando simultaneamente tendências antitéticas de *concentração* e *descentralização*; 3 Dando origem a uma paisagem *descontínua* plena de vazios; 4 Recombinando radicalmente funções que os planeadores urbanos modernistas tentaram desembaraçar.
É de notar que falar de fragmentação, descontinuidade, despojamento ou de descentralização, quase sempre envolve alguma forma de *nostalgia*. Uma vez que estes conceitos sugerem a desintegração de uma unidade previamente existente, é possível afirmar que são termos intrinsecamente conservadores. Ironicamente, a interpretação da cidade como um conjunto de fragmentos faz parte de um discurso com uma longa tradição académica. Ao fim e ao cabo, a fragmentação do espaço e das culturas urbanas não se trata de um fenómeno novo. Sendo inerentes à modernidade, as noções de "metrópole" e "fragmentação" têm estado aliadas desde muito cedo. "[A cidade europeia] só sobreviverá sob a forma de fragmentos, imersos nas marés do urbano, faróis e balizas de um caminho a inventar", afirmou Choay (1996: 20).

Já em 1938, Louis Wirth (1997: 48) chamava a atenção para o facto de que a "urbanização" se estava a dispersar para além da cidade tradicional e que como conceito se referia "também à acentuação cumulativa das características distintivas do modo de vida associado ao crescimento das cidades". O autor relacionou esse mesmo conceito com as "alterações dos modos de vida tidos como urbanos, reconhecidas por aqueles que – onde quer que seja – sucumbiram perante as influências da cidade, graças ao poder que as suas instituições e personalidades exercem através dos meios de comunicação e de transporte." Esta asserção põe a tónica no facto da urbanidade não estar invariavelmente

[12] O termo introduzido por Françoise Choay refere-se ao ambiente urbano definido como um espaço isotrópico e à evolução e modificação das estirpes urbanas conhecidas. De certo modo relaciona-se com o conceito de Melvin Webber *post-city age* (Merlin, 1996: 531-532).
[13] Para além da questão semântica descrita acima e associada à noção de *cidade* por Choay, François Ascher (1998: 16) identifica a desactualização e inadaptação dos conceitos e denominações associados ao novo fenómeno urbano – algumas repletas de conotações negativas – propondo uma nova denominação, a "metápole".

associada a unidades geográficas de grande expressão numérica e densamente povoadas. O espaço no qual a urbanidade ocorre "como um modo de vida" transcende as áreas mapeadas com o nome de *cidade*. Isto significa que as teorias de Wirth previam já a dissociação relativa entre *local urbano* e *modo de vida urbano* que veio a caracterizar a última metade do século (Webber, 1964: 82 e Castells, 2000: 39-45). Extrapolando a partir desta afirmação, pode-se actualmente acrescentar a "acentuação cumulativa das características distintivas do modo de vida" *suburbano* como característica da urbanização do fim de século. Isto porque, não só características de um modo de vida suburbano, mas também elementos arquitectónicos e urbanísticos tipicamente suburbanos, têm invadido e mutado os centros tradicionais – fenómenos suburbanos como os dos centros comerciais também se começaram a inserir no interior dos centros metropolitanos tradicionais.

A distinção entre cidade, periferia e campo dissolve-se gradualmente. Esta relação modificou-se profundamente ao longo do tempo de acordo com as épocas e seus modos de produção. Por vezes conflituosa, houve alturas em que esteve próxima de uma associação. Lewis Mumford (1970: 24, 220) explicou como a cidade medieval pertencia ao campo – com algumas excepções, "a cidade da Idade Média não era meramente *no* campo, mas *do* campo" – admitindo, no entanto, que a noção de inter-conectividade contínua entre os dois elementos era inexistente. É durante a Revolução Industrial que esta associação é quebrada. Graças a uma sucessiva evolução da técnica, "a antiga exploração do campo circundante pela cidade, centro de acumulação do capital, dá lugar a formas mais subtis de dominação e exploração" (Lefebvre, 2009: 65). Este processo prossegue até aos dias de hoje com a corrosão e dissolução do campo pela cidade em expansão. O resultado é uma envolvente construída que é particularmente difícil de distinguir e de identificar. Esta transformação foi profetizada por Henri Lefebvre (2009, 67-68) já em 1968, com algumas reservas em todo o caso. Na sua perspectiva a "confusão generalizada" que é percepcionada quando "o campo se perde no seio da cidade" e "a cidade absorve o campo" poderia ser contestada teoricamente. Isto porque, nesse caso, a expansão da cidade e da urbanização faria com que o urbano "como modo de vida" desaparecesse, o que lhe parecia "inadmissível". Pelas suas palavras, "a superação da oposição não pode ser concebida como uma neutralização recíproca", mas "pressupõe a invenção de novas formas urbanas".

Em muitos casos, os *arredores* adoptaram quase todas as características da cidade tradicional e adaptaram-nas a uma densidade mais baixa. O resultado é uma *terra de ninguém* que demonstra especificidades tanto da cidade e do *subúrbio* como do campo. O sucesso actual desta paisagem não pode mais ter como referência o ideal suburbano do século XVIII, sendo, em vez disso, a encarnação de um novo género de cidade – uma estrutura amorfa e isotrópica, uma nébula que se difunde em todas as direcções e que deu origem à noção contraditória de centralidades periféricas. A natureza paradoxal do chamado espaço *"pós-urbano"* está representada na miríade de designações e conceitos forjados na tentativa de o denominar (Ascher, 1998: 13), as quais evidenciam a ausência de uma estrutura centrípeta pois mesmo a demarcação dos seus limites acaba por ser um juízo de valor.

Ainda que em território europeu a distinção entre cidade histórica e periferia permaneça mais enraizada que nos Estados Unidos, a relação hierárquica entre centro e periferia foi de facto abalada. Também nas mais dinâmicas cidades europeias emergem estas "*edge-cities*"[14]. Diversos factores contribuem para o seu sucesso: dos mecanismos do mercado imobiliário que constantemente procuram novas oportunidades, passando pelas rígidas regras de planeamento em vigor nos centros históricos, até ao crónico trânsito automóvel que se sente nestas zonas e ao desejo de manter uma imagem urbana tipificada ou pitoresca até na periferia. As "*edge cities*" europeias consistem num conglomerado de escritórios e edifícios de apartamentos para trabalhadores jovens e instruídos a preços acessíveis e de instituições de ensino superior à margem de equipamentos comerciais e de entretenimento. Têm zonamento, são planeadas e executadas em pontos estratégicos dentro de redes infra-estruturais regionais, nas áreas liminares entre a dita cidade consolidada e a zona periférica.

A tendência em direcção à difusão urbana deixou de se restringir a um modelo centrífugo e concêntrico sendo que também o espaço entre metrópoles tem sido sujeito a uma sedimentação, dando origem aos chamados "corredores urbanos" (Domingues, 1994/95: 11-12 e Ascher, 1998: 17-19). Enquanto que nos Estados Unidos são feitas diversas tentativas para instalar uma certa hierarquia à escala regional, na Europa, ao mesmo nível, o que acontece é precisamente a tentativa de harmonizar a centralidade existente aos processos de aumento de escala e velocidade.

Existe o consenso entre geógrafos de que está na altura de parar de imaginar a cidade como uma entidade claramente definida, e de a considerar, por outro lado, como um território que se estende ulteriormente. Se, por um lado, a densidade média do território metropolitano diminui, por outro, assiste-se a uma densificação das zonas mais antigas através de "operações pontuais nos respectivos centros (sobretudo com o desenvolvimento das actividades terciárias), nas zonas pericentrais e, às vezes, nas primeiras coroas urbanas". Estas operações pontuais têm como objectivo contrariar os efeitos negativos da evolução urbana de padrão dito *chritellariano* e consistem no desenvolvimento intensivo de novas polaridades periféricas (aeroportos, atracções turísticas, terminais de transportes, etc.)[15]. A estas junta-se a integração de "aglomerados e de aldeias periféricas" no "sistema de funcionamento quotidiano das metrópoles", o que acaba por aumentar a descontinuidade dos espaços metropolitanos – "as metrópoles estão, assim e ao mesmo tempo, mais diluídas e mais compactas, mais integradas e mais descontínuas." (Ascher, 1998: 9). Pode-se assim assumir a possibilidade da coexistência de diversos modos de evolução urbana num só território metropolitano.

Observa-se em diversas metrópoles – na região da Ile-de-France por exemplo – a tentativa de restituir algum equilíbrio ao sistema urbano. A estratégia escolhida recai muitas vezes na estimulação de empreendimentos mais selectivos e numa expansão maximizada da "zona mega-política". Esta zona expande-se, passando a incluir cidades que se encontram a mais de uma centena de quilómetros, mas que podem ser alcançadas dentro de uma hora graças à existência de infra-estruturas e/ou equipamentos de transporte capazes.

[14] Denominação cunhada por Joel Garreau (apud Ascher 1998: 13, 189-190) para "subúrbios transformados em cidades". Álvaro Domingues (1994/95: 12) destacou esta "conceptologia" associando-lhe a denominação de "pós-subúrbio" como o "subúrbio residencial transformado numa área de localização de actividades diversas (…) que estruturam a nova centralidade da *Edge City*".

[15] Como afirmou Domingues (1994/95: 15) ,"a (ex) periferia, agora diluída no quadro complexo das formações 'metapolitanas' (ou de outro qualquer conceito ajustável a estas novas realidades urbanas), tornou-se o lugar estratégico dos novos processos de transformação urbana."

Nas palavras de François Ascher:

> "Se a extensão contínua, e sobretudo densa, das grandes cidades foi favorecida pelo desenvolvimento dos transportes colectivos, a actual extensão longínqua e descontínua das metrópoles está evidentemente ligada ao uso do automóvel. Os transportes colectivos rápidos (...) favorecem também uma descontinuidade da urbanização, porque, por definição, estes transportes não fazem paragens intermédias: é a isto que chamamos 'o efeito de túnel'." (Ascher, 1980, 11)

A paisagem urbana europeia está também sujeita a processos de *sprawl* – "ocupação dispersa" ou "urbanização difusa" – e de descentralização que enfraquecem a dicotomia entre centro e periferia. No entanto, a formulação de uma teoria geral morfológica e sociocultural mostra-se mais problemática que nos Estados Unidos. Os processos espaciais e morfológicos na Europa são ainda mais complexos e seguem padrões mais variados. Em algumas cidades europeias observa-se mesmo a ocorrência simultânea de dois processos ostensivamente antagónicas: ao mesmo tempo que demonstram o padrão familiar de expansão "em mancha de óleo" e crescimento da cidade central, a paisagem urbana é também caracterizada pelo desenvolvimento autónomo e crescente densificação da periferia[16]. Uma área particular da periferia (circundando o aeroporto, por exemplo) pode, por si própria, tornar-se no centro de importantes sectores da economia *pós-Fordista*, ou pós-industrial. Finalmente, a periferia passa a interagir não apenas com a "cidade central", mas com toda a região, a qual é caracterizada por diferentes graus de densidade. Logo, em vez de uma dispersão uniforme, encontram-se múltiplos e multiplicados efeitos de centralização.

Descontinuidades e fragmentação

A hibridação do centro e periferia e a interacção entre processos de centralização e descentralização na paisagem urbana contemporânea são, eles próprios, acompanhados por um factor acrescido de complexidade: a fragmentação radical da paisagem. A fragmentação espacial concede uma estrutura descontínua à cidade contemporânea – uma descontinuidade ainda mais estimulada pela presença dos chamados *vazios urbanos*. Isto é verdade tanto para a tradicional cidade nuclear como para o actual ambiente "pós-(sub)urbano" das cidades periféricas.
Ao mesmo tempo que as cidades parecem estar sob constante expansão, os seus centros têm, por sua vez, estado sujeitos a processos de diluição. Como resultado da suburbanização, muitas cidades nucleares viram o nascimento de distritos mono-funcionais na sua periferia. Do mesmo modo, a suburbanização da indústria deixou para trás vastos territórios desaproveitados. Esta fragmentação literal foi acompanhada pela fragmentação da imagem que os habitantes, bem como os visitantes, têm vindo a formar de uma qualquer cidade em particular.[17]
Numa altura em que a maioria das funções urbanas foram já assimiladas pelos subúrbios, a cidade central é forçada a apresentar, sobretudo, uma imagem de centro histórico e cultural. O automóvel dá forma ao ambiente urbano, contudo muitos centros tradicionais têm criado cada vez mais zonas livres do mesmo, reforçando tal imagem. Logo, a *inner city* tradicional acaba por servir a função restrita de museu ao ar livre, apresentando-se como a encarnação de uma memória colectiva. Este carácter museológico reforça o processo de fragmentação à sua maneira, já que apenas isolados e contrastantes fragmentos de um enquadramento estático são utilizados para a sugestão de um passado partilhado. Está demonstrado que considerações políticas e comerciais tendem a ser dirigidas apenas a locais privilegiados, e que, como resultado, as áreas entre estes locais, os espaços residuais, são ignorados ou ocultados.
Não obstante, a descontinuidade da *metrópole* contemporânea torna-se mais proeminente nas periferias, as quais adoptaram muitas das funções e programas dos centros urbanos. Entre os locais de paisagem desenvolvida, encontram-se espaços residuais, *não-lugares*, ou vazios urbanos.
A presença de zonas intersticiais abertas não é apenas impressionante a uma escala territorial mais alargada ou na mirada panorâmica. É também bastante tangível em antigas áreas industriais nas antigas centralidades. Contrariamente à caótica e caleidoscópica metrópole moderna, a qual estava acima de tudo associada a noções de sobreposição, congestão, densidade e sobrecarga visual, o caos "pós-suburbano" está particularmente associado a noções de vazio.
A imagem típica ou tipificada desta nova paisagem é a que inclui centros comerciais, escritórios e hotéis, mas que ao contrário dos velhos centros, relativamente compactos e adaptados ao peão, estão orientados para o uso automóvel, tendendo para a dispersão. Existe bastante estacionamento mas poucos passeios. Muitas vezes os equipamentos não convidam ao atravessamento, localizando-se em parques empresariais afastados das auto-estradas e rodeados por relvados e estacionamentos bem pavimentados. Cada elemento tende a uma certa autonomia e auto-contenção, isolando-se das outras partes. Centros comerciais erguem-se num mar de estacionamento voltando-se para o seu interior. Privados de janelas, como cidades proibidas, voltam as costas ao mundo e reservam os seus prazeres aos que penetram os seus núcleos. Erguendo-se em parques de estacionamento individuais, as torres de escritórios não atraem visitantes casuais. Similarmente, cada hotel é um mundo distante e completo, com os seus próprios centros de congressos, *spas*, e restauração.

Note-se, no entanto, que a posição isolada dos edifícios no espaço "pós-urbano" tem diferentes conotações daquelas que acompanhavam o autónomo objecto modernista, pela simples razão de que o distanciamento entre edifícios e ambientes serve agora um propósito diferente. Enquanto que Le Corbusier, por exemplo, colocava os edifícios em *pilotis* para criar um novo espaço *utópico* que se virava ostensivamente contra o "decadente e devastado" tecido urbano da sua envolvente, no caso dos átrios dos edifícios de escritórios, e das praças dos centros comerciais "nenhum resultado adicional, nenhuma transformação utópica proto-política maior, [é] esperada ou desejada" (Jameson, 1991). Estas novas estruturas "já não desejam fazer parte da cidade", mas sim ser "o seu equivalente e substituto".

Redes Individuais

Entretanto, o sucesso de novos meios de transporte e de comunicação, a globalização, a organização cada vez mais flexível da economia, e a crescente mobilidade do capital, todos estes factores reduziram a importância dos limites espaciais. Logo, a paisagem fragmentada "pós-urbana" deixou de consistir em objectos físicos em relativa proximidade, passando a ser progressivamente composta por redes individuais escassamente perceptíveis as quais parecem escapar a qualquer lógica espacial (Ascher, 1998: 87-94).

[16] Cf. Domingues (2009).
[17] As questões de percepção serão abordadas e desenvolvidas no Capítulo III.

A cada lugar estão associados diferentes itinerários. A origem e o destino de cada um é específico e pessoal. Os lugares que cada um habita estão simultaneamente em diferentes partes da cidade e mesmo noutras municipalidades. Cada residente urbano compõe a sua própria cidade. Deste modo, o meio ambiente urbano, forçado a sacrificar noções tradicionais de espaço público, é reduzido a pouco mais que a soma de uma série de trajectos subjectivos. Este é um fenómeno que chega ao seu apogeu com a auto-mobilidade. O padrão formado por estes destinos é a representação da cidade para uma família ou indivíduo em particular. Quanto mais variados são os destinos mais rica é a cidade de cada um. Este movimento é acompanhado pela construção colectiva de "fronteiras simbólicas [e que penso serem também pessoais] que separam, aproximam, nivelam, hierarquizam ou, numa palavra, ordenam as categorias e os grupos sociais nas suas mútuas relações", como argumentado por António Arantes (1997: 159-260). Este autor considerou que os lugares sociais resultantes "não estão simplesmente justapostos uns aos outros como se formassem um grande mosaico". Pelo contrário, "sobrepõem-se e entrecruzando-se de um modo complexo formam zonas simbólicas de transição" plenas de "liminaridade". Como estas malhas estão sobrepostas, o padrão planificado obtido é caracterizado pela justaposição e interpenetração. A uma escala mais global, estas redes conectam cidades entre si – não apenas às suas regiões periféricas imediatas, mas em contextos nacionais ou mesmo transfronteiriços. Louis Wirth (1997: 56) afirmou antecipadamente em 1938:

> "Devido aos seus diferentes interesses, decorrentes das diferentes facetas da vida social, o indivíduo torna-se membro de grupos bastante diversificados, funcionando cada um deles relativamente a um único segmento da sua personalidade. Estes grupos não permitem estabelecer uma configuração concêntrica, na qual grupos mais pequenos se situam na órbita dos mais amplos, como é certamente o caso das comunidades rurais ou das sociedades primitivas. Ao contrário, os grupos em que o indivíduo comummente se integra são tangenciais ou intersectam-se das mais variadas formas."

Pelo início dos anos 60, a análise de Wirth podia já ser ampliada de modo a ser aplicada ao modelo conceptual proposto por Melvin Webber (1964) que visava descrever a mudança de status do espaço urbano – "o domínio urbano do não-lugar"[18]. Webber demonstrou que o desenvolvimento da mobilidade e das tecnologias de comunicação global havia reduzido a importância da distância para a *interacção humana*, o que resultava na erosão dos princípios de centralidade que até então haviam sido a base ideológica dos espaços urbanos. Como argumentou, a cidade não pode mais ser contemplada como uma composição estática de objectos num espaço unitário. Deve, pelo contrário, ser abordada como um domínio urbano do *não-lugar*, uma malha imensa composta por redes de transporte e de comunicação quase invisíveis. O desenvolvimento radicalmente inovativo nos campos tecnológicos, particularmente da *media* e da comunicação, originou a *involução*[19] de um processo já envelhecido.[20]

[18] Traduzido para Espanhol como "*el domínio urbano ilocal*".
[19] A *involução* é um processo que pressupõe um elevado grau de interactividade e que, como tal, se distingue da evolução autónoma.
[20] Devemos lembrar-nos que a cidade do século XIX foi o culminar de uma tradição que pode ser traçada desde o aparecimento dos primeiros povoados no médio oriente – uma tradição que visava resolver os problemas de transporte lento, trabalhoso e dispendioso. Uma tradição cuja tendência era a constante concentração de bens e pessoas num determinado lugar.

A distância deixou de corresponder ao critério mais determinante para a organização espacial dos vários segmentos da paisagem pós-urbana. François Ascher (1998: 65-66) argumentou que a velocidade dos transportes modernos constitui o factor mais importante nos actuais processo urbanos. Categorias como o tempo e a velocidade ditam a nova identidade geográfica da cidade. Rem Koolhaas, aquando do seu trabalho para EuroLille, afirmou que os Ingleses começariam a comprar casas em Lille pois seria possível aceder ao centro de Londres mais rapidamente que da sua própria periferia. "Se imaginarmos, em vez da distância, o tempo que se leva a chegar a algum lado como um dado crucial, existe então uma figura irregular a qual representa todo o território que está agora a menos de uma hora e meia de Lille." (Koolhaas, 1996a: 334)

Como foi mencionado mais acima, o aparecimento dos caminhos de ferro no século XIX não alterou fundamentalmente o padrão evolutivo das cidades. Mesmo que as muralhas tenham sido vencidas, as vantagens de um sistema centralizado continuaram em vigor. Mas no início do século XX a cidade industrial centralizada viu o aparecimento de inovações tecnológicas que deterioraram essas mesmas vantagens. As redes de transporte e de comunicação que suportavam o centro foram substituídas por redes que se dispersavam por regiões inteiras. Não só o automóvel e a crescente rede de estradas, mas também a própria ubiquidade da electricidade e da rede telefónica, foram factores que corromperam as vantagens económicas da proximidade e da densidade (Ascher, 1998, 28-30). Mike Featherstone (1997) notou o seguinte paradoxo: o levantamento de fronteiras espaciais ou "a tomada de consciência da existência de limites à escala do planeta e da própria humanidade" amplificou, de facto, a importância das diferenças espaciais. Ou seja, um dos resultados dos processos de globalização foi a "familiarização com uma maior diversidade, com um leque cada vez mais amplo de culturas locais" e não uma mais previsível homogeneização (Featherstone, 1997: 84) O estabelecimento de redes globais não só estimula novas ligações entre os fragmentos do novo ambiente "pós-urbano", mas também refina a fragmentação espacial e sociocultural. Um regionalismo manifesto desenvolveu-se como resultado do aparecimento das redes globais.
A nova paisagem urbana apresenta assim desafios consideráveis. É um tipo de organização vitimado pela categorização convencional que o concebe como carente de definição visual e consequentemente como ilegível e privado de racionalidade.

> Na Europa, o relativo insucesso de um bom número de novas cidades e quarteirões deve-se sobretudo à ambição dos urbanistas de realizar de uma só vez e de imediato, obra acabada, o que constitui uma quimera, porque a história das cidades europeias é testemunha do longuíssimo tempo que foi necessário para as fabricar. (Ascher, 1998: 154-155)

Na cidade tradicional, a simultaneidade apenas é alcançada por incrementos contínuos depois de várias gerações de mudança. A cidade contemporânea, embora frequentemente privada desta qualidade, procura incessantemente a preservação de situações simultâneas existentes ou a sua simulação quando estas não estão disponíveis. Em vez de a simular, o desenho da cidade deve gerar simultaneidade ao incorporar a cidade palpável com as suas rotinas mundanas e eventos extraordinários na evolução de lugares existentes. Deve aceitar o novo, o antigo, o presente, o simulado e o espectacular como elementos naturais das lógicas diversificadas da cidade actual, dentro do enquadramento de situações do dia-a-dia. Através da inclusão insistente destes factores na manufactura urbana, o desenho da cidade implode o tempo alcançando a vitalidade.

Uma vez aceites as cidades como artefactos complexos, multi-geracionais e eternamente inacabados, é-se forçado a confrontar as suas intrínsecas limitações. Recapitulando, o urbanismo, de forma alargada[21], "é sobretudo um pensamento e uma atitude essencialmente reformadora":

> Com efeito, por definição ele [o urbanismo] pretende que a cidade não se deixe construir espontaneamente, e nisto distingue-se do liberalismo radical e, também por definição, pretende intervir no quadro da sociedade tal como existe, concebendo o ordenamento como um meio de a fazer "funcionar" melhor, ou até de a reformar. (Ascher, 1998: 136)

A experiência dita que moldes prescritivos não se aguentam bem quando forças de mercado, programas em constante mutação e novas necessidades entram em correlação. "[Numerosas] disciplinas científicas podem contribuir à organização do espaço urbano, mas uma ciência normativa da cidade é uma noção contraditória", disse Françoise Choay (1996: 10).[22]

Em vez disso, muitos são aqueles que defendem a necessidade de estruturas ou quadros flexíveis que admitam e facilitem a inovação, a hibridação, o crescimento orgânico, a mutação e a surpresa. Mesmo que esta alteração pareça um desafio para um planeamento que aspira à previsibilidade ilusória do estágio final, o seu pragmatismo inerente tem o potencial de libertar o desenho e de acomodar diversos géneros de criatividade. Em vez da produção de produtos finitos, o urbanismo como composição ou desenho pode ocupar-se da antecipação e orientação de transformações a longo prazo sem destinos fixos, mediando valores, objectivos e resultados reais. O verdadeiro teste para o desenho urbano torna-se, assim, alcançar coerência e relações construídas mas deixando, ao mesmo tempo, um amplo espaço para a emergência de novas ideias, novos mercados e inovações sociais.

[21] Como foi notado por Ascher (op. cit.: 231), na língua Inglesa não se usa frequentemente o termo *urbanismo*, preferindo-se a distinção entre *estudos urbanos*, *composição* ou *desenho urbano* e o *planeamento urbano*.

[22] Também Michael Sorkin (2006/07: 12, 18) levantou os braços contra "a fantasia teleológica da convergência numa forma singular para a boa cidade – "[aqui] reside o dilema central da utopia, do plano mestre e de qualquer arquitectura que se proponha a melhorar as coisas: o que significa exactamente 'melhor' e melhor para *quem*?"



1.4 Adam Simpson - Boundaries, 2008.
Fonte: http://www.adsimpson.com

CAPÍTULO II

O planeamento terá que se libertar da camisa-de-forças dos sucessivos "refinamentos" regulamentares e procurar novas e flexíveis formas de negociação. Não existem duas cidades: centros tradicionais por um lado e empreendimentos recentes que rodeiam e estão entre as cidades, pelo outro. Existe um fenómeno singular de urbanização, o qual inclui e modifica centros mais antigos, enquanto cria e experimenta com os novos. (Wall, 2005: 244)



2.1 Ross Racine, "New Foxtown and Westhaven Villas" da série "Subdivisions", 2008. Desenho digital.
Fonte: Ross Racine - http://www.rossracine.com/

ANTAGONISMOS

Existe grande pertinência na capacidade de gestão das mutações urbanas por parte dos arquitectos e urbanistas. No entanto, não se pode ignorar a complexidade que envolve a concepção de nova urbanidade e a manufactura de lugares urbanos. Mesmo com a predominância da corrente culturalista, encabeçada pelo Novo Urbanismo, o desenho urbano e o urbanismo em geral contam com diferentes linhas de abordagem à cidade. De facto, o Novo Urbanismo goza de diminuto respeito académico, especialmente em escolas de arquitectura onde as teorias mais vanguardistas dominam a pedagogia. O espectro ideológico da "concepção urbana" é, em todo o caso, definido por uma bipolarização que está patente na obra de diversos autores, a qual passarei em revista durante este capítulo de forma a enriquecer a discussão.

Como explicito no primeiro capítulo, Françoise Choay definiu um eixo ideológico que tem a sua amplitude condicionada por dois grandes ramos – o urbanismo *progressista* e o *culturalista*. François Ascher (1998: 154-155) cruza este eixo com um outro que tem como extremidades o "urbanismo enquadrador-acompanhamento" e o "urbanismo voluntarista-antecipador". Obtém assim um sistema de quadrantes que tem, como vértices, "quatro referências-limite" ou "arquétipos de concepções urbanas". Mas como ressalvado pelo autor, estas referências não passam de "tipos-ideais" cuja existência na sua forma mais pura é meramente teórica. Os modelos aplicados tendem a possuir as suas coordenadas mais próximas do centro axial. "Como é evidente", disse Ascher, "nenhum urbanismo contemporâneo ousaria pretender opor-se radicalmente nem ao progresso, nem à defesa dos valores patrimoniais" (Ascher, op. cit.: 155).
De facto, tal hesitação entre o desejo de perpetuar a condição urbana venerável e uma consciente resposta às necessidades contemporâneas – despojada de referências quanto aos "bons velhos tempos" – exemplifica a natureza dialéctica do desenho urbano. O arquitecto corre o risco de se encontrar confinado entre duas expectativas societárias: a de serem os guardiões da forma, da segurança psicológica e do que o urbanismo "tradicional" tem de melhor, mas simultaneamente a de orquestrarem as particularidades urbanas respondendo criativamente à condição contemporânea.

O presente capítulo trata-se de uma deambulação pela produção urbana tanto teórica como prática, organizada de forma a dotar o presente discurso de uma maior definição. Primeiro, tenta-se esclarecer exactamente em que consistem estas duas posições supostamente antagónicas quanto à concepção urbana. Em seguida expõe-se, em oposição, quatro exemplos que se assumem como paradigmáticos para cada um dos modelos referidos. Dois desses exemplos, ou casos de estudo, são produções ficcionais iterando a "deixa" de Michael Sorkin – opõe-se aqui os filmes *The Truman Show* e *Blade Runner*, representando as correntes culturalistas e vanguardistas respectivamente. Em terceiro lugar são analisados dois casos concretos – Jakriborg e Ørestad, ambos localizados na região do Øresund. Na última parte do presente capítulo procura-se, então, observar em contexto Europeu como são materializados os modelos teóricos em questão.

Novo Urbanismo

Quando se discute o desenho urbano, ou a "'arte' da concepção das cidades", existe o risco de que as "representações da urbanidade" atinjam "um estatuto de estilo" ou de receita. O resultado é a acentuação de clivagens e dogmatismos. (Ascher, op. cit.: 155-156). No entanto, a análise daquilo que Joan Busquets (2007) chama de "*visões tradicionais*" torna-se mais operativa sob o epítome do Novo Urbanismo (NU), já que, como foi dito, é a doutrina mais proeminente da ramificação culturalista – e talvez a que mais se aproxima dos extremos axiais mencionados acima. Malgrado a divergência académica, o NU surge como a grande excepção à falta de optimismo dos últimos tempos.

O NU é uma colecção de princípios de desenho urbano partilhados e descritos na *Carta do Novo Urbanismo*[1], os quais são simples, elegantes mas não particularmente novos. Ao declararem que "a principal tarefa de toda a arquitectura e paisagismo urbano é a definição física de ruas e espaços públicos como lugares de uso partilhado"[2], estão a reafirmar uma antiga tradição urbana. A sua metodologia é, por isso, altamente normativa, adoptando códigos prescritivos em vez de um ordenamento proscritor.

O núcleo de qualquer projecto é constituído por um plano mestre: um desenho composto que inclui toda a informação crucial ao desenvolvimento de um plano municipal. Para além deste, é criada uma série de códigos estruturantes que tudo regulamentam, do próprio plano mestre ao paisagismo, passando pela construção, distribuição e desenho arquitectónico do edifícios. Estes códigos são distribuídos por cinco documentos base: O "plano regulador", "regulamentos urbanos", "regulamentos arquitectónicos", "tipologias viárias" e "regulamentos paisagísticos" (Robbins, 2004: 219-220).

Os projectos do NU partem da hipótese de que a forma urbana mais apetecível pela maioria dos futuros residentes de um novo sector é a que mais se assemelha à da cidade residencial do fim do século XIX e início do século XX (Busquets, 2007:181). Não é surpreendente que esta linha esteja fortemente radicada na abordagem crítica de Léon Krier e que tenha surgido no rescaldo dos anos 60 como reacção à aplicação deficiente dos princípios funcionalistas. O modelo paradigmático desta doutrina é o de uma cidade compacta e transitável a pé, com uma hierarquia de arquitectura pública e privada e de espaço que conduzem à interacção social cara-a-cara. Actividades terciárias e postos de trabalho devem ser concentrados dentro do centro da cidade, enquanto que espaços e edifícios cívicos se distribuem pelas unidade de vizinhança.

Os empreendimentos deste género apelam a consumidores que procuram a estabilidade de formas e símbolos unificadores face a áreas metropolitanas cada vez mais pluralizadas. A visão do NU providencia segurança ao estabelecer um conjunto de restrições que asseguram o valor da habitação que é adquirida. Estas restrições parecem impedir que a comunidade mude de aspecto e de forma, legislando a estase. Em contrapartida, os Novos Urbanistas pedem que, como membro dos seus empreendimentos, se aceitem rígidos códigos e convenções. Estes limitam a liberdade individual quanto ao poder de escolha em termos estilísticos ou mesmo comportamentais.[3] São projectos que exigem uma boa integração na estrutura urbana, como um todo de forma a evitar que se tornem em "episódios isolados de pouco interesse na cidade contemporânea" (Busquets, 2007:181). No entanto e ironicamente, a mentalidade do plano mestre acaba por virar as costas àquilo que já existe.

A ambiguidade do NU como movimento está explícita na sua ilusória claridade ou simplicidade não sendo tão claramente caracterizada como os seus proponentes ou detractores gostariam que fosse. Mesmo assim, visões urbanas alternativas demonstram uma ambiguidade e evasão ainda maiores. Existe uma certa ironia nesta afirmação uma vez que a maior novidade do Novo Urbanismo é o renovado entusiasmo pelo potencial e pelas oportunidades da cidade. Este urbanismo inova, também, ao transgredir as fronteiras políticas tradicionais entre direita e esquerda. Os seus rígidos regulamentos de ordenação territorial, enfatizando o espaço público livre, representam um ambientalismo de esquerda. Por outro lado, a imagética que este tipo de controlo produz nos empreendimentos e arquitectura do NU apela à direita política e social.

Se o Novo Urbanismo promove a comunidade, fá-lo ao reforçar uma identidade de classe média que substitui a democracia e a cidadania por organizações latifundiárias. Os Novos Urbanistas acreditam com optimismo e quase "evangelicamente" no poder do desenho como acto sociopolítico – um projecto de reforma tipicamente modernista. De certo modo, como explicou Edward Robbins (2004: 214-216), o movimento que mais os influenciou foi, ironicamente, aquele que os Novos Urbanistas mais antagonizam: o modernismo. Traçando uma linhagem através do Team 10, os Congressos anuais do NU são modelados directamente a partir dos CIAM e a Carta do NU pela Carta de Atenas. Ambas tratam de questões semelhantes como a reforma do caos das cidades existentes, vinculando questões formais a económicas e sociais e providenciando directrizes claras quanto à prática urbana. Como continuação da agenda radical do modernismo o movimento é *novo* mas antiquado se o modernismo *morreu*. Mistura assim modernismo e progressismo com historicismo e nostalgia.

Dada a popularidade do movimento surge a questão sobre o porquê do criticismo. Na realidade, é difícil chegar a qualquer conclusão generalizada quanto ao sucesso ou insucesso do NU tendo como base um ou outro projecto em particular. Os projectos mais mediáticos são, na melhor das hipóteses, "problemáticos como arquétipos para a revisão crítica"[4] (Robbins: 2004: 221). A crítica mais verbalizada prende-se com a tendência arquitectónica tradicionalista – uma dependência populista em tipos tradicionais. No entanto é neste ponto que a crítica perde a batalha face ao NU. Mas há quem afirme que o movimento oferece mais em retórica que em termos práticos. Estudos mostram que existe uma desadequação entre as densidades pretendidas para estas novas comunidades e aquelas necessárias para a manutenção de verdadeiros centros cívicos e ruas comerciais. Outros demonstram que os residentes em empreendimentos deste tipo não conduzem menos os seus automóveis que aqueles que residem

[1] Texto fundador do movimento, elaborado pelo Congresso para o Novo Urbanismo (CNU) em 1996. O texto pode ser consultado em linha em <URL:http://www. www.cnu.org/charter>.
[2] Cf. princípio 19 da Carta mencionada acima.

[3] Os "membros" de um determinado empreendimento do Novo Urbanismo são compelidos a aceitar um sem número de padrões ou modelos que determinam o aspecto do mesmo: a cor dos edifícios, o tipo e altura das vedações e portas ou mesmo o tipo de cortinas e ornamentos. Também certas práticas públicas são controladas, como a colocação de cartazes políticos ou a possibilidade de fazer uma "venda de garagem" (Robbins, 2004: 223).
[4] Seaside, na Florida, é uma estância de férias e não uma comunidade quotidiana. Celebration, construída pela Disney, não é uma comunidade do Novo Urbanismo na sua concepção.

em empreendimentos "mais convencionais" (Robbins, 2004: 224:225). O desejo pelo equilíbrio entre postos de trabalho e habitação[5] carrega também a sua própria problemática. Isto porque muitas pessoas, simplesmente, não podem ou não querem trabalhar e viver no mesmo lugar. Tal ambição não tem em conta o contexto socioeconómico actual – isto porque muitos dos empregos são, hoje em dia, transitórios e não centralizados, ou que membros diversos de um mesmo agregado familiar trabalham muitas vezes em sítios diferentes.

Eis que chegamos à verdadeira presunção do NU: a de que "a vizinhança é de algum modo 'intrínseca', que a forma decorosa das cidades é uma 'estrutura de vizinhanças', que 'vizinhança' equivale a 'comunidade' e que 'comunidade' é aquilo que a maioria [das pessoas] quer e necessita…" (Harvey, 2000: 171). Muitos são aqueles que preferem viver no anonimato dos subúrbios ou dos arranha céus como, de resto, Jane Jacobs (2007: 70-72) havia advertido já em 1961. O "lado mais sombrio do comunitarismo", segundo David Harvey (2000: 170), está presente nesta presunção. Segundo o autor, desde as primeiras fases da urbanização, passando pela industrialização, que este espírito comunitário tem servido como "antídoto para as ameaças da desordem urbana". A "comunidade" tem sido o lugar, por excelência, do controlo social e da vigilância, tangenciando a repressão social explícita. Quanto mais fortes são as suas fundações, mais estas excluem e se definem contra a alteridade.[6]

Pós-urbanismo

Deve ser referido que ninguém se apelida formalmente de "pós-urbanista" e que este não é um termo que figure numa extensa bibliografia. O "pós-urbanismo" é um conceito cunhado por Douglas Kelbaugh[7], o qual, apesar da sua generalidade, é utilizado como referência ao paradigma mais vanguardista do espectro urbanístico actual. É um tipo de urbanismo heterotópico e sensacionalista que descende daquilo que foi chamado de pós-estruturalismo. Os seus projectos são heterotópicos uma vez que desacreditam os valores partilhados, ou as "metanarrativas", como não sendo credivelmente praticáveis num mundo em processo de fragmentação e composto por zonas isoladas, de alteridade e de consumo. Dito de outra forma, estas zonas "liminares"[8] de fantasia sagrada e de consumo desregrado são percepcionadas como libertadoras porque permitem novas formas de conhecimento, novas possibilidades de hibridação e novas formas imprevisíveis de liberdade.

François Ascher (1998:159-160) identificou um "registo urbanístico" ou "modo de acção" que se adequa àquilo que aqui se tenta descrever: os "projectos directores". São operações fundamentadas na "realização de grandes equipamentos de interesse regional, nacional ou internacional" que se localizam frequentemente em "grandes vazios urbanos" formando "verdadeiros pedaços de cidade". Estas implicam a mobilização de meios tanto públicos como privados,

[5] Cf. princípio 5 da Carta do Novo Urbanismo.

[6] É possível observar uma certa militância contra uma noção de comunidade alargada nas visualizações dos planos mestre. Estes desenhos compostos sugerem singularidade e restrição física. Muitos destes empreendimentos, se não forem completamente encerrados, possuem entradas monumentais demarcando claramente a sua separação do contexto urbano envolvente.

[7] Cf. Strickland, 2005.

[8] Cf. Arantes (1997).

atingindo um alto nível de complexidade.[9] Exigem também "a acumulação e a interpenetração de funções múltiplas, a concentração e a interconexão de sistemas de transporte, a integração de programas imobiliários de escritórios, comerciais e de equipamentos públicos e privados." (Ascher, 1998:160) Segundo este autor, foi no seguimento deste "registo" que se introduziu a categoria dos "pólos estratégicos" como operações fundamentais para a reestruturação de vastas zonas – por vezes de áreas metropolitanas inteiras. O impacto considerável que lhes advém alarga-se para além do seu perímetro operacional, devendo ser cuidadosamente controlado pelos poderes públicos.

Dentro da taxonomia proposta por Joan Busquets (2006: 53-81) a linha de trabalho que mais se adequa a este modelo é a dos "solos múltiplos" – "o grande artefacto urbano como motor". Este procedimento envolve a utilização de grandes artefactos urbanos como agentes de transformação através da conversão e reorganização infra-estrutural "em combinação com um encargo ampliado para uso de alta densidade".
Esta abordagem reage à intenção de elaborar um projecto de grande escala que englobe mais que uma única função. Embora sejam várias as famílias de projectos a emergir desta abordagem, são três as que mais se destacam segundo Busquets (2007: 53): "a mudança de escala e reestruturação de infra-estruturas ferroviárias"; o revestimento e reparcelamento "fundiário" do espaço acima de infra-estruturas viárias pré-existentes; e "a criação de solo artificial sobre corpos de água".
No primeiro caso, por exemplo, a preocupação jaz na reorganização de conexões intermodais e na "multiplicação da superfície útil através do estabelecimento de camadas interconectadas". Esta preocupação responde à emergência de novas hierarquias levada a cabo pelas novas tecnologias de transporte. Se imediatamente a partir da revolução industrial a infra-estrutura ferroviária era percepcionada na cidade como um ponto de chegada, hoje as grandes estações ferroviárias representam nódulos carregados de significado – a conexão à rede internacional que proporciona um sentimento de "proximidade" global –, os quais (re) combinam diversas modalidades, velocidades e escalas. Por outro lado, estes projectos permitem a integração de um conjuntos de usos complementares que dependem da sobreposição infra-estrutural para o seu sucesso económico. Por muito que estes projectos sejam independentes, auto-suficientes e antagonistas em relação ao contexto, acabam também por "estabelecer novas centralidades, as quais reciclam e reestruturam o tecido envolvente" (Busquets, 2007: 65). Podem mesmo servir como pontos de referência internacionais.

Busquets (2007:72) identifica a "mega-estrutura" como marco conceptual para a evolução deste tipo de abordagem. Porém, esta relação refere-se, neste caso, a um sistema repetitivo que permite um alto nível de variação precipitado por uma imposição programática e contextual. O resultado é uma peça urbana mais harmonizada com, e susceptível às, "idiossincrasias" da sua localização específica (Busquets, 2007: 72).
"Uma das coisas mais importantes que se pode fazer como arquitecto são complexos de edifícios numa escala cada vez maior que se aproxima da do urbanismo", disse Peter Eisenman (Strickland, 2005: 23). De facto existem vários exemplos construídos de projectos cujo objectivo é a construção de grandes fragmentos urbanos como peças infra-estruturais singulares. Um exemplo

[9] É importante, aqui, perceber que Ascher (1998: 160) define "projecto urbano" como "uma operação complexa, onde um actor assume o controlo da obra de conjunto e que reúne projectos variados num programa, num plano e em formas de conjunto."

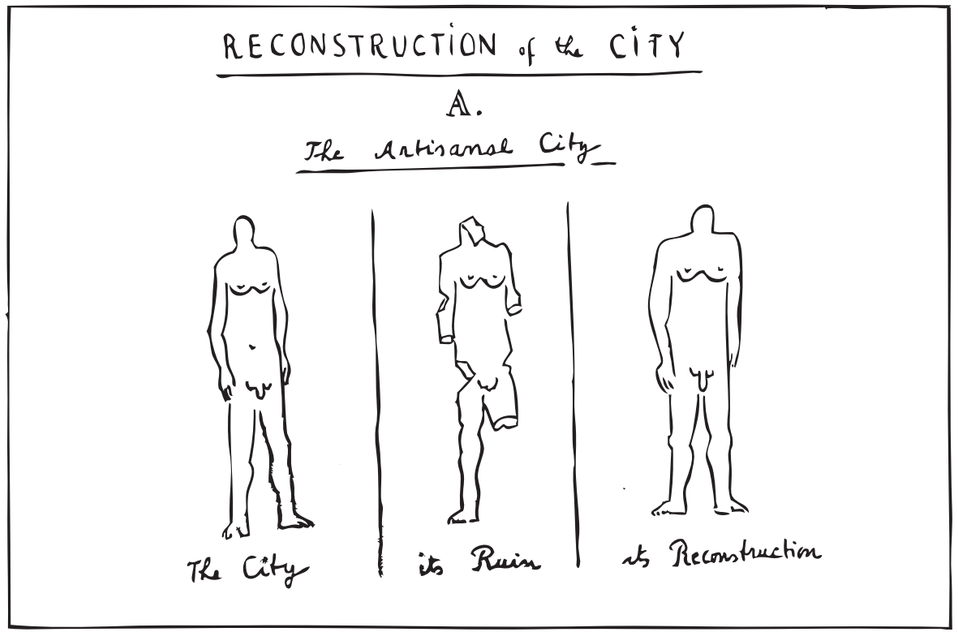
recente é Euralille, uma operação que, como tantas outras do seu género, nasceu de uma oportunidade: a posição de Lille quanto à rede Europeia de comboios de grande velocidade. A intervenção "complexa e integrada", a cargo de Rem Koolhaas e OMA, consistiu na cobertura de uma extensa superfície sobre as linhas ferroviárias e inclui "um centro comercial, equipamentos públicos, escritórios, habitação, um parque e novas vias."[10] (Ascher, 1998)
Ainda que as famílias de projectos aqui desenvolvidas lidem principalmente com transportes e mobilidade o seu potencial pode muito bem ser utilizado como motor para a reconfiguração de outras geografias.[11]

Estilisticamente, os projectos deste género tendem para o sensacionalismo esperando impressionar um cada vez mais sofisticado consumidor de ambientes construídos com uma arquitectura e urbanismo cada vez mais provocante e feroz. Como no Modernismo, a linguagem da arquitectura empregue neste caso é geralmente abstracta e com poucas referências ao contexto histórico e ecológico circundante, competindo com o mesmo – dá deste modo continuidade ao projecto modernista das tácticas de choque vanguardistas, qualquer que seja o programa ou local de construção. A dificuldade está em discernir se um determinado projecto é verdadeiramente vanguardista ou neo-vanguardista – ou seja, se o espectáculo e a surpresa são empregues em benefício próprio, ou se o seu principal objectivo é o de inspirar a crença genuína na possibilidade de mudança.

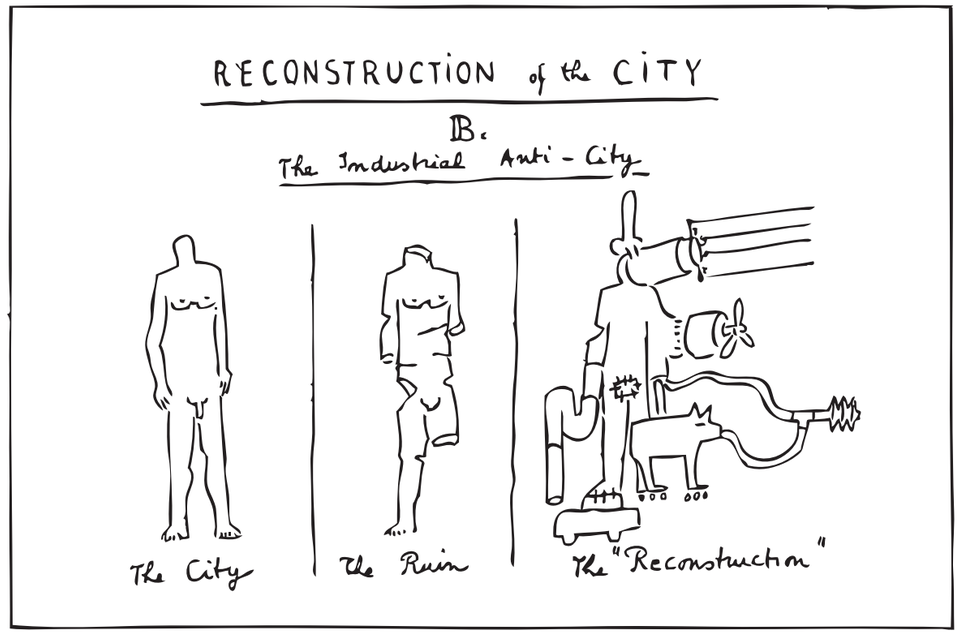
Como outras referências, mencionaria projectos de Peter Eisenman, Zaha Hadid, Daniel Libeskind, Bernhard Tschumi ou mesmo de Frank Gehry. Estes projectos são geralmente auto-suficientes e microcósmicos, não acreditando no trabalho de outros para o remate do tecido urbano, mesmo que fragmentado. Ainda assim, a contemplação de modelos é rejeitada desde logo à partida. Este urbanismo é explorativo e especulativo em vez de normativo, simpatizando com a subversão de códigos e convenções.

Os adeptos deste urbanismo tendem a não aliciar o público num diálogo aberto tão directamente como os "Novos Urbanistas" – talvez por sentirem que a *polis* tradicional se torna cada vez mais obsoleta, e que as suas instituições cívicas se calcificaram de tal forma que não permitem novas possibilidades. Tendem, em vez disso, a trabalhar como génios solitários, contribuindo com um monólogo para o mercado mediático. Todavia, a noção de *projecto* implica sempre alguma forma de reflexão sobre o estado das coisas, ou seja, um ponto de vista crítico. Porém, desprovidos de ortodoxias ou de princípios formais, de uma noção de valores comuns e partilhados, favorecem um formalismo arrojado, arbitrário e por vezes imprevisível – a tipologia é substituída pela topologia.

[10] Os vários edifícios que compõe o complexo foram desenhados por outros arquitectos convidados.
[11] Busquets (2007, 79) refere, a título de exemplo, zonas industriais devolutas dentro de centros urbanos [*brownfields*] densificados ou "regiões com topografias extremamente vigorosas".



2.2 Leon Krier - "Reconstrução da Cidade".
"A Cidade, a sua Ruína, a sua Reconstrução". Em cima: "A cidade artesanal". Em baixo: "A Anti-Cidade Industrial".
Fonte: Krier, L. – Houses, Palaces, Cities, 1984.





2.3 Hieronymus Bosch – "O Jardim das Delícias Terrenas".
Fonte: The Prado in Google Earth. Captura e colagem por Axel Boldt.

> Um antídoto mais apropriado para o determinismo espacial subjacente ao modernismo e ao Novo Urbanismo não é o abandonar de toda a conversação sobre a cidade (ou mesmo da possibilidade de utopia), mas compreender a urbanização como um grupo dos processos fluidos em dialéctica com as formas espaciais às quais dão origem e as quais, por sua vez, os contêm. (Harvey, 1997: 3)

No último capítulo de "Projecto e Utopia", Manfredo Tafuri (1996) escreveu sobre a posição impossível do arquitecto – enclausurado entre as estruturas do capitalismo, o arquitecto perdeu qualquer meio de resistência. O argumento mais acutilante de Tafuri é o de que a arquitectura se diluiu na convicção de que a produção exclusivamente formal pode intervir produtivamente no universo social. Esta ilusão ocultou o estado real das coisas, no qual se observa uma apropriação das formas recentes pelas mesmas forças de mercado das quais pretendiam escapar.

A última frase do livro fala de "mitos impotentes e inúteis que frequentemente servem como ilusões que permitem a sobrevivência de anacrónicas 'esperanças projectuais.'" (Tafuri, 1996: 367) O argumento de Tafuri não deixa qualquer saída aparente do problema e, assim, levou os seus críticos a falar de "profecias apocalípticas" e da "morte da arquitectura" (Tafuri, 1979: vii). Como resposta a esta acusação, Tafuri (1979: ix) observou como a arquitectura se viu forçada a procurar refúgio numa "pureza", num formalismo livre de utopia, ou "na melhor da hipóteses, na inutilidade do sublime". Será condescendente adoptar o valor nominal destas afirmações, procurando refúgio num "pessimismo cínico" e na "celebração anacrónica dos prazeres" da actualidade (Giddens, 1996: 136–137). Parece-me no entanto que o discurso de Tafuri é mais uma provocação que uma prescrição.

Mas, como pode o arquitecto propor a utopia – o lugar sem lugar?[12] Tal parece uma contradição em termos arquitectónicos – a arquitectura necessita de um lugar para ser real e tudo o resto é ficção. Todavia a definição de uma espacialidade e de uma geografia do lugar é, também, uma pré-condição para a Utopia, e esse lugar é frequentemente urbano.
As utopias não contemplam transições. São rupturas, criando outros espaços dentro de outros tempos, mesmo que paralelamente. David Harvey (2000: 159-163) distingue este tipo de utopias como "utopias de forma espacial", em oposição a "utopias de processo social"[13], uma vez que "a temporalidade do processo social, as dialécticas da mudança social – a história real – são excluídas, enquanto que a estabilidade social é assegurada por uma forma espacial fixa". Por outras palavras, a progressão temporal é excluída a favor da perpetuação de um estado estacionário. De resto, as utopias dependem sempre de uma série de outras exclusões na sua concepção. Apesar deste postulado, a fuga para qualquer tipo de utopia transporta consigo uma poderosa atracção.

Utopias frustradas são alvos fáceis para a crítica. Da *Cité Radieuse* de Le Corbusier à *Garden City* de Ebenezer Howard, as utopias materializadas parecem mais disfuncionais que funcionais.[14] Não é grande surpresa que a fé nas ditas tenha desaparecido. Mas, se o projecto utópico for abandonado e se tão poucos nele acreditam, onde iremos então encontrar esperança?
A ruína da utopia pode agir como um gatilho para a falta de ousadia, para o refúgio no conservadorismo e na moderação dos desejos e do engenho. Contudo, também as *visões* distópicas[15] oferecem uma imagética atraente – de Orwell a Ballard, de *The Truman Show* a *Blade Runner*, o pitoresco contra o terrivelmente belo e o sublime. A distopia é frequentemente uma utopia à excepção de um defeito fatal que debilita todo o sistema. Esse defeito singular é uma chamada à realidade dos nossos sonhos mais idealistas – um mundo perfeito onde o pensamento é controlado por uma agência central, um mundo perfeito construído para gáudio de espectadores televisivos, etc. Este "mundo perfeito" suprime diversidades internas – as especulações concretizadas também se tornam "exigentes", esperando que o mundo se livre das suas falhas e se torne numa reluzente ficção. Sendo assim, a tentativa de imposição de um mundo utópico no seio de uma realidade imperfeita equivale a pouco mais que à dominação violenta.

[12] O termo Utopia, cunhado por Sir Thomas More em 1516, é o resultado de duas fusões diferentes de raiz grega tendo um duplo sentido: *outopos* (οὐ, "não" + τόπος, "lugar") e *eutopos* (εὖ "bem" + τόπος "lugar"). Em inglês, a língua nativa de More, as duas palavras são homófonas. Isto parece indicar que More utilizou o conceito como uma alegoria, não considerando tal lugar ideal como sendo realisticamente possível.
[13] Por definição do autor, as "utopias de processo social" ignoram completamente qualquer qualidade espacial e de lugar (Harvey, 2000: 173-179).
[14] Retomando Tafuri, mas por outras palavras, Harvey (2000: 179-180) afirmou que a perversão das "utopias de forma espacial" ocorre durante o processo de materialização das mesmas, devido à necessidade de compromisso com os processos sociais que as quais pretendiam controlar em primeiro lugar.
[15] O termo distopia provém do inglês *dystopia* tendo surgido como forma modificada do neologismo *utopia*. Justaposto ao radical de origem grega *topos*, o prefixo *dys-* (grego δυσ-, "separação", perturbação" ou "dificuldade") opõem-se claramente ao prefixo εὖ ("bem") – [ver nota acima]. Dum ponto de vista etimológico, distopia significa, assim, "lugar problemático". Esta polarização entre imagens positivas e negativas exprime o carácter dualista desde sempre associado à cidade – "cidade mãe e castradora" (Choay, 1996: 9), lugar de liberdade e de anomia. Cf. Harvey, 2000: 157-158.

David Harvey (2000: 163) atribuiu a causa da recente rejeição da utopia à consciência atroz da sua relação intrínseca com o autoritarismo e o totalitarismo. Mas tal não significa que se deva abandonar o desejo de imaginar um mundo melhor: "A especulação é um elemento crucial do desenho arquitectural – o edifício a ser construído deve ter em consideração um modo de ocupação futura que é, por definição, fictício" Por extrapolação, poder-se-ia afirmar que "a própria arquitectura é uma forma de ficção: cada projecto opera necessariamente com base em especulações, presunções e cenários." (Shrijver, 2009: 13)

Por outras palavras, o desenho como acto criativo é sempre uma projecção em direcção ao futuro – sempre, por definição, optimista e de ímpeto utópico –, do edifício que trará alegria aos seus ocupantes à cadeira que ampara com elegância. O paradoxo do desenho visionário é o de poder sugerir realidades ainda não concebidas ao mesmo tempo que se integra na estrutura cultural. Mesmo quando a crítica ataca o autoritarismo ou a mansidão destes sonhos utópicos, fá-lo, geralmente, por contraste com as suas versões de organização espacial preferidas.[16] O que acontecerá então se o estímulo criativo se sujeitar ao erro, a um infortúnio ou a uma consequência não premeditada? Ou seja, o que se poderá aprender a partir de um insucesso projectual?

Não é invariável que algo deixe, simplesmente, de funcionar. As coisas podem, em vez disso, permutar funções e aplicações. Sistemas existentes podem ser sujeitos a uma reprogramação, a novas alternativas e a finalidades subversivas. A subversão das regras de um determinado sistema regulador beneficia aqueles com engenho, técnica e pura audácia. Como resultado, as regras do jogo são reescritas. É isto que torna o mundo distópico num ambiente sedutor para a literatura: não é apenas pela crítica social, mas também porque oferece um potencial cenário para o conflito e para a aventura. Oferece também espaço para o herói, ou aquele que é mais engenhoso que a própria distopia – aquele que compreende que até a mais perfeita distopia possui falhas e que essas falhas existem para serem exploradas. Logo, a ficção encerra em si o potencial para conceder um novo e diferente ímpeto aos pensamentos sobre a cidade ao restaurar alguma indeterminação à experiência do indivíduo e alguma imprevisibilidade ao seu destino.[17]

É este o retrato do Desenho Urbano – uma visão saneada de novos distritos urbanos, espaço público evacuado de todo o perigo ou espectáculo autêntico. Iludindo a indústria regenerativa encontram-se elementos como o efémero, a cacofonia, a multiplicidade e a simultaneidade. É necessário considerar todas as possibilidades que se abrem quando se considera a prática urbana em toda a sua complexidade. Não apenas reconhecendo o incógnito mas operando-o e questionando a forma que este poderá tomar. Será a distopia tão útil como a utopia? Existirá ao nível da crítica ou da advertência? Quanto poderemos distender o perverso, o estranhamente fantástico e o morbidamente robusto? E

[16] Harvey (2000: 164) mencionou, a título de exemplo, o ataque cerrado ao processo modernista de planeamento e renovação urbana levado a cabo por Jane Jacobs e como este foi construído sobre a sua versão preferida de organização espacial – "apelando a uma concepção nostálgica da vizinhança étnica, íntima e diversa… Jacobs foi, à sua própria maneira, tão utópica como o *utopismo* que atacava." [sublinhado meu] Apesar da sua abordagem antropológica, associou muito prematuramente formas específicas ao "bom urbanismo" e definiu essas formas como "boas". Cf. Berman, 1989: 185-187,339-351.
[17] Restitui-se, também deste modo, alguma credulidade em relação às "metanarrativas" – credulidade cuja perda é, segundo Lyotard (1989: 12), intrinsecamente "pós-moderna", sendo que o "progresso das ciências" causa e pressupõe, ao mesmo tempo, tal incredulidade.

como poderá isso ser algo económica e comercialmente viável para um cliente, uma autoridade local, uma organização ou mesmo para um cidadão?

O cinema, de ficção científica em particular, há muito que se intriga com, e interpreta um papel central na construção de cidades da imaginação. As várias tentativas de interpretação e teorização deste tipo de filmes resultaram num corpo significativo de crítica a qual contempla uma série de temas fundamentais para a cidade da imaginação. Estes temas incluem: o conflito entre potencialidades utópicas e distópicas, a alienação produzida nos sujeitos pelo ambiente construído, a relação entre estes ambientes construídos e a Natureza, os efeitos da centralização do poder opressivo ou controlador sobre a liberdade individual, relações entre espaço e tempo e o papel da tecnologia numa variedade de visões futuras e futuristas da metrópole e da vida metropolitana.
Uma das tendências, em termos de abordagem à cidade pela crítica cinéfila, é o limitado número de filmes nos quais se baseiam as diversas tentativas de interpretação e teorização urbana – "Metropolis" e "*Blade Runner*", por exemplo, figuram quase como *meta-textos*.

A cidade da imaginação é um dispositivo que permite que se questione a cidade como tipo ideal e/ou arquétipo da relação entre o construído e o ambiente natural. Nela, é explorado o papel da tecnologia na construção do espaço urbano e relações sociais resultantes, indiferentemente da sua localização. Se orientadas para o futuro, tais explorações oferecem uma breve evasão, surgindo quando a realidade quotidiana não atinge as expectativas para si criadas, mesmo que partindo de situações específicas à contemporaneidade. "Elas mostram-nos os melhores e os piores mundos possíveis, enfatizando qualidades aparentemente insignificantes e expandindo-as em grandes maquinações." (Shrijver, 2009: 14)

The Truman show

Num contexto cinematográfico, o *The Truman Show* parece representar a posição política polivalente do movimento culturalista: Truman Burbank, o protagonista, vive numa cidade do Novo Urbanismo e a sua percepção da democracia cívica é sustentada por uma abastada corporação e privada.

No seu início, o filme mostra-nos um mundo em que tudo está bem, seguindo as vidas pacíficas e pouco exigentes dos seus habitantes. A estética utilizada é a mesma que podemos encontrar em muitos anúncios publicitários. De facto, esperamos continuamente pela resolução, pela apresentação do produto que nos poderá providenciar uma vida tão despreocupada. No entanto, o que acontece é precisamente o oposto. Tudo se desintegra gradualmente ao mesmo tempo que Truman se apercebe que é o protagonista inconsciente de uma novela que apenas para si é real.

The Truman Show explica como a realidade construída pelos media é essencialmente uma ficção, uma história manufacturada no sentido literário. Deste modo, a realidade vivida segue a realidade construída pelos media uma vez que tem a primeira como imagem. Este é o ponto mais relevante para o planeamento urbano, como exemplificado pelo processo de escolha do local de filmagem.[18]

[18] Cf. Steiner, 1999.

Os custos que a construção de cenários em estúdio implicava levaram o realizador Peter Weir a procurar um local real para filmar. Esta procura levou-o a Seaside, na Florida, que no filme se chama Seahaven – um local com forte componente de desenho arquitectónico ou um mundo "neo-clássico e retro pós-moderno" segundo o director artístico Dennis Grasser (apud Steiner, 1999: 10). De maneira a explicar a escolha, Peter Weir pôs-se na pele do personagem Christof, o criador do *reality show* do qual Truman é protagonista: quem quiser criar um novo mundo "pode imaginar como este será no futuro, ou pode procurar inspiração no que o passado tem de melhor...". Seahaven aparece assim no futuro como um ambiente idealizado nos elementos do passado que Christof mais admira.

Ao contrário de *Blade Runner* que faz exercício de uma espécie de extrapolação futura do desenvolvimento dos centros urbanos, *The Truman Show* mostra um novo cenário do futuro interpolando-o de volta ao passado. Este facto concede a este filme uma dimensão extra em termos de simulação. A amálgama cenográfica de *Blade Runner* já havia tomado lugar em Seaside, mesmo antes desta se tornar Seahaven.
Esta especificidade distingue *The Truman Show* de uma panóplia de filmes que se querem sucessores de *Blade Runner*, uma vez que o debate arquitectural contido nesses substituiu a "cultura quotidiana" pela "auto-reflexão autista" ou pelo *software* de um "invisível mundo digital"[19] (Steiner, 1999: 10). O controlo em Seahaven não é computorizado, mas um controlo do *espectáculo* da vida que gira em torno da única pessoa na cidade que não se apercebe que tudo é um espectáculo. O filme de Peter Weir é, deste modo, "mais apocalíptico que o caos dinâmico de *Blade Runner*", representando "o fim da história" e "uma condição assustadoramente solidificada das expectativas humanas" (Steiner, 1999: 10).

Planeada por Michael Duany e Elisabeth Platter-Zyberk e inspirada por Léon Krier, Seaside tornou-se num modelo para o Novo Urbanismo. Posteriormente, este modelo seria implementado em Celebration, um empreendimento da Corporação Disney e, neste momento, é um modelo universal. Nas palavras de Michael Sorkin (2006/2007: 17), trata-se de "urbanismo Starbucks[20], um lar adequado para formas e tradições já traduzidas em versões genéricas de si mesmas". O sucesso deste modelo não constitui em si a pior escolha possível. "O problema não reside nas muitas boas ideias formais personificadas pelo paradigma do desenho urbano, ou pelo próprio Novo Urbanismo, mas sim no papel que estas desempenham na redução do urbanismo ao acto de criação de uma cultura de benesse genérica intolerante à desordem ou à excepção…" (Sorkin, 2006/2007: 17).

A conclusão lógica e fatalista deste tipo de empreendimentos está patente no filme sob a forma de uma enorme cúpula geodésica que faz lembrar Buckminster Fuller. No seu ápice, encontra-se a consola do realizador que tudo controla. É uma clara metáfora da realidade: comportamentos, desejos e sonhos são controlados pelos media que homogeneízam o crescente individualismo.

[19] Cf. *Brazil* (Terry Gilliam, 1985), *Ghost in the Shell* (Mamoro Oshi, 1995), *Strange Days* (Kathrin Bigelow, 1995), *eXisteZ* (David Cronenberg, 1999), *Matrix* (Andy e Larry Wacowski, 1999) ou mesmo *Dark City* (Alex Proyas, 1998).
[20] A metáfora *Starbucks* – multinacional com a maior cadeia de cafetarias do mundo – ainda que similar à tese da "*McDonaldização* da sociedade", difere desta: enquanto que a McDonalds é honesta quantos aos seus valores de produção em massa, a Starbucks combina práticas comerciais implacáveis com um ambiente de *loja de esquina*.

A ideia de um ambiente urbano simulado que encapsula todo o quotidiano, essencialmente dentro de uma cúpula física que demarca as fronteiras da existência diária, tem raízes tanto no pensamento utópico como nas práticas do planeamento mais tradicional.

O tema das tecnologias da informação também está aqui presente ainda que subtilmente. São os avanços técnicos dos equipamentos de produção de vídeo e da tecnologia de vigilância que tornam possível a monitorização permanente da vida de Truman, assim como a comunicação constante entre os produtores do espectáculo e todos os actores no cenário. A ironia neste caso é que as câmaras de vigilância não exercem qualquer papel de protecção no sentido clássico da monitorização por vídeo. Estas têm como único propósito a identificação do paradeiro de Truman de forma a possibilitar a recomposição sequencial da vida que o rodeia.
Mais irónico ainda é a noção de que quanto mais as autoridades tentam controlar, mais desordem emerge – quer seja provocada pela acções de um indivíduo quer de muitos que se agrupam com o objectivo de se revoltarem contra a ideia de um controlo permanente. É interessante perceber que são estes mesmos sistemas controladores que abrigam a resistência. No caso de *The Truman Show* são elementos rebeldes, exteriores ao espectáculo, que tentam informar Truman acerca da sua real existência.
Por outro lado, a simples sobreposição de mecanismos de controlo no espaço urbano implica a necessidade dos mesmos, assinalando aos residentes e visitantes que essa área é perigosa. Geralmente, a utilização desses mecanismo num determinado espaço apenas desloca os elementos de desordem para outras áreas livres de tal controlo. Assim, o filme sugere uma interminável subestrutura de desordem que, mesmo com a magia da vigilância ubíqua, não pode ser completamente controlada.

Deve ser mencionado que Seaside possui alguns edifícios de traço menos tradicionalista, os quais foram apagados digitalmente em *The Truman Show*. O filme demonstra que nada é original e que todos os componentes de Seahaven são cópias de outros tempos e de outros lugares. A questão que aqui é colocada é a mesma que ocupou Andy Warhol nos anos 60: não será a réplica mais original que o arquétipo?

Blade Runner

A cidade dualista e desigual é reinventada em 1982 com *Blade Runner*. A estreia de *Blade Runner* assinalou a deslocalização da cidade cinematográfica do futuro, previamente centralizada em Nova Iorque, para Los Angeles. Invertendo mitos sobre a "boa vida ao sol" nesta cidade[21], a narrativa deste filme vaticinou muitos dos tópicos centrais ao discurso urbano actual: da crescente influência asiática à queda da cidade. A ficção científica funde-se aqui com o género *film noir*, o qual fixa invariavelmente a narrativa dentro da cidade, local onde o subtexto narrativo

[21] Certos objectivos, como a busca de uma sociedade igualitária, pacífica e próxima da perfeição, sofrem uma inversão como consequência do controle e vigilância permanentes. O que emerge é uma sociedade totalitária, quer factual quer potencial – o cenário ideal para a revolta, anarquia e resistência como mencionado acima.

é ampliado pelas pressões e constrangimentos da vida urbana. A Los Angeles de 2019 oferece assim uma nova e original síntese, projectando a imagem de um futuro apocalíptico. O filme de Ridley Scott iniciou uma tradição, ou culto, do género que viria a ser apelidado de *cyberpunk*. A imagética criada aborda o tema da globalização ao extrair referências urbanas de todo o mundo, condensando-as e pressagiando uma hegemonia asiática. Dada esta pluralidade, é natural que surjam impressões de fragmentação, disjunção e efemeridade – um pastiche pós-moderno (Bruno, 1987).
A narrativa segue Rick Deckard, um "caçador de recompensas", numa missão que aceitou relutantemente. Deckard vive na poluída cidade de Los Angeles em 2019, a qual foi há muito abandonada pelas classes médias mais abastadas. A cidade parece ser habitada, na sua maior parte, por criminosos e proscritos sob constante vigilância policial. A missão de Deckard é a de caçar *replicants*[22] renegados cuja dissemelhança em relação aos seres humanos é progressivamente questionada ao longo da película.

O futuro em *Blade Runner* regressa ao passado: ao pós guerra, nos anos 50, quando muitos Americanos haviam deixado ou tentavam deixar para trás a cidade a favor do *subúrbio*. O objectivo deste anacronismo é, paradoxalmente, a criação de uma memória futura – muito embora tal êxodo seja, neste caso, motivado por diferentes factores. O êxodo ocorre agora à escala planetária, sendo, não obstante, protagonizado pelos mais endinheirados e privilegiados que partiram para as colónias extra-terrestres. Ou seja, aqueles com poder económico suficiente para escapar à poluição, ao fumo e à chuva ácida mudam-se para colónias "suburbanas" extra-terrestres ou para a segurança de grandes arranha-céus, cedendo as ruas a uma subcultura multi-étnica (Webb, 1996:45).
O espectador entende os motivos para esta emigração em massa através da simples observação do estado futuro da cidade de Los Angeles. Este lugar, familiar para muitos, é subjugado por Ridley Scott que o submete a hipotéticas implicações económicas, sociais e culturais da globalização. O realizador utiliza um amplo leque de signos, entre os quais a arquitectura. Estes são introduzidos como um pastiche aparentemente aleatório em conjunto com uma narrativa convencional. A narrativa é evidentemente linear, enquanto que os signos modernos e pós-modernos não o são. O resultado é uma história alternativa em que tanto a realidade temporal como a de lugar são suspensas. A tensão entre elementos lineares e não lineares cria uma visão distópica do futuro na qual a reciclagem de visualizações não se torna unicamente numa realidade da cidade futura, como também numa metáfora presente em diversos estratos ao longo do filme.

Em muitos filmes a direcção artística é redutora ou niveladora. Tudo o que é supérfluo é eliminado e a composição é simplificada em prole da acção. Em Blade Runner, a composição é aditiva. A densidade de informação gera uma sobrecarga perceptual, a qual é, ainda assim, unificada e não antológica. A direcção tomada foi a contrária à de muitos filmes do género até então, os quais apresentaram o futuro como um ambiente imaculado, asséptico e austero. Ridley Scott aborda Los Angeles submetendo a cidade a hipotéticas implicações económicas, sociais e culturais da globalização. Em Blade Runner, assume-se que a pertinência e particularidade da arquitectura em relação a determinados lugares, culturas e épocas se perdeu com o pós-modernismo. A metrópole de

[22] Humanóides geneticamente criados pela mega-corporação Tyrell Corporation.

Blade Runner cita diferentes estruturas, tanto espaciais como temporais. É a lógica do pastiche que tem como resultado um excesso de cenografia. Por outras palavras, a "perda da história" encena um desejo de historicidade e o regresso impossível à mesma. Tal regresso é proclamado pelo pós-modernismo como um dos seus objectivos, acabando por se tornar eclético.
A profusão de estilos arquitectónicos, invocações concomitantes do passado e do futuro, carrega consigo uma indefinição temporal, o nivelamento da cidade e do seu tráfego, as incessantes luzes néon, a densidade urbana com multidões que se apoderam das ruas e a separação visível da cidade em dois mundos: alto e baixo. Esta imagem é, de facto, apresentada bastante cedo no filme. A cena de abertura é pautada pela percepção de um sistema homogéneo de blocos urbanos que parecem fazer parte de um rigoroso plano urbano funcional. Mas é ao nível da rua que se descobre que a mesma não é o canal eficiente para o tráfego automóvel que Le Corbusier tinha em mente na sua *Cité Radieuse*. Pelo contrário, trata-se de um núcleo pedestre densamente populado e que fervilha com vendedores ambulantes, restaurantes e mercados étnicos.
Este espaço, sob o olhar incessante da omnipresente torre da Tyrell Corporation, é ocupado por gente de todas as idades, ricos e pobres, e esta acessibilidade absoluta ao *país das maravilhas* da diversidade contribui para o seu sucesso. Isto é exactamente o oposto do género de paisagem urbana deliberadamente desenhada de modo a excluir a diferença – presumindo que esta diferença, mais que mutuamente estimulante, representa uma ameaça.

A arquitectura da futura Los Angeles é também concebida e guiada pela economia. Consequentemente, os edifícios futuristas são construídos sobre estruturas existentes, as mesmas que podem ainda hoje ser observadas. Ao nível da rua, a única leitura possível é a infra-estrutural, a dos sistemas AVAC e canalizações exteriores – elementos necessários ao bom funcionamento da cidade. De certo modo, a imagem que surge de imediato é a do Centro Pompidou em Paris de Richard Rogers e Renzo Piano ou Le Fresnoy de Bernard Tschumi.
A estética pós-moderna de Blade Runner é assim o produto da reciclagem, do "*retofitting*"[23] (Webb, 1996: 45) e da fusão de níveis, de signos descontínuos e da explosão/erosão de fronteiras. As visões de decadência pós-industrial retratam um ambiente arquitectural híbrido e inclusivo. A cidade é Los Angeles, mas uma que se parece com Nova Iorque, Hong-Kong ou Tokio. Não é apresentada a verdadeira geografia, mas sim a imaginária: uma síntese de arquitecturas mentais, citando diferentes cidades reais, postais, publicidades e filmes. Viaja-se sem se sair do mesmo local.

Analisando os elementos da concepção urbana em *Blade Runner* é possível observar como sugestões de historicidade estão presentes nos decadentes espaços urbanos cosmopolitas, por muito lúgubre que a imagem apareça no ecrã. *Blade Runner* aborda questões de identidade, identificação e história no ambiente pós-moderno. A estratificação visual de tipologias e artefactos arquitectónicos provenientes de diversas histórias e culturas dá origem à contraditória memória futura do mundo globalizado.
Não há dúvida de que as alusões historicistas em *Blade Runner* são ecléticas, mas "o pastiche é, enfim, uma redenção da história, a qual subentende a transformação e reinterpretação em tensão entre a perda e o desejo." (Bruno, 1987: 74) Esta tensão

[23] O *retrofitting* é um termo utilizado para designar processos de modernização que se distinguem pela adição de novas tecnologias ou características a sistemas mais antigos.

exprime-se através de uma "memória protética" (Lisndsberg, 2000). Esta procura a rescrita da história através da reciclagem arquitectónica. Em todo o caso, esta hibridez arquitectural foi desenhada de modo a servir como contexto existencial para a situação em se encontram os *replicants* no filme. A cinematografia funciona, assim, como catalisador para uma "temporalidade fragmentada" – o cenário no qual os *replicants* estão condenados a procurar em vão o significado das suas vidas[24].

O sonho e a construção de identidade estabelece um passado através da memória, mesmo que essa memória seja protética. Expondo teorias acerca do "simulacro" e do "hiper-real"[25] como formas de nostalgia edénica, Alison Landsberg (2000: 192) refere a capacidade que o cinema possui para "providenciar os indivíduos com a oportunidade colectiva de terem uma relação experiencial com um passado cultural colectivo, quer o tenham experienciado quer não." É verdade que memórias implantadas podem ser utilizadas como meio de controlo e de vigilância, como *Blade Runner* o demonstra[26]. Mas o filme atribui também significado ao tema da memória e ao seu poder como criador de identidade. Logo, pastiche arquitectónico em *Blade Runner* denota tanto uma crise de identidade como uma tentativa de acomodar a alteridade.

[24] O *director's cut* de 1992 apresenta novas cenas nas quais é sugerido que Deckard poderá ser, ele próprio, um *replicant*.
[25] Cf. Capítulo III.
[26] No filme, os andróides possuíam um "passado" implantado que servia como base para as suas emoções, tornando o seu controlo supostamente mais fácil.







2.4-6 Fotogramas do filme *The Truman Show*.
Fonte: Peter Weir, 1998.









2.7-10 Fotogramas do filme *Blade Runner*.
Fonte: Ridley Scott, 1982.



2.11 A Região do Øresund.
Fonte: Município de Copenhaga. Redesenhado.

NÃO-FICÇÃO OU MATERIALIZAÇÕES

Após as exposições prévias, opondo ideologias e ficções, introduzem-se agora dois projectos como forma de explorar a sua materialização. A abordagem é intencionalmente generalista, pois o objectivo nunca foi o de uma profunda análise mas sim o de uma ilustração daquilo que pode acontecer durante os processos de concretização.

Estes dois projectos – Jakriborg e Ørestad – têm em comum o facto de se localizarem na mesma região geográfica e económica – uma região transfronteiriça no sul da Escandinávia localizada nas costas do estreito com o mesmo nome, Øresund. A conexão entre a parte Dinamarquesa e a Sueca é efectuada pela recente ponte rodoviária e ferroviária do Øresund. A estrutura administrativa da região é uma cooperação entre governos locais e centrais sob a alçada de um fórum político regional.

Embora se tenha tentado atribuir aos dois projectos o mesmo espaço de discução, a favor de uma coerência estrutural, existe um pequeno desiquilíbrio estre eles, explicado pela diferente complexidade de escala.
A exposição seguinte é completada por elementos gráficos diversos, remetidos para anexos.

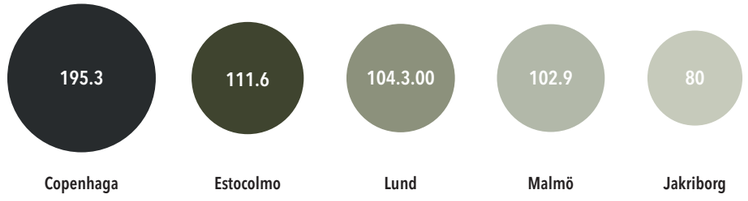
Ainda que a escolha destes casos de estudo tenha sido condicionada pelas diferentes posturas que lhes estão subjacentes, espera-se que depois desta pequena análise sejam explícitos ainda mais pontos de contacto, para além do contexto territorial e socioeconómico contra o qual se reclinam.

Jakriborg

De acordo com a análise efectuada por Joan Busquets (2007: 181-207) existe um contraste entre as experiências do Novo Urbanismo nos Estados Unidos da América e na Europa. O autor notou que em território europeu estas experiências tendem a ocorrer em situações "mais urbanas" conseguindo atingir maiores densidades, o que sugere uma melhor distribuição a nível de transportes colectivos. À primeira vista, o sucesso relativo desta abordagem parece reafirmar ainda mais a dispersão urbana permanecendo a dúvida sobre se são capazes de produzir fragmentos que integrem outras funções que não áreas residenciais (Busquets, Op. Cit.: 206).

Justaposta a poente da linha de comboio, a *new town* de Jakriborg aparece como um enclave no tempo e no espaço em plena planície da região de Skåne. O local é ladeado a poente e a sul por uma área industrial abandonada e por um grande parque de estacionamento. A nascente existe uma estação ferroviária e para lá das linhas de comboio, separado por estas, encontra-se a "antiga" Hjärup, um típico e monótono empreendimento suburbano dos anos 60.

O novo aglomerado é bastante popular. Em 2004 existiam 290 apartamentos arrendados – número que cresceu para 400 em 2007, alojando 1200 habitantes, 10% dos quais são Dinamarqueses (Hellquist, 2004 e Ramel, 2007). O plano é construir dez vezes mais o que ampliará a área de implantação para cerca do mesmo tamanho que Estocolmo possuía em 1520. A renda é cerca de 80 Euros/m2/ano o que é bastante acessível comparativamente com outras cidades da região de Øresund. Seis mil pessoas estavam inscritas numa lista de espera de um ano, a qual fechou por ser demasiado longa. Tal procura apanhou muitos profissionais desprevenidos. O sucesso deste projecto fez com que se questionasse a discrepância entre a opinião pública e a profissional ou académica, a qual se mostrou desfavorável, chegando mesmo a associar o projecto à ideologia hitleriana (Ramel, 2007: 27).



2.12 Rendas médias €/m²/ano.
Fonte: Dados obtidos em http://www.numbeo.com

Num sentido mais lato, o projecto é uma amostra de como as coisas não acontecem na indústria imobiliária. Jakriborg é fruto da colaboração entre dois irmãos de Mälmo – Jan e Krister Berggren[27] - que lideraram o projecto do princípio ao fim: desde a aquisição do terreno em 1991 até à altura em que os primeiros residentes se instalaram em 2002.

É difícil não sentir curiosidade quando se entra na mini cidade através de um portal aberto na barreira anti-ruído que se assemelha a uma muralha[28]. Os proprietários conceberam Jakriborg como uma cidade Hanseática. As ruas

[27] Ja+ Kri = Jakri.
[28] No início, o objectivo era o de "muralhar" completamente a "cidade", mas tal não foi permitido pela municipalidade de Stefanstorp, à qual Jakriborg pertence.

sinuosas, labirínticas e livres de trânsito automóvel são hierarquizadas, calcetadas e ladeadas por uma massa densa e de pequena escala de casas rebocadas ou de *enxaimel* em tons de pastel. Todas as casa estão voltadas para a rua, mas por muito similares que sejam nunca são iguais – a altura, tamanho e forma variam. Esta poderia ser a descrição de Lübeck ou Gdansk, por exemplo.

Os apartamentos disponíveis variam entre estúdios de 30 m² a tipologias T5 de 150 m². Apesar da variabilidade entre fachadas, os edifícios funcionam como qualquer bloco de apartamentos. Alguns deles estão conectados entre si por pontes cuja percepção no interior é a de simples corredores que conectam os ditos apartamentos. A maioria dos edifícios possui pátios privados sendo que alguns têm o piso térreo ocupado com comércio e serviços. Estes contam com café, pastelaria, pizzaria, uma loja de mobiliário, mercearia, uma loja com roupa para crianças e um cabeleireiro – também está disponível um infantário e uma "escola cultural" privada que serve de local de encontro para a associação de inquilinos. Está programada a construção de um mercado que será organizado como um conjunto de pequenas lojas dispersas num raio de cinco minutos a pé. O comércio não é especialmente animado mas tem, em todo o caso, atraído a população vizinha.

Jakriborg é provocante para o olhar arquitecturalmente treinado. Conceitos como nostalgia, pastiche, populismo, cenografia e artificialidade surgem automaticamente. As áreas exteriores são "bem definidas" e a proporção entre alturas e larguras das fachadas foi um factor determinante para o seu desenho. Este esteve a cargo dos arquitectos Marcus Axelson e Robin Manger, os quais recusam o estigma de arquitectos "medievais" (Schwegmann, 2009: 41). Jakriborg desfruta de uma gramática simples e informal cujo objectivo é provocar uma mirada agradável. Jan Berggren (apud Ramel, 2007:28) afirmou que a opção pelo sector de arrendamento não foi determinada por factores económicos nem ideológicos. Mas não se pode negar que este facto facilita a imposição de normas quanto à aparência da comunidade. Do mesmo modo, o proprietário nega qualquer conexão com o Novo Urbanismo, afirmando mesmo nunca ter ouvido falar no movimento até à altura em que a imprensa o mencionou (Ramel, 2007:28). Mas a ideia sempre foi a de criar um lugar onde as pessoas pudessem viver e trabalhar – uma espécie de *Novo Urbanismo espontâneo*.

A situação actual, como parte da região de Øresund em constante expansão, é bastante favorável. No entanto, quando o terreno foi adquirido a situação era outra – o mercado de propriedades encontrava-se em contracção e a ponte de Øresund era ainda uma incógnita. Mas se no início o empreendimento envolveu um esforço razoável, a conjuntura alterou-se. O município aprovou a construção do dobro do terreno edificado actual, desde que se construam tanto apartamentos para arrendar como para adquirir, assim como um possível hotel. Contudo, todo o terreno é privado incluindo ruas e praças – tudo pertence a uma companhia privada e nenhuma modificação pode ser feita pelos inquilinos[29]. Não é, por exemplo, permitido qualquer comício ou manifestação, algo que passou despercebido aquando da aprovação do projecto por parte do município. Na próxima fase de desenvolvimento algumas ruas terão que ser públicas uma vez que não se pode vender uma propriedade que não tenha acesso público.

[29] O interior das habitações é excepção e pode ser ligeiramente modificada e mobilada ao gosto dos inquilinos, sendo fácil encontrar apartamentos decorados num estilo que é tudo menos medieval.

Kristor Berggren disse que todavia sempre aspirou a que as ruas fossem públicas, queixando-se do preço elevado que envolve a sua manutenção (apud Schwegmann, 2009: 42). Mostrou-se também desapontado com o facto de não se terem criado tantos grupos e associações quanto se esperava. Não se observa a criação de uma sociedade civil factual. Existe uma associação de inquilinos, mas nada mais. Isto pode ser explicado pelo ainda baixo número de habitantes ou pela dificuldade que os regulamentos impõem à possibilidade de criação de interacção significativa.

O retrato-tipo do habitante de Jakriborg é alguém que trabalha ou em Lund, Malmö ou mesmo Copenhaga. Existem alguns jovens solteiros mas a maioria dos habitantes é composta por agregados familiares nucleares, com crianças, que procuram algo que una a "arquitectura da cidade" a uma "sensação de pertença" associada à segurança do campo e que esteja "perto de tudo" (Schwegmann, Op Cit.: 29). Neste sentido, Jakriborg representa a essência do lugar antropológico com um "ambiente esteticamente agradável", rendas acessíveis, onde o contacto com a vizinhança pode ser provocado e onde as crianças podem "brincar livremente sem se preocuparem com o trânsito automóvel".
É neste ponto que muitos dos detractores deste projecto baseiam as suas críticas. Estes observam-no como a expressão de uma extrema angústia representada pela procura excessiva de uma confirmação de segurança. Outros declaram que toda esta discussão confirma a grande frustração da profissão arquitectónica por não conseguir atingir resultados semelhantes com meios de expressão *modernos*.

Uma cidade de inspiração medieval em pleno século XX pode parecer uma ruptura nos processos de globalização e de mudança. Contudo, é o oposto desta asserção que está representado nas histórias dos habitantes de Jakriborg. Uma das famílias que lá habitam tem raízes na Polónia, os seus elementos têm empregos nas áreas da publicidade e das tecnologias da informação os seus vizinhos mais próximos são Dinamarqueses (Schwegmann, Op Cit.: 29).

Movimentos tradicionalistas ou culturalistas são entendidos como homogeneizadores sociais tirando proveito do receio que as classes médias têm da "vil e caótica" cidade. Jakriborg parece, não obstante, conter uma população mais diversa que a porção do distrito do outro lado da linha de comboio.
Um outro sinal que testemunha a brecha existente entre a profissão arquitectónica e o público em geral pode também ser encontrado noutras arquitecturas mais monumentais. O *Turning Torso* de Santiago Calatrava foi razoavelmente bem recebido pela população de Malmö, mas recebeu poucas críticas positivas por parte da profissão e academia. Os empreendedores preenchem uma lacuna nos desejos não realizados da população. Como em muitas outras indústrias, estes atendem a novos grupos de consumidores, subculturas e nichos de mercado. Jakriborg é composta por uma estranha mistura de comunidade e individualismo, exprimindo a sua nostalgia sem timidez. O que Jakriborg demonstra, sem dúvida alguma, é que existe a procura por uma estética diferente daquela que é geralmente providenciada pela indústria imobiliária.



2.13 Jakriborg, lado Norte.
Fonte: Fotografia por Gube 1, 2007.

ØRESTAD

O empreendimento de Ørestad assemelha-se a outros projectos Europeus de grande escala uma vez que faz parte de uma estratégia através da qual se pretende que a cidade e a região melhorem a sua circunstância na competição por investimento internacional. É, no entanto, fatalmente influenciada pelo seu contexto institucional local. As suas características mais marcantes incluem o envolvimento político do governo central. Um grande investimento nos transportes públicos antecipa e facilita o desenvolvimento do território. A corporação de domínio público responsável pelo desenvolvimento opera em condições de mercado, enquanto que o estado assegura os empréstimos que legitimam os custos consequentes. O empreendimento tem como base operativa um plano mestre que prevê altas densidades e ambientes pluri-funcionais, tendo sido incorporado pelo Plano Municipal.

Ørestad é um novo subúrbio de Copenhaga – uma cidade planificada e desenvolvida a partir de um concurso arquitectónico internacional em 1994. O grande objectivo por trás da criação de Ørestad foi o de criar uma nova centralidade como contraponto moderno ao centro histórico de Copenhaga, com ênfase na "qualidade arquitectónica", assim como impulsionar a transformação da economia Dinamarquesa após as recessões dos anos 70 e 80[30]. Foi com um sentimento de crise e de oportunidade que em 1992 foi deliberado por decreto-lei que se iniciasse a conversão de Ørestad numa nova área de empreendimento do município de Copenhaga. Um dos factores decisivos foi a construção da ponte de Øresund que faz a conexão tanto rodoviária como ferroviária com a Suécia. Esta nova conexão deu forma às ambições de tornar a região do Øresund numa zona de crescimento transfronteiriça (Majoor, 2008: 123).

O decreto-lei mencionado acima deliberou também a criação da Corporação de Desenvolvimento de Ørestad (Ørestadsselskabet *I/S*) a qual foi incumbida com a dupla tarefa de construir o Metro de Copenhaga e a nova localidade de Ørestad.[31] Esta corporação é uma sociedade com responsabilidade solidária da qual são co-proprietários o Reino da Dinamarca e o Município de Copenhaga. A autonomização da entidade responsável pelo empreendimento, mesmo sendo uma coligação pública, evitou que este pesasse directamente no orçamento do estado e, por outro lado, preveniu que o projecto fosse descontinuado caso acontecesse a mudança de maioria governamental (Majoor, 2008: 135:136).

Ørestad localiza-se em terrenos de baixo valor, reclamados ao mar na ilha de Amager entre o aeroporto internacional de Kastrup e a cidade de Copenhaga. Cobre uma área com mais de cinco quilómetros de comprimento e 600 metros de largura – aproximadamente 3,1 quilómetros quadrados. Um terço desta área é composto por parques naturais e áreas verdes. Devido à sua localização particular, a "nova cidade" assume-se como pólo económico central da região emergente de Øresund. A expectativa era que tal facto atraísse diversas empresas, assim como mão-de-obra de Malmö e do sul da Suécia em geral.

Em termos de acessibilidade, este novo distrito é dotado de uma conjuntura infra-estrutural singular: o comboio metropolitano, os caminhos de ferro e a auto-estrada regionais estão lá justapostos.[32] A colocação prévia desta infra-estrutura pressupunha aumentar o nível de atractividade do local. De facto, o empreendimento foi conceptualizado como meio de financiamento para o novo sistema de transporte urbano – uma ideia radicada no conceito britânico de "*new town*" (Majoor, 2008: 127-128). O Metro é sem dúvida uma das imagens mais iconográficas de Ørestad e a sua espinha dorsal. Possuindo seis estações na área de Ørestad, as suas secções elevadas podem ser observadas a partir de qualquer ponto.[33]

A firma ARKKI ApS foi a escolhida para o planeamento de Ørestad[34]. O zonamento determina tanto a extensão e propósito das construções como a disposição das linhas de Metro e da rede viária em geral. Determina também a relação da cidade com a paisagem envolvente, composta pelo maior parque natural da capital dinamarquesa, o qual possui uma fauna extremamente rica. Como delineado no plano mestre, a área total a edificar foi subdividida em quatro "distritos". Cada um destes distritos deveria possuir uma identidade específica, embora dotado de uma clara heterogeneidade funcional.[35] Porque se antevia que este seria um empreendimento a longo prazo, e de modo a evitar a homogeneidade tectónica na área total a edificar, um dos princípios do plano mestre estipula que apenas dois dos distritos podem estar em construção num determinado momento. A previsão é que se completem os trabalhos num prazo de 20 anos – data à qual se estima que 80,000 pessoas estejam empregadas em Ørestad e 20,000 lá habitem. A população contará com 20,000 estudantes.

Mesmo que Ørestad seja um projecto com desenvolvimento a muito longo prazo, algumas observações são já possíveis. Uma vez que Ørestad City Center é um dos distritos mais desenvolvidos até à data, e dada a minha experiência em primeira mão do local, esta área será um pouco mais focalizada. É aqui que o Metro se cruza com outras linhas infra-estruturais, nomeadamente a auto-estrada e o comboio, em direcção ao aeroporto e à ponte para Malmö. Os elementos notáveis do distrito são a estação de Metro Kay Fiskers Plads, a estação ferroviária regional e o parque da cidade. É também a localização do centro comercial Field's, um dos maiores da Europa. Imediatamente a oeste está localizado um campo de golfe. Ørestad *Downtown*[36], o nome com que a construtora NCC baptizou o plano mestre elaborado por Daniel Liebeskind, ocupa uma grande porção de Ørestad City.[37]

[30] Esta transformação implicou a passagem de uma economia baseada na produção industrial para uma baseada em serviços e produtos de conhecimento intensivo. Cf. Majoor, 2008: 120-122.
[31] Esta Corporação é actualmente chamada de *CPH City & Port Development* tendo delegado a responsabilidade sobre o Metro.

[32] Fica a 10 minutos de Metro do centro de Copenhaga e o percurso de Ørestad a Malmö de comboio ou automóvel demora cerca de meia hora. A duração do trajecto até ao Aeroporto, também de comboio ou automóvel, é de 6 minutos.
[33] O sistema de metropolitano foi montado primariamente sobre pilares permitindo a acomodação de outras actividades na área libertada sob as suas linhas.
[34] Após vencer o concurso, o estúdio finlandês *APRT* formou uma parceria com o estúdio dinamarquês KHR arkitekter, a qual foi baptizada de ARKKI ApS.
[35] Ørestad *Nord* é a parte mais desenvolvida – é multi-funcional, incluindo residências universitárias, apartamentos, BR Byen (centro de convenções, exposições e concertos) e pólos da Universidade de Copenhaga. O distrito de *Amager Fælled* acomoda o Hospital de Amager, uma área residencial, a Friskole (uma escola privada) e um infantário – a área poente deste distrito será a última a ser edificada. Em seguida encontram-se os distritos de Ørestad *City* e Ørestad *Syd*. Este último será o mais densamente edificado dos quatro e incluirá empresas, áreas residenciais, comércio, escolas e outros serviços públicos.
[36] Esta designação foi escolhida pelas supostas conotações positivas a ambientes internacionais.
[37] Este projecto tem como clientes a *NCC Property Development A/S*, Ørestadsselskabet *I/S* e *Steen & Strøm A/S* (a empresa proprietária de 52 centros comerciais na Escandinávia, entre eles o Field's em Ørestad.

Se a maior parte de Ørestad é definida por variações na grelha viária e nos quarteirões, o plano de Libeskind evoca a Copenhaga medieval, como evidenciado pelas ruas sinuosas e pela intenção de criar sequências espaciais entre ruas, largos e jardins. Tal vai de encontro às directrizes primárias traçadas pelos legisladores que no decreto ditam que esta nova área central deveria "adquirir um carácter urbano de alta qualidade arquitectural equiparado ao do centro histórico" (Majoor, 2008: 150).[38] No seu centro será criada uma praça aberta ladeada por dois edifícios de 20 pisos cada e um sistema de restauração que a servirá. Esta terá o mesmo tamanho e forma que a praça Kongens Nytorv – um dos locais mais visitados de Copenhaga. Segundo a NCC, especial atenção será dada ao comércio e à restauração, pretendendo-se atrair estes elementos o mais cedo possível. Para além do mercado de arrendamento de escritórios e das áreas residenciais aí criadas, Ørestad Downtown servirá a população residente e empregada em todo o distrito.

O plano aparentemente irregular, possuindo uma suposta afinidade com a cidade medieval, apresenta, no entanto, uma regularidade oculta. Os desenhos conformam-se ao plano director e ao seu zonamento. Os edifícios em forma de L ou N estão dispostos de tal modo que compõem pátios semi-encerrados. Estes estão desenhados com uma extrusão recta, não dependendo de qualquer linguagem arquitectónica em particular – o que providencia uma certa liberdade a quem os projectar[39].

Quem se aproxima do local pela estação de Metro será recebido através de uma abertura demarcada entre o centro comercial e o volume do Cinema na rua Centergade. Esta via alude às *passages* parisienses com a sua cobertura vítrea. O plano contempla a abertura de novas frentes de loja na fachada sul do centro comercial de modo a servir esta via, assim como a reorganização do piso térreo, permitindo a criação de entradas adicionais pela nova praça.

De modo a criar um "ambiente exterior confortável e convidativo", todo o tráfego automóvel e parqueamento de viaturas será subterrâneo com entrada a partir de dois pontos: um a norte e outro a sul da parcela, com ligação directa à auto-estrada. O acesso automóvel será limitado a táxis e veículos de emergência. Espera-se, com isto, o fomento de um ambiente multifuncional, "diverso e miscigenado". A parcela é predominantemente usada para fins comerciais: escritórios, sedes empresariais e espaços multi-funcionais. Apenas 10% será usado para habitação, uma vez que o quarteirão a norte é predominantemente residencial.

Não deixa de ser curioso que a NCC caracterize o projecto de Libeskind como "distintivo e modernista" e com uma arquitectura de "classe internacional" (NCC Property Development A/S, 2007: 5). Pretende-se que, após a sua construção, esta parcela ganhe valor icónico transformando-se num local de referência tanto para Ørestad como para toda a região de Øresund.

[38] "Em Ørestad, deverão ser feitos esforços para integrar diversos usos conhecidos da cidade histórica. A mistura de usos ajudará a transformação de Ørestad numa cidade viva onde as pessoas caminham confortavelmente e são capazes de se encontrarem convenientemente a qualquer hora do dia" (Ørestadsselskabet, 1994 apud Majoor, 2008: 149). Dada esta clarificação, pode-se concluir que os planos incidais propõe uma interpretação deveras clássica de nova urbanidade. A inovação é, também neste caso, a transferência proposta destes princípios para uma área livre.

[39] Daniel Libeskind irá desenhar apenas três edifícios do conjunto, incluindo as duas torres curvas, o hotel Cabinn, já concluído, e um edifício de escritórios.



2.14 Vista aéria de ørestad Center com o centro de Copenhaga ao fundo.
Fonte: Ørestadsselskabet I/S.



2.15 Vista aéria de ørestad Center com a ponte do Øresund ao fundo.
Fonte: Ørestadsselskabet I/S.

Embora a área de Ørestad Center tenha sido calculada como novo centro e área mais vigorosa da localidade, a sua performance até à data tem desapontado. O nível de investimento em termos de escritórios ou mesmo em termos de nova urbanidade ainda não atingiu os objectivos traçados. Existem diferentes usos, mas não existe um desenho que os integre e relacione.
Ainda não existem actividades ao nível térreo e a maioria dos visitantes é direccionada para o interior do centro comercial.

Uma excepção à moratória que limitava a construção de centros comerciais no planeamento Dinamarquês foi criada por intervenção estatal, o que resultou na oposição de proprietários de pequenas superfícies comerciais assim como de grupos ambientalistas. Estes referiram o consequente aumento do tráfego automóvel – algo contrário ao raciocínio ambiental subjacente ao projecto de Ørestad, o qual pretendia estimular o uso de transportes públicos. A construção deste "mega-bloco anti-urbano" é um exemplo bastante esclarecedor de como as ambições iniciais de nível macro para uma nova urbanidade não se reflectiram normativamente nos investimentos privados. Também demonstra como a Corporação se mostrou incapaz de influenciar este processo. (Majoor, 2008: 152-154)

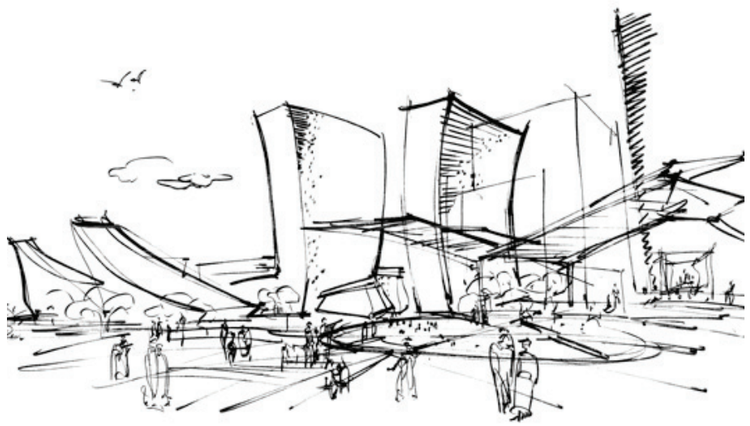
Actualmente, os investimentos individuais de nível micro por parte de investidores privados parecem não contribuir ainda para o uso integrado do espaço. Aparentemente, estes empreendedores têm estado ocupados com os seus edifícios individuais, dando pouca atenção a processos de Wização comuns, os quais incluem a participação pública, privada e cívica em relação ao desenvolvimento da área. Deste modo, o processo de planeamento integrado, onde foram antecipadamente delineados os valores essenciais para a nova área urbana, vê contestada a sua interpretação conceptual em termos de propostas concretas de desenvolvimento.

Curiosamente, para um projecto que aspira à condição de novo centro económico e urbano, a conceptualização de Ørestad em termos sociais, cívicos e culturais tem estado bastante subdesenvolvida. O projecto foi contestado ao longo do tempo, quer pelo seu carácter excepcional, quer pela sua magnitude e impacto ambiental (Majoor, 2008: 129-130).

A concepção organizacional altamente institucionalizada dificultou qualquer iniciativa para "reparar" esta situação ao longo do projecto, sendo pouco receptiva a abordagens ascendentes (*bottom-up*). Assim, o número de participantes no domínio operacional de Ørestad, especialmente de grupos não governamentais, foi deveras limitado. A introversão operacional e a ausência de conexões a esferas sociais mais alargadas pode ser benéfica do ponto de vista da eficiente tomada de decisões, mas resultou também num desinteresse generalizado pelo empreendimento. Segundo Stan Majoor (2008: 132), a iniciativa inicial de atrair empresas pareceu ser frustrada por se basear meramente na salvaguarda de condições materiais para tal atracção. Como tal, a maioria dos investimentos de orientação cultural, social ou cívica em Ørestad foi realizada através de abordagens descendentes – isto é, governamentais. Como refere o autor, a organização corporativa do tipo público-público representa tanto o melhor como o pior de dois mundos. Por um lado, sendo de administração pública, possui a autonomia suficiente para operar eficientemente em termos de mercado. Por outro, o projecto demonstra uma carência tanto de controlo democrático efectivo como de transparência na administração económica (Majoor, 2008: 136).

Efectivamente, as regras de financiamento entre o Metro e o empreendimento constringiu o espaço de manobra da Corporação, especialmente quando a procura pelo uso mais rentável – escritórios – não atingiu as expectativas. Neste contexto, a única flexibilidade que a Corporação de Desenvolvimento de Ørestad possui é a de acelerar certas facetas do projecto cuja procura é maior – neste caso, como em tantos outros, a habitação. Contudo, se tal resultar eventualmente num projecto dominado pela função residencial, com poucos escritórios de ponta, pelo menos duas questões serão levantadas. Uma prende-se com o raciocínio financeiro do projecto, já que as parcelas residenciais possuem um valor fundiário inferior a parcelas de escritórios. A outra tem que ver com a necessidade de um sistema de transporte tão dispendioso para servir uma localidade residencial.

Mais importante ainda, e uma vez que de uma perspectiva macroeconómica e urbanística Ørestad retém o seu valor simbólico, surgem questões a respeito do alegado carácter estratégico do projecto como localização empresarial primordial para o progresso da posição competitiva de Copenhaga.



2.16 Esboço de Daniel Libeskind para Ørestad Downtown.
Fonte: NCC Property Development A/S.

CAPÍTULO III

Não estejam preocupados com o fim do mundo hoje. É já amanhã na Austrália.

(Charles M. Schultz)



3.1 Victor Turner, "Rain, Steam and Speed – The Great Western Railway", 1844.
Fonte: Fotografado por Joel Rae. In: http://www.flickr.com/photos/joelrae/

TEORIA IMPLÍCITA

A contínua fragmentação da paisagem urbana mencionada no primeiro capítulo é acompanhada por um grande número de transformações sociais. Porém, não é possível, nem desejável, estabelecer um rígido determinismo causal entre fenómenos espaciais e sociais, sendo que ambos interagem de modos complexos. Esta relação instável é natural uma vez que as evoluções no meio ambiente humano resultam invariavelmente de uma dialéctica entre liberdade e determinismo: se por um lado as pessoas procuram dar forma à sua envolvente, livre e autonomamente, por outro são condicionadas por essa mesma envolvente. Uma análise social da contemporaneidade torna-se, desde logo, difícil tanto pela confusa fragmentação espacial que caracteriza a paisagem urbana do fim de século como por processos de fragmentação social.

São muitos os artistas – especialmente nas áreas do cinema e da literatura, como explicito no segundo capítulo – que fazem uso dos padrões argumentativos introduzidos por filósofos, historiadores e sociólogos. Os temas da *hiper-estimulação*, *fantasmagoria* e *alienação* dominam a agenda artística e cultural até aos dias de hoje. Frequentemente estes tópicos tendem a ganhar vida própria subscrevendo uma relação de causa e efeito que toma o ambiente urbano como a força determinante por trás da experiência. Esta posição dá origem a alegações *normativas* e de cariz *pessimista*, as quais não se enquadram automaticamente com a visão daqueles que iniciaram os discursos em que tais alegações se baseiam. Logo, apesar da ambiguidade sugerida nos capítulos anteriores, prevalece a ideia de uma polarização à qual parecem estar sujeitas tanto a prática como a teoria.

Recapitulando, os actuais *ideais* que regem o modelo mais progressista do urbanismo contemporâneo figuram proeminentemente nos escritos de Rem Koolhaas. Este representa um pólo do espectro, o radical, *neo-avant-garde* provocativo e em intimidade com o mundo corporativo. O outro pólo é constituído pelo Novo Urbanismo e outras práticas que clamam pelo regresso à rua como elemento fundamental do desenho da cidade. Esta ideologia cresceu a partir da crítica pós-moderna ao planeamento urbano modernista, recuperando visões tradicionalistas de autores como Ebenezer Howard[1] e Camillo Sitte.

[1] Cf. Berman, 1989: 266-267, 331; Choay, 1996: 15-16; Mumford, 1982: 556-567.

Para Sitte, uma abordagem estritamente racionalista ao planeamento urbano e o domínio dos interesses económicos provocaram um efeito disjuntor na cidade e na sociedade. Além de conduzir a uma anomia generalizada e à erosão das relações sociais, a metrópole moderna afectava também a saúde dos seus cidadãos, incluindo enfermidades recentes como a neurastenia e a agorafobia. Sitte propôs uma abordagem artística à "construção" de cidades com ênfase na escala humana e na psicologia da percepção, cujos princípios derivavam das cidades Europeias pré-industriais. (Langer, 2009: 149)

Por outro lado, para Koolhaas, a cidade tradicional Europeia, para além de não desejável, desapareceu. Koolhaas, na conclusão do seu artigo sobre a cidade genérica", afirma-o sem nostalgia: "Alívio… acabou." (Koolhaas, 1998: 1264). O autor não descartou simplesmente a cidade como representação da *civitas*, mas todas as representações de cidade também: "The city is no longer. We can leave the theatre now…"[2].

Residualismo

Deve ser referido que Koolhaas tende a alterar o tom da sua escrita muito facilmente.[3] Estas mudanças são mais explícitas nos dois ensaios que escreveu com sete anos de diferença: *The Generic City* (Koolhaas, op. cit.: 1248-1264) em 1994 e *Junk Space* em 2001 (Koolhaas, 2004: 162-171). Embora ambos partilhem o mesmo objecto de estudo, é possível notar uma clara mudança no tom e no método descritivo utilizados: no primeiro, uma abordagem descritiva e quase afirmativa à cidade contemporânea; no último, uma avaliação pessimista e experimental. Em *The Generic City* a análise à metrópole contemporânea é claramente levada a cabo à escala urbana – as suas observações possuem um sentido macro-regional. Por outro lado, Junk Space foi articulado a um nível maioritariamente local, ou mesmo interior.

O termo inglês *junk* significa literalmente "tralha", "lixo", "velharia de pouco valor"[4] ou utilidade, remetendo consequentemente para uma espacialidade residual e supérflua. Este "espaço residual" é descrito como um derivado, ou subproduto, da modernidade, o qual, por sua vez, dá origem à "cidade genérica" (Koolhaas, 1998: 1248; 2004: 162). Psicologicamente, é "um território de invisibilidade, de expectativas limitadas, de reduzida sinceridade" (Koolhaas, 2004, 163). Politicamente, nivela hierarquias e corrói a determinação e a resistência. Ao dissolver as divisões – entre público e privado, entre alta e baixa cultura e entre verticalidade e horizontalidade, por exemplo –, tende a difundir-se ubiquamente. Como a possibilidade de orientação é negada à partida, não existe também saída alguma – ou, analogamente, existe uma multiplicidade de vias a tomar, cada uma com trajectórias intransigentemente singulares. O cidadão é desindividualizado, enredado, seduzido e privado de propósitos ou probabilidades: emocionalmente apto, satisfeito, contente, produtivo e confortável, mas enfadado. É a fusão do parque temático com o centro comercial que parece dar origem a este modelo teórico da cidade, ou, mais precisamente, a sua imagem num discurso crítico

[2] A cidade já não existe. Podemos abandonar o teatro…

[3] O mesmo admite que se "espanta" com a sua própria retórica numa entrevista para o programa *Talk Asia*, na CNN.

[4] In *Infopédia* [Em linha]. Porto: Porto Editora, 2003-2010. [Consult. 2010-09-07]. Disponível na www: < http://www.infopedia.pt/ingles-portugues/junk>.

cada vez mais pessimista. Uma estética[5] de cenários fragmentados e colagens históricas, as quais tornam o centro comercial "num caleidoscópio de imagens que, em última análise, resultam ilegíveis" (Crawford 2007: 228). A realidade dissipa-se num sistema de simulações:

> A confusão reina por toda a parte. O passado e o futuro fundem-se de forma absurda no presente. As fronteiras entre o real e o falso, entre o próximo e o distante, diluem-se à medida que a história, a natureza e a tecnologia são processadas sem distinções pela maquinaria fantasiosa deste centro comercial. (Crawford, op. cit.: 228)

O centro comercial é uma "envolvente escapista". Assim, a única actividade social e forma de comunidade de que ainda dispomos torna-se numa simulação mercantilizada. Isto é exactamente o que Koolhaas afirmou ao definir o Junk Space como um "duplo do espaço" e o espaço público como uma marca registada daquilo que já foi urbano, ou "o que permanece da cidade logo que se remove o imprevisível" (Koolhaas, 2004: 163, 168).

Koolhaas toca aqui num tema central da discussão acerca da pós-modernidade nas ciências sociais: a dissolução das diferenças sociais através da estetização e do nivelamento de hierarquias simbólicas. A versão mais radical desta ideologia é a de Jean Beaudrillard. Este entende a modernidade como um sistema vinculado a uma economia política que deixou de mediar o real e que, em vez disso, substitui o real por uma sinalética que lhe alude. A pós-modernidade não é mais um regime de signos mas sim de simulacros, o qual perde o seu carácter sistémico porque os predominantes símbolos estéticos actuais significam iconicamente através da similaridade (Baudrillard, 1994: 1-2). Nas palavras de Baudrillard:

> Hoje, a abstracção não é mais a do mapa, do duplo, do espelho ou do conceito. A simulação não é mais a de um território, um ser referencial ou uma substância. Ela é o gerar através de modelos de um real desprovido de origem ou realidade: um hiper-real. (Baudrillard, 1994: 1)

O termo hiper-realidade foi previamente utilizado por Umberto Eco (2008), num ensaio de 1973 intitulado *Viagens na Hiper-realidade*[6]. Este descreve o "falso absoluto" como execução do restauro e da conservação não sobre um tecido urbano 'arqueológico', mas como a criação conservacionista *ex nihilo*, nascida "de uma pura decisão imitativa." (Eco, 2008: 64)

É na busca deste "falso absoluto" – designação que seria actualizada por Baudraillard como "simulacro" – que muitos autores se debruçaram sobre as paisagens criadas pela Disney. Tais espaços levam-nos a uma das categorizações criadas por Louis Marin (apud Eco 2008: 67): a "utopia degenerada". Esta "ideologia realizada sobre a forma de mito" é representada por um espaço supostamente feliz, harmonioso e não conflituoso, apartado do mundo *real exterior* de modo a acalmar, a entreter, a inventar a história e a cultivar uma nostalgia por um qualquer passado mítico.

Eco (2008: 66-67) apercebe-se que é esta "teatralidade explícita" que promove o carácter imersivo da hiper-realidade transformando o "visitante" num "actor" e consequentemente num participante. Todavia, embora absorvente, esta experiência promove, acima de tudo, a "passividade total" e uma espacialidade onde quem a visita deve aceitar viver como um "autómato" (Eco, 2008: 73). A dialéctica

[5] Etimologicamente, do gr. *aisthetiké*, f. do adj. *aisthetikós*: que tem a faculdade de sentir ou de compreender; que pode ser compreendido pelos sentidos. Ou seja, aqui refiro-me a estética em termos de percepção.

[6] Uma compilação de crónicas diversas que figuraram na imprensa italiana, originalmente intitulada de *Il costume di casa* e publicada, em conjunto com outras duas, pela Bompiani, Milano.

é reprimida e a estabilidade é assegurada através da vigilância intensa e do controlo. Assim, o ordenamento espacial interno associado a formas hierárquicas de autoridade extrai o conflito e a divergência de uma determinada norma social. Para Baudrillard (1994: 13), a Disneyland é "um espaço de regeneração do imaginário" residual, ecoando as palavras de Koolhaas. Tudo isto é "degenerado" tendo em conta que o objectivo de tais espaços é a perpetuação dos fetiches de mercado e não a sua crítica. É aqui que este argumento se torna problemático, uma vez que a Disneyland é um ambiente construído de facto e não um lugar imaginado como aquele que Thomas More descreveu. A questão que surge imediatamente é: será possível a materialização de uma qualquer utopia de índole espacial sem que esta se degenere? A impossibilidade de tal materialização afecta profundamente o funcionamento da utopia como força social no cerne da vida político-económica.

Generalizando, poder-se-ia dizer que vivemos num estado "alucinante" rodeados por uma série de utopias degeneradas, das quais a Disneyland é apenas o exemplo mais espectacular – o próprio centro comercial foi concebido como um mundo de fantasia no qual reinam as regras de mercado.

Outra popular tese sociológica é evocada por Koolhaas quando este se refere, não a centros comerciais, mas a espaços de trânsito – auto-estradas, aeroportos, cadeias hoteleiras, aldeamentos turísticos.[7] O debate, aqui, relaciona este esgotamento do espaço, tempo e subjectividade com a crescente circulação global de pessoas, bens e informação. Anthony Giddens (1996, 14-29) argumentou que a consequência desta circulação cada vez mais rápida é o abandono do espaço, ou seja a separação entre espaço e lugar, e o correspondente processo de "desinserção"[8] ou desenraizamento das relações sociais de contextos de interacção locais. Com a modernidade o espaço distingue-se progressivamente do lugar já que as relações sociais se estendem a pessoas que, na realidade, não estão fisicamente presentes e porque "acontecimentos locais são modelados por eventos que ocorrem a muitas milhas de distância e vice-versa." (Giddens, 1996: 64) A comunidade como conceito, por exemplo, é transferida do lugar específico para um conjunto de laços extra-espaciais, desconectando-se da noção de vizinhança.

Note-se que ambas as teses sociológicas mencionadas se encontram intrinsecamente correlacionadas. A livre circulação está na origem e depende da homogeneização da população e dos espaços, assim como da redução de diferenças. Uma das mais antigas versões do argumento de que objectos e sujeitos são progressivamente despojados de significado pela crescente circulação de bens, pessoas, capital e informação pode ser encontrada na escrita de George Simmel. No artigo *A Metrópole e a Vida do Espírito*, escrito em 1903, Simmel (1997, 31) questionou como pode o indivíduo "preservar a sua independência e individualidade" face a uma proporção crescente de interacção e circulação com a qual o habitante da metrópole é obrigado a lidar. O "homem metropolitano" protege-se, reagindo a uma imensidão de estímulos e à rápida e contínua mutação de impressões e sentimentos, com uma correspondente distanciação, intelectualização e materialização das "relações recíprocas". Esta "atitude

[7] Por outras palavras, espaços efémeros e transitórios que Marc Augé (2005) denomina de "não lugares" como paradigma ou causa do esgotamento do espaço urbano.

[8] Giddens (1996:21) define esta "desinserção" ou "disjunção" (*disembedding*) como "o 'levantar' de relações sociais de contextos locais de interacção e a sua reestruturação transversalmente a indefinidas extensões espácio-temporais."



3.2 Juan Muñoz - "Many Times", 1999. A alteridade reversa.
Fonte: Fotografado na Fundação de Serralves em 2009 pelo autor.

racional de reserva" tem como resultado o nivelamento das diferenças. Este nivelamento supõe que o significado das coisas, "as distinções entre as coisas" e portanto as próprias coisas "não [sejam] percepcionadas como significantes", surgindo "num colorido homogéneo, monótono e cinzento sem que alguma delas possa ser preferida a outra." (Simmel, 1997: 32-35)

As descrições que este sociólogo fez da vida na cidade de Berlim, sua contemporânea, evocam um imaginário futurista: estranhos que se movem anonimamente através de uma paisagem urbana em permanente mutação, populada por outros estranhos, os quais frequente e extravagantemente representam um papel na construção de individualidade dentro das mega-estruturas impessoais da metrópole moderna. Estes estranhos interagem estritamente através de vínculos monetários.[9] Arredados de formas tradicionais de solidariedade e privados de qualquer forma contemporânea de pertença, usam máscaras de indiferença como protecção contra a hiper-estimulação do ambiente construído.[10]

São muitos os autores que identificaram a metrópole moderna como um ataque constante aos sentidos.[11] Para muitos deles, a unidade espacial e perceptível desapareceu – o espaço que antes era revelado pelos sentidos do toque e do cheiro desvaneceu-se, sendo que o conhecimento real das coisas passou a ser sustentado pela mirada distante. E o caminho de ferro foi sem dúvida um dos catalisadores da nova experiência do espaço no século XIX, não só por ser um meio de transporte acessível mas também por introduzir uma nova experiência da velocidade. Esta velocidade crescente pôs em risco a "identidade localizada" a qual possui uma "origem" – a terra natal.[12] De resto, esta é uma tese que tem vindo a ser retomada desde a invenção dos caminhos de ferro até aos dias de hoje. Richard Sennett (1994: 264) cita Alexis de Tocqueville:

> Cada pessoa age como se fosse estranha à sorte dos demais (…). Nas transacções que estabelece, mistura-se aos seus concidadãos, mas não os vê; toca-os mas não os sente; existe apenas em si mesmo e somente para si mesmo. Assim, na sua mente guarda um senso familiar, não um senso social.

Tocqueville antecipou-se 20 anos a Simmel[13], ao observar que "corpos individuais que transitam pela cidade" se tornam progressivamente desconectados dos lugares por onde se movem e daqueles com quem convivem, "desvalorizando-os através da locomoção" e perdendo assim uma noção de destino comum (Sennett, 1994: 264).

[9] Refiro-me aqui à economia de mercado, mencionada no Capítulo II, e àquilo que Hans-Paul Bahrdt (1998 apud Innerarity,2008: 20-21) viria a designar, em 1961, de "integração incompleta", ou seja, a capacidade de um indivíduo se relacionar com um estranho sem que essa estranheza seja suprimida.

[10] De certa forma, esta é uma sugestão precoce da imagética presente em *Blade Runner*, onde a dessensibilização do corpo é acompanhada pela decomposição material da cidade.

[11] Depois de Simmel, este tema viria a ser desenvolvido por Louis Wirth (1997) pela "Escola de Chicago" e por Walter Benjamin.

[12] Paul Virilio (2008) conta numa entrevista dada aquando da exposição *Native Land – Stop Eject*, como antigamente, quando havia um nascimento a bordo de um comboio, este parava de modo a que a criança tivesse um lugar de nascimento – algo impensável nos transportes de grande velocidade como aviões, hoje em dia.

[13] *De la démocratie en Amérique* foi publicado por Tocqueville em dois livros, o primeiro em 1835 e o segundo em 1840. A citação mencionada figurou no segundo volume.

Estas teorias mantiveram a sua popularidade na segunda metade do século XX. Nos anos 60, Jane Jacobs formulou o seu meliorismo dos "olhos na rua" e da "vigilância do bairro" precisamente em resposta à ameaçadora indiferença metropolitana:

> As metrópoles não são apenas subúrbios [sic] mais povoados. Diferem das cidades pequenas e dos subúrbios em aspectos fundamentais, e um deles é que as cidades grandes estão, por definição, cheias de desconhecidos. Qualquer pessoas sente que os desconhecidos são muito mais presentes nas cidades grandes que os conhecidos… (Jacobs, 2007: 30, 35)

Em *Carne e Pedra*, Richard Sennett (1994: 180-210) traçou a genealogia do processo de distanciamento social na cidades ao chamar a atenção para o "medo do contacto" que emergiu com a criação do gueto judeu na Veneza renascentista.[14] No decurso do seu estudo, o autor pôs a descoberto as raízes de uma mudança social mais global em relação ao corpo, especialmente o interesse "voyeurista" em relação ao Outro – "a infecção e a sedução são inseparáveis" (Sennett, 1994: 198, 205). A actual e crescente acentuação da actividade passiva do indivíduo como espectador, em detrimento do contacto físico, levou à disseminação deste distanciamento para além da sua localização tradicional – a cidade histórica compacta. Esta disjunção relativa parece ser parcialmente favorecida por mudanças na espacialidade urbana.[15] Através das suas múltiplas transformações, o espaço pós-moderno produziu novas formas de estimulação e correspondentes mecanismos de defesa. A cedência em relação ao corpo táctil parece ter sido, assim, refinada pela dispersão da metrópole tradicional. Uma paisagem urbana diluída, com a sua vastidão e intermitência de espaços vagos, quase deixou de poder ser experienciada fisicamente – a distância espacial encontra-se cada vez mais desligada daquilo que é táctil.

A mobilidade num ambiente "pós-urbano" pode mesmo ir contra a lógica tradicional do movimento físico – a distância mais curta entre dois pontos já não é a da linha recta. Esta é a lógica das vias rápidas em que se vira à direita para acabar do lado esquerdo da estrada. O automóvel – protótipo dos meios de transporte *trans-metropolitanos* – provocou, deste modo, uma particular transformação na percepção do ambiente físico durante a segunda metade do século XX. Contribuindo para a diminuição da congestão e da sensação de densidade ao facilitar o processo de suburbanização, o automóvel acelerou também a perspectiva do observador individual. Este está agora dependente da instrução sinalética. Consequentemente, a envolvente viu-se privada de alguma da sua tangibilidade, para além de ser submetida a uma constante distorção óptica.

A história da mobilidade deve ser entendida como a história do uso do ferro fundido e do aço na arquitectura; da invenção do elevador e posteriormente das escadas-rolantes e do ar-condicionado; da electrificação dos caminhos de ferro; da introdução do automóvel como meio privado de transporte; da expansão do tráfego aéreo; da invenção do contentor e finalmente da chamada revolução informática e telemática. É impressionante que, de todos estes saltos revolucionários, apenas um seja geralmente contestado ou considerado como fonte de todos os males:

[14] Digno de nota é a semelhança entre a descrição elaborada por Sennett e certas comunidades como Jakriborg (Capítulo II). No gueto judeu, assim como em Jakriborg, a propriedade imobiliária estava vedada aos seus ocupantes. Por outro lado, a segregação era-lhes imposta em troca de protecção e da possibilidade de construção das suas próprias instituições comunitárias – i.e. sinagogas – construção essa interdita no exterior do gueto (Sennett, 1994: 196, 202).

[15] Como descrito no Capítulo I.

a introdução do automóvel privado. Todavia, é incontestável que o automóvel personifica a fusão entre dois processos análogos: o de intimidade crescente e o da mobilidade disseminada. De facto, o sucesso deste meio de tranporte resulta mais do aumento da significância do domínio íntimo que da possibilidade técnica absoluta. O automóvel representa simplesmente a expansão da fortaleza, do domínio íntimo do indivíduo autónomo. Este procura protecção dos muitos perigos da vida pública – o automóvel como derradeira linha de defesa contra a ameaça do mundo exterior. O *commuter* é um personagem radical: esforça-se pela obtenção do mais alto grau de imobilidade numa cultura que sustentada sob a égide de uma contínua intensificação da mobilidade.

Durante uma grande parte do seu dia de trabalho, o migrante quotidiano ocupa uma espécie de "paisagem intermédia" (Ascher, 1998: 11), uma área crepuscular indefinida, a qual este tenta definir em termos temporais, mas que acaba invariavelmente por ser limitada pelo espaço físico. Comparativamente ao mundo da "sobremodernidade" (Augé, 2005: 29-30), a liberdade de movimentos do *commuter* tem um significado nulo. O automóvel privado é, acima de tudo, portador de um mito - o mito de uma liberdade individual de movimentos que, apesar de tudo, ainda associa a mudança para os subúrbios à noção de ascensão social. Aqueles que gozam de uma verdadeira *hipermobilidade*, empresários de sucesso, artistas, políticos ou cientistas, que viajam maioritariamente de avião, ou comboios rápidos, há muito que deixaram o subúrbio.

Este mito é quebrado pela simples existência dos engarrafamentos que nos trazem de volta à realidade da inevitável permanência. O automóvel privado é assim o instrumento ideal para um "novo" tipo de poder anti-autoritário de normalização social, providenciando uma expansão do domínio pessoal de poder e uma forma de distinção individual.

Partindo do princípio da liquefacção dos espaços – "de que vivemos hoje em localidades nas quais os fluxos de informação e de imagens destruíram o sentido de memória colectiva e de tradição da própria localidade, a um ponto em que é 'o próprio sentido de lugar' que se esvanece" (Featherstone, 1997: 92) –, as fronteiras da arquitectura tornam-se indefinidas existindo uma transição fluida entre as coisas. Enquanto a escala da arquitectura aumenta, a do urbanismo diminui.

"A tomada de consciência da existência de limites à escala planetária e da própria humanidade" – é assim que Mike Featherstone (1997: 84) define o processo de globalização. Este autor argumentou que uma das consequências paradoxais deste processo foi a "familiarização com uma maior diversidade, com um leque cada vez mais amplo de culturas locais" e não uma homogeneização generalizada. Neste caso, não é surpreendente que tal familiarização se faça acompanhar por estratégias de resistência local – assumindo formas "revivalistas" que recriam "velhas tradições" ou alimentando "fantasias futuristas" (Featherstone, 1997: 92, 95).

A perda do sentimento de pertença, "sustentado numa memória colectiva", i.e. a "sensação de nostalgia", estaria assim associada a "um descrédito dos valores morais, das relações sociais genuínas, da espontaneidade e expressividade (Turner, 1987 apud Featherstone, 1997: 92). Manuel Castells (2003: 72-82) referiu-se a estas reacções como reaccionárias e criadoras de identidades "territoriais" e "defensivas":

> Quando o mundo se torna grande demais para ser controlado, os actores sociais passam a ter como objectivo fazê-lo regressar ao tamanho compatível com o que podem conceber. Quando as redes dissolvem o tempo e o espaço, as pessoas agarram-se a espaços físicos, recorrendo à sua memória histórica. (Castells, 2003: 80)[16]

[16] Cf. Choay: 1996: 18.



3.3 VS1NGLETOWN by Droog & KesselsKramer, 2008.
Fonte: Fotografia do autor.

Tal é particularmente explícito na chamada arquitectura pós-modernista, na qual se assiste "ao ressurgimento de formas vernáculas combinadas de forma lúdica com o uso de pastiche e de colagens de estilos e tradições. Em suma, (…) um retorno às culturas locais" na sua forma mais niveladora (Featherstone, 1997: 95).

Os processos de globalização estão intimamente ligados aos de privatização. Se simplisticamente a globalização envolve algum grau de supressão, deterioração ou dissolução das fronteiras entre cidades e estados, o fenómeno também carrega consigo a redefinição de fronteiras internas nas cidades. O seja, a remoção de um conjunto de fronteiras coincide consequentemente com a definição de outros conjuntos de fronteiras – aqueles que por tantos são contestados.
Parece difícil que a própria análise destes fenómenos possa acontecer sem qualquer tipo de nostalgia. O espaço público é um conceito altamente problemático em si mesmo, sendo uma imagem romântica inventada por estórias da sua perda. Este espaço é reconhecível pelo que parece carecer – o que supostamente pode ser encontrado no privado. A percepção do espaço público é integralmente configurada pela percepção que se tem do espaço privado, o qual está tipicamente associado a ideias de especificidade individual contra diversidade externa. Assim a retracção do público é uma retracção da diversidade. Contudo, estas são também ideias modernas. Apenas recentemente foi a privacidade associada com o que viria a ser chamado de "casa privada". O próprio conceito de "privado" é recente – durante séculos a casa e o lugar de trabalho foram indistinguíveis. (Sennett, 1992: 89-91)
Discussões sobre o espaço público tendem a dar-lhe uma forma e consequentemente a privatiza-lo. A própria noção de arquitectura, como parte de um mecanismo cultural complexo que negoceia a instável relação entre público e privado, implica o envolvimento activo na construção de múltiplos sistemas sobrepostos de exclusão e retracção. Repetindo o que foi afirmado no segundo capítulo, quando alguém escreve em defesa da "diversidade" lamentando a homogeneização da vida urbana, rígidas normas são dissimuladamente instaladas. O grande objectivo por trás deste discurso é o controlo da mistura dentro de certos limites não declarados. Aquilo que é, em retrospectiva, apresentado como público é quase sempre uma zona de exclusão. O exemplo mais óbvio e significante é o da exclusão das mulheres na ágora grega, o espaço público primordial.
Não é possível então abraçar o espaço público como algo maravilhoso e em seguida condenar o chamado tardo-capitalismo pela sua ruína, uma vez que o espaço público é um fenómeno social construído precisamente por um certo tipo de nostalgia inerente ao sistema capitalista.

Recapitulando, dentro de um sistema económico globalizante – indiferente a questões de localidade para a produção de bens primários – as cidades foram paradoxalmente obrigadas a recolocar a tónica na sua "identidade territorial" e capacidade de diferenciação, como instrumento concorrencial para a atracção tanto de turismo, como das novas elites culturais e empresariais. A competição entre cidades com o propósito de se colocarem nos mercados do turismo de massa e das indústrias criativas cultivou um grande interesse na produção de imagens urbana. Cada vez mais, as cidades são apresentadas ou comercializadas como compilações de imagens, correndo, de certo modo, o risco de se tornaram numa reflexão, num simulacro, de si próprias e do seu passado. De facto, o turismo tem sido um veículo para a construção de imaginários, ou mesmo de identidades, e um sector que, para o bem e para o mal, tem contribuído para a globalização das culturas.

Turismo e a (re)invenção do lugar

Depois do comboio, um segundo grande avanço tecnológico nos meios de transporte – representado pelo automóvel e pelos primeiros aviões de passageiros – levou ao fenómeno do turismo de massa (Bianchini e Falcón, 2009: 82). A fragmentação da percepção induzida pela velocidade da viagem ferroviária – e posteriormente rodoviária – está, em todo o caso, fortemente associada à codificação da percepção expressa pelo hábito contemplativo do viajante. A estandardização do ponto de vista, do miradouro, cristalizou-se desde finais do século XVIII num padrão de "belos panoramas"[17]. Estes devem ser apreciados a partir de um determinado ponto de observação – locais de visibilidade optimizada – passando a ser mapeados e marcados em guias turísticos. É este emoldurar, esta prefiguração de experiências visuais através da pintura paisagística, dos guias turísticos, dos postais e da fotografia que torna o olhar turístico paradigmático da "experiência falsa".

A fotografia de arquitectura é um dos géneros clássicos de fotografia, muito pelo carácter estático dos edifícios. Dadas as limitações da técnica fotográfica, que implicavam longas exposições, a fotografia urbana era caracterizada pelo vazio das ruas, já que o movimento contínuo das pessoas não era registado pelas primeiras emulsões fotográficas. Mas mesmo que tais limitações tecnológicas tivessem um papel preponderante na obliteração do transeunte, existiam outras razões pelas quais a fotografia "primitiva" tendia a evitar a rua. As projecções frontais, que eram a forma mais comum de fotografia arquitectural, eram fotografadas acima do nível da rua. Em termos práticos essa era a maneira mais fácil de eliminar o problema das linhas verticais convergentes, permitindo que as imagens produzidas se conformassem mais proximamente às convenções estabelecidas da projecção ortográfica. Em todo o caso, tal postura teve também um significante papel ideológico, habilitando o observador a dominar as cenas representadas. A popularidade de pontos de vista elevados sublinha até que ponto a vida na rua, como elemento exterior à arquitectura, não era ainda considerada como um assunto apropriado para a fotografia.
Neste sentido, a maioria dos primeiros fotógrafos seguiam outros artistas visuais ao ignorar os aspectos da vida urbana que achavam inestéticos. Até que o impacto da industrialização fosse sentido na cidade, o mercado emergente de fotografia arquitectural focalizou-se nas categorias de topografia urbana preestabelecidas derivadas da litografia. As imagens mais comuns consistiam nas principais igrejas, edifícios cívicos e palácios, nas estradas mais importantes, pontes, parques e monumentos – os elementos básicos daquilo que viria a ser conhecido como itinerário turístico.

A ruptura potenciada pela invenção de imagens tecnológicas modernas era ainda extensamente refreada pelo conformismo com modos de ver predefinidos. Todavia, uma audiência preparada para consumir a vida social como uma colecção de imagens reproduzíveis começava a emergir. A fotografia em série pode ser interpretada como uma reacção lógica à procura de formas inovadoras de mapeamento, a qual corresponde ao emergente espaço do espectáculo urbano. Neste caso, esta abordagem entrou rapidamente no domínio da cultura popular. Inventado no último quarto do século XIX, o postal ilustrado foi decisivo para a disseminação da cidade moderna como um espectáculo visual. Pertencendo

[17] Cf. Benjamin, 1997: 69-71.

à "era da exposição", os postais de souvenir da Exposição Universal de 1889 estabeleceram a Torre Eiffel como o primeiro grande ícone da modernidade. O postal alimenta-se da apreensão emergente da cidade como uma colecção de fragmentos – um território composto por múltiplas perspectivas e um espaço que não pode mais ser contido pelo disparo fotográfico singular.[18]

A significância do postal como novidade cultural reside na maneira como este não tenta dissimular a sua natureza serial. A mesmice das suas vistas e o seu repertório estandardizado não são sinais acidentais de deficiência, mas são sim essenciais para a sua função social. Os postais são emblemáticos de um processo no qual a imagem moderna perde gradualmente e irremediavelmente o significado relativo à sua singularidade, encontrando em vez disso um novo nível de significado justamente na sua serialidade. A popularidade do postal confirmou a disparidade gradual entre imagem e referente, iniciada pelo desenvolvimento da tecnologia imagética moderna. Com a circulação em massa de postais e de outros tipos de *media* relacionados – jornais ilustrados e revistas fotográficas – a imagem atingiu uma nova autonomia. Os postais referem-se à sensibilidade do coleccionador, ou melhor, do consumidor. Eles permitem que a realidade complexa da cidade moderna seja reduzida a uma série de unidades visuais discretas, as quais podem ser facilmente manipuladas e rapidamente consumidas. Todavia, mesmo tendo instrumentalizado o sonho da mestria pan-óptica da cidade moderna, o postal disseminou também as sementes da sua confusão. Quando os pontos de vista se multiplicam tão excessivamente, a restrição à estabilidade da perspectiva centrada problematiza-se. Logo, numa reviravolta, o documento icónico alimenta a mesma percepção que retrata – a da cidade como ambiente descontínuo e fragmentado, impossível de ser representada senão através de uma *série*. Foi esta visão da cidade – desancorada e em permanente transformação – que, consciente ou inconscientemente, informou o discurso metropolitano durante o século XX.[19]

O turista moderno procura autenticidade, mas porque o seu olhar é entendido como uma intrusão na esfera privada, surge a necessidade de criar locais artificiais de encenação como resposta ao turismo de massa (Fortuna e Ferreira, 1996: 10). Hoje, os locais turísticos são geralmente caracterizados por uma "autenticidade encenada" (Fortuna e Ferreira, 1996: 11), sendo que a dimensão semiótica da experiência turística tem vindo a ganhar terreno progressivamente. O turista é aconselhado a visitar representações idealizadas ou tipificadas – locais definidos e popularizados através de postais, guias turísticos, ou mesmo do cinema.

Comum à maior parte dos lugares inventados de sucesso são o tema e a estória. O tema é o conceito dominante que une a estória ou estórias narradas. O tema estabelece o conceito e a estória providencia o conteúdo. No mundo real, a Disneyland é o epítome do lugar inventado, criando realidade a partir da fantasia de maneiras tanto simbólicas quanto subliminais. A configuração dos seus espaços representa uma análise profunda da psique do visitante, interliga arquétipos imagéticos interculturais e memórias multi-geracionais. O seu sucesso deriva da adesão a princípios de experiência sequencial e narrativa, criando uma percepção apropriada a significativa de lugar, onde as actividades

[18] Refiro-me aqui ao modo paradigmático de percepção correspondente à clássica experiência espacial que consiste na demora, na permanência imóvel e na contemplação.
[19] Não é difícil chegar, a partir desta caracterização, ao *Junk Space* de Koolhaas – à separação total entre o símbolo e o significado e à prevalência de um espaço "genérico" que apenas segue lógicas de mercado.



3.4 Intervenção em stencil do artista de rua Banksy na ponte de Westminster.
Fonte: Fotografado por Joel Rae. In: http://www.flickr.com/photos/joelrae/

e as memórias são tão individuais quanto partilhadas. Estes lugares reafirmam a habilidade do ser urbano para sobreviver num universo de risco e conflito.

Muitas interpretações de lugar não funcionam para as elites culturas que exigem autenticidade, mas a maioria dos lugares, reais ou inventados, possuem uma audiência cultural popular. Como um romance, os lugares reais devem conhecer a sua audiência antes que a sua estória possa ser escrita. Qualquer lugar é uma marca potencial. Lugares como a Disneyland, Paris ou Nova Iorque são a sua própria marca porque uma imagem clara e consistente emergiu do aspecto dos mesmos e da estória, ou história, que carregam. O "lugar" possui uma memória e um significado pelo que não é passivo. O "lugar" não é nem bom nem mau dependendo se é real ou substituto, autêntico ou pastiche. As pessoas desfrutam de ambos, quer se tratem de lugares criados ao longo dos séculos ou instantaneamente.

Nenhum destes espaços de uso colectivo e de propriedade e administração privadas é verdadeiramente público, mesmo que tenham sido criados por programas de ordenamento incentivo. A ambiguidade destes espaços reside nessa mesma criação. Não existe consenso sobre se o espaço público foi privatizado ou se o espaço privado foi "publicitado" – "espaços públicos absorvidos por usos particulares ou espaços privados que adquirem um uso colectivo"? (Solá-Morales, 1992) Não obstante, o acesso a tais espaços, e a utilização dos mesmos, permanece um privilégio e não um direito. São os "honorários de entrada" – sejam monetários ou o "simples" despojamento de direitos civis – que garantem experiências e encontros eficientes e previsíveis.

Mas o mais fascinante é que os parques temáticos idealizam o espaço público urbano. Imbuídas na sua concepção estão estratégias competitivas e consensuais para administradores municipais à procura de estratégias de desenvolvimento e para os filósofos que desesperam com o declínio da civilidade. Muito resumidamente, essa estratégia pode ser traduzida do seguinte modo: pega-se numa crença comum desenvolvendo-a numa imagem visual; comercializa-se esta imagem como símbolo da cidade; escolhe-se uma área da cidade que reflicta tal imagem[20]; finalmente, coloca-se essa área sob administração privada. A estratégia visual depende da sua coerência, ou seja, da forma como as coisas são elas mesmas um sinal daquilo que representam numa narrativa partilhada, seja ela real ou fictícia. É a mesma estratégia que torna invisível aquilo que é desagradável. De certo modo todos os lugares são inventados, mas os que gozam de mais sucesso são caracterizados por um planeamento, projecto e programa claramente integrados com a estória. Esta estória é aquilo que nos conecta como seres humanos e que define a nossa cultura. Como os próprios lugares, a estória pode evoluir ao longo do tempo ou pode surgir instantaneamente. Qual é a importância da proveniência de um lugar ou estória em particular se estes demonstrarem ser consistentes e imersivos? Isto não quer dizer que todo o território deva ser um parque temático. Mas existem ilações a serem retiradas destes lugares, experimentalmente bem sucedidos, interculturais e operacionalmente intensos. As cidades nunca conseguiram controlar o espaço tão eficazmente quanto a cultura corporativa o tem vindo a fazer. A análise destes espaços relaciona-se assim com um sem número de agendas distintas.

[20] Um complexo comercial à beira-mar que simboliza a novidade, uma imponente estação de comboios que simboliza a renovação ou uma rua com lojas de pequena escala em edifícios de tijolo burro que simbolizam a memória histórica.

Como seria de esperar, o turismo não possui a melhor das reputações, de tal forma que muitas companhias turísticas chegam a apresentar-se como anti-turísticas: "Vá para longe das multidões" é a sugestão que muitas agências de viagens apresentam nas suas brochuras. Esta postura "reproduz (…) as críticas que o pensamento social tem feito persistentemente a respeito da pretensa passividade e alienação do consumidor em geral." (Fortuna e Ferreira, 1996: 12) É verdade que a cidade dos turistas não é a verdadeira cidade, mas não será a *cidade real* uma ficção? O turista segue ritualmente certos itinerários urbanos apesar do seu sentido de liberdade. Adicionalmente, procura locais reconhecíveis – aqueles que observou no seu lugar de origem através de representações, o que promove uma sensação de *déjà vu*[21] (Bianchini e Falcón, 2009: 82). Da cidade, apenas uma pequena porção é consumida pelo turista que a toma como o todo – uma versão *light*. Mas a verdade é que a cidade é sempre experienciada, por qualquer um, como uma pequena parte da *cidade real*, que não existe – nem sequer como a soma das suas partes. Aqui reside o equívoco fundamental na crítica do turismo: a presunção desesperada de que existe uma cidade genuína que se opõe à falsidade da cidade turística. A identidade de uma cidade é, na realidade, uma construção social. O turismo não é mais que um agente adicional, ainda que importante, na construção desta identidade – do mesmo modo que o cinema, a literatura, a experiência pessoal ou a evocação também o são.

Numa sociedade hiper-real em que o "simulacro" faz parte da "experiência autêntica", a distinção entre genuíno e falso dissipa-se, uma vez que o "turista, qual cidadão, faz também parte do espectáculo que procura interpretar". (Fortuna e Ferreira, 1996: 11) O perfil do turista muda rapidamente graças a esta atitude participativa. Os seus hábitos já não diferem tanto assim daqueles de um residente. É nas cidades que o novo turismo é testado – "o novo turista exige que a cidade e o seu ritmo se adaptem a si" e não o contrário (Bianchini e Falcón, 2009: 84).

Todas as experiências culturais e sociais contemporâneas são constituídas pelo turismo, sendo o centro comercial o melhor exemplo. A singularidade procurada pelas correntes culturalistas – assim como a exclusão de qualquer preocupação de ordem pragmática, económica ou racionalista da experiência estética de espaços urbanos artisticamente enquadrados – irá patrocinar eventualmente o evento e o palco de experiências criadas para o turismo de massa de acordo com as leis de consumo cultural. Paradoxalmente, é precisamente esta a atitude que resulta na perda de especificidade de qualquer cidade, mesmo que o objectivo original seja a preservação da singularidade através da sobrevalorização da topografia e das pré-existentes estruturas fundiárias. Logo, a cidade tradicionalista torna-se "genérica". Por este prisma, os movimentos reformistas que surgiram como contra-corrente ao racionalismo moderno – e modernista – marcam o início da linha evolutiva do desenvolvimento sociocultural que conduz a Koolhaas e à sua retórica. De maneira a que a aplicação de teorias culturalistas se mantenha relevante para o urbanismo contemporâneo, estas devem reconhecer a íntima relação entre a concepção artística da cidade e a dissipação pós-moderna da mesma. Caso contrário, a reprodução de espaços tradicionalistas pode resultar precisamente naquilo que constitui a sua contrapartida conceptual: o *Junk Space*.

[21] Estas representações tendem a condicionar o comportamento do turista no seu destino. Se uma imagem previamente visualizada é suficientemente poderosa, este tende a reproduzi-la de novo – o mesmo ângulo, a mesma perspectiva. Uma interessante análise académica a mais de 33 milhões da imagens presentes no popular sítio de internet de partilha fotográfica Flickr de David Crandall [et al.] (2009) revela que a Torre Eifel é o monumento mais fotografado com mais de 500,000 fotografias.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

O pessimismo em relação à experiência urbana, aliado à hipótese de um desenraizamento generalizado, é expressão de uma frustração crescente quanto à possibilidade de alternativas, resultando em estratégias de rejeição mais radicais ainda. A ideia da impossibilidade da arquitectura é uma destas estratégias, a qual permeia este trabalho. Penso que esta conjectura é um dos grandes catalisadores para a prática urbana actual. A questão é se esta desilusão acumulada decorre principalmente de circunstâncias sociais deterioradas ou de uma crise significativa na própria prática da arquitectura.

A segunda hipótese parece ser a mais plausível. Este sentimento de impotência da arquitectura face às condições de fragmentação e de desenraizamento é especialmente notório em tratados elaborados pelos críticos e historiadores de proveniência académica, assim como pelos arquitectos "não praticantes". O que se torna também evidente é que, mal estes últimos são confrontados com comissões e projectos, a tese da impossibilidade é rapidamente abandonada a favor de uma outra: a de uma arquitectura nómada e reveladora ou, por outras palavras, de uma arquitectura que torna o desenraizamento visível e palpável através de gestos evasivos, desconstrutivistas e nómadas. É o retorno de um debate antigo, ou melhor, de um conflito clássico entre a estética de uma arquitectura das Belas-Artes e a racionalidade pragmática e tecnológica da engenharia. Mas agora o conflito renasce como um embuste e dentro da mesma pessoa: o arquitecto, maestro com a visão intelectualista universal, mas que, visto à lupa, não faz mais que um humilde técnico executando tarefas para facções peculiares de mercado.

O que não cessa de surpreender é que estes mestres construtores do nomadismo e críticos do desenraizamento sintam, uma vez mais, o apelo programático das vanguardas históricas por um lado e dos movimentos reformistas por outro.

Projectos como soluções militantes ou redenções de último suspiro; um grito às armas ou uma cabeça na areia; o canto do cisne ou celebrações gloriosas à sombra de um fim eminente.
Uns prevêem o crescimento homogéneo horizontal, resistindo-lhe; outros, pelo contrário, identificam conjuntos isolados de verticalidade como nódulos numa rede global de bases de poder. Ambos os modelos ou hipóteses pressupõem que a globalização da economia capitalista terá efeitos similares por todo o mundo: ou o planeta é coberto por uma malha aparentemente infinita de baixos edifícios residenciais suburbanos – o triunfo do individualismo e da auto-mobilidade –, ou então o ambiente construído será limitado a uma série de megacidades espacialmente isoladas, na proximidade de nódulos internacionais de transporte e comunicação. Em todo o caso, estes modelos afiguram-se a ávidas extrapolações com base em pressuposições um tanto ou quanto unilaterais. Algo óbvio a fazer seria justapor ambos os modelos, privando-os da sua unilateralidade latente. Reconhecendo que a concentração urbana a e fragmentação suburbana são frequentemente processos simultâneos – os quais estão de diferentes modos conectados com a globalização da economia e da comunicação – não se poderá mais negar que estes processos, a uma escala mais local, estão também dependentes de específicas diferenças espaciais, nacionais, inter-regionais e históricas.

A divergente clientela e os segmentos de mercado a que aludem os dois paradigmas em questão poderão explicar algumas das propensões anteriormente mencionadas. Os Novos Urbanistas trabalham frequentemente para companhias imobiliárias, especialmente nos empreendimentos periféricos pelos quais são mais conhecidos – embora possam trabalhar para agências governamentais ou Parcerias Público-Privadas em projectos de reabilitação. Por outro lado, os projectos da ala mais vanguardista resultam tipicamente de concursos e comissões de prestígio por parte de instituições, corporações e/ou patronos abastados e poderosos, os quais procuram a projecção obtida pelo edifício icónico.
Estes diferentes segmentos de mercado possuem diferentes incumbências e públicos-alvo – dos consumidores de classe média à "nata da sociedade". Logo, não admira que os dois modelos tenham diferentes consequências formais. Todavia, não pretendo com isto sugerir que tais consequências sejam exclusivamente o produto de uma clientela diferente. Os dois modelos parecem representar e repercutir modos de pensamento, desenho e produção mais profundos e peculiares. Uma das partes representa a reforma proactiva e a outra a observação crítica. Mas, quer seja ao rejeitar obstinadamente o passado ou ao negar cegamente o presente, progressistas e culturalistas respectivamente, desenvolvem um desenho urbano de obsessão arquitectónica que acaba por homogeneizar o quotidiano colectivo. Em ambas as visões, a arquitectura da cidade é elaborada de forma a ser consumida em vez de habitada.

Seja como for, a ala vanguardista demonstra um compromisso crescente com a arquitectura na prática urbana, precisamente numa altura em que a realidade, e não a representação, do urbanismo pluralista emerge como uma força persuasiva para a construção da cidade contemporânea.
Se as teorias subjacentes aos dois paradigmas se mostraram a princípio estanques e contraditórias, a relação entre a prática arquitectónica dos dois pólos é actualmente mais ambígua e menos antagónica do que inicialmente aparentava. Em vez do calculável duelo entre duas visões urbanas concorrentes e mutuamente exclusivas, o debate não existente e consequentemente inconclusivo entre as duas partes

representa uma clara e séria carência de alternativas ao crescente culturalismo da prática urbana actual. Como consequência assiste-se à disseminação do movimento através de territórios cada vez maiores estabelecendo-se por defeito como a única solução para todos os problemas urbanos. Talvez esta dispersão faça com que o Novo Urbanismo e movimentos afins se dissolvam em si mesmos. Porém, na tentativa de acelerar esta dissolução sem propor alternativas, são os críticos quem fracassa, pois eliminam a possibilidade de debate. As dialécticas entre Novo Urbanismo/Pós-Urbanismo e cidade tradicional/subúrbio são, em todo o caso, igualmente insuficientes. O dualismo entre o Novo Urbanismo e o "Outro Urbanismo" mostra-se assim demasiado exíguo pois sem múltiplas alternativas a existência de debates e conferências é impraticável. O Novo Urbanismo tem o seu lugar mas deveria ser apenas uma opção entre muitas. As realidades e possibilidades do urbanismo em todo o seu espectro são infinitas e capazes de suster uma cacofonia de diálogos e dialectos.

Estas rejeições, embora aparentem ser o resultado de uma análise cuidada das relações sociais, resultam da condição intrínseca ao arquitecto tardo-moderno, uma condição parcialmente consequente de inovações tecnológicas que continuamente privam a profissão do seu derradeiro aspecto artístico.
Pode-se argumentar que a ansiedade sentida tanto pelo público em geral como pela classe profissional é meramente um atributo humano necessário ou um mecanismo regulador que mantém os nossos sistemas dentro de certos limites mais ou menos constantes. Ainda assim, fala-se como se as pessoas na cidade fossem hoje particularmente ansiosas, quando expressões de profunda preocupação quanto ao estado da cidade e da vida social são pelo menos tão antigas quanto as disciplinas que rotineiramente as exprimem. De facto, muita da concepção urbana actual serve-se da ansiedade face à modernização como motor criativo. A grande maioria dos projectos urbanos e da análise urbana é oferecida como uma espécie de terapia ou um correctivo para empreendimentos supostamente alienantes, por parte de quem tem poucas razões para sentir tal ansiedade. A intensidade da retórica sobre o pesadelo da vida nas cidades modernas parece directamente proporcional ao sucesso de que gozam os seus narradores. As suas disciplinas são literalmente fundadas num lamento melancólico.

O retiro da cidade faz já parte integrante da rede tecnológica, do próprio padrão do qual pretendia escapar. O assentamento inclui invariavelmente dentro de si mesmo aquilo que denomina como o seu "outro". O "isolamento" é um conceito urbano, um producto da cidade. Escapar do mapa é uma fantasia particularmente urbana. São aqueles no centro da malha que mais lhe pretendem escapar. Mas tais escapes não passam de extensões dessa mesma malha, demonstrações de que a cidade não conhece limites.

A utilização genérica de expressões como "a cidade" e "fragmentação" são, na verdade, manifestações de desejo. A nostalgia por algo que nunca se possuiu é uma força poderosa – um desejo contraditório que estrutura muito do discurso sobre os ambientes físicos e urbanos. Concluindo, repetiria que divagações sobre a fragmentação da estrutura urbana tem um papel preponderante na vida colectiva. Não é que esta esteja ameaçada pela fragmentação, mas sim que a vida colectiva apenas pode ser concebida em termos de fragmentação. A fragmentação não é um termo nem pejorativo nem afirmativo. O risco não reside na fragmentação mas na fantasia da forma estável.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ARANTES, A. - Fronteiras Simbólicas e Liminares no Espaço Urbano. In: Fortuna, C. (organ.) – *Cidade, cultura e globalização: Ensaios de sociologia*. Oeiras: Celta, 1997. pp. 259-270.

ASCHER, F. – *Metapolis: Acerca do futuro da cidade*. Oeiras: Celta, 1998.

AUGÉ, M. - *Não-lugares : introdução a uma antropologia da sobremodernidade*. Lisboa: Editora 90°, 2005.

BAUDRILLARD, J. – Simulacra and Simulation; trad. Sheila Glaser. 15ª Ed. Michigan: MIT Press, 1994.

BENJAMIN, W. – Paris, capital do século XIX. In: Fortuna, C. (organ.) – *Cidade, cultura e globalização: Ensaios de sociologia*. Oeiras: Celta, 1997. pp. 67-80.

BERMAN, M. – *Tudo o que é sólido se dissolve no ar: a aventura da modernidade*. Lisboa: Edições 70, 1989.

BIANCHINI, S. e FALCÓN, L. – The Creative Babylon: Short history of tourism as déjà vu. Editado por Pedro Gadanho. *Beyond*: Scenarios and speculations. Amsterdam: SUN, N° 1 (2009) pp. 80-86.

BRUEGMANN, R. – *Sprawl – a compact history*. Chicago: The University of Chicago Press, 2005.

BRUNO, G. – Ramble City: Postmodernism and Blade Runner. *October* [Em linha]. Massachussets: MIT Press. Vol. 41, Summer (1987) pp. 61-74. Disponível em WWW: <URL:http:\\www.googlebooks.com>.

BUSQUETS, J. – Urban composition: City design in the 21st century. In Graafland, e A., Kavanaugh, J. (ed.) - *Crossover : architecture, urbanism, technology*. Rotterdam: 010 publishers, 2006. Pp. 494-504.

BUSQUETS, J. (ed.) – *Cities: 10 lines, a new lens for the urbanistic project: 10 formas, una nueva mirada hacia el proyecto urbanistico*. Cambridge: Harvard University, 2007.

CASTELLS, M. - *Crisis urbana y cambio social*. 1ª ed.. Madrid: Siglo XXI, 1981.

CASTELLS, M. – *A questão urbana*. Edição revista. São Paulo: Paz e Terra, 2000.

CASTELLS, M. – O poder da identidade. Lisboa : Fundação Calouste Gulbenkian, 2003.

CHOAY, F. – Destinos da cidade Europeia: Séculos XIX e XX. *RUA*. Campinas: Laboratório de Estudos Urbanos. N° 6 (1996) pp. 8-21.

CRANDALL, D. Et al. – Mapping the World's Photos. In *18th International World Wide Web Conference* [Em linha]. Madrid: WWW2009, 2009 pp. 761-770. Disponível em WWW:<URL: http://www2009.eprints.org/77/>.

CRAWFORD, M. – O mundo num centro comercial. *Jornal Arquitectos*. Lisboa: Ordem dos Arquitectos – Centro Editor Livreiro da OA. 228 (2007) 32-37.

DOMINGUES, A. – (Sub)úrbios e (sub)urbanos – o mal estar da periferia ou a mistificação dos conceitos? *Geografia – Revista da faculdade de Letras*. Porto: Faculdade de Letras da Universidade do Porto. I série: vol. X, XI. (1994/95) pp. 5-18.

DOMINGUES, A. – Ocupação dispersa – porque é que tudo é tão negativo quando se fala disto? *Sociedade e Território – Revista de estudos urbanos e regionais*. Porto: Edições Afrontamento. Nº 42 (Julho 2009) pp. 30-41.

ECO, U. – La guerre du faux. Édition 09. Paris: Lgf, 2008.

FEATHERSTONE, M. – Culturas Globais e Culturas Locais. In Fortuna, C. (organ.) – *Cidade, cultura e globalização: Ensaios de sociologia*. Oeiras: Celta, 1997. pp. 259-270.

FORTUNA, C. e FERREIRA, C. – O turismo, o turista e a (pós)modernidade. *Oficina do CES*. Coimbra: Centro de Estudos Sociais. Nº 80 (1996). Disponível em WWW:<URL:http://www.ces.uc.pt/publicacoes/oficina/080/080.php>.

GIDDENS, A. – *The consequences of modernity*. Cambridge: Polity Press, 1996.

GRAHAM, S. – Estratégias para ciudades interconectadas. In G. Alfaya, L.; Muñiz, P. e Río, C. (ed.) – *La ciudad, de nuevo global*. Coruña: COAG, 2009. Pp. 101-128.

HARVEY, D. – Spaces of hope. Edinburgh: Edinburg Unversity Press, 2000.

HARVEY, D. – The New Urbanism and the communitarian trap. *Harvard Design Magazine: Changing cities* [Em linha]. Cambridge: Harvard University Graduate School of Design. n° 1 (1997) 5-18. Disponível em WWW: <URL: http://www.gsd.harvard.edu/research/publications/hdm/back/1harvey.html>.

HELLQUIST, T. – Jag kom förbi... Jakriborg i Skåne. *Arkitektur*. Stockholm: ND, Nº 3 (2004) pp. 80-81.

INNERARITY, D. – A nova urbanidade. *Jornal Arquitectos*. Lisboa: Ordem dos Arquitectos – Centro Editor Livreiro da OA. 231 (2008) 18-21.

JACOBS, J. – *Morte e vida de grandes cidades*; São Paulo: Martins Fontes, 2007.

JAMESON, F. - *Postmodernism: The cultural logic of late capitalism* [Em linha]. Durham: Duke UP, 1991. [Consult. 2009-6-8]. Cap. 1 - The cultural logic of late capitalism. Disponível em WWW: <URL: http://homepage.newschool.edu/~quigleyt/vcs/jameson/jameson.html>.

STRICKLAND, R. (ed.) – *Post Urbanism & Reurbanism*. New York: Distributed Arts Press, 2005.

KHR ARKITEKTER. Pojekter – Ørestad Masterplan [Em linha]. København: KHR arkitekter, 1997. [Consult. 2010-07-23]. Disponível na WWW: <URL: http://www.khr.dk/index.php?id=154333>.

KOOLHAAS, R. – Beyond Delirious. In NESBITT, K. (ed.) – *Theorizing a new agenda for architecture : an anthology of architecture theory 1965-1995*. New York: PAP, 1996. 332-336.

KOOLHAAS, R. – *SMLXL*. Office for Metropolitan Architecture. 2ª ed. New York: The Monacelli Press, 1998.

KOOLHAAS, R. (ed.)- Content. Koln : Taschen, 2004.

KRIER, L. [et al]. Points of View. [Documento icónico] 4 questions. 44 answers. [Luxembourg: 2008] (Le Gouvernement Du Grand-Duché de Luxembourg). 1 cartaz.

LAMAS, J. M. R. G. – *Morfologia urbana e desenho da cidade*. 2ª ed. Lisboa: Fundação Calouste Gulbenkian, 2000.

LANGER, B. – Artistic city planning versus Junk Space. In LEJEUNE, J. F. e BOHL, C. – *Sitte, Hegerman and the metropolis: modern civic art and international exchanges*. London: Routledge, 2009. pp. 149-158.

LEFEBVRE, H. – *Le droit à la ville*. 3ª ed. Paris: Economica, 2009.

LINDSBERG, A. – Prosthetic memory – Total Recall and Blade Runner. In BELL, D. e KENNEDY, B. M. (ed.) – *The cybercultures reader* [Em linha]. London: Routledge, 2000. pp. 190-201. Disponível em WWW: <URL:http:\\www.googlebooks.com>.

LYOTARD, J.-F. – *A Condição Pós-Moderna*. 2ª ed. Lisboa: Gradiva, 1989.

MAJOOR, S. J. H. – *Disconnected innovations : new urbanity in large-scale development projects: Zuidas Amsterdam, Ørestad Copenhagen and Forum Barcelona*. Delft: Uitgeverij Eburon, 2008. Tese de doutoramento apresentada na Universiteit van Amsterdam / Faculteit der Maatschappij- en Gedragswetenschappen. Disponível em WWW: <URL: http://dare.uva.nl/record/267014>.

MERLIN, P. - *Dictionnaire de l'urbanisme et de l'aménagement* / publié sous la direction de Pierre Merlin et Françoise Choay. 2e ed., revue et augmentée. - Paris: Presses Universitaires de France, 1996.

MUMFORD, L. - *The culture of cities*. New York: Harcourt Brace Jovanovich, cop. 1970.

MUMFORD, L. – *A cidade na história: suas origens, desenvolvimento e perspectivas.* 2ª ed. São Paulo: Martins Fontes, 1982.

NCC PROPERTY DEVELOPMENT A/S – Ørestad City – Copenhagen's new district. 2007. Prospecto publicitário. Fora de circulação.

RAMEL, B. – Byggherrar med medel i tiden. *Neo*. Stockholm: Paulina Neuding, Nr 2 (2007) pp. 26-32.

ROBBINS, E. New Urbanism. In EL-KHOURY, R. E ROBBINS, E. (ed.) – *Shaping the city: studies in history, theory and urban design*. 1st ed. London: Routledge, 2004. pp. 212-230.

SCHRIJVER, L. Dreaming the world that might still become. Editado por Pedro Gadanho. *Beyond*: Scenarios and speculations. Amsterdam: SUN, Nº 1 (2009) pp. 12-17.

SCHWEGMANN, M. Instant Glamour. *mu.dot*. Los Angeles: Thomas Soehl, Nr 2 (2009) pp. 40-43.

SENNETT, R. – *The fall of public man*. New York: Norton, 1992.

SENNETT, R. – *Carne e pedra: o corpo e a cidade na civilização ocidental*. Rio de Janeiro: Record, 1994.

SIMMEL, G. – A metrópole e a vida de espírito. In Fortuna, C. (organ.) – *Cidade, cultura e globalização: Ensaios de sociologia*. Oeiras: Celta, 1997. pp. 31-43.

SOLÁ-MORALES, M. – Espacios públicos y espacios colectivos. Un nuevo reto: urbanizar lo privado. *La Vánguardia*. Barcelona: T.I.S.A.. (12 Maio 1992) Suplemento Cultura y Arte, 4-5. Disponível na www: <URL: http://hemeroteca.lavanguardia.es/preview/1992/05/12/pagina-4/33520483/pdf.html>.

SORKIN, M. – The End(s) of Urban Design. *Harvard Design Magazine*: Urban Design Now. Cambridge: Harvard University Graduate School of Design. n° 25 (2006/07) 5-18.

STEINER, D. M. – The Truman Show. *Domus*. Milano: Editoriale Domus, Nº 816 (1999) pp. 8-10.

TAFURI, M – *Architecture and utopia: design and capitalist development* [Em linha]. Massachussets: MIT Press, 1979. Disponível em WWW: <URL:http:\\www.googlebooks.com>.

TAFURI, M. – Problems in the form of a conclusion. In Nesbitt, K. (ed.) – *Theorizing a new agenda for architecture : an anthology of architecture theory 1965-1995*. 1st ed . New York : PAP, 1996. pp. 362-368.

VIRILIO, P. - *Identity and trajectivity* [Registo vídeo em linha]. Paris: Fondation Cartier, 2008. [Consult. 2010-04-21]. Disponível em WWW: <URL:http://www.nativeland-stopeject.com>.

WALL, A. – *Gruen: from urban shop to new city*. Barcelona: Actar, 2005.

WEBB, M. – "Like today, only more so": the credible dystopia of Blade Runner. In NEWMANN, D. (ed.) – *Film architecture: set designs from Metropolis to Blade Runner*. Munich: Prestel Verlag, 1996. pp. 44-47.

WEBBER, M. M., [et. al.] – Indagaciones sobre la estructura urbana. 2ª ed. Barcelona: Gustavo Gili, 1964.

WIRTH, L. – O urbanismo como modo de vida. In Fortuna, C. (organ.) – *Cidade, cultura e globalização: Ensaios de sociologia*. Oeiras: Celta, 1997. pp. 45-65.

YOUNG, L. - The End of the World and Other Bedtime Stories. *Tomorrow's thoughts today* [Em linha]. Londres: Darryl Chen e Liam Young, 19 Out. 2009. [Consult. 20 Dez. 2009]. Disponível em WWW: <URL: http://www.tomorrowsthoughtstoday.com/medium/?p=383>.

ANEXOS

Documentação gráfica complementar.

Jakriborg



4.1 Fotografia de satélite de Jakriborg. No canto inferior direito pode-se ver a parte da "antiga" Hjärup, separada pela linha férrea. Marcado a branco está a situação actual de construção.
Fonte: Google Maps e Ramel, 2007.



4.2 Entrada principal na "cidadela" através de um de muitos portais em arco. No estandarte lê-se "Bem-vindos a Jakriborg", mensagem ladeada por um falso brazão.
Fonte: Fotografia de Moa Andersdotter, 2009. http://www.flickr.com/photos/valsen/







4.3-5 A praça e rua principal.
Fonte: Fotografia de Bweaver, 2010. http://www.flickr.com/photos/bweaver/



4.3-5 Uma viela com um dos portais de entrada ao fundo.
Fonte: Fotografia de Agnieszka, 2007. http://www.flickr.com/photos/agnieszka/



4.3-5 Ligação "aérea" entre volumes construídos.
Fonte: Fotografia de Steven Sloan, 2008. http://www.flickr.com/photos/stevenosloan/

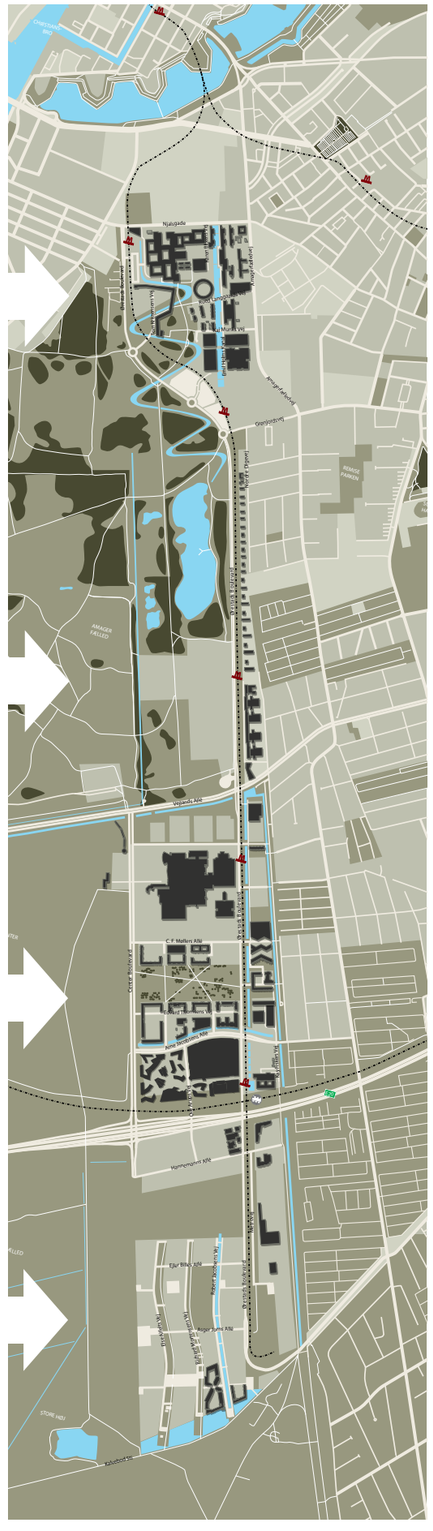
ØRESTAD

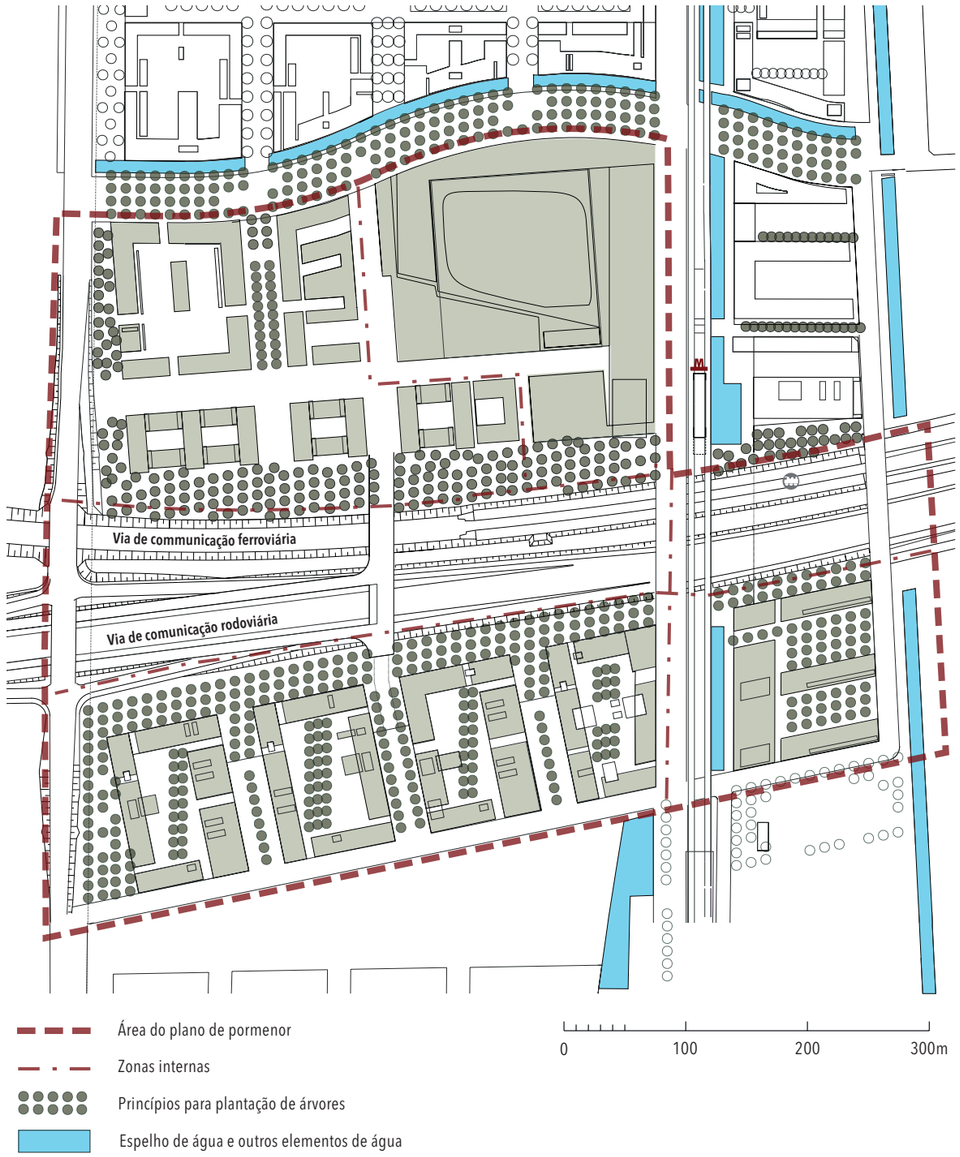
Ørestad Nord

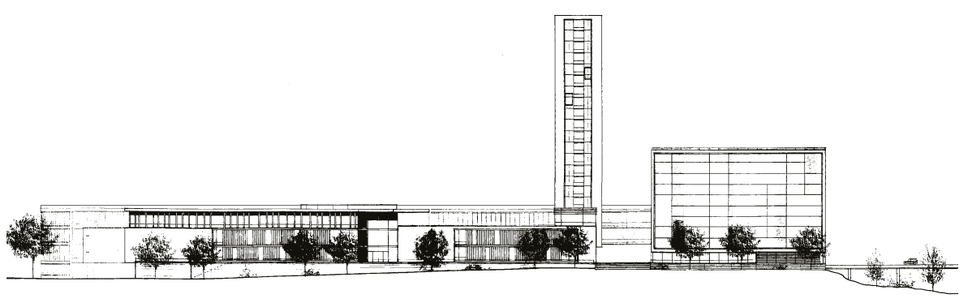
Amager Fælled Kvarter

Ørestad City

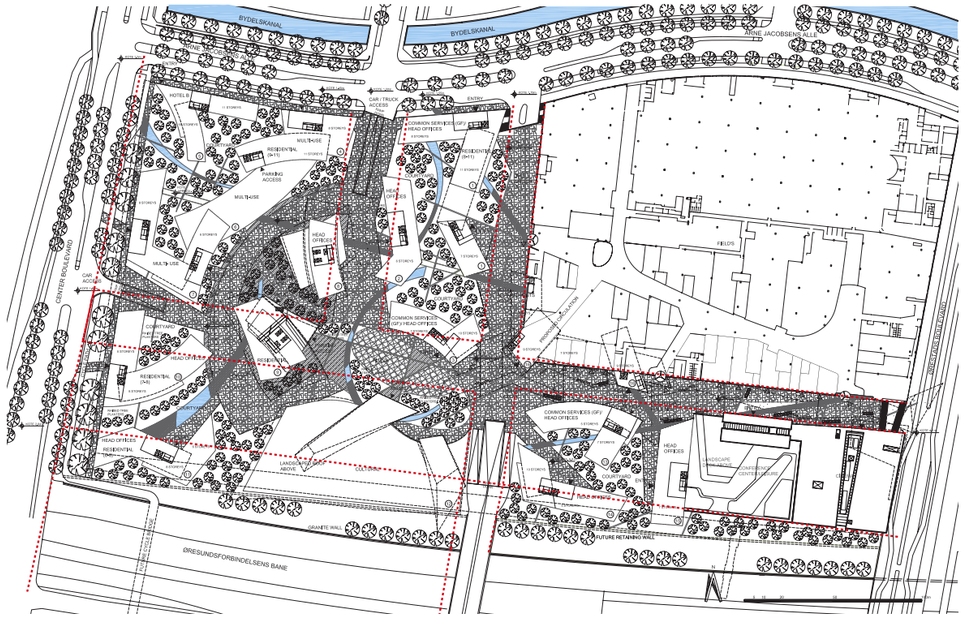
Ørestad Sud


Njalsgade
Ørestads Boulevard
Ørestads Allé
Amager Fælled Vej
Vejlands Allé
C.F. Møllers Allé
Mozarts Plads
Mozarts Boulevard
Mozarts Plads Vej

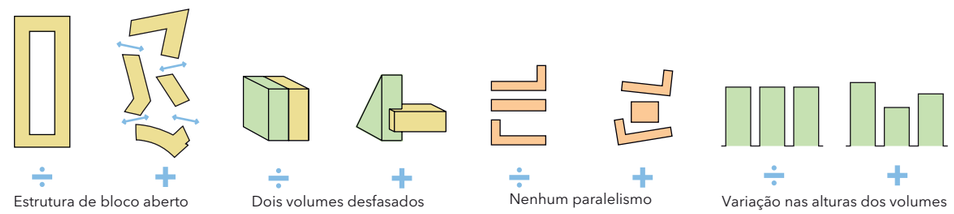




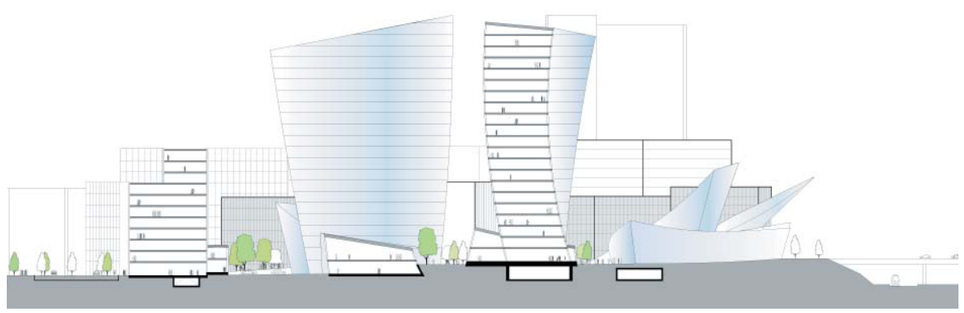
4.6-7 Planta composta e perfil norte-sul com elementos do plano de pormenor para a área central de Ørestad City.
Fonte: Københavns Komune Planorientering - Lokalolan nr. 325 "Ørestad City Center", 2000.



4.6 Plano Mestre de Daniel Libeskind para "Ørestad Downtown". A vermelho aparecem os limites administrativos divididos entre a NCC e a Steen & Strom. Note-se a ilusiva regularidade subjacente ao plano.
Fonte: Adenda ao Lokalplan nr. 325. Teknik- og Miljøforvaltningen, Plan & Arkitektur, Byplan Syd, 2006.



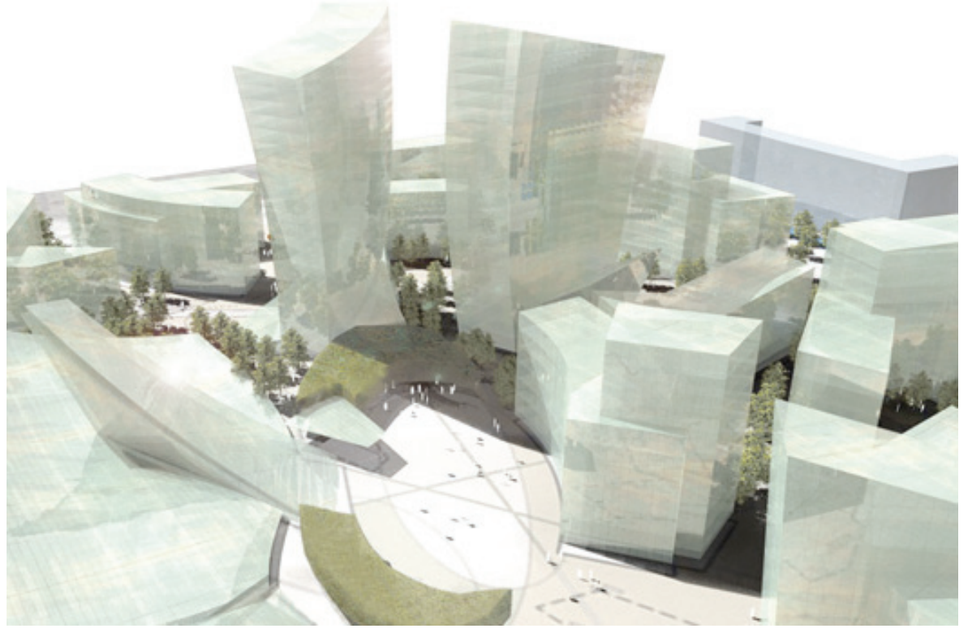
4.7 Algumas das directrizes formais incluídas no plano de Daniel Libeskind.
Fonte: Adenda ao Lokalplan nr. 325. Teknik- og Miljøforvaltningen, Plan & Arkitektur, Byplan Syd, 2006.



4.8 Perfil norte-sul no plano de Daniel Libeskind.
Fonte: Adenda ao Lokalplan nr. 325. Teknik- og Miljøforvaltningen, Plan & Arkitektur, Byplan Syd, 2006.

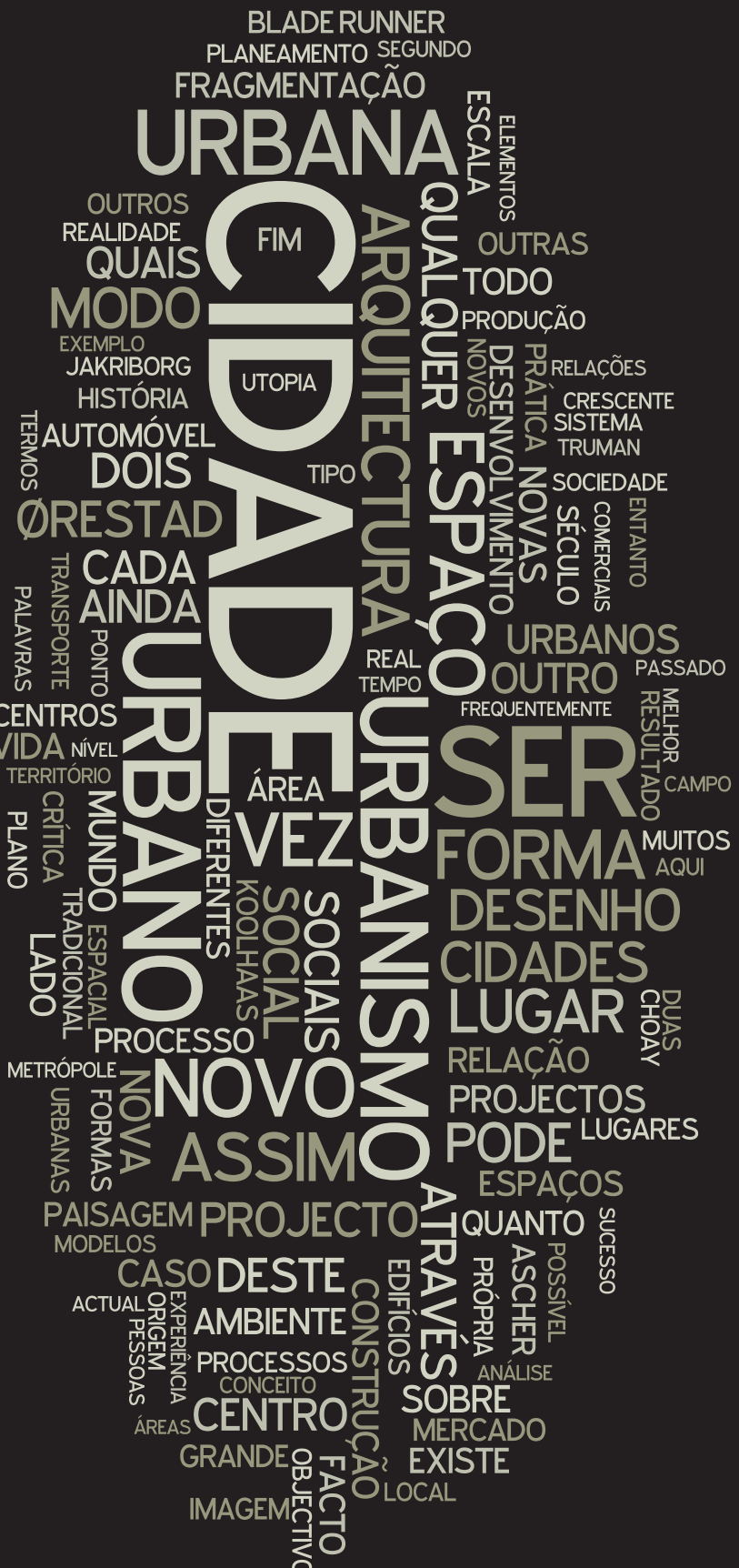








4.8-11 Vizualizações do plano mestre de Daniel Libeskind.
Fonte: CPH City & Port Development - redesenhado.


BLADE RUNNER
PLANEAMENTO
SEGUNDO
FRAGMENTAÇÃO
URBANA
ESCALA
ELEMENTOS
OUTROS
REALIDADE
FIM
QUAIS
CIDADE
ARQUITECTURA
QUALQUER
OUTRAS
TODO
MODO
PRODUÇÃO
EXEMPLO
JAKRIBORG
UTOPIA
DESENVOLVIMENTO
NOVOS
PRÁTICA
RELAÇÕES
HISTÓRIA
CRESCENTE
SISTEMA
AUTOMÓVEL
TRUMAN
TERMOS
DOIS
TIPO
ESPAÇO
NOVAS
SOCIEDADE
ØRESTAD
SÉCULO
COMERCIAIS
ENTANTO
CADA
AINDA
PALAVRAS
TRANSPORTE
PONTO
URBANOS
REAL
TEMPO
OUTRO
PASSADO
FREQUENTEMENTE
CENTROS
URBANO
URBANISMO
SER
MELHOR
RESULTADO
VIDA
NÍVEL
TERRITÓRIO
ÁREA
CAMPO
MUNDO
DIFERENTES
VEZ
FORMA
MUITOS
AQUI
CRÍTICA
PLANO
DESENHO
SOCIAIS
SOCIAL
KOOLHAAS
TRADICIONAL
ESPACIAL
CIDADES
LADO
LUGAR
DUAS
CHOAY
PROCESSO
RELAÇÃO
METRÓPOLE
NOVO
PROJECTOS
URBANAS
FORMAS
NOVA
PODE
LUGARES
ASSIM
ESPAÇOS
PAISAGEM
PROJECTO
ATRAVÉS
QUANTO
SUCESSO
MODELOS
CASO
DESTE
EDIFÍCIOS
ASCHER
POSSÍVEL
ACTUAL
EXPERIÊNCIA
ORIGEM
PESSOAS
AMBIENTE
CONSTRUÇÃO
PRÓPRIA
PROCESSOS
ANÁLISE
CONCEITO
SOBRE
CENTRO
ÁREAS
MERCADO
GRANDE
EXISTE
FACTO
OBJECTIVO
LOCAL
IMAGEM