

COMPLEXITIES OF STREET LIFE

Teorias urbanas de Alison e Peter Smithson 1950-1964



ANA ALEXANDRA DE OLIVEIRA BRETT

DISSERTAÇÃO DO MESTRADO INTEGRADO EM ARQUITECTURA

Sob orientação do Professor Doutor Jorge Figueira

Faculdade de Ciências e Tecnologia da Universidade de Coimbra

DEPARTAMENTO DE ARQUITECTURA

Coimbra, Julho 2010

Aos meus pais.

Aos meus irmãos.

Aos que partiram.

Ao Gerson, para sempre.



COMPLEXITIES OF STREET LIFE

Teorias urbanas de Alison e Peter Smithson 1950-1964

AGRADECIMENTOS

Gostaria de agradecer ao Professor Jorge Figueira por me ter guiado por este percurso e o tanto que me ensinou não só para esta dissertação mas também durante o curso.

Um obrigado muito especial aos meus pais por terem feito sempre tudo para concretizar os meus sonhos e todo o carinho com que sempre acreditaram em mim. Aos meus irmãos, Cristina e Michael, que continuam a cuidar de mim incondicionalmente. Thank you.

A quem partiu e me ensinou a ser alguém melhor. Obrigada Vóvó, Vôvô, Bau e Severo porque hoje sou ainda uma criança e parte de mim são vós, todos os dias.

À Carmita e ao Oscar, por toda a dedicação e por proporcionarem encontrar-me numa Londres aconchegada em sorrisos sinceros, por serem também família.

Agradeço aos meus amigos os momentos que guardo com saudade de quem sempre soube caminhar ao meu lado. Alguns merecem um lugar especial, mas todos levo comigo.

Inês Filipe, Guida Marques, Maria Eduarda, Mauro Franco, Teresa Fernandes, João Pires, Rui Baltazar, Inês Sousa, Margarida Amaral, Nuno Bandeira, Mariana Carvalho, Inês Lourenço, Gonçalo Lopes, Joana Ribeiro e Mariana Fonseca. Obrigada.

Agradeço ainda a dedicação, que tanto estimo, dada à revisão desta tese, à minha mãe, ao meu pai, ao Gerson, à Maria, à Guida e ao Gonçalo.

Last but not least, um abraço especial ao Gerson por toda a sua amizade e por me fazer acreditar, admirando-o, de que tudo é possível.

ÍNDICE

INTRODUÇÃO	3
Capítulo 1 - Cenários	9
Capítulo 2 - Entre Arquitectura e Urbanismo	39
Capítulo 3 - Teorias Urbanas de Alison e Peter Smithson	63
Capítulo 4 - Uma Nova Forma de Construir a Rua	87
<i>Golden Lane Housing Competition</i> 1951-1952	
<i>Cluster City</i> 1957-1959	
Capítulo 5 - Criar Espaço Antes de Edifício	109
<i>Berlin Hauptstadt Competition</i> 1957-1958	
<i>The Economist Building</i> 1959-1964	
CONCLUSÃO	131
BIBLIOGRAFIA	137

“please look closely at the city (...), to the ballet of the sidewalks”¹.

INTRODUÇÃO

Alison e Peter Smithson desempenharam um papel central no debate da paisagem do pós-guerra arquitectónico do Reino Unido. Automearam-se maestros para uma nova geração que contribuiu amplamente para o discurso arquitectónico. As suas influências chegaram em muitas formas, nas suas construções, no ensino, em manifestos, exposições, objectos efémeros, roupas artesanais, recortes de revista, críticas, passeios pela cidade e, sobretudo, uma série de colaborações importantes com outros arquitectos e artistas.

Eram de facto contraditórios e dispersos, mesmo chegando a ser impopulares na maioria das suas construções. Mas a sua linha de pensamento nos seus projectos oferece uma herança que continua a afectar o pensamento arquitectónico. Desde há uns anos parece ouvir-se um crescente interesse em compreender melhor estes anos desde o fim da guerra, e certos arquitectos movimentaram-se com o objectivo de propôr uma resposta às novas ansiedades.

O objectivo desta dissertação não será venerar ou ampliar os Smithsons como arquitectos-heróis. A ambição será a elaboração de uma análise do seu trabalho de forma a descobrir as

¹ JACOBS, Jane - *Morte e vida de grandes cidades*, 2003. p. 96.



fig. 1 | Alison e Peter Smithson em Londres, 1950's. Fotografia de Anne Fischer.

metodologias que aplicaram para conciliar uma posição social com a realidade material da forma construída, em especial nas suas primeiras teorias urbanas, com ênfase na redescoberta que esta nova geração, por entre outros temas e diferentes abordagens, dava à rua e o que com ela se construía: um espaço de recreio, lugar de encontro, criação de comunidade e fluxo de mobilidade. Vazios com um sem número de possibilidades e significados que unificariam o todo construído.

Tem crescido nos últimos anos um interesse em aprofundar e reunir os pensamentos que pairavam nos arquitectos do Team 10. Na Holanda, na Faculdade de Arquitectura de TU Delft, tem vindo a ser apresentada uma pesquisa elaborada por um grupo de investigadores, entre os quais Max Risselada, Dirk van den Heuvel, Tom Avermaete, Ben Highmore. Além de palestras onde expõem o seu trabalho, foram publicados artigos e livros como por exemplo *Alison and Peter Smithson: from the House of the Future to a House of Today*, de 2004 e *Team 10: 1953-81, in search of a utopia of the present*, de 2006. Fomentada por este interesse a Architectural Association publicou o livro *Architecture is not made with the brain: the labour of Alison and Peter Smithson*, em 2005, uma reunião de textos de vários autores, Mohsen Mostafavi, Niall Hobhouse e Luisa Hutton de Londres, Bruno Krucker de Zurique, Connie Ochialiani de Milão, entre outros.

O primeiro capítulo é um primeiro momento essencial à compreensão desta época, dedicado ao entendimento do contexto em que surgiram os problemas e questões a abordar, retornando a importantes momentos da História da Arquitectura. A nova geração via-se como parte da tradição da Arquitectura Moderna propondo actualizá-la como reacção às mudanças que se observavam na sociedade. A Grã-Bretanha industrial foi sendo substituída pela sociedade móvel do consumismo, da tecnologia, e os modelos abstractos arquitectónicos das gerações anteriores já não correspondiam às vontades do momento.

De seguida, no segundo capítulo, é feita uma breve descrição histórica da rua, desde a sua forma física ao seu significado sociológico. De facto, no desenho urbano, a rua tem constituído um valioso elemento de planeamento equiparando-se ao edifício ou blocos de edifícios. No entanto, a arquitectura na sua forma física tem sido, com algumas excepções, prioridade absoluta. Ao longo da história do planeamento, à rua foi atribuída pouca atenção e desde a Segunda Guerra Mundial foi dada uma maior ênfase a aspectos quer funcionais quer sociais da rua. A mudança veio com o desenvolvimento dos vários meios de transporte, em especial o automóvel, raiz da ideologia de planeamento funcionalista e símbolo de uma nova abordagem urbana à rua e à sua função.

O terceiro capítulo corresponde a uma tentativa de compreender a estrutura do pensamento teórico urbano de Alison e Peter Smithson nos anos 1950, reflectindo o seu estudo nesta temática assim como o que tem sido escrito sobre eles. Os Smithsons foram inspirados pelas complexidades da vida na rua, pelos inúteis objectos esquecidos e por toda a azáfama da mudança. Defendiam uma arquitectura que permitia espaço para o sentimento de pertença e identidade individual e rejeitaram em parte o espectáculo da estética e do estilo. Na sua busca de uma arquitectura eficaz que ajudasse a dissolver os problemas sociais de uma nova sociedade pós-guerra, estão activos os temas de reflexão que circundavam os encontros do Team 10: Onde encontrar soluções para a necessária identidade da rua? Poderia traduzir-se na rede comunitária da rua, tomando forma de ruas que funcionassem como edifícios e edifícios que funcionassem como ruas. Poderia ser o edifício como rua a sua ‘domesticidade’?

De modo a conseguirem explorar este conceito, Alison e Peter Smithson propuseram num concurso o seu projecto *Golden Lane Housing*, para Londres, que será apresentado como caso de estudo no quarto capítulo. Foram os primeiros passos para encontrar uma nova tipologia de habitação e de urbanidade pondo em prática aquilo que era tanto descrito e discutido em artigos de revistas, reuniões e cafés. A *Cluster City* chegaria por evolução deste projecto, aplicando em termos de cidade os princípios procurados anteriormente.

E, por fim, no quinto capítulo são dados os passos depois de *Golden Lane Housing*, até ao concurso *Berlim Hauptstadt* em Berlim, que conduziram de novo a Londres, no edifício *The Economist*, uma parcela do pensamento aplicado em Berlim.

Este ensaio sobre a rua como algo que é parte vital da cidade pretende explorar os conceitos que há mais de meio século cresceram no meio de discussões arquitectónicas e urbanísticas mas ainda hoje se mantêm vivos, e que Alison e Peter Smithson souberam manter no seio de uma discussão agitada e pertinente. Ensaíram hipóteses e experimentaram arriscar, abrindo portas, junto de outros da sua geração. Foi a experiência a que os arquitectos do pós-guerra se propuseram: novos modos de vida que a intensificassem. Em nome de uma sociedade que não se deve fechar atrás da fechadura de um tecto sem nuvens.



fig. 2 | 16 Outubro 1945: um grupo de trabalhadores joga críquete durante a sua hora de almoço, com St. Paul's Cathedral como fundo. Fotografia de Harry Todd.

*“But today we collect ads”*².

Capítulo 1

CENÁRIOS

Mergulhar no ambiente arquitectónico dos anos 1950 não deverá ser um passo inconsequente. O longo percurso do Movimento Moderno até aqui passa pelas diferentes realidades que foi enfrentando e, eventualmente, até à sua desagregação, fruto de uma evolução de ideais. Ainda assim, foram grandes os passos dados pelos mestres do Movimento Moderno como Walter Gropius, Mies van Der Rohe e Le Corbusier. Ansiava-se um novo caminho adaptado à nova circunstância cultural, política e social do pós-guerra,

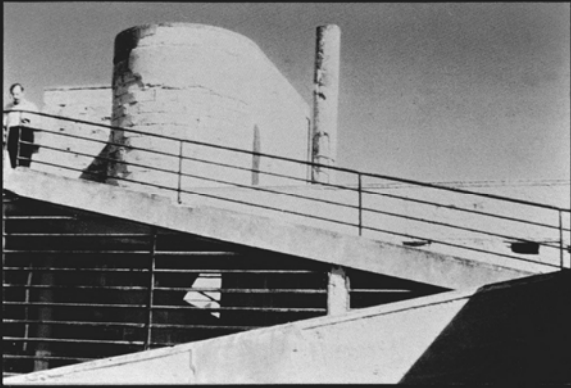
Nessa época a arquitectura volta a olhar para a história, ao tentar devolver rapidamente à sociedade aquilo que reconhecia, e é este o panorama geral. Movimentos e práticas como a crítica do Team 10 ou as visões radicais dos Metabolistas, assim como tantos outros, são momentos apaixonantes e intensos que, podendo não ter levado a uma significativa influência na arquitectura, proporcionaram importantes e profundas reflexões.

² SMITHSON, Alison; SMITHSON, Peter - *But today we collect ads*, ARK 18, 1956. p. 49-50.

cf. SMITHSON, Alison e Peter - *Without rhetoric: an architectural aesthetic 1955-1972*. p. 12.

“Advertising fell into the role the church once played: we had to somehow get the measure of this intervention if we were to match its powerful and exciting impulses with our own”.


The most architectural thing about this building is the state of decay in which it is.



Architecture only survives where it negates the form that society expects of it. Where it negates itself by transgressing the limits that history has set for it.

WILLIAMOWITZ 1985

To really appreciate architecture, you may even need to commit a murder.



Architecture is defined by the actions it witnesses as much as by the enclosure of its walls. Murder in the Street differs from Murder in the Cathedral in the same way as love in the street differs from the Street of Love. Radically.

The High Window 1987

fig. 3 | *Advertisements for Architecture* de 1976-1977, por Bernard Tschumi.

O debate arquitectónico no Reino Unido sobre a reconstrução pós-guerra das cidades continha em si uma linguagem muito ‘britânica’ cujo discurso envolvia a situação da identidade nacional e a relação do país com o seu passado e futuro, bem como o presente americano.

Num Reino Unido muito distante do vanguardismo do centro da Europa, nasce em laboratório experimental o Independent Group ³, como força central de uma tentativa deste país escrever também as suas páginas na história do Movimento Moderno. São antecipadores da *Pop Art* levada de Londres para os EUA, da Las Vegas de Robert Venturi e de Scott Brown, e enfrentam a crise interior que os *Congrès International d'Architecture Moderne* (CIAM)⁴ vinham sentindo. O Independent Group vagueava pelo que surgia da cultura pós-guerra e dela retirava o que queria. Richard Hamilton e Eduardo Paolozzi construíram a sua própria estética de detalhes de automóveis e colagens de fragmentos de ilustração comercial. Banham e Alloway convidavam grupos intelectuais a apreciar a ficção científica, os Smithsons encontrariam um futuro para uma arquitectura socialmente consciente do automóvel, das casas móvel e do design das cozinhas dos EUA. Seria dos EUA para o Reino Unido a década do rock n’roll de Johnny Cash a Chuck Berry e do jazz de Miles Davis a Nina Simone, uma década que começou com o racionamento e um certo receio e acabaria próspera.

O reboco da Villa Stein ⁵ de Le Corbusier começava a estalar, aos olhos observadores do Independent Group, Alison e Peter Smithson, James Stirling e Reyner Banham. Começa a ser posta em causa a *máquina para habitar* ⁶, ícone do racionalismo construído em camadas de tijolo. De facto não foi tida em conta esta deterioração dos edifícios, e assim se perdeu toda a racionalidade numa ‘falsa’ verdade. Uma máquina que não existe, não se mantém, e enfraquece. Seria talvez com esse pensamento que Bernard Tschumi apresentaria em 1975 uma série de cartazes com o fim de publicitar a arquitectura. Num deles confronta-nos com uma fotografia da Villa Savoye, também de Le Corbusier, em 1965, sobre a qual escreve “*o facto mais arquitectónico deste edifício é o estado*

³ Congressos organizados pela vanguarda da Arquitectura Moderna, a partir de 1928, com fim de discutir os rumos a seguir em vários domínios da arquitetura, que levou a uma procura de uma linguagem universal, com bases racionais e funcionais que satisfizessem os problemas.

⁴ O Independent Group reunia-se no Institute of Contemporary Arts (ICA) em Dover Street, Londres entre 1952-55. Com o mesmo tipo de informalidade que teriam tido em 1916 as reuniões Dada, pintores, escritores, arquitectos, escultores e críticos encontravam-se em animadas tardes para desafiar a abordagem Modernista à cultura.

⁵ Garches, em França, 1924.

⁶ LE CORBUSIER - *Por uma arquitectura*, 2006. p. 69.



fig. 4 | Alguns anúncios publicitários dos anos 1950.

de deterioração em que se encontra”⁷. Uma arquitectura do espaço onde ciência e lógica se integram para servir uma necessidade de expressão que é, na verdade, emotiva e “*sentida: é um impulso interior*”⁸. A forma que era suposta cumprir aos olhos modernistas desvanecia e, portanto, esta estética da primeira ‘era da máquina’ terá sido mais uma ‘moda’, e o racionalismo um pouco menos racional do que se pensava.

Depois da Primeira Grande Guerra, a arquitectura apoiou-se na construção racional e estandardizada como resposta à habitação e qualidade social. A Arquitectura Moderna sempre se propôs a um objectivo ambicioso de construir um Homem novo e um mundo novo, que poderiam ser colocados em qualquer lugar, principalmente depois da Segunda Guerra Mundial, aliando-se à imagem de liberdade generalizada. A sua aspiração de caminhar para uma arquitectura internacional, que resolvesse os problemas sem referências a cultura local, climas e tipologias, terá afastado demais temas do lugar. A sua paixão pela tecnologia é mais do que compreensiva mas a produção em massa começou, em termos gerais, a deixar para trás conceitos de experiência fenomenológica do espaço, textura e luz. E, apesar da visão social que os modernistas pretendiam atingir, suas teorias foram um pouco rígidas e difíceis de serem absorvidas por uma sociedade com valores já estabelecidos.

Acerca do que via na arquitectura, Jacques Tati falava de uma uniformidade que o desagradava, “*Hoje em dia tenho sempre a impressão de estar sentado na mesma cadeira. Quando se está numa cervejaria nos Champs Elysées, tem-se impressão que vão anunciar que o vôo 412 vai aterrar; nunca se sabe quando se está numa mercearia ou numa farmácia*”⁹. Uma insatisfação que não escondia perante, a seu entender, uma monotonia de costumes e formas que caracterizam a cidade moderna¹⁰. Seria preponderante entender e observar que cada vila ou cidade reflecte o modo de vida e aspirações dos seus habitantes, ainda mais diferente consoante o país. As novas

⁷ TSCHUMI, Bernard - *Architecture and disjunction*, 1996. p.48. (tradução da autora).

⁸ FREDERICK, Milton - *O irracionalismo de algumas obras modernas*. Revista *Arquitectura*, 1948. p. 19.

“*Cria o efeito de formas suspensas no espaço para conseguir uma intensidade que é mais emotiva do que racional, mais estética do que estrutural. Evita o sentimento da acção da gravidade, procura formas dinâmicas, oculta a relação viga e suporte, e apoia carga em colunas forradas*”.

⁹ Em entrevista concedida à revista *Cahiers du Cinéma*, 1958.

¹⁰ No seu filme *Playtime* (1962), Mr. Hulot (personagem principal) sente-se perdido, como que um peixe fora de água, num mundo com o qual não se identifica. *Playtime* é, quanto a ideias, a continuação de interpretações da arquitectura do Estilo Internacional.

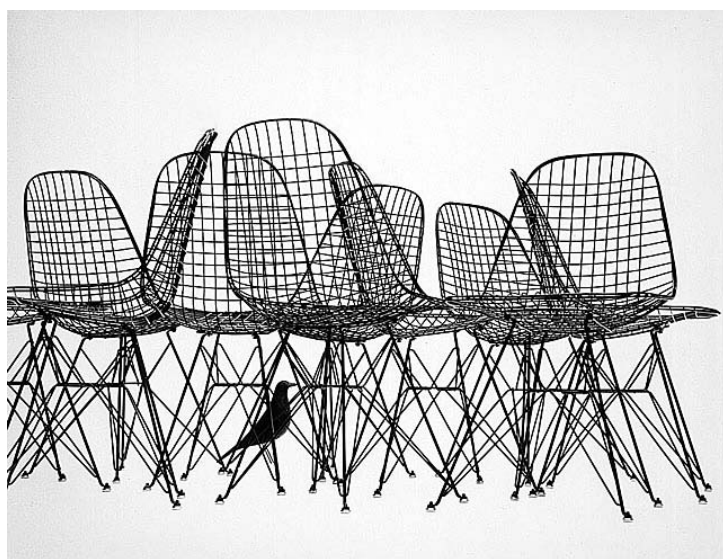


fig. 5 | Cadeira desenhada por Charles e Ray Eames, nos anos 1950.

casas propostas pelos municípios no Reino Unido mantinham-se iguais onde quer que fossem construídas, “em Inglaterra o problema são as council houses”¹¹. Até na terra do sonho:

“When you arrive at Wichita, St. Louis or Albuquerque [EUA], it is disappointing to realize that, hidden behind these magnificent and promising names, is the same checkerboard city, with the same red and green traffic lights and the same provincial look”¹².

Era altura de descobrir alguma da nova verdade conhecendo a natureza das coisas, que poderia responder ao mundo em transformação, sendo compreensível terem sido questionadas a razão da autenticidade e sinceridade do Movimento Moderno. Para os arquitectos da nova geração o propósito da existência de um Estilo Internacional¹³ para representar a verdade universal já não correspondia às necessidades do presente. Assim descreveram Alison e Peter Smithson no seu artigo ‘Cluster City: a new shape for the community’, da Architectural Review: “o arquitecto moderno está interessado nas implicações da sua obra na comunidade e na cultura como um todo, preocupando-se primeiro com o problema geral”¹⁴. No entanto, mantiveram um certo enamoramento com a cultura de massa que surgia, em paralelo, nesse encanto de uma cadeira Eames¹⁵ poder estar ao alcance de qualquer casa, em qualquer lugar do mundo. Apesar do que falava Tati, são duas linhas distintas de produção em série: o Estilo Internacional, uma arquitectura cada vez menos flexível, e esse sonho de fazer a arte acessível a todos. Da América¹⁶ chegavam reflexões sem ideologias modernas, onde “as cadeiras pertencem aos ocupantes e não ao edifício”¹⁷, menciona Alison Smithson sobre o *design* do casal Eames. Ou seja, cadeira existia onde ela era

¹¹ SMITHSON, Alison; SMITHSON, Peter - *The built world: urban re-identification*, Architectural Design, 1955. p. 186.

¹² Escreveu Jean-Paul Sartre em 1945. Citado por BOBBINS, Catherine C. - *What's doing in Albuquerque*, The New York Times, 1979. p. 27.

¹³ Phillip Johnson e Henry-Russell Hitchcock escreveram *The International Style: architecture since 1922*, 1932.

¹⁴ SMITHSON, Alison; SMITHSON, Peter - *Cluster City: a new shape for the community*, Architectural Review, 1957. p. 332.

¹⁵ Charles e Ray Eames foram dois designers dos E.U.A. com importantes contribuições para o design mundial.

¹⁶ cf. SMITHSON, Alison; SMITHSON, Peter - *Ordinariness and light: urban theories 1952-60 and their application in a building project 1963-70*, 1970. p. 18.

“America, that wonderland of anything possible”.

¹⁷ SMITHSON, Alison - *Eames celebration*, Architectural Design, 1966. Citada por FIGUEIRA, Jorge - *Periferia perfeita: pós-Modernidade na arquitectura portuguesa, anos 60 - anos 80*, 2009. p. 60.

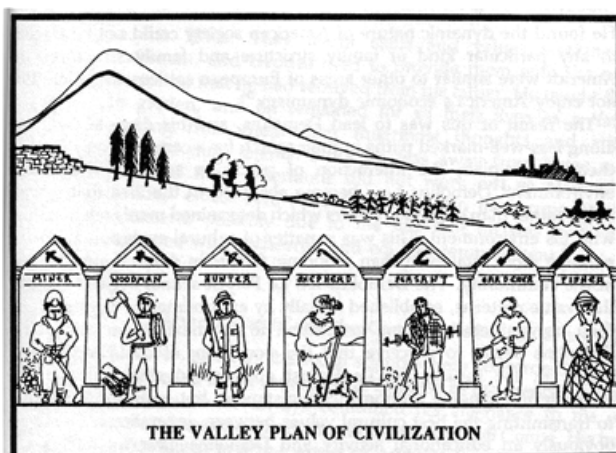


Figure 2.2 The Valley section and the basic occupations
‘By descending from source to sea we follow the development of civilisation from its simple origins to its complex resultants; nor can any element of this be omitted. . . In short, then, it takes the whole region to make the city. As the river carries down contributions from its whole course, so each complex community, as we descend, is modified by its predecessors.’
Source: P. Geddes (1905), ‘Civics: as applied sociology’, Part I, *Sociological papers*, (ed.) V. V. Branford London: Macmillan, pp. 105-6.

fig. 6 | Valley Section e os seus ocupantes básicos, de Patrick Geddes, 1905.

‘suposta’ pertencer: ali a meio da sala junto à mesa de jantar ou num canto perto da janela, sendo que a “cadeira de Eames era como uma mensagem de esperança de outro planeta”¹⁸.

Alison e Peter Smithson criticaram o Movimento Moderno não em seus pioneiros, que admiravam e estudavam cuidadosamente, mas na enorme quantidade de seus seguidores. Le Corbusier encontrava-se a rever os princípios, observando os excessos do Racionalismo. Deixaram passar o limite de prazo numa lata que começava a enferrujar as suas fundações teóricas dos anos 30. Jürgen Habermas, filósofo e sociólogo alemão, proferiu em 1980 um discurso intitulado *Modernidade: Um Projecto Incompleto*, onde defendeu que a Modernidade, ou ‘projecto iluminista’, não é um projecto falhado mas somente inacabado.

É um facto que o código que mais influenciou o planeamento racional foi a Carta de Atenas de 1933, o longo manifesto lançado pelo representante oficial da arquitectura moderna: os CIAM. O manifesto estava esplendidamente isolado da realidade urbana, permanecendo dogmático e geral nas suas causas, sendo a “cidade funcional uma extensão natural da arquitectura funcional”¹⁹. De verdade, os mestres do Movimento Moderno ao longo dos anos tentaram actualizar-se, numa tentativa de resolver os seus problemas. Reyner Banham insistia que “a generalidade que deu à Carta de Atenas o seu ar de aplicação universal, escondia uma linha muito estreita de concepção quer de arquitectura quer de planeamento urbano”²⁰.

Le Corbusier, em 1943, tentou dar os primeiros passos face ao planeamento urbano mas como observamos na sua aldeia vertical, a *Unité d’Habitation*, mostrou uma estrutura orgânica e auto-suficiente, que mantinha os 5 pontos da arquitectura e se começava a afastar do racionalismo, mas ainda distante do urbanismo. No entanto, já em 1935 tinha apresentado a Ville Radieuse, um projecto que retirava o centro de Paris e o transformava com uma série de torres cruciformes, ligadas ao resto da cidade por auto-estradas urbanas num urbanismo dito “moderno” que se fundava no ideal de uma cidade verde e aberta, pousando nela edifícios sem a descontinuar.

Depois da Guerra, o desenho urbano encontra-se inundado de novos problemas e necessidades, alguns deles a reedificação em massa da habitação e reconstrução de centros da

¹⁸ SMITHSON, Alison - *Eames celebration*, Architectural Design, 1966. Citada por FIGUEIRA, Jorge - *Periferia perfeita: pós-Modernidade na arquitectura portuguesa, anos 60 - anos 80*, 2009. p. 60.

¹⁹ SMITHSON, Alison; SMITHSON, Peter - *Cluster City: a new shape for the community*, Architectural Review, 1957. p. 332.

²⁰ SADLER, Simon - *The Situationist City*, 1999. p. 23.

cidade destruídos pelas bombas. Começou a ser examinada a linguagem do Movimento Moderno tendo em conta a sua evolução ao longo do tempo e retomando a importância do contexto no qual os edifícios modernos seriam erguidos. Assim, no CIAM de 1951 em Hoddesdon, debateram *The Heart of the City*, ‘objecto’ muito negligenciado pela Carta de Atenas. O tema para este oitavo Congresso parece ter sido em parte responsabilidade do britânico MARS Group ²¹, discutindo nesta ocasião o ‘coração’ da cidade, a partir de onde afloraram certas deficiências da proposta funcionalista e também a investigação de elementos do ambiente urbano até então pouco referenciados pelos arquitectos modernos. Monumento, história, comunidade e escala dos elementos urbanos passaram a fazer parte do discurso da reflexão nos CIAM. MARS definiram ainda cinco níveis de hierarquia a existir nos desenhos urbanos a serem apresentados: o bairro, a aldeia, a vila, a cidade, e a metrópole, uma sequência que remetia ao esquisso *Valley Section* de Patrick Geddes ²². Mais tarde, este conceito de coração da cidade foi parte das influências do Team 10 para o seu *Doorn Manifesto* de 1954.

Arquitectos, historiadores e teóricos olhavam praças urbanas históricas e ruas e parques como os instrumentos para o planeamento urbano contemporâneo para fortalecer os centros urbanos. Os arquitectos desejavam colocar a Arquitectura em espaço e tempo, sem pensar apenas urbanismo e sem pensar apenas arquitectura. Um centro, ou centros-coração como o elemento que fazia “*da cidade uma cidade em oposição a um ‘agregado de indivíduos’ (Sigfried Giedion), um ‘local de encontro das artes’ (Le Corbusier), uma ‘expressão natural de contemplação’ (Ernesto N. Rogers), como ‘cenário de espontaneidade’ (Philip Johnson), ou como ‘expressão da mente colectiva e espírito de comunidade’ (Jaqueline Tyrwhitt)*” ²³.

Ainda em 1951, foi trazido um maior alento para as pessoas em geral, e também para os artistas, com o *Festival of Britain* onde Design, Artesanato, Arquitectura, Ciência e Indústria de todos os géneros e de todos os tipos foram expostos à população em geral. Ao contrário da *Great*

²¹ Modern Architectural Research Group, ou MARS Group, era um *think tank* arquitectónico britânico fundado em 1933 a pedido de Sigfried Giedion do *Congrès International d'Architecture Moderne*, com fim de representar o Reino Unido nos encontros. Formado nesta altura, o Tecton Group também se propunha a trazer o Movimento Moderno para o Reino Unido.

²² Patrick Geddes (1854–1932), biólogo e filósofo escocês, conhecido por suas reflexões no campo do planeamento urbano. Responsável pela criação dos termos ‘conurbação’ e ‘megalópole’.

²³ WELTER, Volker M. - *Post-war CIAM, Team X, and the Influence of Patrick Geddes*, In Team Ten Online. p. 89. Citando CIAM, *The Heart of the City: towards the humanisation of urban life*. p. 6, 41, 61, 73, 77, 78, 168.

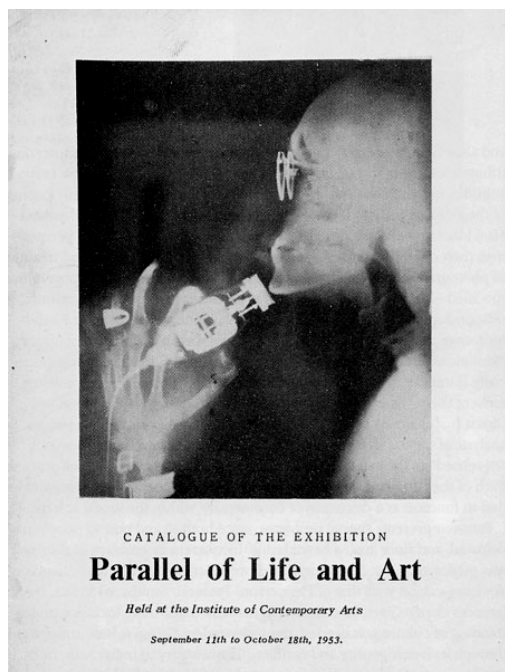


fig. 7 | Capa do catálogo da exposição *Parallel of Life and Art*, no ICA, de 11 Setembro a 18 Outubro 1953. Fotografia de L. Moholy-Nagy.



fig. 8 | Fotografia da exposição *Parallel of Life and Art*.

Exhibition de 1851 ²⁴, mundial, demonstravam os feitos e avanços britânicos que se conseguiram apesar da guerra, olhando para um futuro promissor. Londres ainda em ruínas precisava de se desenvolver rapidamente sendo este Festival uma tentativa de trazer aos britânicos um sentimento de recuperação e progresso para onde caminhava o seu país, promovendo a qualidade no desenho dos novos produtos, das novas residências e dos novos bairros.

Dois anos depois foi organizada pelo Institute of Contemporary Arts em Londres, 1953, a Exposição *Parallel of Life and Art* onde, num meio termo entre ‘Pop e não Pop’, a sensibilidade brutalista foi tornada pública pela primeira vez ²⁵. Esta exposição compreendia uma série de fotografias reunidas e anotadas pelo fotógrafo Nigel Henderson, o artista Eduardo Paolozzi e os próprios Smithsons.

Muitas destas imagens mostravam um olhar antropológico sobre o Homem mostrando cenas de violência e visões deformadas ou anti-estéticas da figura humana, numa rugosa textura granulada claramente contemplada pelos colaboradores como uma das suas principais virtudes. Desenhos feitos por crianças, raios-X, imagens microscópicas e ilustrações arqueológicas, pendurados em fios metálicos fixos no tecto e nas paredes. Havia algo como uma paisagem congelada da guerra, abandono e enfermidade, um cenário meio desolador meio trágico. O próprio Henderson declarou na altura sentir plena satisfação entre as coisas abandonadas e fragmentadas ²⁶. Começava a nascer satisfação na qualidade do ‘encontrado’ – mais tarde conhecido como *as found*,

“*As found is a small affair: it’s about being careful*”. ²⁷

Uma nova perspectiva face ao vulgar, anti-utópica, um reconhecimento mais atento das coisas pelo que eram, o qual se espalhou pelas Belas Artes, Arquitectura, Cinema e Teatro. Para o observador que olha de verdade, os objectos *as found* obrigam-no a tornar-se mais intensamente comprometido com o seu próprio ser e o seu mundo imediato. Ajudam a pulsar a intensidade do presente, assim como marcam o passado histórico.

²⁴ Exposição mundial para a qual foi construído o Palácio de Cristal no Hyde Park, Londres.

²⁵ JENCKS, Charles - *Pop and non Pop*, In *Modern Movements in Architecture*, 1973. p. 58.

²⁶ FRAMPTON, Kenneth – *Modern architecture: a critical history*, 2007. p. 269.

²⁷ LICHTENSTEIN, Claude [et al.] - *As found: the discovery of the ordinary*, 2001. p. 198.

Tendo sido um dos principais personagens do Independent Group, o historiador Reyner Banham viu aqui uma colecção de imagens extraordinárias que o levaram mais tarde, junto daquilo que adveio a partir desta exposição, a definir o Brutalismo. Mas já a *Unité d'Habitation* (1947) com o seu betão mal acabado e poroso tinha assumido o que seria uma expressão bruta nova aceitável na arquitectura, e também a *Art Brut* desprendia-se do convencional, na natureza crua das suas emoções e materiais. Por isso chamou-lhe de neo-Brutalismo. Esta linha de abordagem estética pretendia ser objectiva face à realidade e ia além da aplicação do *béton brut* ou trabalho de carpintaria mal acabado. Significava uma exposição da estrutura e um tratamento descomprometido dos materiais *as found*, mas tratava-se ainda mais de uma expressão “*bruta que fisicamente não se propunha a ser violenta, a sua arquitectura tinha apenas de ser básica*”²⁸, sendo uma ética e um modo de proceder e não uma estética. Dirk van den Heuvel acrescenta que “*era mais decisivo o processo e não o aspecto*”²⁹.

A exposição de 1953 tinha essa atitude anti-estética e as suas imagens eram acessíveis a todos ao traduzir aquilo que todas as pessoas conheciam na sua vida comum, mas que talvez olhassem simplesmente como dados garantidos do seu quotidiano e da vida humana. Essa sensibilidade seria também transportada numa recuperada afinidade entre edifício e Homem.

Mas Banham por tudo o que de importante contribuiu com a sua escrita, manteve-se um participante activo nesse sentido de interpretação e re-interpretação. Mas não sendo participante directo na criação do pensamento desta ‘vanguarda’ não será a sua melhor testemunha. E talvez por isso mesmo era muito inconstante na sua definição deste novo Brutalismo pois este ‘movimento’ não parava quieto. Em três páginas, Robin Boyd anunciava ‘*The sad end of New Brutalism*’, tentando, a custo, defini-lo:

“*New Brutalism can be found anything that was built by Alison and Peter Smithson or in anything that in Dr. Banham’s opinion looks as if it might have been built by Alison and Peter Smithson in circumstances other than their own. It could even mean a Cadillac, c. 1954 vintage, seen in a cutting from an American glossy magazine*”³⁰.

²⁸ BOYD, Robin - *The sad end of New Brutalism*, The Architectural Review, 1967. p. 10.

²⁹ HEUVEL, Dirk Van Den - *Une dynamique générative*, L’Architecture d’Aujourd’hui, 2003. p. 30.

³⁰ BOYD, Robin - *The sad end of New Brutalism*, The Architectural Review, 1967. p. 10.



fig. 9 | Um dos posters da exposição *This is Tomorrow*, de 9 Agosto a 9 Setembro 1956, com a colagem de Richard Hamilton.

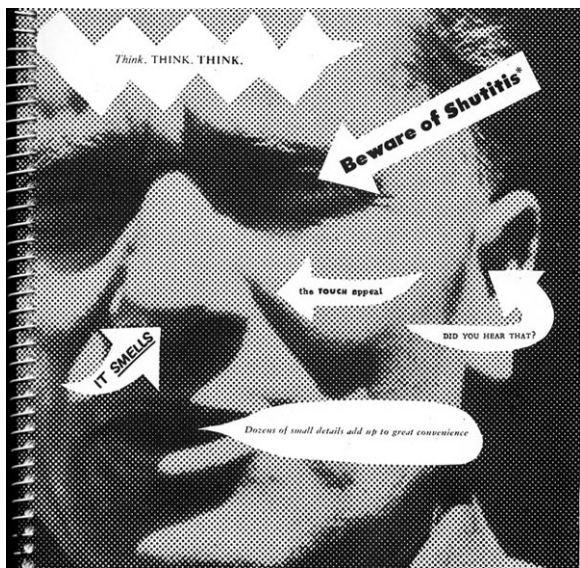


fig. 10 | Capa e uma das imagens apresentadas no catálogo da exposição *This Is Tomorrow*.

O projecto dos Smithsons para a Escola Secundária Hunstaton, em 1954, é a aplicação desta construção intelectual, um exercício descomprometido por entre a teoria de Le Corbusier e a construção de Mies van der Rohe. Uma década mais tarde, Reyner Banham ³¹ não esperava que esta arquitectura da não-estética não se tivesse desenvolvido numa *architecture autre* mas tivesse sido transformada em obras sofisticadas e de certo modo delicadas como o *Leicester Engineering Building* de James Stirling e o *The Economist Building*, dos Smithsons. Na verdade não terão sido o caminho que ele tinha previsto para o Brutalismo prosseguir, parecendo um retorno em comparação ao *Fun Palace*, 1961, de Cedric Price, e *Walking City*, 1964, do grupo Archigram. Talvez por isso, o Brutalismo e os Smithsons em particular, mantiveram uma maior importância no campo teórico e crítico do que propriamente no campo da obra arquitectónica construída.

Uns anos depois em 1956 na Whitechapel Art Gallery, na exposição *This Is Tomorrow* organizada pelo Independent Group, no ICA, seria apresentada como poster da exposição a colagem ‘*Just what is it that makes today’s homes so different, so appealing?*’, da autoria de Richard Hamilton, que acabaria por inaugurar a cultura Pop na Europa. Nos anos 1950 a questão da imagem, em parte vinda dos EUA, aborda a arquitectura e o quotidiano de uma sociedade absorvida por um consumismo absoluto em massa, instalado pelas leis capitalistas. Esta cultura Pop viria a ser a mais forte crítica e, ao mesmo tempo, alimento desse consumismo. Os situacionistas Attila Kotányi e Raoul Vaneigem pensam ter levado a um urbanismo criado como um espectáculo de associações que serviriam para um nada ³². A sociedade pós-guerra prosperava e estimulava a explosão do consumo nas classes trabalhadoras e médias e as pessoas construía a sua identidade naquilo que consumiam desde desporto a filmes, carros, música, comida e roupa. No tecido urbano, o reflexo da cultura visual Pop ganhava força e a estratégia da arquitectura como objecto e como imagem ao qual deve ser acrescentado o desenho da cidade dá um passo em frente.

A mensagem do Team 10 não é clara pois não sabem ainda o que querem, nem para onde vão, apenas que não querem ser pragmáticos, e Aldo van Eyck insistia, com razão, “*nous avons le*

³¹ cf. BANHAM, Reyner - *The New Brutalism: ethic or esthetic?*, 1966.

³² SADLER, Simon - *The Situationist City*, 1999. p. 16.

“*Um urbanismo comparável à publicidade em volta da Coca-cola – pura ideologia de espectáculo*”, Attila Kotányi, 1961.

E
PAOLOZZI

P
SMITHSON





A
SMITHSON

N
HENDERSON

fig. 11 | Fotografia do catálogo da exposição *This Is Tomorrow*. Peter Smithson, Nigel Henderson, Alison Smithson e Eduardo Paolozzi, reforçando a rua como espaço real. Está presente a cadeira de Charles e Ray Eames, dos EUA. (página anterior).



fig. 12 | *Escola Secundária Hunstaton*, 1954, de Alison e Peter Smithson.

droit d'être vagues"³³. Era uma arquitectura informal, lúdica, orgânica, sem cartilha, sem 5 pontos, onde não há princípio nem meio ou fim e onde está presente a ideia de lazer. De facto, está viva a casualidade, a tentativa e um espírito muito experimental. Pela Europa, mesmo em Portugal, havia uma grande expectativa pelas novas soluções que seriam tomadas para os problemas, pois naquilo que era transmitido não havia nada concreto e as tentativas de conclusões eram pouco satisfatórias. Para entender este momento na história, já foram elaboradas extensas pesquisas destacando-se o trabalho de Jorge Figueira, doutorado pela Universidade de Coimbra³⁴, que procurou entender este momento um pouco vago e quais as consequências do que se conseguiu transportar junto da arquitectura portuguesa. Cita Alexandre Alves Costa, em 1939: "*não fomos tendo grande notícia embora parte dos nossos mestres por lá andasse com alguma identificação genérica como de resto era genérica a identificação dos que o constituíram*"³⁵.

Mas, ainda assim, o importante mantinha-se no movimento gerado e nas vontades de criação de novas ideias, para não estagnar. A incerteza não era tanto por falta de insegurança, mas mais pelo tempo de amadurecimento da evolução de certos pensamentos, já um dia levados a reflexão, com os novos que tinham surgido.

Os Smithsons eram capazes de projectar uma escola como a de Hunstaton mas mantinham-se sensíveis à arquitectura vernacular. Assim, uma das coisas novas no Brutalismo foi o facto de encontrar as suas afinidades mais próximas nos estilos arquitectónicos do passado, ou, aliás, defender que quando o objectivo é edificar dever-se-á ter empatia ou pelo menos em conta o fio condutor histórico da Arquitectura. Como se explicassem que devemos ser educados ao cumprimentar as pessoas, mas sem especificar o que deve ser dito. Não descreve um desenho de como se deverá fazer para obter certo resultado, muito menos que se deverá cumprir certa formalidade específica. Deste modo, em jeito de comparação precipitada, a repetição das linhas do projecto de *Robin Hood Gardens*, na East End de Londres, poderá ser comparável às colunatas de Berlim na *Praça de São Pedro* em Roma.

³³ Aldo Van Eyck citado por HIGHMORE, Ben – *Rescuing optimism from oblivion*, 2005. Citado por FIGUEIRA, Jorge - *Periferia perfeita: pós-Modernidade na arquitectura portuguesa, anos 60 - anos 80*, 2009. p. 61.

³⁴ FIGUEIRA, Jorge - *Periferia perfeita: pós-Modernidade na arquitectura portuguesa, anos 60 - anos 80*, 2009.

³⁵ Alexandre Alves Costa citado por FIGUEIRA, Jorge - *Periferia perfeita: pós-Modernidade na arquitectura portuguesa, anos 60 - anos 80*, 2009. p. 51.



fig. 13 | Alison Smithson em Otterlo, Holanda, no último encontro CIAM em Setembro de 1959, junto do cartaz que anunciava 'a morte dos CIAM'.

Pouco convencidos pelo CIAM de 1953 a que foram em Aix-en-Provence, foi proposta à nova geração a organização do programa do CIAM seguinte, em Dubrovnik, em 1956. Esta geração de arquitectos, ainda que reconhecesse o valor da Carta de Atenas, preocupava-se com o facto de tais visões poderem acabar em cidades estéreis, desprovidas de espírito comunitário e caracterizadas pelo isolamento individual. Alison e Peter Smithson juntaram-se com outros jovens radicais – Aldo van Eyck e Jacob Bakema da Holanda, Giancarlo di Carlo de Itália, Georges Candilis de França, Shadrach Woods dos EUA – e esta equipa, organizadora do décimo CIAM, ficou conhecida como o já referido Team 10. Defenderam que se abandonasse o racionalismo em prol de uma abordagem pragmática a cada projecto e isso estabeleceu o grupo como uma força formidável da arquitectura moderna durante alguns anos. A actualização desmantelava o programa universal do Racionalismo, sendo incompatível com a nova missão que presentemente o Movimento Moderno enfrentava. Sendo assim, teriam os CIAM chegado ao fim na reunião de 1956. A decisão da ‘morte’ dos CIAM iria ainda além dos seus ideais, porque era entendido como um mundo de burocracia e avanços na carreira de alguns dos seus arquitectos chefe, que já não estava mais a conseguir caminhar num movimento dinâmico evolutivo de arquitectura.

Um encontro ‘póstumo’ dos CIAM (chegaram mesmo no anterior a documentar a sua morte), ou o primeiro do Team 10, aconteceu em 1959 em Otterlo, na Holanda. Aqui, a *Torre Velasca* expande-se aos céus como uma ameia medieval e é fortemente criticada, mesmo sendo um ensaio corajoso na arte negligenciada de ajustar a arquitectura Moderna a uma continuidade histórica da cidade. Não pode ser negligenciada a tentativa de procura da sua posição para que não surgisse deslocada, nem rebelde, ou estrangeira ao seu ambiente imediato.

Aldo van Eyck, membro do Team 10 e do CoBrA tinha confrontado os CIAM, já em 1947, com uma necessidade imediata de viragem, afirmando-se contra o racionalismo vindo da filosofia de Descartes tão distantes no tempo. Siegfried Giedion, histórico e secretário ‘oficial’ do Movimento Moderno e dos CIAM, mostrou o *playground* de Aldo van Eyck como um exemplo do que os arquitectos modernos deveriam fazer para humanizar o coração da cidade. Este projecto demonstrava como um espaço inútil poderia ser transformado num elemento urbano activo e

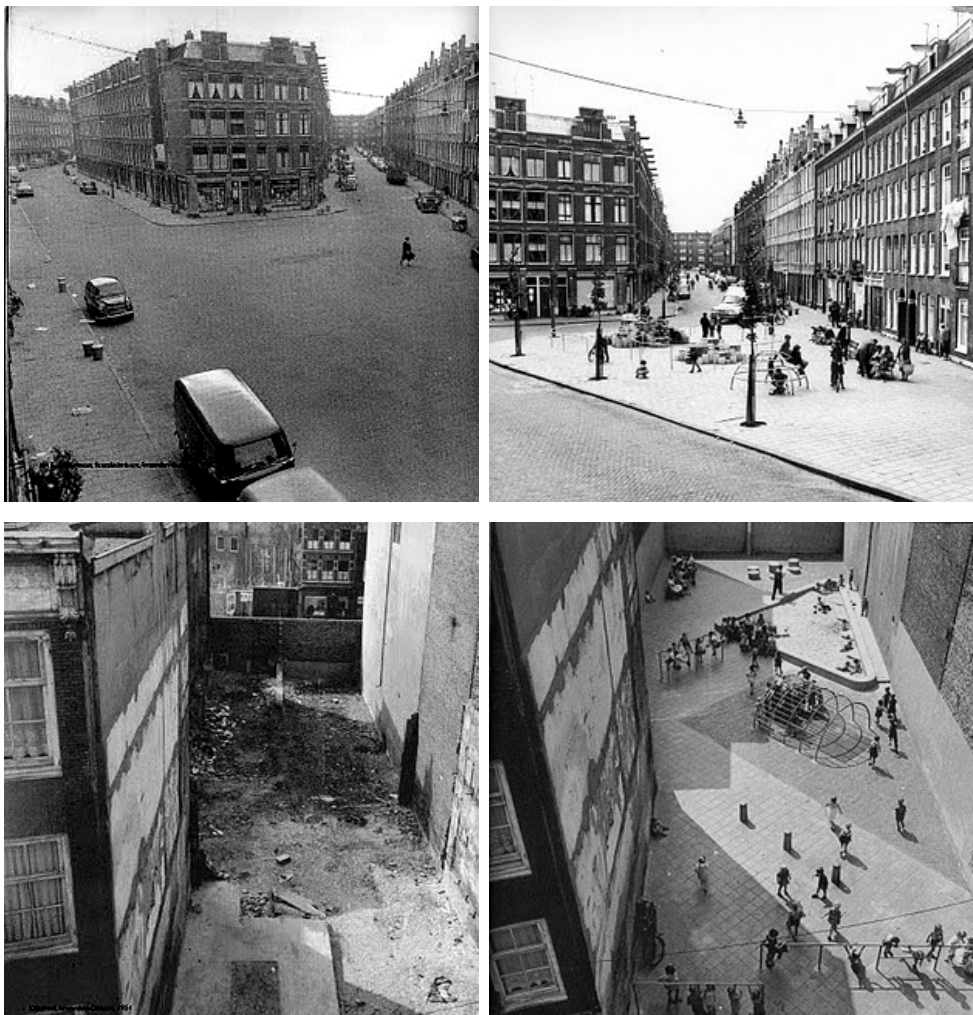


fig. 14 | *Playgrounds* de Aldo Van Eyck, antes e depois.

Sigfried Giedion admirava-o: “têm apenas de nos oferecer a oportunidade e nós, o público, que somos um tipo de crianças, saberemos usá-lo”³⁶.

Em 1959, Reyner Banham apreciava o reconhecimento tardio por parte dos CIAM da necessidade de um coração urbano versátil mas, ao detectar nos CIAM uma nostalgia de uma cidade como Le Corbusier propôs, que se preocupavam com os planeadores que trabalhavam sobre as *New Towns* britânicas ainda não tivessem assimilado os princípios das complexas ramificações da explosão pós-guerra no que tocava à comunicação e ao recreio. Banham alternativamente apresentava um manifesto para uma ‘*City as a scrambled egg*’³⁷, em 1959, que se baseava numa cidade-jardim mecanizada espalhada por toda a paisagem do planeta, onde as pessoas comunicariam electronicamente e não cara a cara, graças à tecnologia de uma avançada rede de comunicação. Se, de acordo com Le Corbusier, a cidade medieval era como um ovo com o seu coração denso e a sua muralha-casca, Banham sugere no seu artigo acima referido que, com a telecomunicação, a cidade contemporânea transformar-se-ia numa omelete, com suas muralhas dissolvidas e as suas ‘claras-urbanidade’ espalhadas ao longo do horizonte.

Como reconstruir as velhas cidades devastadas?

Como criar soluções para novas cidades e responder à necessidade urgente de um desenho urbano sem referências? Seriam as cidades-jardim de Ebenezer Howard uma resposta viável ou estaria a solução nos ideais apresentados nos CIAM (Carta de Atenas)? Seria possível conciliar estas duas propostas numa só solução?

Como responderam os arquitectos a este novo mundo? Com ansiedade, para que a sua cultura arquitectónica se adequasse e influenciasse positivamente a sociedade no seu novo estado.

Antes e depois da Segunda Grande Guerra uma das grandes documentadoras da história do Movimento Moderno britânico foi a revista *Architectural Review* (AR), em Londres, cujos editores incluíam entre outros J. M. Richards e Nikolaus Pevsner, e os artistas John Piper e Gordon Cullen. Tinham a missão de re-introduzir a Arquitectura Moderna do Continente para o Reino Unido, que os Smithsons também assumiram estabelecendo a ponte entre os CIAM e o Team 10. Em 1959 Joseph Rykwert descrevia a AR como “*provavelmente a publicação arquitectónica mais*

³⁶ Siegfried Giedion citado por SADLER, Simon - *The Situationist City*, 1999. p. 29.

³⁷ BANHAM, Reyner - *The city as a scrambled egg*, Cambridge Opinion, 1959. p. 18-23.

relevante que aparecia naquela altura em qualquer parte do mundo”³⁸. Nas suas páginas começaram fóruns de discussão intensa, não apenas para arquitectos mas para um maior alvo – o público, as pessoas que vivem a cidade - numa tentativa de ensinar a entender e ter percepção das necessidades da sociedade no seu estado físico ou abstracto. Proporcionava aos clientes e arquitectos um novo olhar sobre os temas debatidos, como a importância do centro antigo medieval negando o pensamento *tabula rasa* modernista.

Já a revista *Architectural Design* (AD), com Monica Pidgeon e Theo Crosby como editores, entre outros, tinha menos financiamento e apresentava-se num formato que deixava maior lugar para os estudantes e a geração mais nova expôr as suas opiniões, seguindo as tendências do momento mais de perto. Procuravam arquitectos esquecidos e formas arquitectónicas pouco conhecidas como Gaudi, os Futuristas e os Expressionistas de Berlim.

Nestas revistas era discutido o *Englishness*, e este, elogiando a pátria, estava presente no encontro com o movimento *Picturesque* (reunindo paisagem bucólica e variações ao classicismo), uma abordagem humanista do pós-guerra que servia de instrumento e como fonte para a nova era Moderna, com muita tradição visual à moda inglesa. O *Picturesque* seria veículo do sentimento de pertença, sinónimo da mudança de uma aspiração universal para uma visão culturalista, sensível às feridas da Guerra e repleto de sentimentos nacionalistas. Lado a lado com o Brutalismo apresentam-se por vezes muito afastados, o primeiro defendido por Nikolaus Pevsner, e o outro por Reyner Banham, conduzindo a resultados formais totalmente diferentes.

“It is clear that The Architectural Review played a key role throughout the late ‘40s and early ‘50s in furthering this so-called Swedish style, along with its championing a remedial, partially nostalgic picturesque methodology known as Townscape that was pursued as a Neo-Sittesque³⁹ principle by Gordon Cullen, the exceptionally gifted graphic artist on the staff of the [Architectural] Review”⁴⁰.

Surgiam por toda a Europa muitas tentativas e propostas de qual caminho deveria seguir a arquitectura. Segundo *Team 10 Primer*⁴¹, Jacob Bakema explicava que *“podíamos pôr em papel o*

³⁸ RYKWERT, Joseph - *Review of a review*, Zodiac, 1959. p. 13.

³⁹ De Camillo Sitte.

⁴⁰ FRAMPTON, Kenneth - *The English crucible*, In Team Ten Online. p. 116.

⁴¹ SMITHSON, Alison, ed. - *Team 10 Primer 1953-1962*, Architectural Design, 1962.



fig. 15 | ScrapBook n.2, Eduardo Paolozzi. O humor está sempre presente nas suas colagens feitas de recortes de revistas, livros e jornais. 1947.

que deve ser feito, e no momento seguinte fazermos algo totalmente diferente”. Começaram a examinar a linguagem do Movimento Moderno em relação à sua evolução ao longo do tempo, considerando o contexto no qual os edifícios modernos seriam erguidos, e conscientes de que os arquitectos nunca podem controlar todos os factores que existem numa cidade.

O clima cultural particular de Londres, em meados dos anos 50, não só moldou decisivamente a base do movimento brutalista britânico como também contribuiu para a polémica na qual este esteve associado. *“Toda a cultura que é mais verdadeira e nativa [do Reino Unido], centra-se em volta de coisas que mesmo que sejam comunitárias não são oficiais – o pub, o jogo de futebol, o jardim traseiro, a lareira e a bela chávena de chá”*⁴².

A sede pela cultura era palpável. Mas a poesia crua do Novo Brutalismo não se propunha a abraçar o consumismo, mas sim transcendê-lo. Em particular, os Smithsons usaram-no menos como um valor e mais como um ponto de partida. Daí as suas palavras *“Gropius escrevia um livro sobre armazéns de cereais, Le Corbusier sobre aviões, e Charlotte Perriand trazia um novo objecto ao seu escritório todos os dias; mas hoje colecionamos anúncios”*⁴³.

Alison e Peter Smithson olharam para a era Moderna heróica quando arquitectos europeus como Gropius e Corbusier se viraram para a construção industrial americana para inspiração, sugerindo que a pesquisa da cultura pop seria apenas um dos muitos estímulos do desenho arquitectónico. Conscientemente ou não, os Smithsons identificaram uma transição, de uma era de industrialização fordista para uma era dos *media*. No artigo *‘But today we collect ads’*, em 1956, onde explicam a relação entre o arquitecto e a produção em série, que ajudaria a um maior grau de exactidão num ideal de pré-fabricação. *“Os anúncios estão recheados de informação – factos de um modo de viver e um standard de vida que estão ao mesmo tempo eles próprios a inventar e a documentar”*⁴⁴. Em vez de fotografias de silos de trigo da América do Norte, colecionavam anúncios.

⁴² ORWELL, George - *England your England*, 1941. citado por WATER, Christ - *dark strangers’ in our midst: discourses of race and nation in Britain 1947-1963*, Journal of British Studies, 1997. p. 211.

⁴³ SMITHSON, Alison; SMITHSON, Peter - *But today we collect ads*, ARK, 1956. p. 49-50.

⁴⁴ SMITHSON, Alison; SMITHSON, Peter - *But today we collect ads*, ARK, 1956. p. 49-50.



fig. 16 | Agitação da rua principal de Poultry, no Reino Unido, 1831.

*“the street is not only a means of access but also an arena for social expression”*⁴⁵.

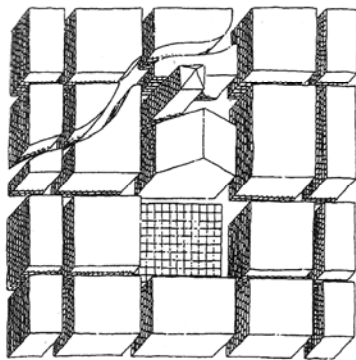
Capítulo 2

ENTRE ARQUITECTURA E URBANISMO

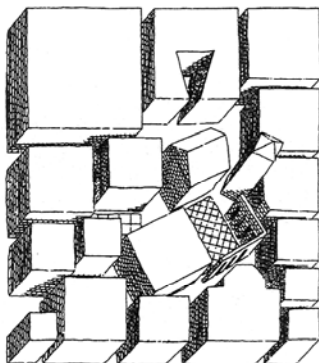
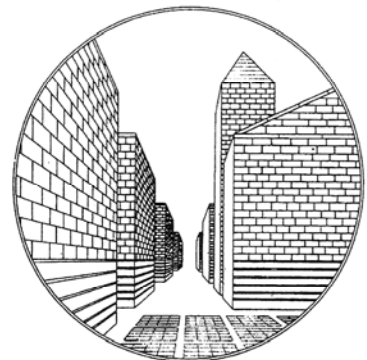
A rua no seu sentido físico é um percurso urbano mais largo do que um caminho pavimentado mas menos largo do que uma avenida ou uma boulevard. Alargando ao máximo o horizonte da rua, por agora será explorada incluindo estreitas ruelas, extensas avenidas, voluptuosas boulevards, uma rápida auto-estrada interna ao tecido urbano e mesmo o tipo de rua-escada, a solução ideal barroca para desafios topográficos, que vê um exemplo na Praça de Espanha em Roma. De facto a rua não tem uma explicação definitiva, pois associa-se a disciplinas infinitas como a sociologia e a antropologia. Paradoxalmente, o seu limite é palpável e é isso que a define.

As ruas sempre exerceram uma importante influência na localização e crescimento das sociedades urbanas, com claro significado estrutural no desenvolvimento das cidades. Servem de artéria de mobilidade e hoje em dia baseiam-se, por vezes, mais nesses seus fluxos de transporte do que em princípios arquitectónicos. Mas, de certa forma, o papel da rua como transformadora da estrutura urbana continua intacto e, desde as primeiras povoações há 10 000 anos às cidades de

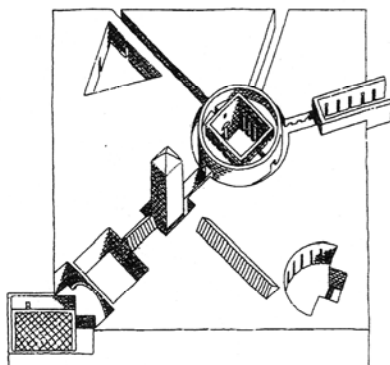
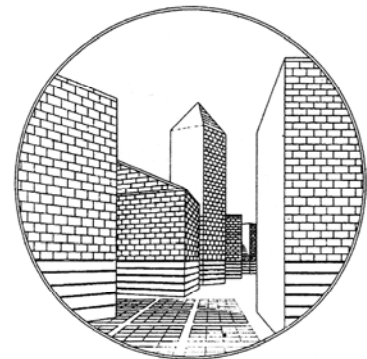
⁴⁵ SMITHSON, Alison; SMITHSON, Peter - *Urban Structuring*, 1956. p. 15.



*os blocos urbanos
resultam de uma malha
de ruas e de praças
de formas regulares
ou irregulares*



*as ruas e as praças
resultam da posição
dos blocos urbanos
constituindo
figuras regulares
ou irregulares*



*as ruas e as praças
são de um tipo
específico, a forma
dos blocos urbanos
resulta disso*

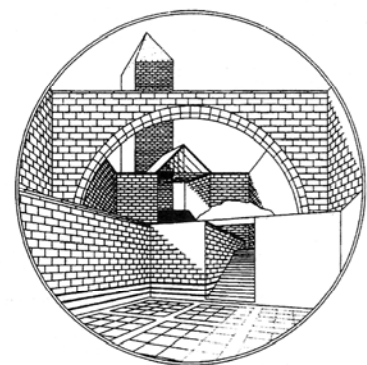


fig. 17 | Três tipos de espaços urbanos, a rua e quarteirão como consequências um do outro. Léon Krier.

hoje, com traços históricos aliados a novos princípios de planeamento, o esqueleto da cidade é o padrão das suas ruas.

Em todas estas estruturas uma verdade mantém-se: a rua é formada pela relação entre o edifício construído e o padrão desenhado. “*A casa, edifício, é o primeiro elemento definido da cidade, que pode ser ordenada de tal modo a que algo novo seja criado – a rua. A rua é o novo segundo elemento definido da cidade*”⁴⁶. O arquitecto e urbanista Léon Krier, empenhado defensor do clássico, argumentava que o bloco de edifícios, ou é o instrumento que forma as ruas e os quarteirões, ou é o resultado de um padrão de ruas e quarteirões⁴⁷.

Quase que nos confronta com ‘o que veio primeiro, a galinha ou o ovo?’. É, contudo, um facto que ao longo da história do urbanismo, as suas vias e estradas ou ruas de grande significado estrutural e funcional sempre foram os motivos geradores para uma construção que ajudasse o meio urbano, mas há também vários casos em que é o edifício construído a estabelecer ou transformar estruturas urbanas. Krier compara as ruas a corredores internos dos clássicos edifícios institucionais, sendo a tarefa do edifício a de ‘delimitar’ o espaço urbano, da rua de ‘guiar’ e o quarteirão de ‘reunir’⁴⁸.

Historicamente, estima-se a primeira rua limitada e pavimentada do povoado neolítico Khirokitia em Cyprus, cerca de 6000 A.C., enquanto que, em povoados anteriores, como ÇatalHuyuk em 6700 A.C., havia ainda apenas uma organização baseada numa montagem complexa sem ruas onde o movimento era feito pelos telhados e as interacções sociais nos pátios das casas.

“*A rua é uma invenção*”⁴⁹. Inventadas, inventa-se também a hierarquização destas, e a cada caminho o seu carácter diferente do outro, ora principal ora secundário, a direito ou em curva. É ainda mais do que isso pois, em palavras de Joseph Rykwert, ela é o movimento e as relações humanas institucionalizadas⁵⁰.

No passado, a rua era o local onde se misturavam os variados usos e classes sociais, um palco de cerimónias e espectáculos improvisados, espaço para se ser visto, de encontro, de

⁴⁶ SMITHSON, Alison; SMITHSON, Peter - *Ordinariness and light: urban theories 1952-60 and their application in a building project 1963-70*, 1970. p. 45.

⁴⁷ KRIER, Léon - *Arquitectura: escolha ou fatalidade*, 1999. p. 150.

⁴⁸ KRIER, Léon - *Arquitectura: escolha ou fatalidade*, 1999. p. 150.

⁴⁹ KOSTOFF, Spiro - *The city assembled: the elements of urban form through history*. p. 190.

⁵⁰ KOSTOFF, Spiro - *The city assembled: the elements of urban form through history*. p. 189.

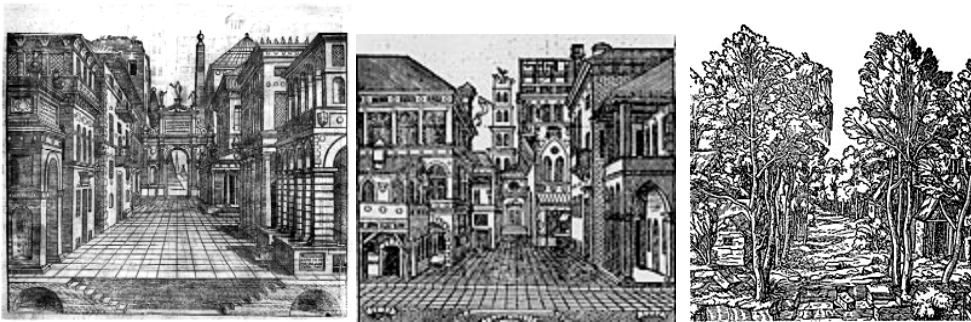


fig. 18 | Cena trágica, cómica e satírica. Sebastiano Serlio, 1537-1547.

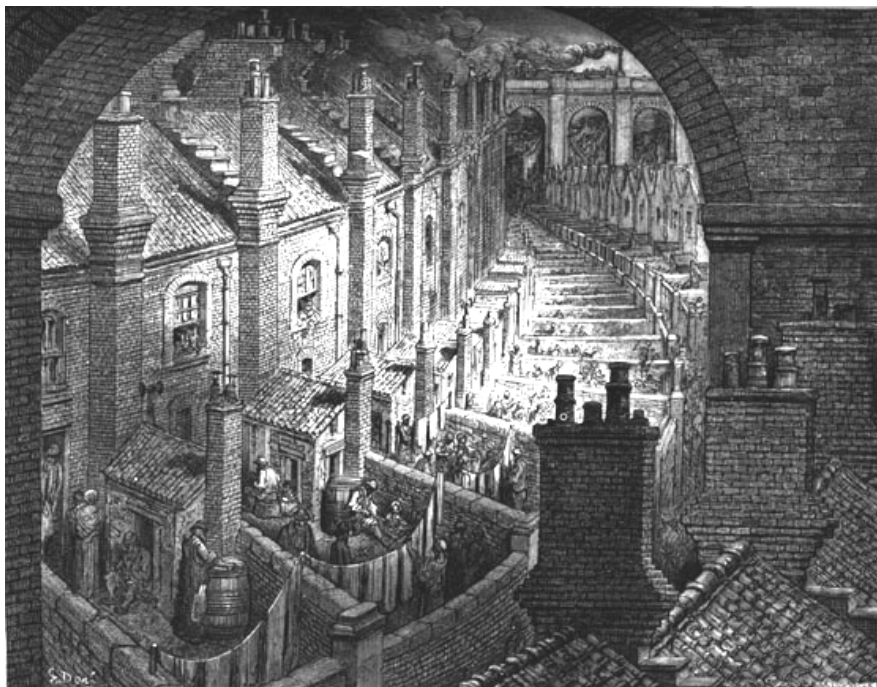


fig. 19 | A cidade industrial imunda sem fim. Londres 1873, Gustave Doré.

comércio e de recreio. Vitruvius apresentou três cenários como sendo os três tipos de rua urbana como pano de fundo de um teatro, para três tipos de cena: a trágica, a cômica e a satírica, interpretados por Sebastiano Serlio. O cenário trágico é delineado por colunas, estátuas, frontões e outros objectos dignos de rei; o cenário cômico mostra a habitação privada, com balcões e janelas com vista abertas projectadas; o cenário satírico é decorado com árvores, grutas, montanhas e outros objectos rústicos na paisagem⁵¹. São modos de representação da rua, no palco.

Fora de cena (ou dentro dela), no tradicional desenho urbano das cidades romanas e gregas, a rua é já a protagonista como seu elemento primordial: um local de troca de bens, de passagem de transportes e também de relações sociais e comunicação. Mas as primeiras descrições científicas da rua como elemento específico da arquitectura vêm da época do Renascimento. Leone Battista Alberti (1404-1470) descrevia-a como um fenómeno com identidade arquitectónica e, além disso, uma função económica e um significado social. Refere-a com a ilustração cenográfica de Sebastiano Serlio sobre as ruas nas cidades (em oposição às que as ligam) - a rua dentro de um cenário arquitectónico urbano. Portanto, limita-a a esse espaço. Alberti também defendia duas posições opostas de rua: ao mesmo tempo que favorecia a visão renascentista das ruas extensas e rectas que criavam cidades majestosas, via no seu lado medieval histórico como um carácter distinto a não negligenciar.

Esta apreciação das características medievais da rua foi esquecida durante centenas de anos, mas Camillo Sitte⁵², condenando o planeamento moderno da cidade pela sua falta de 'arte', olhou para estas ruas como contribuidoras na criação de espaços urbanos com significado arquitectónico que, além do seu valor histórico, apelavam aos sentidos humanos psicológica e esteticamente, não sendo planeadas puramente para responder a necessidades funcionais⁵³.

Numa outra face, a tarefa de Haussmann⁵⁴ em solucionar os graves problemas sociais e de higiene da cidade medieval, levou-o a aumentar a necessidade de espaço para o transporte e eficaz

⁵¹ cf. SERLIO, Sebastiano - *The five books of architecture*, 1537-1547, Dover Publications, 1982.

⁵² Até Camillo Sitte ninguém se tinha apercebido que uma cidade podia ser mais do que uma conveniente organização da hierarquia social - desenvolveu o termo *Townscape* e *Towndesign*. A forma da cidade jardim vem dos seus princípios, ainda que a *ideia* seja de Ebenezer Howard.

⁵³ Camillo Sitte (1843-1903), no livro *A Construção das Cidades segundo seus Princípios Artísticos*, de 1889, avalia o planeamento urbano do seu tempo, questionando os critérios técnicos e higienistas que os norteavam. Apoiado em análises de fragmentos de cidades antigas (principalmente praças), destacava o seu carácter urbano e artístico.

⁵⁴ Reconstrução de Paris entre 1852 e 1870 por Baron Georges-Eugène Haussmann (1804- 1891), um capítulo de uma já longa história.

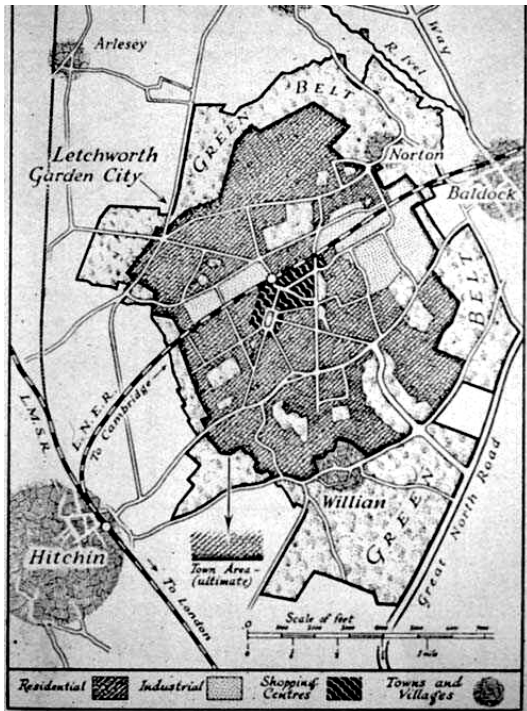


fig. 20 | Plano de Letchworth – The First Garden City, 1903.



fig. 21 | Views of Letchworth, 1973. Fotografias de Christopher Brett.

atravessamento da cidade. Adoptou uma nova rede de ruas principais, que seguiam as linhas de monumentos históricos seleccionados, sempre com a ideia poética napoleónica de fazer de Paris a mais bela cidade do mundo. O seu plano consistia na edificação de uma grelha-padrão composta por rua, avenida e *boulevard*, como estratégia de reconstrução e transformação urbana, rios que criavam a tão desejada fluidez de circulação. “O controlo público está presente em nome da segurança e circulação e também de modo a oferecer distinção estética e unidade ao streetscape”⁵⁵.

Com a migração para a cidade no início da industrialização, muitas cidades não estavam preparadas para o excesso populacional, o que as levou a um estado de decadência acelerado. Foi para tentar resolver esses problemas que os utópicos do séc. XIX, como Robert Owen, começaram a tentar desenhá-la, dividindo-a em zonas, numa paisagem aberta, aplicando alguns dos princípios que foram seguidos pelo Movimento Moderno com uma abordagem racional e funcionalista.

Mas os arquitectos quando se aperceberam da quebra de comunidades na sociedade britânica depois da guerra não propuseram uma revolução social como a dos movimentos utopistas dos finais do séc. XIX. Estes tinham avançado contra a cidade industrial – “*Não se vêem vírgulas entre as casas, o que torna tão difícil a sua leitura e as ruas tão cansativas de percorrer. A frase nas cidades é interminável*”⁵⁶. Ebenezer Howard via a cidade industrial como um excesso que aliena os indivíduos e olhava para a metrópole pelos olhos nostálgicos de Dickens mas também através dos olhos dos utopistas da viragem do século como Charles Fourier, Robert Owen e Benjamin W. Richardson. A estes deve acrescentar-se ainda a visão social de John Ruskin e William Morris, sem deixar de parte o movimento higienista que influenciou o urbanismo da época. O que têm todas estas correntes em comum? Cada uma delas, à sua maneira, ajudou a construir um discurso crítico anti-urbano, um programa das cidades-jardim, que se estendeu pelo século XX adentro e reviveu num fôlego entre e após as Grandes Guerras.

Não é possível desvincular as propostas de Ebenezer Howard de uma crítica social às condições de vida precárias dos operários em Londres ou Manchester, as quais fazem da grande cidade uma espécie de súpula de todos os males da civilização industrial.

⁵⁵ KOSTOFF, Spiro - *The city assembled: the elements of urban form through history*, 1993. p. 200.

⁵⁶ Henri Michaux (1899-1984), escritor e pintor francês.

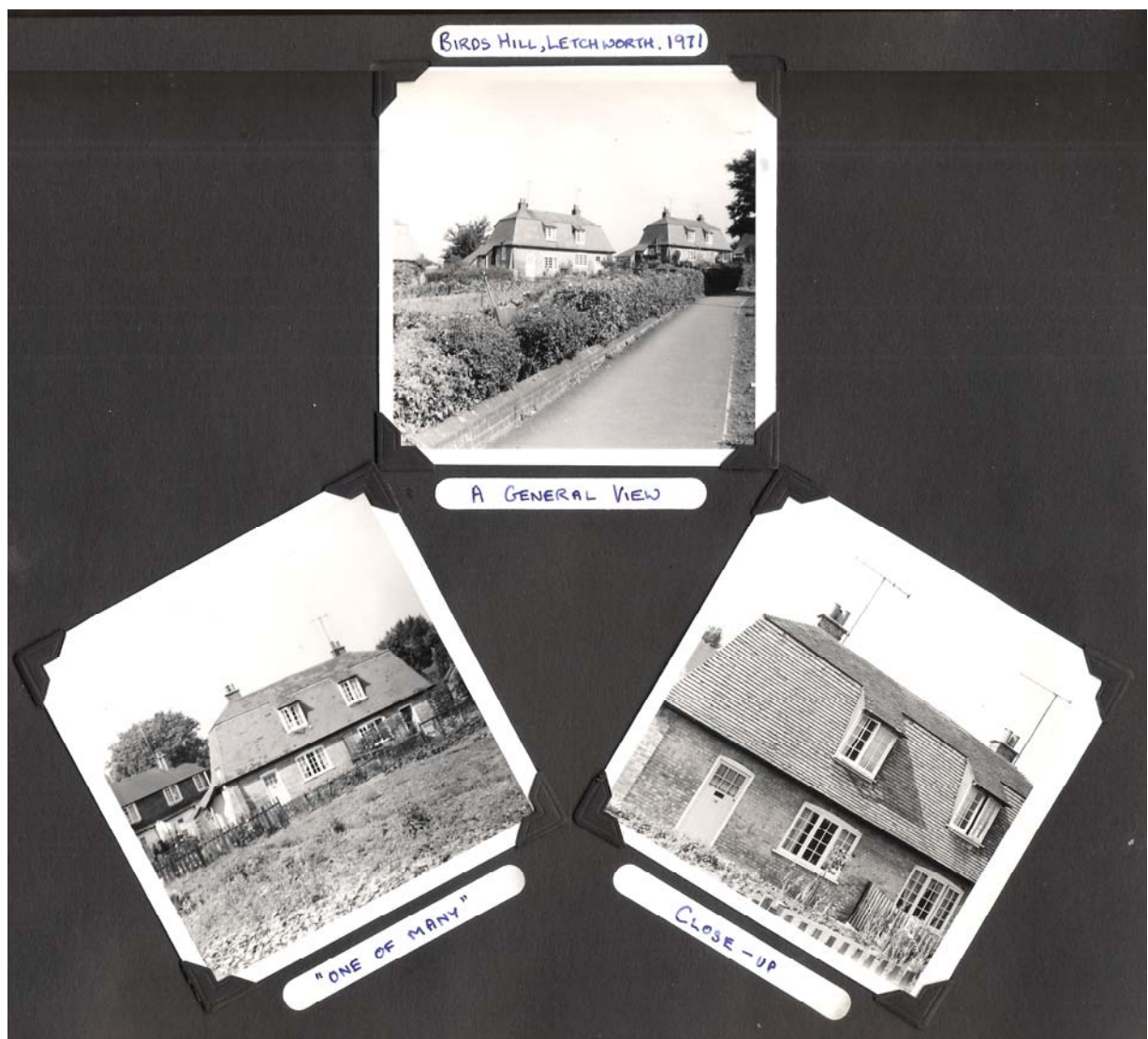


fig. 22 | *Birds Hill, Letchworth, 1971*. Fotografias de Christopher Brett.

Em *News from Nowhere*⁵⁷ William Morris imagina a Londres do futuro como uma enorme cidade-jardim. Desde do iluminismo que podemos falar de uma estratégia ‘médico-espacial’ que procura prevenir surtos epidemiológicos através do desenho urbano, dando resposta à compreensão generalizada da cidade como foco de doença. Aliás, a dicotomia urbano-rural é muito anterior ao século XIX, sendo possível encontrar representações da cidade como lugar de enfermidade física e moral, em contraposição ao campo cujos habitantes são sempre representados como sendo saudáveis e robustos.

Urbanismo e higienismo tornam-se sinónimos. A cidade é atacada por diversas frentes e de diversas formas. É claro que as cidades-jardim não se reduzem a uma questão de reorganização do espaço, mas são antes uma tentativa de modificar a sociedade manipulando-o.

Para além da estética, as cidades-jardim propostas têm em comum um conjunto de princípios desde fixação do número máximo de habitantes, delimitação da área urbanizada e omnipresença de espaços verdes. Estes princípios exigem um planeamento e gestão centralizados. Não há jardim sem jardineiro. No entanto, afinal de contas quem seriam os eleitos para as habitar? É fácil perceber que esta reorganização do espaço privilegia uns em detrimento de outros. Uma cidade com lotação, é uma cidade exclusiva. Apesar de Ebenezer Howard ter imaginado as suas cidades-jardim como comunidades auto-suficientes e para todos, a verdade é que o resultado foi o de se transformarem num subúrbio habitado sobretudo pelas classes favorecidas, um processo a que hoje chamaríamos de gentrificação. De facto, estas estavam preparadas para ser auto-suficientes, a nível agrícola e económico, e as suas fábricas exportavam além fronteiras, como por exemplo John’s Crane que produzia gruas para todo o mundo. Os dos seus maiores problemas ao longo dos anos seria também o envelhecimento da população (as primeiras famílias) e a falta de atracção suficiente para as novas gerações. Ainda que, no caso da primeira cidade-jardim, Letchworth, “*esta estivesse apenas a 45 minutos (hoje a 35) de comboio da estação King’s Cross em Londres*”⁵⁸.

A cidade-jardim não é nem cidade, nem jardim. O mesmo se observa noutras associações de palavras em outras situações como é o caso de “*parque de negócios, máquina de habitar, cidade*

⁵⁷ O livro combina socialismo utópico com ficção científica ligeira (1890).

⁵⁸ Christopher Brett, residente de Letchworth nos anos 1954-80.



fig. 23 | O edifício-estrada no Plano para Argel. Le Corbusier, 1930.

satélite, espaço verde, plano livre”⁵⁹, descreve Léon Krier. De qualquer modo seja demasiada responsabilidade a que se pretende desde sempre atribuir a Ebenezer Howard e à sua visão da cidade do futuro, pois soube desenhar uma cidade de comunidades sendo talvez a falha precisamente no que toca ao futuro. Ebenezer Howard estava interessado em entender todas as possibilidades do seu desenho e entender quais eram as questões que ainda lhe faltavam responder, sendo que foi viver para Letchworth, consciente que apenas em primeira mão poderia sentir a cidade.

Ao mesmo tempo, o transporte era uma premissa essencial ao planeamento, e foi levado ao seu extremo em 1894 na Cidade Linear⁶⁰, cuja largura correspondia a menos de 5 minutos do extremo urbano até à espinha de transporte central, funcionando perfeitamente desse ponto de vista: a organização do tráfego era a sua organização urbana essencial, no entanto negligenciava a criação de bairro ou de espírito social orgânico⁶¹.

O plano de Corbusier para uma cidade contemporânea⁶² focava as questões do crescimento populacional e o momento em que a estrada começou a ganhar um lugar importante na estrutura urbana. Os projectos frutos da sua viagem à Argentina e ao Brasil em 1929, eram baseados no conceito de uma ‘cidade-viaduto’ moderna com uma via rápida a percorrer a cobertura dos edifícios. Estes esboços evoluíram no seu plano para Argel em 1930 e 1933, o qual incorporava muitos dos ideais utopistas e urbanistas. Contudo, o laço entre o desenho urbano tradicional não existe e a auto-estrada é a chave estrutural para esta nova forma urbana, falhando uma vez que significava uma nítida separação entre o edifício e artérias de tráfego, logo, interacção e acesso a elas.

A lotada sociedade da cidade do séc. XIX pediu mudanças radicais para mais construção residencial. O Movimento Moderno, a par dos ideais funcionalistas, respondeu de um modo teórico ao sofrimento social industrial mas, na prática, não criou a reforma social necessária. Na verdade, estava interessado no significado limitado da grelha urbana puramente como uma fórmula utilizada para levar as pessoas entre as várias zonas residenciais, comerciais e

⁵⁹ KRIER, Léon - *Arquitectura: escolha ou fatalidade*, 1999. p. 33.

⁶⁰ Arturo Soria y Mata (1844-1920), urbanista espanhol.

⁶¹ cf. DUANY, Andrés [et al.] - *The new civic art- elements of town planning*, 2003. p. 26.

⁶² LE CORBUSIER - *The city of tomorrow*, 1925.

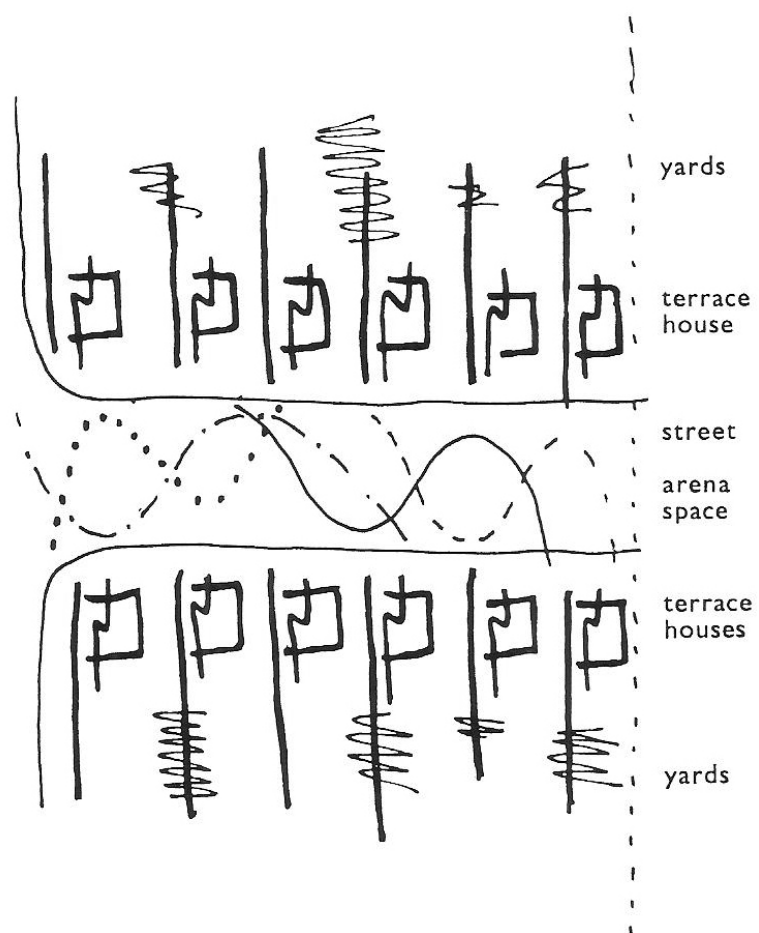


fig. 24 | Diagrama da rua indicando as zonas de contacto social. Alison Smithson, 1954.

institucionais, e pouco interessados em significados sociológicos ou antropológicos. A multidão que se passeava pelas ruas citadinas, na viragem do século, continuava a ser um problema.

O zoneamento propagado pela Carta de Atenas e o *Garden City Movement* conduziu inevitavelmente à fragmentação de aglomerados como cidade, aldeia, vila e bairro, em zonas monofuncionais como residencial, educacional, comercial, industrial e administrativo. Em Brasília, desenhada em 1956 por Lúcio Costa e Oscar Niemeyer, o objectivo seria que o indivíduo desempenhasse uma só função num só local, num tempo único e que toda a sociedade se movesse para esse local: os adultos e os jovens, os doentes e osãos, os ricos e os pobres, os inválidos e os válidos, os activos e os desempregados. Um dos resultados do zoneamento funcional foi ter transformado “*a vida moderna em algo extremamente complexo e dispendioso em tempo de transporte*”⁶³.

Assim, as estradas, os canais, as ruas, as ruelas, as auto-estradas, constituem o sistema arterial desta sociedade que gasta as suas horas em transportes públicos e privados pois, na sua grande maioria, a distância é demasiado grande para ser percorrida a pé⁶⁴. Seria a pé que se criaria a comunidade urbana e uma sociedade orgânica de indivíduos ao invés de se tornar numa sociedade de massas móveis. A própria cidade jardim retinha já essa tentativa de, pelo controlo da sua dimensão, ser possível de qualquer ponto da cidade chegar em, vagamente, 20 minutos ao seu centro.

De acordo com Françoise Choay⁶⁵, os modelos pré-urbanos do século XIX são postos em causa pois a cidade não era vista como um processo, mas como um objecto reprodutível, extraída da temporalidade concreta, portanto, utópica, apesar das preocupações realistas sócio-económicas do autor da cidade-jardim.

Alison e Peter Smithson incluíram posições sócio-psicológicas como parte fundamental da formação de uma imagem de cidade. Reflectem-se estes pensamentos nas *New Towns* construídas anos depois que se desenvolveram como sítios de rotina e “*enquanto conjuntos habitacionais de baixa renda tornaram-se em núcleos de delinquência, onde imperava o vandalismo e a desesperança social geral*”⁶⁶. As suas propostas teóricas consideravam que as *New Towns*, em parte descendentes

⁶³ KRIER, Léon - *Arquitectura: escolha ou fatalidade*, 1999. p. 88.

⁶⁴ cf. KRIER, Léon - *Arquitectura: escolha ou fatalidade*, 1999. p. 91.

⁶⁵ CHOAY, Françoise - *O urbanismo: utopias e realidades: uma antologia*, 1998.

⁶⁶ JACOBS, Jane - *Morte e vida de grandes cidades*, 2003. p. 2.

da cidade-jardim, careciam de alma, identidade e vida. Como repor energia nestas cidades na modernidade pós-guerra? Em *'The failure of the new Towns'*⁶⁷, AR, J.M. Richards põe em causa essas experiências arquitectónicas, que falharam em três aspectos: socialmente, economicamente e arquitectonicamente. Converteram-se em cidades dormitório incompletas que não ofereciam uma vida plena e adequada segundo, inclusive, os padrões de comunidade. A nova vida do *Garden City Movement* estava lançada na reconstrução de cidade e campo nos anos 40 e culminou no *New Towns Act* de 1946, onde Raymond Unwin e Patrick Abercrombie jogavam com as formas tradicionais numa agenda moderna e Abercrombie aparentava ser um jardineiro regional, que plantava as *New Towns*, podando a paisagem de pré-guerra. Estas até funcionavam em todos os seus pontos teóricos mas na crescente necessidade de abrigar um número tão elevado de pessoas, as habitações sociais que vinham a ser adicionadas ao desenho ofereceram depois a estas cidades uma conotação de insegurança que se aliava à falta de identidade, como foi o caso de Stevenage e Harlow.

Desde as novas discussões no CIAM *The Heart of the City*, que a nova abordagem arquitectónica e académica ao urbanismo entendia a rua como um elemento urbano que, por um lado, é uma artéria de transporte funcional e de segurança e, por outro lado, um elemento arquitectónico essencial que contribui para o desenvolvimento da cidade. No desenho urbano é importante não pensar apenas nas soluções para as necessidades de transporte da cidade, mas também no modo de gerar interacção social – base de qualquer aglomerado de pessoas. Era então um objectivo reabilitar a rua como elemento legítimo do desenho urbano da cidade.

Os Smithsons sumarizaram a sua abordagem à paisagem urbana referindo-se às ruas: “o sentimento de segurança e relações sociais em muito se devem à forma óbvia, ordenada e simples da forma das ruas”, concluindo nas suas ideias a rua como um componente substancial, a qual utilizaram como parte fulcral de um sistema, desenhado para desenvolver um padrão urbano da cidade baseado em associações humanas⁶⁸.

Jane Jacobs, socióloga americana, adoptou conclusões semelhantes assumindo que “as ruas e os seus passeios, o principal lugar público da cidade, são os seus órgãos vitais. Pense numa cidade e o que aparece na sua memória? As suas ruas. Se estas parecem interessantes, a cidade parece

⁶⁷ RICHARDS, J.M. - *The failure of the New Towns*, Architectural Review, 1953. p. 29-32.

⁶⁸ Esta preocupação social não era algo novo, nos anos 30 Moisei Ginzburg respondeu a essas questões no *Narkomfin Building* em Moscovo, um condensador social Construtivista, nos primeiros passos do Brutalismo.

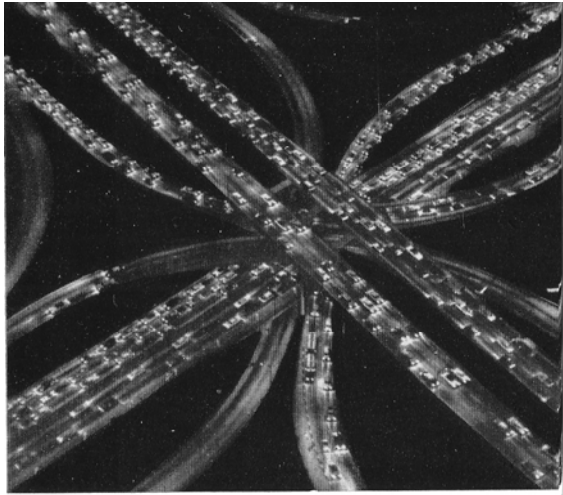


fig. 25 | Los Angeles. Intersecção de auto-estradas - o carro como um espectáculo de luzes da mobilidade.

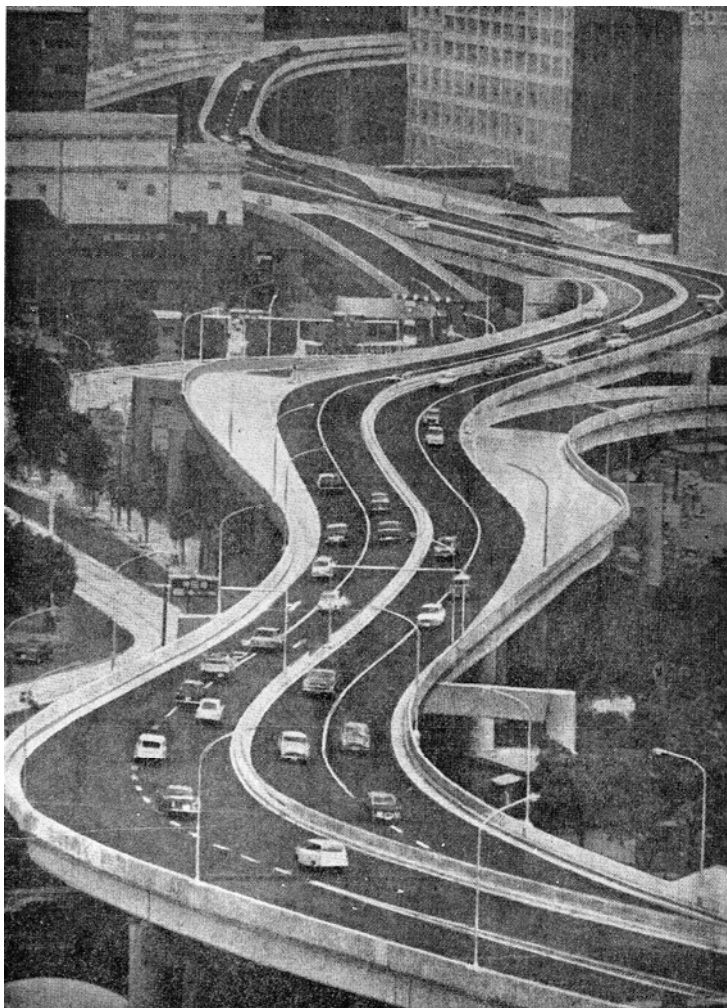


fig. 26 | Tóquio. Movimento construído, auto-estrada.

interessante”⁶⁹. Quando fala da rua como uma espaço social, leva-a ao extremo descrevendo três condições essenciais para oferecer à cidade a vivência necessária para se tornar um organismo vivo. Primeiro, se uma rua poder ser segura tem de haver uma demarcação clara entre espaço público e espaço privado. Segundo, deverá ser observada pelos seus usuários. E, por último, os passeios deverão ser usados, para aumentar a quantidade de olhos sobre esta. Cumpridas as condições, ganhará ou manterá a sua reputação de interessante, viva, e segura; onde as pessoas quererão ir para ver (e serem vistas...) um espaço com vida própria. Não sendo cumpridos, a cidade começa a desvanecer em *“passeios públicos que vão do nada a lugar nenhum e nos quais não há gente passeando”*⁷⁰.

Jacobs foca essencialmente o impacto que o ambiente criado na vida pública de uma cidade tem na vida social e mesmo no comportamento humano, interagindo com o local onde vive ou visita. Será, talvez, a tradução literal deste dinamismo os artistas que vão à rua, expondo-se a olhos de todos atraindo um grupo heterogéneo e sempre imprevisível em seu redor: ao sol, ao frio e no centro da agitação quotidianas. Todos estes factores e acontecimentos estão sempre aliados a questões culturais, económicas e políticas, independentemente de quais os factores que afectam o comportamento social, é um facto que a rua, nas suas variadas formas, é um importante lugar de encontro social. E, quanto à possibilidade de mudança das cidades, Kevin Lynch escreve que *“a cada instante existe mais do que a vida alcança, mais do que o ouvido pode ouvir, uma composição ou cenário à espera de ser analisado”*, com a certeza de que *“Os elementos móveis de uma cidade, especialmente as pessoas e as suas actividades, são tão importantes como as suas partes físicas e imóveis”*⁷¹.

No planeamento de ruas e estradas, são pensadas primeiro certas necessidades técnicas: a mobilidade, a segurança do tráfego e também o construído. As considerações sociais, como o comportamento humano e o significado do ambiente social pretendido, não são premissas imediatas. Foi a luta de Alison e Peter Smithson, e dos seus colegas do Team 10. Muitos anos mais tarde, Reyner Banham compara estas preocupações com áreas urbanas americanas planeadas tendo em conta um terço da sua área total para ruas e estacionamento, dizendo que deste modo a cidade e a sua rede tornar-se-iam num lugar onde *“as casas e automóveis são partículas iguais de*

⁶⁹ JACOBS, Jane - *Morte e vida de grandes cidades*, 2003. p. 4.

⁷⁰ JACOBS, Jane - *Morte e vida de grandes cidades*, 2003. p. 2.

⁷¹ LYNCH, Kevin - *A imagem da cidade*, 2008. p. 11.

um grande sonho, o sonho de urbanidade, o sonho de vida boa fora da suja sociedade urbana Europeia”⁷².

Estradas (e auto-estradas) e ruas (incluindo *boulevards* ou mesmo avenidas do coração urbano) são elementos diferenciados. As primeiras são artérias de tráfego, são rápidas, de pesado trânsito e exigentes na sua execução e, ao contrário das outras, não são um local de encontro social. *“Hoje a maior parte das vias, encaradas exclusivamente como espaços de fluxo, não permitem antever qualquer possibilidade de transformação em espaço de vida pública”*⁷³. O carro que devaneia pela cidade e o espaço pedonal é cada vez mais reduzido. Richard Rogers pretende, assim, explicar que a hierarquização viária, dificultando a flexibilidade dos percursos, tende a tornar quase impossível a sua adaptação ao longo do tempo.

Percebe-se, assim, que um espaço de urbanidade deverá ser entendido como uma vasta grelha de conexões, alimentada por diferentes redes visíveis de transportes e por diferentes redes invisíveis de fluxos, tão importantes para manter viva a sociedade. Bem como por blocos edificados sólidos, outros permeáveis, por entre os quais os espaços abertos não são apenas representados pela praça central e pelos seus eixos romanos, pela calçada do passeio ou pelas linhas brancas horizontais codificadas.

Transformar a sociedade com a arquitectura foi um dos propósitos a que a Modernidade se propunha, rabiscando os princípios de composição que pretendiam ser veículos de um estilo de vida e de uma nova sociedade, instalando a tipologia do novo idioma visual. No entanto, ao observar a poesia que o quotidiano retém nas ruas por onde passa todos os dias concluímos rapidamente que não há cidade-tipo, como hoje em dia não há mais família-tipo, muito menos uma sociedade-tipo.

Na verdade, enquanto a Modernidade escrevia essa tipologia esqueceu-se que não é possível ter uma boa racionalidade sem emoções, e as emoções levam às sensações, as sensações à autenticidade do indivíduo e poder ser autêntico é ser livre.

⁷² BANHAM, Reyner - *Los Angeles: the architecture of four ecologies*, 2001. p. 220.

⁷³ RICHARD, Rogers - *Jumpcut urbanism*, Casabella, 1993. p. 55.

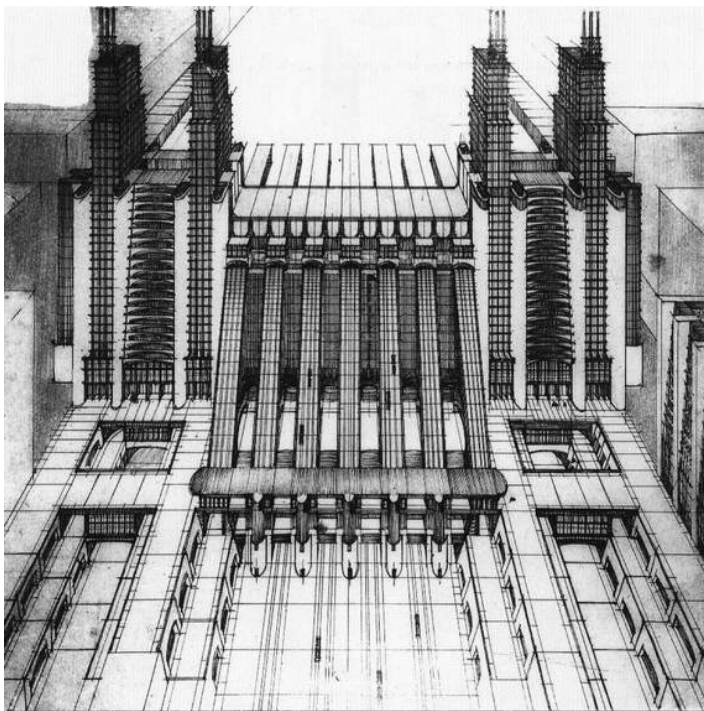


fig. 27 | Perspectiva da *La Città Nuova*. Antonio Sant'Elia, 1914.

Qual o tipo de rua que desejamos e precisamos para a cidade e que função, se alguma, desejamos para ela? A rua ⁷⁴ comum e quotidiana não deve apenas ser e existir porque sim.

Muitas utopias urbanas ao longo do séc. XX foram construindo cenários sem matéria, a maioria jamais possível de realizar, mas que levam em si o desejo de uma arquitectura libertadora. Como aliás nos projectos feitos no Brasil e o plano para Argel na década 40, até às megaestruturas que a partir da década de 50 fizeram caminho no plano da discussão arquitectónica. Em *Urban Structuring* ⁷⁵ os Smithson defenderam que o problema urbano destas cidades era a dissociação urbana, não havendo a formação de uma comunidade, talvez por serem muito grandes. No esquema de vivendas *Golden Lane Housing* para Londres, Alison e Peter Smithson desenharam um edifício que ilustra os seus interesses numa forte base social como conforto para uma vida de bem-estar.

Em *Pro Domo*, Yona Friedman da mesma forma que Alison e Peter Smithson entende que a arquitectura e desenho urbano começa quando o arquitecto termina o seu trabalho. “Quando eu era criança descobri que a casa sozinha não existe, que não acaba nos limites interiores do chão, mas continua pelas ruas, pelos jardins e depois, para a casa em frente” ⁷⁶ e reflecte sobre o indivíduo, a comunidade e a ideia de rua enquanto limite, ou não, da habitação.

A diferença entre os anos 1950 para os ainda mais radicais anos 1960 está no momento em que é questionado se “serão as cidades ainda necessárias?”, definindo que “uma verdadeira cidade multi-pisos requer um sistema de conexão e uma penetração ambiental que não é só vertical ou horizontal mas também toma vantagem da diagonal” ⁷⁷. Nos anos 60 a luta contra a ortodoxia terá levado depois a uma exagerada heterodoxia. De recordar que já em 1914 Antonio Sant’Elia

⁷⁴ **RUA** *subst f* rua [ˈRuɐ], via ladeada de casas em povoação.

rua! - exclamação para mandar alguém embora.

A rua possui um certo sentido de urbanidade e de identificação com seus transeuntes, a qual pode inexistir em outras vias destinadas exclusivamente ao tráfego — ou seja, a rua, além de espaço de passagem, é também um espaço de permanência, mesmo que não permanente. Uma rua é normalmente entendida como um espaço público no qual o direito de ir e vir é plenamente realizado. Entretanto, o conceito também é aplicado a espaços que se assemelhem a ela, como ruas internas em condomínios de acesso privado ou mesmo em corredores internos de centros comerciais. Popularmente uma rua é entendida pela presença nela de duas ou mais calçadas (ou passeios, destinadas ao trânsito de pedestres) e um ou mais leitos de tráfego de veículos (normalmente automóveis). A rua também costuma ser imaginada como o vazio configurado pelas construções presentes em cada um de seus lados.

⁷⁵ SMITHSON, Alison; SMITHSON, Peter - *Urban structuring*, 1967.

⁷⁶ FRIEDMAN, Yona - *Pro Domo*, 2006. p. 9.

⁷⁷ Editorial n.5 da Archigram, 1964.



fig. 28 | A brincar às cidades em busca dos efeitos especiais desejados, no cenário do filme *Metropolis*, um filme alemão de ficção científica sobre a cidade futura. Fritz Lang, 1927.

propunha uma *Città Nuova* ⁷⁸ onde circulações multiníveis e multidireccionais conciliavam os movimentos técnica versus natureza.

No que toca a uma revolução social os movimentos do Archigram ao Metabolismo, ambos dignos de um filme de ficção científica, como escreve Nuno Portas, não apresentam a proposta de um programa novo, pois *“limitam-se a este respeito a hiperbolizar tendências presentes descortináveis nas sociedades da abundância e a estabelecer hipóteses sobre necessidades, levando naturalmente ao domínio mítico algumas delas, nomeadamente as que conotam mudança e mobilidade”* ⁷⁹. São talvez parte de um delírio tecnológico e quase ausência arquitectónica, em Archizoom, Superstudio, e ainda ambição planetária de New Babylon de Constant.

Mas a génese da arquitectura, a sua razão de ser, decorre da espacialidade em que vive o ser humano pois todas as acções humanas ocorrem no espaço, existem porque também ele existe. Homem e espaço são entidades indissociáveis no mundo, conforme ensina Bernard Tschumi ⁸⁰, e o espaço pertence à essência do ser e retém todas as necessidades, expectativas e desejos que fazem parte da existência humana. *“A rua servirá de espaço de encontro de diferenças e de constituição de uma comunidade de fronteiras móveis, fluidas, imprecisas, mas sempre actuantes”* ⁸¹. Os corpos que dinamizam a cidade lidam com o mundo em acontecimentos e acções na realidade social quer da arquitectura (o edifício) quer do meio urbano (encontro social).

Uma vez criada, sendo-lhe inato, a arquitectura é cidade e passa a pertencer-lhe, a compor e a delimitar espaços privados, semi-privados e espaços públicos, que são fruídos por todos – a rua, a praça, o passeio e o banco de jardim. Em arquitectura e urbanismo é tudo levado logo para a ‘rua’ e, naturalmente, submetem-se imediatamente ao escrutínio público, seja ele erudito ou popular. Por isso todas as redes invisíveis ligadas à curta palavra rua a levam um pouco além de um mero resultado de espessura arquitectónica.

⁷⁸ *Cidade Nova*, com escala monumental de mega metrópoles com arranha-céus, passadiços e vias suspensas para veículos.

⁷⁹ PORTAS, Nuno - *A cidade como arquitectura*, 2007. p. 154.

⁸⁰ TSCHUMI, Bernard - *Architecture and disjunction*, 1996.

⁸¹ QUINTAIS, Luís [et al.] – *Intersecções: Antropologia e Arquitectura*, Rua Larga, 2010. p. 70.

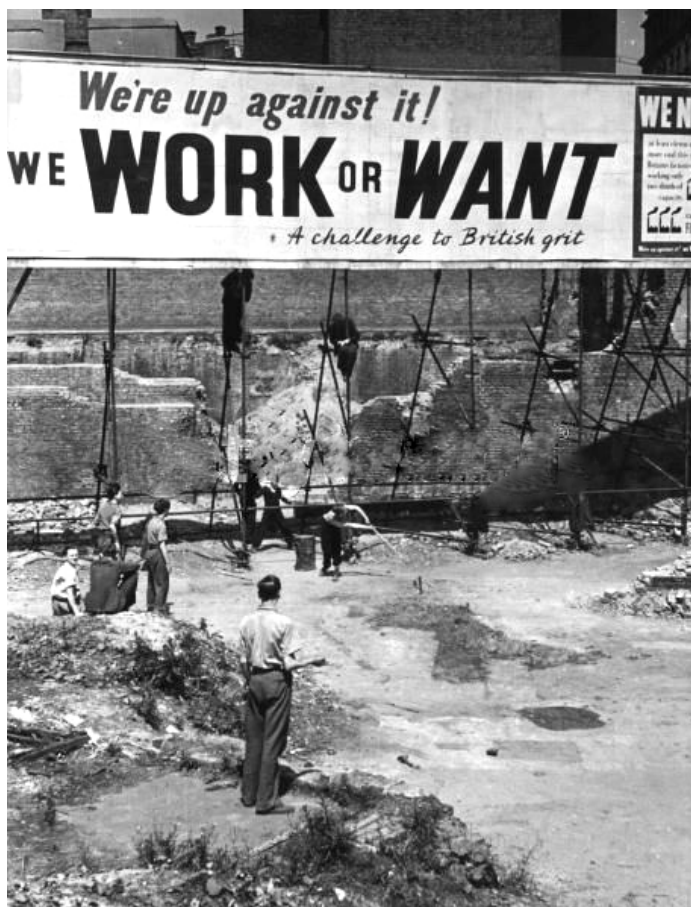


fig. 29 | 31 Dezembro 1949: Londres, um jogo de críquete por entre os escombros e ruínas. O poster incentiva a viragem da crise económica do pós-guerra. Fotografia de Bert Hardy.

“The aim of urbanism is comprehensibility. That is, clarity of organization. The community is by definition a comprehensible thing”⁸².

Capítulo 3

TEORIAS URBANAS DE ALISON E PETER SMITHSON

Na sua preocupação com o direito de liberdade e escolha por parte do indivíduo, Alison e Peter Smithson não estavam sós. Por toda a Europa, com visões e modos diferentes, partilhavam essa ambição Jacob Bakema e Bernard Rudovsky, e um pouco mais tarde os Situacionistas em França e Cedric Price no Reino Unido. Todos ambicionavam imaginar ou criar paisagens urbanas e arquitectónicas que pressuposessem liberdade de movimento e escolha pessoal.

A sociedade britânica depois da guerra encontrava na *working class* (classe trabalhadora) maiores oportunidades de mobilidade social, algo que se mantivera bastante rígido na sociedade britânica, gerando uma forma de liberdade que antes não lhes era possível. Estas mudanças sociais afectaram e influenciaram grandemente os Smithsons. De origem familiar de cidades industriais, para eles este movimento na sociedade seria também algo do qual beneficiariam.

A tecnologia pós-guerra equilibrava-se numa instável corda bamba que ora tombava para a sua negação, ora para a sua afirmação. A esta dicotomia em relação à tecnologia juntavam-se as preocupações de arquitectos e teóricos sobre o sentimento de perda da comunidade e a

⁸² SMITHSON, Alison; SMITHSON, Peter - *Urban structuring*, 1967. p. 20.

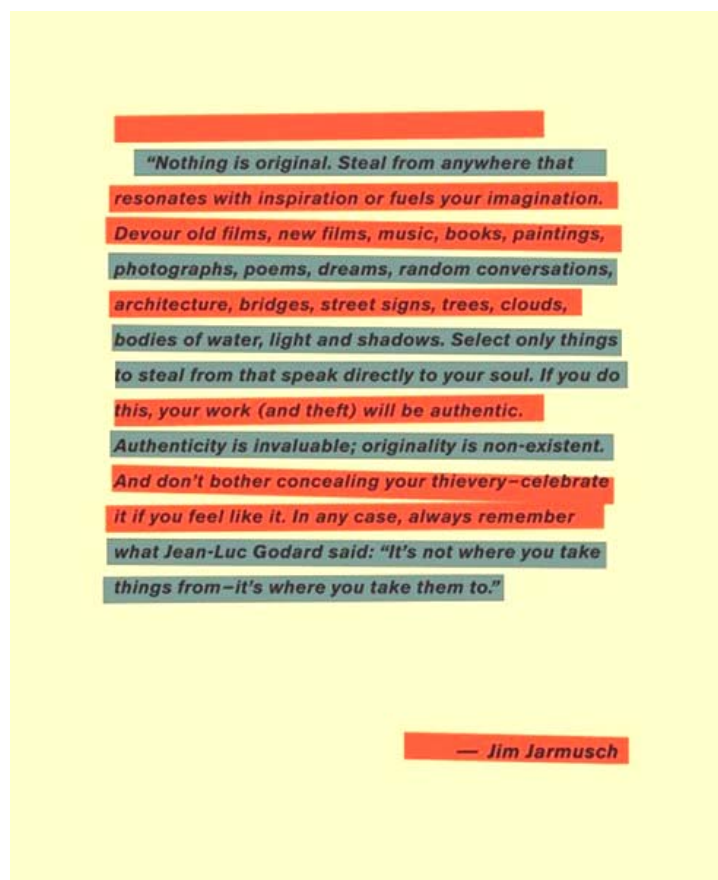


fig. 30 | Texto do realizador Jim Jarmusch sobre autenticidade. Em *Golden Rules*, 2004.

arquitectura, tendo a capacidade de fazer as pessoas ‘identificarem-se’ (termo muito utilizado pelos Smithsons) com o seu local imediato e a sua história, ajudaria a proporcionar um sentimento de pertença. Retratam ideias e associações urbanas em nome de uma ‘*Re-identificação urbana*’⁸³, não tentando apenas redescobrir as qualidades do vazio como também da comunidade, numa “*procura em recuperar a rua como um palco em serviço da noção de pertença e vizinhança*”⁸⁴.

Os anos cinquenta levantaram os problemas da cidade na Europa, mais gerais ou mais particulares, reflectidos tendo em mente as necessidades desta sociedade que sentia uma nova liberdade no sentido socio-económico e também político. Alison e Peter Smithson acreditavam que o papel da arquitectura na cidade, desde o pequeno quarteirão, era fulcral para conseguir alterar a cidade e fazê-la evoluir. Não bastaria, mas uma boa arquitectura, não interessando se tecnológica ou tradicional, pode conter princípios que alteram modos de vida. Não os deverá impor mas ao interpretar a sociedade e como esta se move, molda-a aos seus feitios acrescentando mais um pouco - aquilo que as pessoas ainda não sabem se desejam ou, mesmo, precisam.

No entanto, os Smithsons queriam através dos seus ideais criar ainda outro tipo de liberdade – uma liberdade genuína mais pessoal pela autenticidade. A autenticidade começava a ser uma obsessão naqueles anos e os Smithsons acreditavam (ou assumiam) num tipo de liberdade associada a noções de autenticidade, tema já objecto de reflexão pelo filósofo existencialista Jean-Paul Sartre⁸⁵. Surgia com maior convicção a possibilidade das pessoas serem autênticas e de se exprimirem, entendendo o seu momento histórico e o seu ambiente físico e social. Estes princípios de liberdade são a base de uma ideologia arquitectónica que desejavam onde a vida quotidiana comum poderia ser vivida plenamente sendo o seu papel, enquanto arquitectos, o de proporcionar às pessoas uma estrutura que permitiria que cada pessoa fosse o mestre da sua própria casa, envolta de uma vida social estável e, se possível, enriquecedora.

Aliás, um dos papéis da arquitectura descreve-se num longo diálogo entre este tipo de ideias e a forma em si: certas ideias podem sugerir edifícios e certos edifícios podem sugerir um modo de vida. Peter Eisenman reforçou, em *Robin Hood Gardens London E14* da AD, que os

⁸³ SMITHSON, Alison; SMITHSON, Peter - *Ordinariness and light: urban theories 1952-60 and their application in a building project 1963-70*, 1970. p. 17.

⁸⁴ ROSSI, Aldo - *A arquitectura da cidade*, 2001. p. 124.

⁸⁵ cf. SARTRE, Jean-Paul - *Notebooks for an ethics*, 1992. p. 4.

“*Se procuras autenticidade por puro desejo de autenticidade, já não és autêntico*”.



fig. 31 | Fotografias de Nigel Henderson na zona de Bethnal Green, na East End londrina, retratando a *life on the streets* desta cidade, tiradas entre 1949 e 1952.

Smithsons trabalhavam “com uma série de ideias, mesmo metáforas, que tinham depois o poder de sugerir edifícios e complexos urbanos”⁸⁶. Na mesma altura, James Stirling não começava com um programa de ideias, antes estas se desenvolviam a partir das formas que criava.

A sua perspectiva urbana debruçava-se em grande parte na importância que oferecia à percepção das pessoas em geral e no seu olhar não doutrinário sobre a arquitectura. De facto, quando documentamos na nossa mente as paisagens urbanas, estas são reconstruídas com as peças do que nos rodeia a nível de sentidos, certos cheiros, néones, sons, placas publicitárias, sinais de trânsito, chapéus de sol, portas de casas fluorescentes, tudo isto além de todo o espaço planeado, como observou Peter Smithson no seu texto ‘*In praise of cupboard doors*’:

“*As the cupboard has its doors, so the house has its street-face. A face which like the cupboard door brings the miscellaneous contents of the house to the right level of attention in the town amongst the tens of thousands of things which require our attention*”⁸⁷.

Ao desenho, qualquer que seja, sabe-se sempre que lhe é aplicada depois toda uma dimensão experimental que é imprescindível quer no processo arquitectónico quer urbano, ao “*tentar re-identificar o homem com o seu ambiente para chegar à ideia da cidade onde cada edifício, cada candeeiro e sinal de rua seja parte de uma harmonia predestinada do qual o homem faz parte. Todo o resto é fútil*”⁸⁸. As fotografias de Nigel Henderson, cuja mulher era uma socióloga na área londrina de Bethnal Green onde também moravam, traduziram para Alison e Peter Smithson o ponto de partida para as suas reflexões teóricas, documentando um modo de vida que escasseava em Londres e lhes foi inspirador.

Os anos 1952 e 1953, segundo o livro do casal *Ordinariness and Light: Urban Theories, 1952-60 and Their Application in a Building Project 1963-70*⁸⁹ (uma reunião, feita pelos Smithsons, de uma série de artigos editados, escritos ao longo dos anos), correspondem a um desacelaramento na construção geral arquitectónica, começada com a Guerra na Coreia⁹⁰ devido à escassez de

⁸⁶ EISENMAN, Peter - *Robin Hood Gardens London E14*, Architectural Design, 1972. p.557.

⁸⁷ SMITHSON, Peter - *In praise of cupboard doors*, ILA & UD Annual Report, 1994. p. 218.

⁸⁸ cf. SMITHSON, Alison; SMITHSON, Peter - *Ordinariness and light: urban theories 1952-60 and their application in a building project 1963-70*, 1970. p. 38.

⁸⁹ SMITHSON, Alison; SMITHSON, Peter - *Ordinariness and light: urban theories 1952-60 and their application in a building project 1963-70*, 1970. p. 9.

⁹⁰ Travada entre Junho de 1950 a Julho de 1953.



fig. 32 | Fotografias de Nigel Henderson na zona de Bethnal Green, na East End de Londres.

matérias primas como o aço. Esses anos dariam, contam, espaço para reflexão nos campos da arte e da ciência em temas já outrora tratados e outros novos da evolução das necessidades criadas pelo homem, como é caso do automóvel. Observava-se, assim, que a nova sociedade estava em transformação e “*não era mais forçada aos antigos padrões de associação*”⁹¹, uma vez que para interior das casas eram-lhes trazidos cada vez mais confortos e o acesso a eles era cada vez maior: calor, informação, água, entretenimento, comida, etc, frutos da invenção tecnológica.

A liberdade das fotografias de Nigel Henderson era expressa nos movimentos desinibidos das crianças a brincar na rua, reflectidos nos jogos desenhados a giz deixados nos pavimentos, nas filas de pessoas em frente à mercearia esperando a sua vez, na bancada cheia de frutas com o vendedor a chamar clientes, no homem atrasado que passa a correr, na senhora idosa que deambula sem pressa e no jovem solitário sem destino. Retiveram daqui um exemplo da experiência do ser, em especial por ser autêntica. Um dia passeando acompanhado pelo East End Londrino, Peter Smithson descreve “*a magia de um passeio com Nigel é ver o desanimado como animado*”⁹². Levava com ele, a partir daí, essa dinâmica positiva que, junto com Alison, aspiraram para a nova sociedade, para que fosse associada ao precioso espaço de comunidade e, ainda mais importante, que não o perdesse.

A palavra comunidade⁹³ ou, aliás, a sua associação a *community*, não será exactamente a mesma coisa ainda que próxima, uma vez que a primeira é mais associada como prefixo de vários grupos diferentes que geralmente se associam por certo interesse ou origem particular comum. Por seu lado, *community* será um termo mais extenso e entendido como qualquer associação humana gerada na sociedade do espírito ‘comunitário’ do café, do mercado, do banco, num bairro, numa rua, num jardim, onde quer que seja. Assim, supõe-se nestas páginas a comunidade com essa escala doméstica social. Ainda que *community*, como comunidade, não seja nunca criada simplesmente por localização e concentração geográfica, pois também pressupõe uma reunião de interesses comuns para que seja válida.

⁹¹ SMITHSON, Alison; SMITHSON, Peter - *The built world: urban re-identification*, Architectural Design, 1955. p. 186.

⁹² GOLDHAGEN, Sarah Williams [et al.] - *Anxious modernisms: experimentation in postwar architectural culture*, 2001. p. 82

Peter Smithson entrevistado por Graham Whitham a 22 Novembro 1982 (in *Patio and Pavilion Rebuilt 1990*, Smithson Papers, Londres).

⁹³ **COMUNIDADE** - Do latim *communitate* - : qualidade do que é comum.

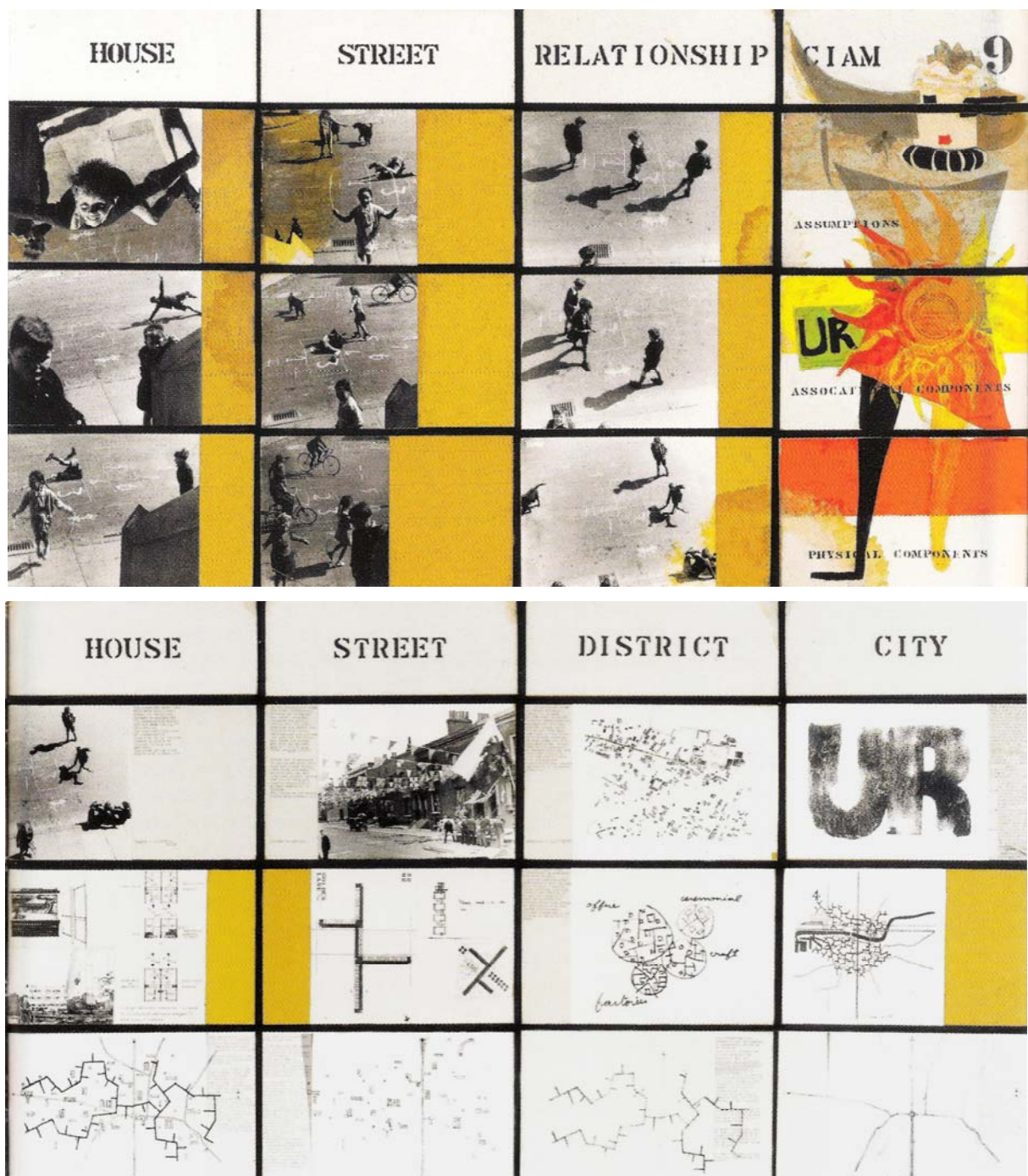


fig. 33 | *Urban Re-Identification* (grelha CIAM). Fotografias de Nigel Henderson e desenhos dos painéis de Alison & Peter Smithson de *Golden Lane Housing* e da *Cluster City*, 1953.

As novas cidades, já mencionadas, que se construíam no fim da década 40 eram uma interpretação baseada nos princípios estipulados pelos CIAM, e traduziam o fenómeno da cidade como uma combinação das quatro funções de *'habitação, trabalho, circulação e lazer'*. As dúvidas que começaram a surgir nos anos 50, nasceram da reduzida preocupação social, ainda que presente mas pouco resolvida, e antropológica deste modelo de cidade funcional. Com isso em mente, Alison e Peter Smithson apresentaram em Aix-en-Provence, 1953, uma nova proposta para a qual utilizaram as fotografias de Nigel Henderson e as imagens dos seus projectos para *Golden Lane Housing Competition* e para mais para a *Cluster City*, onde demonstraram associações entre quatro níveis de ideias: *"house – street – district – city"* (casa, rua, 'bairro' e cidade), onde *"Casa, rua e bairro são 'elementos da cidade'"*⁹⁴. Especificaram ainda que o seu novo conceito tinha em conta: as associações humanas (ao invés de organização funcional), a identidade (particular de cada habitat, rejeitando o internacional), padrões de crescimento, a ideia de *cluster*, e a crescente necessidade de mobilidade. Estes eram princípios discutidos dentro do Team 10 que também se associavam ao modelo culturalista⁹⁵.

Associação e identidade seriam as novas palavras a reflectir a partir de Aix-en-Provence, nascidas das fotografias da rua, ou melhor, a vida que este espaço físico continha em si. Ao falar de associação humana não era necessariamente contacto directo, tratava-se de um termo de interacção no sentido generalizado. Afinal, existem outros modos de comunicação, que podem ser ou não directos, como o cinema, o correio, os jornais, o telefone, a televisão, hoje em dia a internet, os tais que criam ligações infinitas por linhas invisíveis. Do mesmo modo, no que toca a associações físicas, *"uma colecção de casas fará uma boa rua, uma série de ruas intersectadas umas mais pequenas com outras principais criarão um bairro e uma razoável quantidade de bairros criará a cidade"*⁹⁶. A todas estas associações acrescentaram sempre a noção de identidade, que é essencial para o bem-estar humano na sua participação activa e positiva na sociedade, que dependerá sempre não apenas da família mas também consoante o País onde se encontra.

Terá sido este o 'anúncio' proposto aos CIAM, lutando por oferecer condições humanas à técnica de planeamento de análise de funções da Carta de Atenas, constatando que *"o problema das*

⁹⁴ SMITHSON, Alison; SMITHSON, Peter - *Urban structuring*, 1967. p. 17.

⁹⁵ GÜNAY, Baykan - *History of CIAM and Team Ten*, 1988. p. 37.

⁹⁶ SMITHSON, Alison; SMITHSON, Peter - *The charged void: Urbanism*, 1974. p. 13.

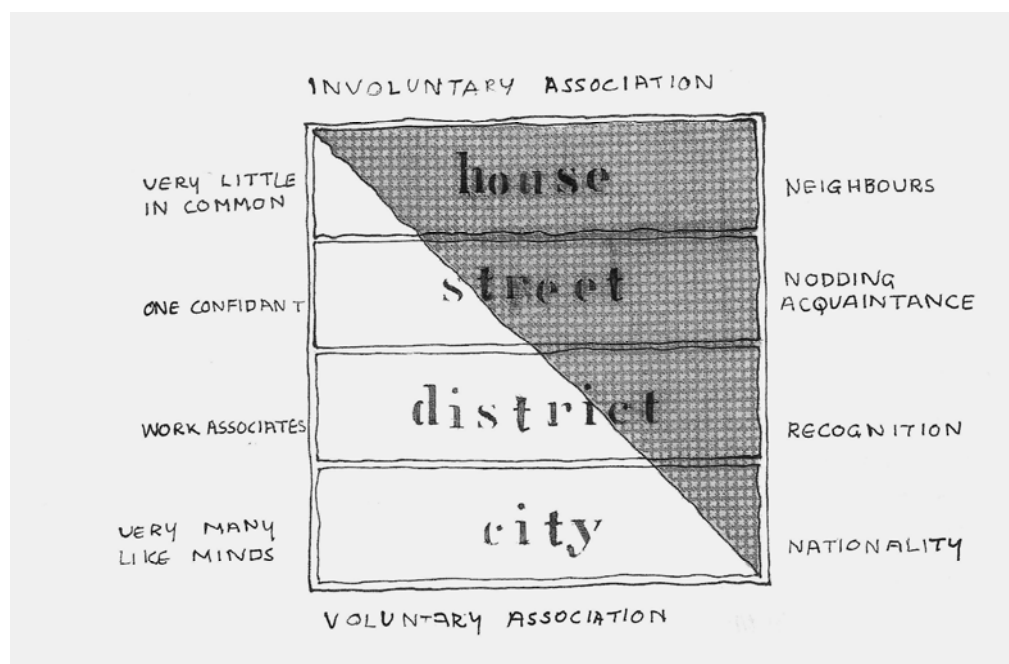


fig. 34 | Diagrama de hierarquias de associação, dentro de *house-street-district-city*, 1951.

relações humanas se desvaneceu por entre as suas quatro funções de cidade”⁹⁷. O Team 10 terá defendido a importância da criação do projecto em não criar tipologias de desenho à priori sem integrar o programa como parte de uma comunidade, logo consoante o seu particular local (qual? onde?). Pretenderam, deste modo, que fosse imperativo aquando uma invenção arquitectónica, que também haja uma realidade social. Daí se entende toda a sua preocupação em desenhar, pois em grande medida a comunidade e a sua escala será resultado daquilo que a ela for proposto. E a arquitectura sobrevive e existe apenas se houver quem a ocupe, cuide, usufrua e faça dela um elemento vivo ao invés de um simples acumular de espaços para um nada.

Os Smithsons consideraram a *Byelaw Street*⁹⁸ para explicar a básica associação entre indivíduos - “*cerca de 40 casas para um espaço aberto comum, a rua não é apenas um meio de mobilidade mas também uma arena de expressão social*”⁹⁹, encontrando aqui a relação fundamental entre habitação e rua.

Ao mesmo tempo, a rua tradicional como ambiente activo começava a ser mudada pela necessidade crescente de mobilidade e presença de tráfego, e a ‘re-identificação’ do homem no seu ambiente já não passava apenas por agrupar a habitação em formas históricas de rua e praças, uma vez que a realidade social que representam já não existia mais. Por este percurso aparece o conceito de *street-in-the-air* expresso em ruas suspensas interligadas num complexo que se propõe a encontrar a solução ideal para modular uma das verdadeiras estruturas de associação humana.

A grande escala urbana associada à escala doméstica é, em grande parte, a maior proposta dos Smithsons. Peter Smithson explicava que “*o urbanismo do nosso século começou com Tony Garnier que faz um plano e desenha tudo (...). Depois no período do pós-guerra, Le Corbusier fez a mesma coisa (...). No fim do período do Team Ten, o urbanismo não significava desenhar todas as casas: mas sim encontrar as formas geradoras. De certa forma, não tínhamos praticamente que desenhar*”¹⁰⁰, ao qual acrescenta Jorge Figueira “*Peter Smithson queria estar antes do desenho*”¹⁰¹. Reflectia uma arquitectura que poderia mudar a sociedade e também andar a seu passo,

⁹⁷ cf. SMITHSON, Alison; SMITHSON, Peter - *Urban structuring*, 1967. p. 18.

⁹⁸ Estas eram leis com origem no Public Health Act de 1848 e no Local Government Act de 1858. Definiam a largura das ruas – construídas de modo a oferecer um amplo espaço comum ao ar livre.

⁹⁹ SMITHSON, Alison; SMITHSON, Peter - *Urban structuring*, 1967. p. 15.

¹⁰⁰ SMITHSON, Peter - *Coming from different traditions*, Interview with P.S. Citado por FIGUEIRA, Jorge - *Periferia perfeita: pós-Modernidade na arquitectura portuguesa, anos 60 - anos 80*, 2009. p. 68.

¹⁰¹ FIGUEIRA, Jorge - *Periferia perfeita: pós-Modernidade na arquitectura portuguesa, anos 60 - anos 80*, 2009. p. 68.

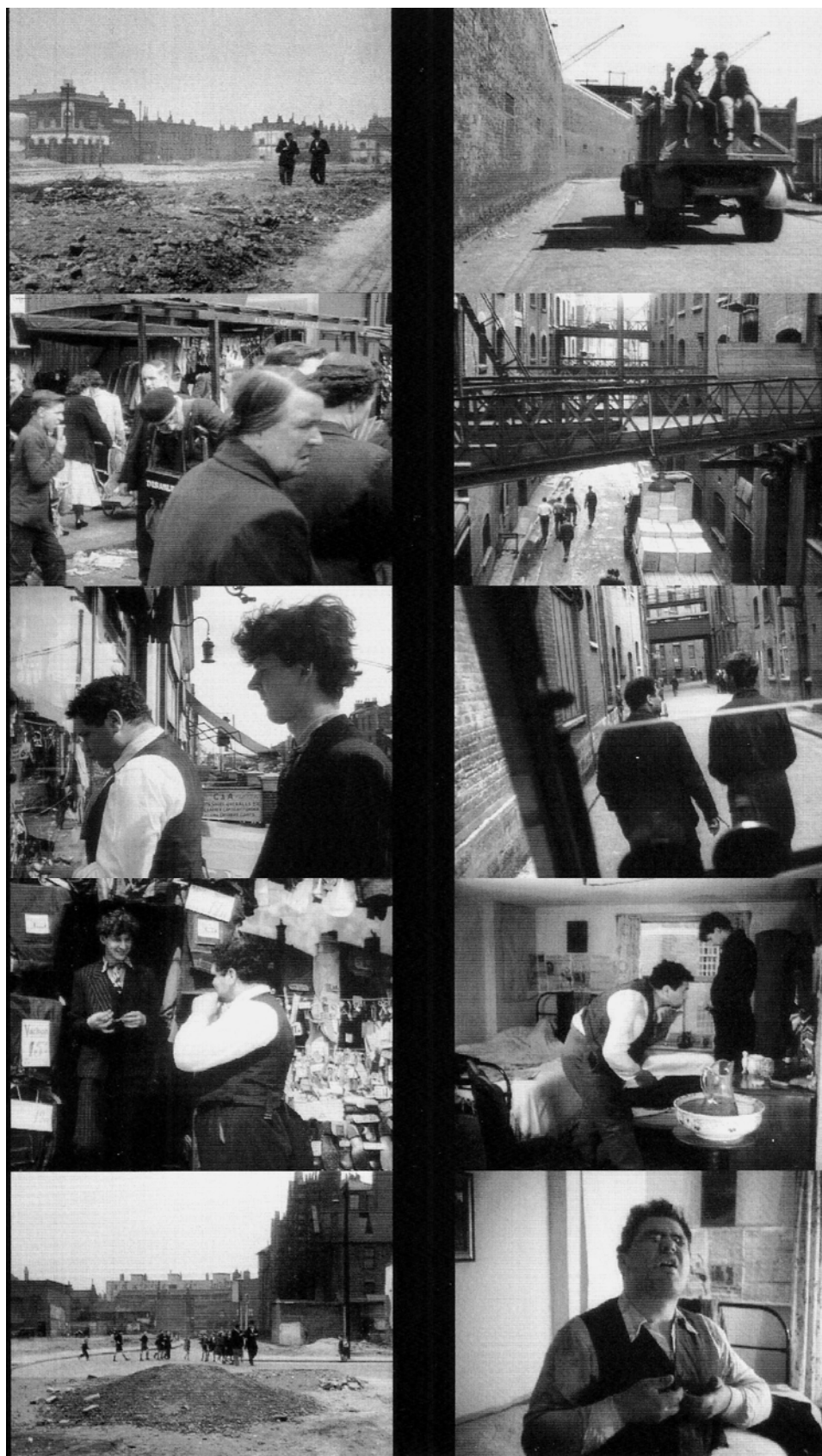


fig. 35 |Cenas do filme *Together*, de Lorenza Mazzetti, 1955.

projectando no chão as imagens dos institutos sociais, económicos ou políticos da sociedade dentro de uma estrutura ramificada (as ruas, as redes invisíveis) por onde, por sua vez, existem edifícios e grupos de edifícios. Se ‘hoje’, em 1956, se colecionava anúncios e a produção em massa desenhava um novo modo de vida como novos princípios, sonhos e aspirações, a arquitectura e o urbanismo tinham de conseguir corresponder a esses impulsos.

A preocupação social traduzia-se não só nas fotografias das crianças e no giz, ‘hoje’ era também altura do *free cinema*¹⁰². Pelas mãos do escultor Paolozzi, o quotidiano e a realidade da grande cidade eram retratos num filme que ele próprio protagonizou: ‘*Together*’, 1955 de Lorenza Mazzetti. Era uma história de dois surdo-mudos a viver (também) no East End de Londres, um quase-documentário de caminhos percorridos pela pequena casa, pelo mercado, pelo *pub*, pela música (que não ouvem), até ao trágico afogamento (de quem não pode gritar). Em muito se relaciona com *as found*, e mesmo as deficiências na imagem estão integradas no projecto e aceites nele como parte do todo, tornando-se ingredientes da imagem que ajudaram a construir não querendo caminhar para a perfeição. No *Free Cinema Manifesto* de 1956, entre outros princípios, escreviam “*perfection is not an aim*”¹⁰³. Num mundo cinematográfico da americana Marilyn Monroe, comercialmente esta não era uma boa perspectiva, mas é nos dias de hoje, no séc. XXI, um verdadeiro testemunho da vida londrina diurna e nocturna, na sua pureza. Também o filme ‘*Nice Time*’, 1956 de Alain Tanner e Claude Goretta, sem argumento senão a vida de Piccadilly Circus, Londres, de noite, fazendo suas todas as pessoas que ali iam atravessando, protagonistas a seu passo e a seu jeito. O foco é o dia comum, o espaço público, o encontro das pessoas e o não-espectacular como ainda nas filmagens do mercado de Covent Garden aberto ‘*Everyday Except Christmas*’, 1957 de Lindsay Anderson.

De facto, faz sentido que este mundo com que os Smithsons se relacionavam de tão perto estivesse enamorado com a imagem ‘bruta’ do cinema, que quase remete para o filme primitivo enquanto gravação básica de movimentos e de sons. Podemos percebê-las menos com ‘*Playtime*’, e mais com ‘*Man with a Movie Camera*’, 1929 de Dziga Vertov, um homem que passeia com uma câmara de filmar pelas ruas de Moscovo, gravando um dia daquela cidade oferecendo-nos toda a palpitação urbana dos dias e das pessoas que a compõem.

¹⁰² Movimento de filmes documentário que emergiu no Reino Unido em meados dos anos 1950.

¹⁰³ LICHTENSTEIN, Claude [et al.]- *As found*, 2001. p. 257.



fig. 36 | Cenas do filme *Every Day Except for Christmas*, de Lindsay Anderson, 1957.



fig. 37 | Imagem do filme *Man With a Movie Camera*, de Dziga Vertov, 1929.

Juntamente com Aldo van Eyck, Bakema, Candilis, Alison e Peter Smithson estudavam os padrões das sociedades primitivas para propôr a partir daí novas grelhas de composição e organização formal onde seria “*a forma uma força activa, que cria comunidade, é a vida manifestada em si mesma*”¹⁰⁴. Alguns dos exemplos são a rua/plataforma externa como forma nova de associação volumétrica com mobilidade, ou a procura de formas que possibilitassem que a estrutura tivesse crescimento não sendo apresentada com limites fixos, mesmo que nunca viesse a crescer. A essência principal parecia existir em parte na possibilidade. De onde surgiram depois os metabolistas japoneses, as propostas do grupo Archigram e as utopias tecnológicas. Transportam o fio condutor dos Smithsons, não no sentido da valorização da rua e da comunidade, mas na amabilidade com a tecnologia. Não representariam mais as crianças a brincar, mas uma versão Pop urbana.

Começou a perceber-se que um dos erros das *New Towns* era serem demasiado rígidas e, em 1956, os Smithsons apresentaram um sistema alternativo urbano onde apenas a infra-estrutura (ruas e alguns serviços) era fixa, sendo o mais simples possível e com possibilidades de acesso de todas as partes. Resultou num sistema de ruas como base da estrutura da comunidade, ecoando das cidades-jardim. Mas, ao contrário destas, poderia crescer consoante fosse necessário, o que se traduziu nas ideias de *Cluster City* em 1957, de *Hauptstadt Berlin Plan* em 1958 e de *London Roads Study* em 1959.

Em paralelo, preocupados também em tentar resolver o problema do habitat apresentavam uma *House of the Future*¹⁰⁵ e com Henderson e Paolozzi, na exposição de 1956 *This is Tomorrow*, desenharam a instalação ‘*Patio and Pavilion*’ que representava “*as necessidades fundamentais do habitat humano numa série de símbolos. A primeira necessidade é um pedaço do mundo – o pátio – e a segunda necessidade um espaço fechado – o pavilhão. Estes dois espaços estão mobilados com todas as simbologias de necessidades humanas*”¹⁰⁶. Ambos estes projectos eram sobre a casa definida em seus termos básicos, mas são opostos: *House of the Future* é sintética, uma tentativa de arquitectura pop e luz, *Patio and Pavilion* é carpintaria, tradicional, escura. Banham viria a

¹⁰⁴ SMITHSON, Alison; SMITHSON, Peter - *The built world: urban re-identification*, Architectural Design, 1955. p. 186.

¹⁰⁵ Projectada para o Daily Mail Ideal Homes em 1956, com inspiração no desenho industrial dos EUA e os painéis dos automóveis.

¹⁰⁶ BANHAM, Reyner - *The New Brutalism, ethic or aesthetic?*, 1966. p. 62.

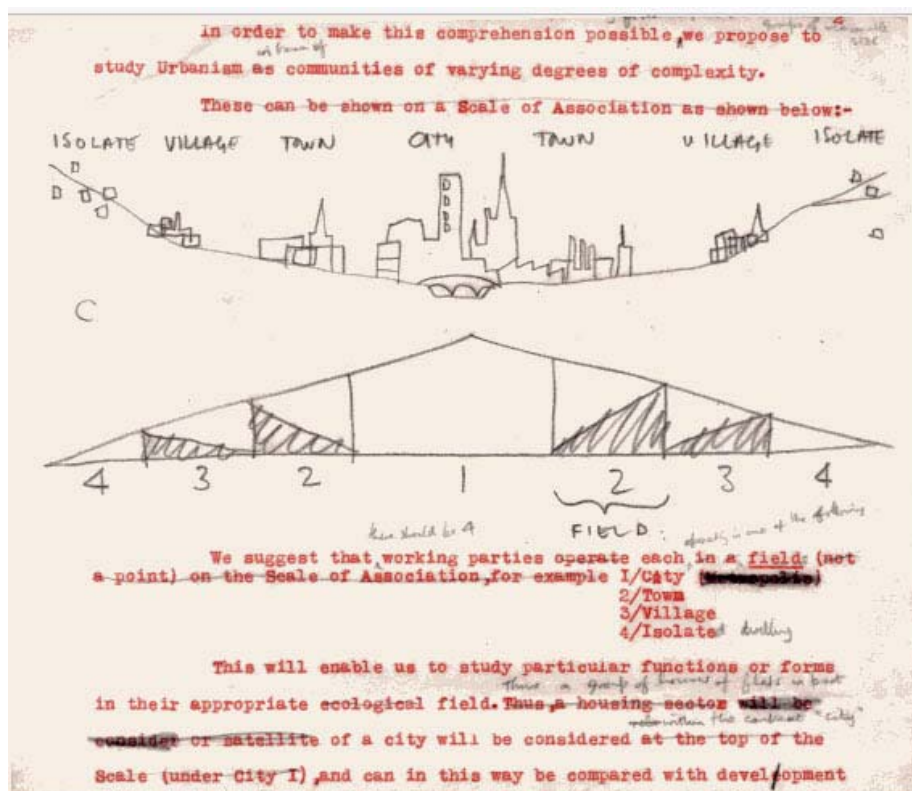


fig. 38 | Rascunho do Doorn Manifesto, 1954.

concluir que “o que move o Novo Brutalismo é o objecto em si, na sua totalidade, com todas as qualidades (que lhe são únicas) e de associação humana”¹⁰⁷.

Em qualquer uma dessas casas, pairava à sua volta a mudança de atitude em relação a uma coesão social que seria exterior à sua materialidade mas ainda assim vital e uma observação muito atenta a cada situação em particular. No décimo CIAM em Dubrovnik, 1956, e por entre as linhas escritas no *Doorn Manifesto* apareceram como sinónimo de uma forma de organização livre – o *cluster*. A palavra agrupava todo o conceito de ‘casa, rua, bairro, cidade’ num só, “um pouco mais arrumado e como menos história”¹⁰⁸. O conceito do *cluster* possibilitaria então a criação de novas imagens urbanas com o fim de preservar a vida comunitária, associando-o à mobilidade. Desta forma propõem actualizar a imagética da cidade com o centro antigo que reduz densidade expandindo em espiral, por vezes com aglomerações-satélite, num conceito que pretende criar uma dinâmica diferente na vida da multidão em movimento.

O *Doorn Manifesto*, 1954, aparecia para demonstrar que a forma do *habitat*, que tem sempre um lugar, deve ser-lhe particular, baseado em parte no desenho de *Valley Section*, de Patrick Geddes, que pretendia demonstrar a relação entre as comunidades e o seu *habitat*. O manifesto observava casos por toda a Grã-Bretanha onde eram homónimos os complexos habitacionais ignorantes ao clima local, tradições ou natureza específicas. Depois de Aix-en-provence, por entre discussões sobre *piazas* italianas renascentistas e a cidade moderna, e a falta de relevância que era dada às condições particulares de cada lugar, a influência de Geddes no Team 10 observa-se nos *valley sections* apresentados por Alison e Peter Smithson. Interpretaram o desenho de Patrick Geddes, numa conclusão muito pessoal, sugerindo tipos diferentes de casas nos vários níveis de um ‘vale’, adaptadas às circunstâncias locais e à comunidade. Um esquisso dessa representação ilustra o *Doorn Manifesto* de lado a uma estrutura piramidal dividida em unidades – a explicação dos campos de associação. Esta escala de hierarquias encontra o seu topo no centro do vale – a cidade, diminuindo em direcção ao bairro, à rua e à casa individual. Cujas interpretação poderá ser feita ao inverso, da habitação até à cidade. Deste modo, ao justapôr ambos os conceitos não priorizando, os Smithsons oferecem o desejado ênfase, tal como Ebenezer Howard, no indivíduo, na sua família e na sua relação com a cidade.

¹⁰⁷ BANHAM, Reyner - *The New Brutalism*. Architectural Review, 1955. p. 358.

¹⁰⁸ SMITHSON, Alison; SMITHSON, Peter - *Urban structuring*, 1967. p. 33.

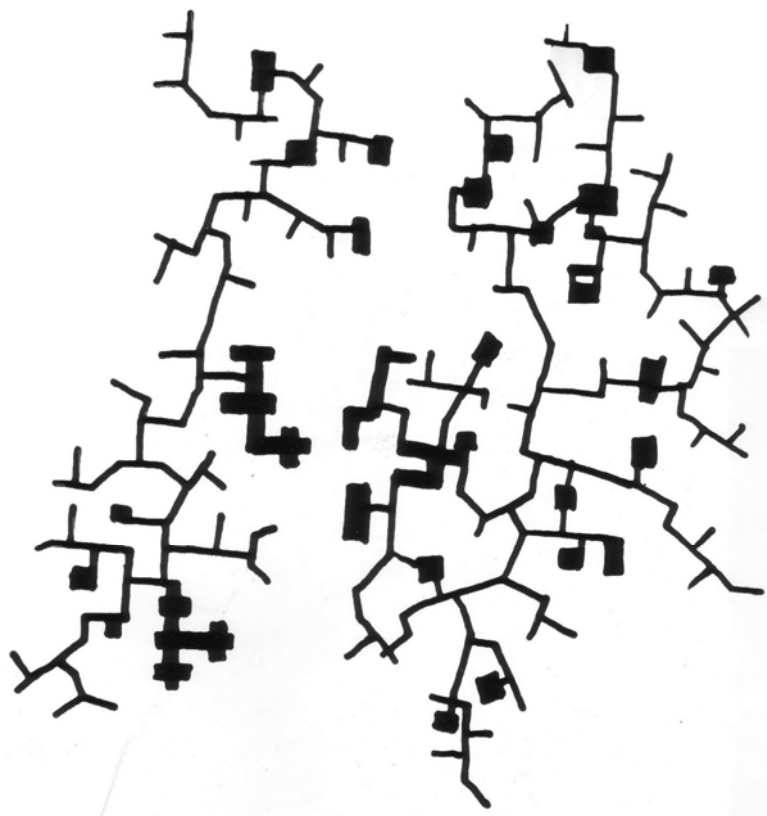


fig. 39 | *Cluster City*, desenho de Alison e Peter Smithson, 1952.



fig. 40 | Jackson Pollock a trabalhar.

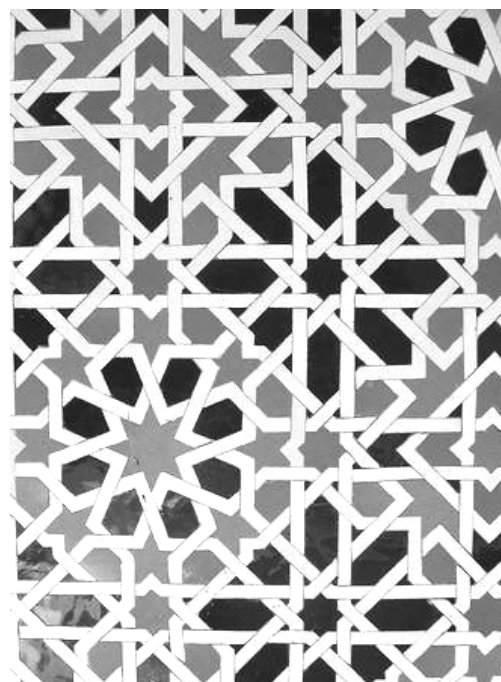


fig. 41 | Padrão de mosaicos islâmicos.

No encontro em Dubrovnik, também Aldo van Eyck apresentava a importância da associação humana e da identidade. *Lost Identity Grids* mostrava um olhar atento na relação entre a criança e a cidade. O *playground*, além de um local para as crianças brincarem, era também uma intervenção urbana que incorporava as ideias do Team 10 de crescimento (atração de famílias e interação entre famílias), mobilidade e *cluster* (dentro da comunidade). As imagens de Aldo van Eyck são como uma interpretação de ‘casa, rua, bairro, cidade’ do ponto de vista das crianças, influenciado pelo grupo holandês de poetas e pintores de que também fazia parte, o grupo CoBra – activo nos anos 40 com uma afinidade especial com a ideia de recreio como uma activa força cultural e creativa. O crescimento da criança seria fortemente influenciado nas experiências ali vividas e na presença da comunidade.

Nos seus painéis, apresentava soluções poéticas básicas e de poucos recursos centralizando a arquitectura nas crianças da cidade. Esta mudança de ênfase é consistente com as mudanças de interpretação e importância da escala humana não-física, presentes também em *Urban Re-identification*. Propostas para o homem ser primeiro sujeito e depois objecto da Arquitectura.

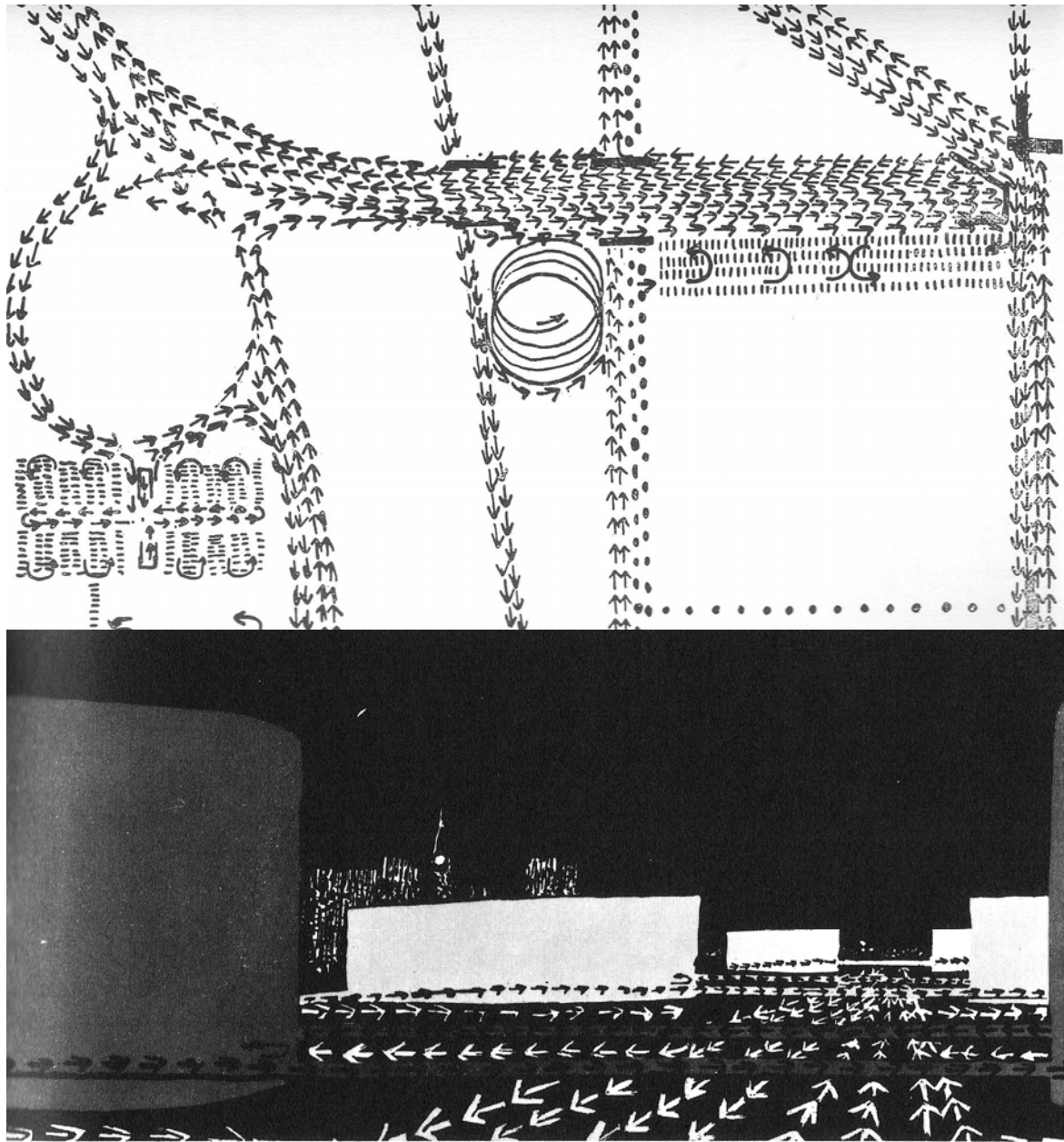
Como rede de associações humanas, a *Cluster City* não surge totalmente espontânea, mesmo que pareça reflexo do *dripping* desinibido do *action painter* Jackson Pollock ¹⁰⁹. Ao mesmo tempo que pretende afastar-se do bloco individualmente desenhado parte em busca de um tecido controlado e de repetição subtil mas eficaz, como os padrões intrinsecamente geométricos dos mosaicos islâmicos.

Move-se a construção e movem-se as pessoas, e este vício pela vida das ruas é transportado por toda a preocupação dos Smithsons numa mobilidade eficaz, cada vez mais entupida pelos automóveis que pareciam brotar do alcatrão sem aviso prévio. O problema não seria tanto como um incómodo, se bem que os Smithsons terão passado de ódio a amor ¹¹⁰ em relação a estes, mas era um facto já desde algumas décadas a ter em conta para o padrão urbano, mesmo antes das necessidades modernas de transporte. A mobilidade quer física quer social, associada aos conceitos de liberdade (qualquer pessoa podia ser dona de um automóvel) é uma das coisas que mantém a sociedade: “as ruas e estradas formam a infra-estrutura essencial da comunidade” ¹¹¹. E hoje em dia

¹⁰⁹ SMITHSON, Alison; SMITHSON, Peter - *Ordinariness and light: urban theories 1952-60 and their application in a building project 1963-70*, 1970. p. 85.

¹¹⁰ Depois da sua viagem aos EUA em 1957.

¹¹¹ SMITHSON, Alison; SMITHSON, Peter - *Mobility: road systems*, Architectural Design, 1958. p. 385.



Expressways are like **RIVERS**

These **RIVERS** frame the area to be served

RIVERS have **HARBORS**

HARBORS are the municipal parking towers

from the **HARBORS** branch a system of **CANALS** that serve the interior

the **CANALS** are the go streets

from the **CANALS** branch cul-de-sac **DOCKS**

the **DOCKS** serve as entrance halls to the buildings

fig. 42 | Estudos dos fluxos da cidade de Filadélfia, EUA, de Louis Kahn.

ainda tal se observa, e é possível ajustar o caminho do automóvel ao desejo do planeamento, como em ruas de um sentido único e parques de estacionamento estratégicos. O projecto para Argel de Le Corbusier, 1931, já se preocupava com a mobilidade, mas não se adequava à sociedade pós-guerra. O edifício como auto-estrada não era a solução para o problema pois a rua apressada do edifício contínuo faz com que não exista uma rede, o que leva a que não haja hierarquia de ruas nem intersecções, logo a complexa expansão em delta não acontece. Logo, uma utopia que se afastava do sonho real dos arquitectos dos anos 50.

Utopias, ainda que sempre inspiradoras e importantes para o caminho que se seguia agora, que já não encaixavam no presente. E, por outro lado, a grande escala em que cidade Moderna tinha sido pensada, uma espécie de produção em massa estandardizada que se expandia por territórios cada vez mais vastos, carecia de locais mais humanos com que os cidadãos se identificassem. Tal traduziu-se na reduzida vivência dos amplos espaços públicos e a interacção entre pessoas e, conseqüentemente, em problemas sociais. A própria concepção de rua e de quarteirão desapareceu, fenómeno alimentado por um funcionalismo que criava zonas dormitório entediantes. Jane Jacobs teceu fortes críticas ao que chamou “*Cidade-Jardim Radieuse*”: “*Ele [Le Corbusier] propôs ruas subterrâneas para veículos pesados e transportes de mercadorias, e claro, como os planeadores da Cidade-Jardim, manteve os peões fora das ruas e dentro dos parques. A cidade dele era como um brinquedo mecânico maravilhoso. (...) Mas, no que toca ao funcionamento da cidade, a Cidade-Jardim só diz mentiras*”¹¹². Reapareceria desta maneira o interesse no estudo do pormenorizado do desenho urbano, como são disso exemplo os trabalhos de Gordon Cullen e de Kevin Lynch¹¹³.

No seu plano para a baixa de Filadélfia, EUA, 1952, Louis Kahn tratou as estradas de movimento rápido como rios e as ruas controladas, com semáforos e passadeiras, como canais. Aqui organizou os fluxos hierarquizando as ruas consoante o movimento a que corresponderiam – rua de atravessamento, rua sem obstáculos, rua de paragens (‘movimento *staccato*’), e caminhos pedonais. Alison e Peter Smithson observaram de perto estes estudos vendo neles a realidade do automóvel, atentos ao facto de que o padrão antigo de ruas já não era o mais viável questionando ainda o “*aumento do barulho por dez vezes desde as carruagens de cavalos. Deveriam as janelas*

¹¹² JACOBS, Jane – *Vida e morte de grandes cidades*, 2003. p. 342.

¹¹³ SMITHSON, Alison; SMITHSON, Peter - *Mobility, road systems*, Architectural Design, 1958. p. 385.



fig. 43 | *“Le Saut dans le vide” - The Leap into the Void*, em Fontenay-aux-Roses, Outubro 1960, pelo artista Yves Klein. Título dado por Yves Klein no seu jornal a 27 Novembro 1960: *“A man in space! The painter of space throws himself into the void!”* . Fotografia de Shunk-Kender.

*sequer estar viradas para as vias rápidas? Ou a solução seria a arquitectura virar as costas a ela?”¹¹⁴. Para *Hauptstadt Berlin Plan*, os veículos e os pedestres foram separados cada um com a sua ordem oferecendo desta forma vários tipos de movimentos. Neste contexto, Alison e Peter Smithson concluem a existência de três focos no desenvolvimento de uma cidade: “*análise contínua e objectiva da estrutura humana e as suas mudanças; estabelecer uma relação positiva com o lugar e seu clima; renovar complexos edificadas na realidade das formas de velhas comunidades*”¹¹⁵.*

O seu desejo de a partir da arquitectura resolver a sociedade, distinguindo a escala da arquitectura da escala urbana, interliga-as num objecto só. Reforçam a importância de tudo o que acontecia no vazio, preenchido de mobilidade, associações, comunidade, vizinhança, identidade:

“*we are aware at once of the empty air inside the ring*”¹¹⁶.

Os Smithsons aplicam a sua arquitectura como desenho urbano e meio de preencher o vazio, ambicionando dar à cidade novas circunstâncias e possibilidades. Os dois volumes que agrupam a sua obra foram intitulados, sem inocência, *The charged void: Architecture* e *The charged void: Urbanism*, 1974. No *charge* (carregar, encher) do *void* (vazio), o ocupante inventa e experimenta os seus caminhos na cidade e *charge void* refere-se à dívida da arquitectura para com o espaço em que se envolve. E foi nesse mesmo estado especulativo que o artista francês Yves Klein viu no vazio uma comodidade ideal, criando-o (*le vide*), como um espaço que era seu. Desde assinar o céu como se dele, por direito, ao salto dado no ar em *Le Saut dans le Vide*, 1960. Um salto comparável ao que o Team 10 propôs, espontaneamente, oferecendo função e lugar ao vazio.

A intenção dos Smithsons era, entre outras, voltar a oferecer à rua um estatuto de lugar, de sítio e de coisa consciente que, sublinham, são diferentes numa vila ou numa metrópole. Tentam oferecer um desenho urbano onde o *space-between*¹¹⁷ prolonga o degrau das habitações além dos seus limites físicos. O espaço exterior (a rua e todos os espaços urbanos) não tende nem se propõe imitar a vida do ambiente interior mas a contribuir para que a cidade não seja um conjunto disperso mas antes partículas que uma a uma conseguem formar um todo contínuo. Onde não há um telhado, há um céu.

¹¹⁴ SMITHSON, Alison; SMITHSON, Peter - *Mobility, road systems*, Architectural Design, 1958. p. 387.

¹¹⁵ SMITHSON, Alison; SMITHSON, Peter - *Ordinariness and light: urban theories 1952-60 and their application in a building project 1963-70*, 1970. p. 126.

¹¹⁶ SMITHSON, Alison; SMITHSON, Peter - *The space between*, Oppositions, p. 39.

¹¹⁷ SMITHSON, Alison; SMITHSON, Peter - *The charged void: Urbanism*, 1974. p. 13.

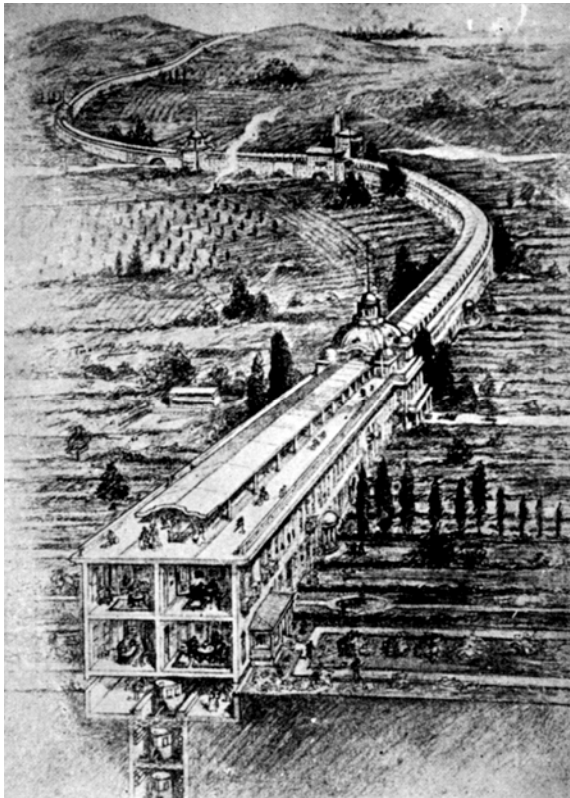


fig. 44 | *RoadTown* de Edgar Chambless, 1910.

GOLDEN LANE HOUSING COMPETITION 1951- 1952

CLUSTER CITY 1957-1959

Capítulo 4

UMA NOVA FORMA DE CONSTRUIR A RUA

Duas das maiores metáforas com que o Movimento Moderno contribuiu para o urbanismo foram “a torre no parque” e “o edifício como rua”¹¹⁸, apresentando dois modos diferentes de relacionamento entre edificado e rua, ambos intrinsecamente entrelaçados num conflito entre utopia e realidade.

O edifício como rua é, como já foi referido, uma atribuição encontrada noutros exemplos, nos blocos *maison à redent* da Ville Contemporaine, ou puramente linear no Projecto para o Rio de Janeiro e para Argel, onde é proposto como estrada. E a rua, ao contrário da estrada, deverá permitir “um acesso directo a espaços de ocupação humana”¹¹⁹. A rua torna-se estrada quando o automóvel deixa de permitir o acesso pedonal. Analogamente, está presente na *Roadtown* (Cidade-estrada) de Edgar Chambless, 1910, o qual atribuía um “novo conceito de transporte”¹²⁰ que tinha como objectivo satisfazer o seu descontentamento pessoal perante os amontoados da sua cidade

¹¹⁸ EISENMAN, Peter - *From Golden Lane to Robin Hood Gardens, or If you follow the Yellow Brick Road, it may not lead to Golders Green*, Architectural Design, 1973. p. 28.

¹¹⁹ EISENMAN, Peter - *Robin Hood Gardens London E14*, Architectural Design, 1972. p. 557.

¹²⁰ CHAMBLESS, Edgar - *Roadtown*, 1910. p. 21.

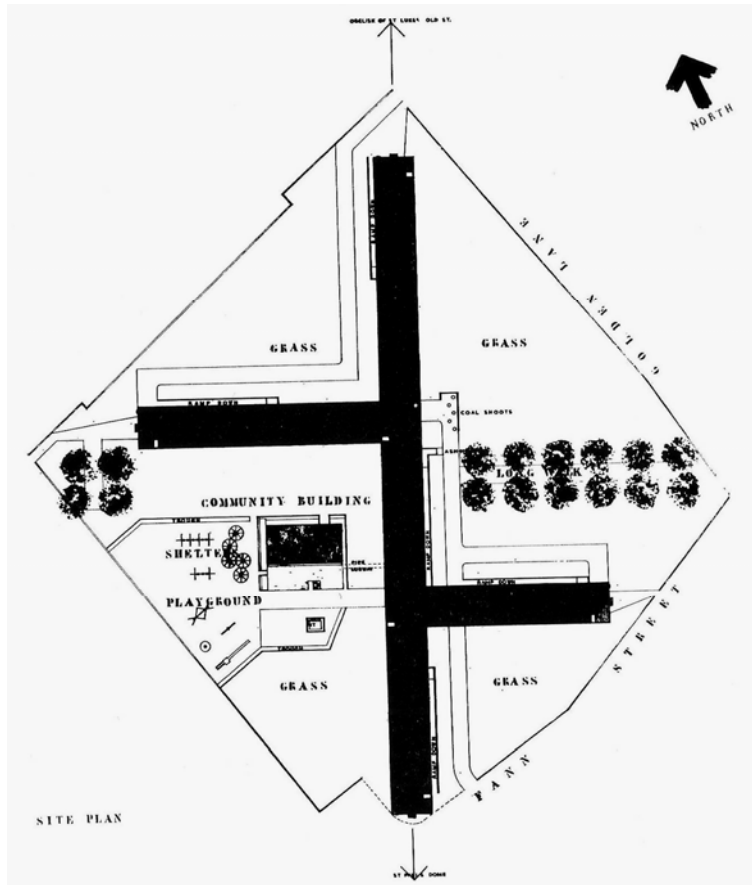


fig. 45 | Golden Lane Housing. Planta da proposta. Alison e Peter Smithson, 1952.

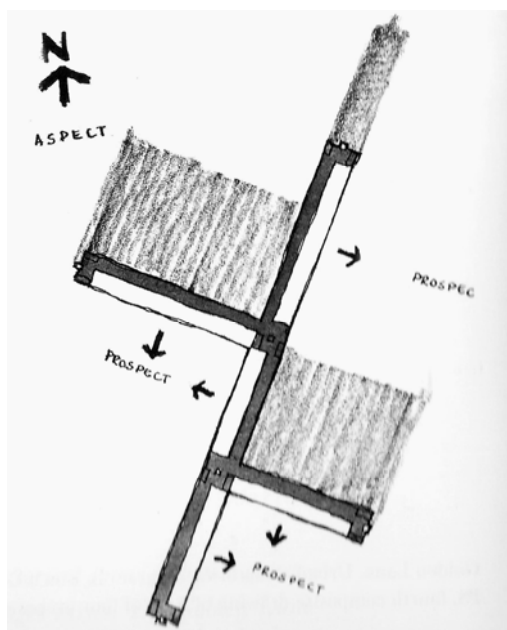


fig. 46 | Golden Lane Housing. Diagrama das street deck (a escuro).

contemporânea, neste caso Nova Iorque. No seu desenho, o aranha-céus com número de pisos possivelmente infinito, deita-se ao longo de uma extensa área por entre as árvores e as paisagens dos campos de agricultura, propondo-se desta maneira manter as vantagens de uma vida urbana no campo - o melhor dos dois mundos.

A concepção de rua como edifício, e vice-versa, foi desenvolvida por Alison e Peter Smithson a partir destas ideias elevadas às suas particulares preocupações urbanas. “*O papel da nossa geração é simples: devemos re-identificar o homem com a sua casa, a sua comunidade e a sua cidade*”¹²¹. Este princípio da identidade, ou re-identificação, é base da proposta apresentada quando participaram em *Golden Lane Housing Competition*, 1952, um projecto para a área de Golden Lane, na City of London, que mesmo não tendo ganho nenhum lugar mantém-se uma notável proposta do urbanismo nos meados do séc. XX, contribuindo para novas reflexões e pontos de partida. Puseram em prática o desenvolvimento ideológico que desenvolveram, transpondo os princípios que ambicionavam para a forma física nas duas escalas: de edifício e de cidade.

O concurso foi anunciado em 1951, numa altura em que a recuperação da Segunda Guerra Mundial era ainda lenta e a oportunidade de desenhar um projecto destes atraiu muito interesse por parte de dezenas de arquitectos. Seria Geoffrey Powell quem ganhava o concurso, formando depois a sociedade Chamberlin, Powell and Bon, o grupo que viria depois a construir *London's Barbican Estate*, numa zona próxima de *Golden Lane* e também grandemente destruída, onde pode observar-se o conceito das plataformas pedonais elevadas, mas numa perspectiva mais privada do que as plataformas criadas, como será referido, na proposta dos Smithson.

Para redescobrir conceitos de rua, os Alison e Peter Smithson propuseram plataformas em três níveis que serviriam de passagem, com um acesso pedonal para cada apartamento criando uma rede espacial onde estas interligam os edifícios de apartamentos. Na sua escrita, os Smithsons hesitam por várias vezes entre a utilização da palavra *deck* (plataforma) e *street* (rua), de vez em quando solucionando a questão referindo *street deck*, outras vezes ainda, lançando a ideia *street-in-the-air* (rua suspensa/rua no ar).

¹²¹ SMITHSON, Alison; SMITHSON, Peter - *Ordinariness and light: urban theories 1952-60 and their application in a building project 1963-70*, 1970. p. 18.

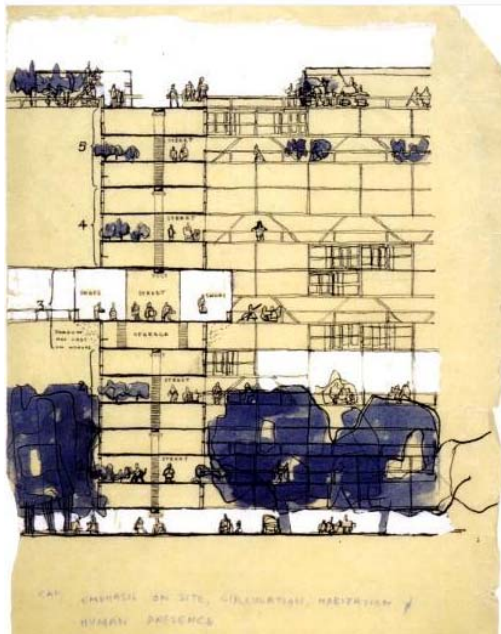


fig. 47 | Golden Lane Housing. Corte.

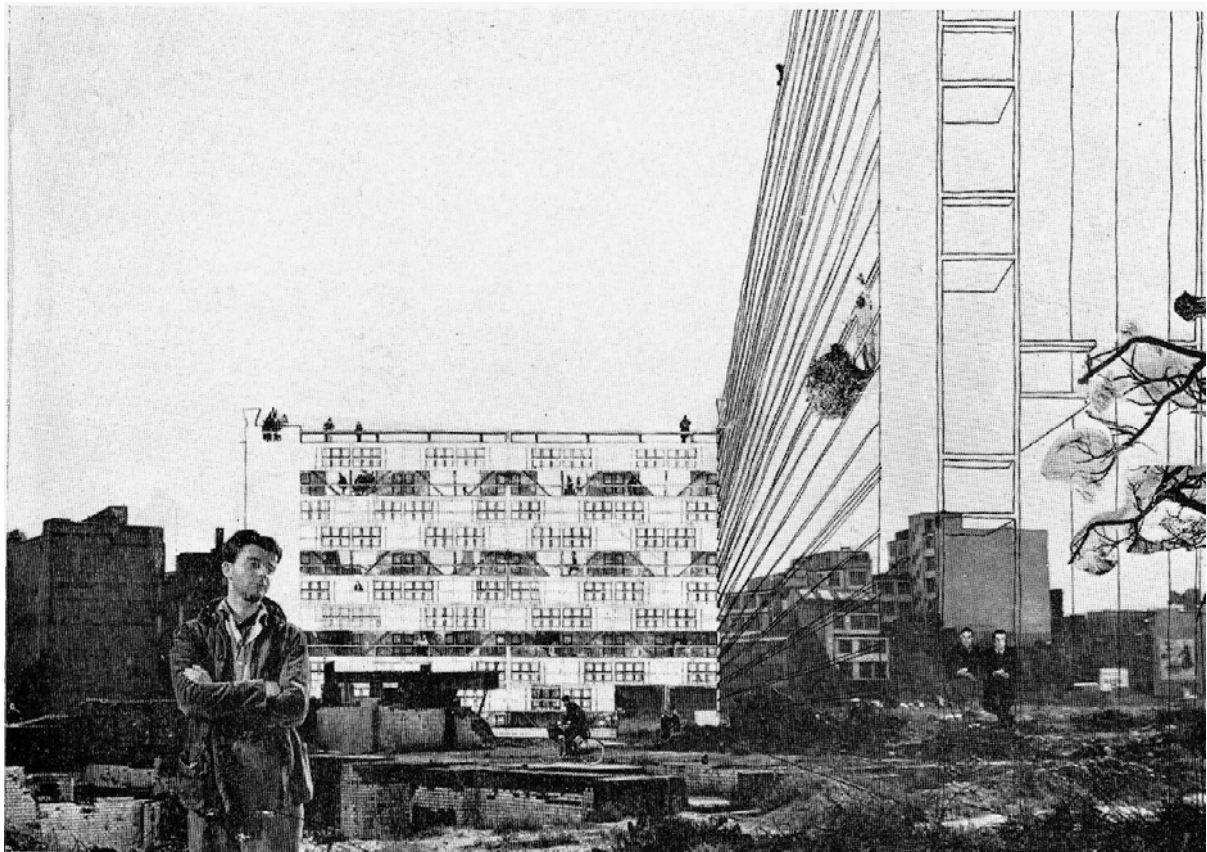


fig. 48 | Golden Lane Housing. Fotomontagem.

Estas *street deck* são vistas e propostas como espaços amplos, “suficientemente largos para duas mães com carrinhos de bebé pararem a conversar e ainda deixarem espaço para passagem”¹²². Seriam, acima de tudo, não só um espaço livre sem programa, mas um local importante de interacção. Estes grandes blocos de 10 pisos erguem-se do chão inserindo-se no tecido urbano que os circundava. O projecto usava as ideias do *as found* e da associação humana, tendo como intenção criar uma rede de edifícios ligados por essas ruas pedonais elevadas, criando uma estrutura tridimensional de cidade. Ambicionavam construir aí a vida das fotografias de Bethnal Green, aquela comunidade coesa e em constante movimento.

A interacção entre vizinhos era garantida nessa triplicação do espaço rua, a par com a densificação da população, no conceito de *streets-in-the-air*. Apresentam assim a rua enquanto edifício, numa rede de ruas elevadas e contínuas, com o objectivo de criar uma relação entre a habitação e as pessoas, numa tentativa de trazer uma medida humana para os edifícios da City of London. Como base desse esquema abandonavam a ideia do apartamento com a sua varanda (*balconie*) privada em prol das largas plataformas, ruas cobertas, revitalizando a vida urbana.

Associados a estes percursos surgem pequenos jardins, o espaço exterior de cada habitação, “podendo assim cada família contribuir para a arquitectura da rua”¹²³, ao mesmo tempo que sugere um caminho mais agradável, fosse ele de passagem, de encontro ou de reflexão. Uma rua residencial teria os apartamentos individuais e o jardim respectivo com o propósito de oferecer o mesmo tipo de padrão orgânico que uma outra qualquer rua tradicional. As crianças brincavam no jardim e na rua de sua casa, não se perdendo nada e ganhando elevação. Outras ruas poderiam ter pequenas lojas, postos de correio, cabines telefónicas, todos esses símbolos de vida urbana a que nos acostumámos. A perspectiva de que partiram foi pensar nos passos não só físicos como sociais dos utilizadores – “fora da habitação é o primeiro ponto de contacto das crianças, onde aprendem pela primeira vez sobre o mundo exterior. E assim percorrem nessas ruas as actividades adultas essenciais ao quotidiano – compras, limpar o carro, reparar bicicletas, mandar cartas”¹²⁴. Ao percorrer os desenhos desta proposta entende-se esta tentativa de criar uma nova tipologia de rua

¹²² SMITHSON, Alison; SMITHSON, Peter - *Urban structuring*, 1967. p. 25.

¹²³ SMITHSON, Alison; SMITHSON, Peter - *The built world: urban reidentification*. Architectural Design, 1955. p. 186.

¹²⁴ SMITHSON, Alison; SMITHSON, Peter - *Urban structuring*, 1967. p. 22.

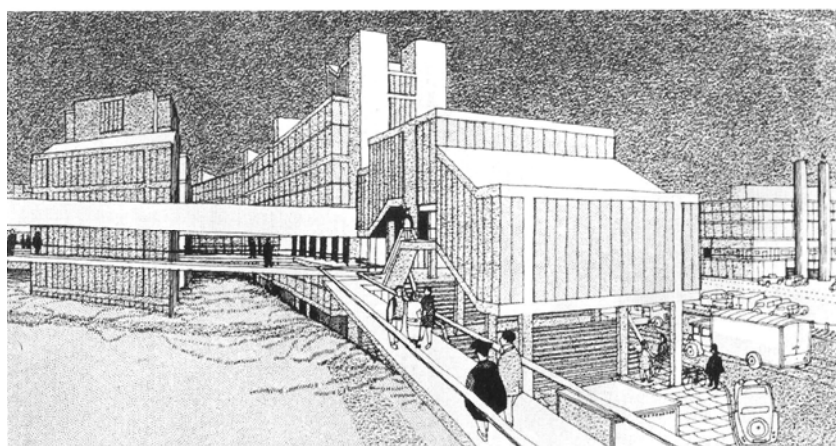


fig. 49 | Perspectiva do projecto apresentado no concurso para *Sheffield University*, 1953.

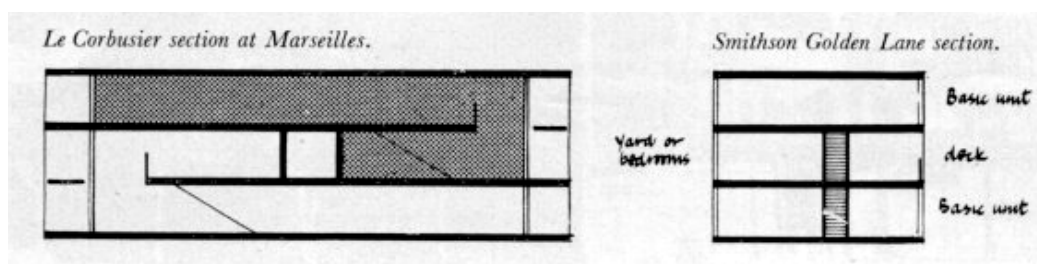


fig. 50 | Diagramas da *Unité* e de *Golden Lane*, do artigo *Multi-Storey Housing for Sheffield*, de Theo Crosby para a revista *Architectural Design*, Junho 1955, p. 192.

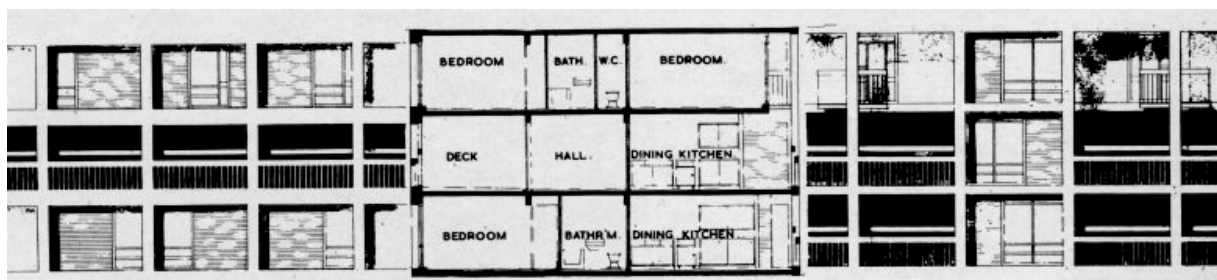


fig. 51 | Corte do conjunto habitacional construído por Womersly, Smith e Lynn em Sheffield, 1961.

com um dinamismo próprio onde as pessoas podem mexer-se livremente em vários eixos, sem ter de descer ‘à Terra’.

*“To do this we proposed three levels of ‘streets-in-the-air’, each level we called a ‘deck’. Off each deck would live 90 families, with their group activity concentrated in two square crossings at the street intersections. These crossings are triple height, contrasting with the single height decks, inviting one to linger and pass the time. There are stairs and lifts at these crossings and deck ends. All dwellings have their front doors on deck level and their main accommodation above or below deck”*¹²⁵.

O automóvel foi uma preocupação a nível urbano que se destacou apenas uns anos mais tarde e permanece um objecto não focado em *Golden Lane*, o “confronto pós-guerra com o automóvel”¹²⁶. Era uma época em que a população ainda não era pensada como total proprietária de automóveis e essa ideia mantinha-se ainda como um futuro que chegaria, talvez com uma velocidade maior do que prevista inicialmente. O pensamento de Le Corbusier é ao mesmo tempo uma homenagem à ideia do automóvel e um reacção contra a realidade do automóvel. Deste modo, são oferecidos neste projecto meios de mobilidade ao nível pedonal em vias utilizadas por peões ou bicicletas. Esses movimentos encontram-se também no esquema de mobilidade da proposta apresentada no concurso para *Sheffield University* dos Smithsons, em 1953, e expõem-se como chave da organização arquitectónica de todo o complexo. Aqui, como no projecto *Golden Lane*, ou talvez mais presente no concurso para Berlim, a mobilidade do peão aparece nas ruas, nas estradas, nas praças, dando liberdade à sociedade e permitindo-lhe que escolha o seu caminho - estacione o carro, ande a pé, use transportes públicos e passo a passo conheça a sua cidade virando esquinas e descobrindo, por si, o imprevisível.

Formulações deste tipo estão expressas no conjunto habitacional construído por Womersley, Smith e Lynn em Sheffield, Reino Unido, 1961, constituído por grandes corpos de fábrica colocados sobranceiramente na cidade cuja forma emerge da dinâmica da cidade. Neste caso as plataformas falharam como ferramenta para criar lugar, pondo em questão se este seria, então, sempre o destino deste tipo de pensamento urbano e habitacional. Theo Crosby viria a

¹²⁵ SMITHSON, Alison; SMITHSON, Peter - *Ordinariness and light: urban theories 1952-60 and their application in a building project 1963-70*, 1970. p. 54.

¹²⁶ EISENMAN, Peter - *From Golden Lane to Robin Hood Gardens*, 1973. p. 29.

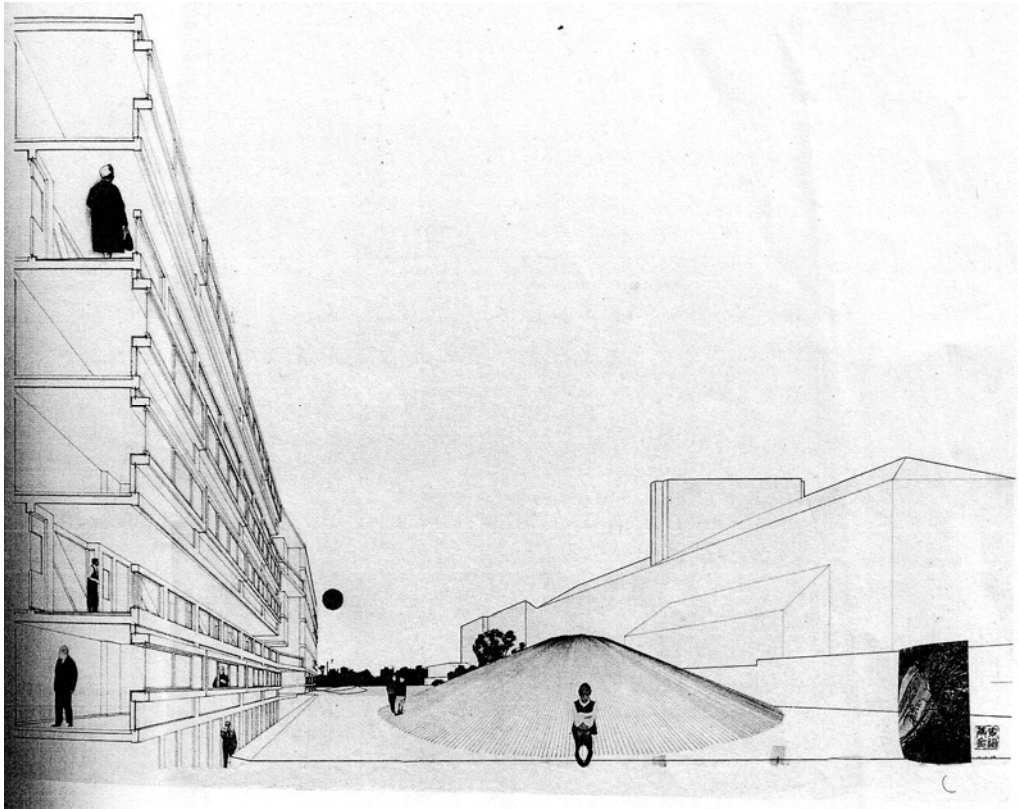


fig. 52 | *Robin Hood Gardens*. Axonometria do jardim interior.



fig. 53 | *Robin Hood Gardens*. Um dos alçado das *streets-in-the-air*, 2010.

criticar os primeiros desenhos para este projecto já em 1955, no seu artigo ‘*Multi-storey Housing for Sheffield*’¹²⁷ onde refere que “o problema com que o projecto Sheffield de Womersly, Smith e Lynn não enfrentou e que Marseilles e Golden Lane ainda evitam foi a questão da identidade”.

Mas no único exemplo construído dos Smithsons deste tipo específico descendente de Golden Lane, Robin Hood Gardens, 1961, Peter Eisenman reforça exactamente este propósito no seu artigo ‘*From Golden Lane To Robin Hood Gardens*’, que Robin Hood “ao contrário do seu antecessor apenas desenhado, não se propõe a expandir mais do que aqueles limites, quase como se impedido por uma certa timidez”¹²⁸. De facto são as circunstâncias que o provocam, e onde Golden Lane é um todo sem definição específica que se fragmenta pois se propõe a isso mesmo – *to scatter*, Robin Hood já se apresentava com um terreno limitado, definindo um espaço. Por outro lado, Robin Hood apresenta *streets-in-the-air* entre o privado e o público enquanto que em Golden Lane as ruas são totalmente públicas.

Será curioso observar que muito recentemente, em 2009, foi concluído um projecto para escola de Arquitectura de Nantes pelos arquitectos Lacaton & Vassal, onde parece terem recriado, aparentemente inconscientes, os termos gerais da rua suspensa de Golden Lane:

*“Three decks at nine, sixteen and twenty-two meters above the natural ground level, served by a gentle sloping external ramp, progressively put the ground surface of the city in touch with the sky overhead”*¹²⁹.

Parece uma leitura possível de um excerto de Golden Lane, ainda que o desenho em si seja um pouco diferente. Numa rampa que sobe de um dos lados do edifício, é criada uma rua exterior que se eleva em três patamares, sendo o último a cobertura de todo o edifício, preparada para grandes cargas - isto porque neste caso a rua que vai crescendo ao céu é totalmente pública e, além de servir nos patamares o edifício, proporciona a possibilidade de acesso mesmo com o edifício fechado, usando a cobertura para a organização de eventos para a cidade em geral, num espaço elevado oferecido a 22 metros, e a mais uma rua – ‘suspensa’ – que a cidade terá ganho. No entanto, o resultado não foi o esperado e o espaço não é utilizado nem pela cidade nem pela Escola, mais uma utopia que, falhando nalguns pormenores, perdeu a sua magia.

¹²⁷ CROSBY, Theo – *Multi-storey Housing for Sheffield*, Architectural Design, 1955. p. 192.

¹²⁸ EISENMAN, Peter - *From Golden Lane to Robin Hood Gardens*, 1973. p. 29.

¹²⁹ Lacaton & Vassal, [em linha].

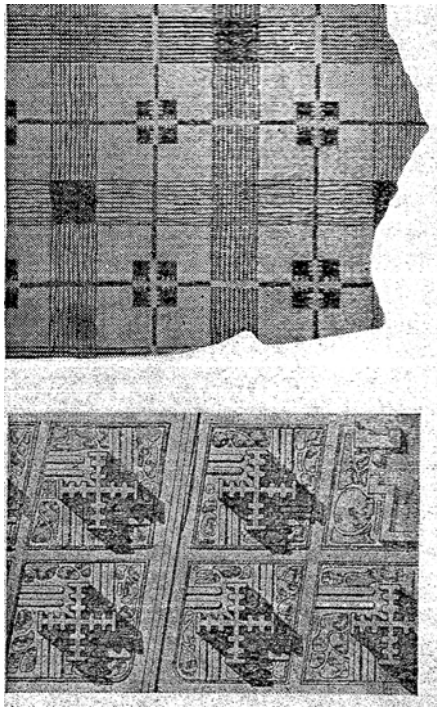


fig. 54 | Padrão da toalha de mesa de *Vieux de Paris* contrastado ao plano para a *Ville Radieuse*, Alison e Peter Smithson.

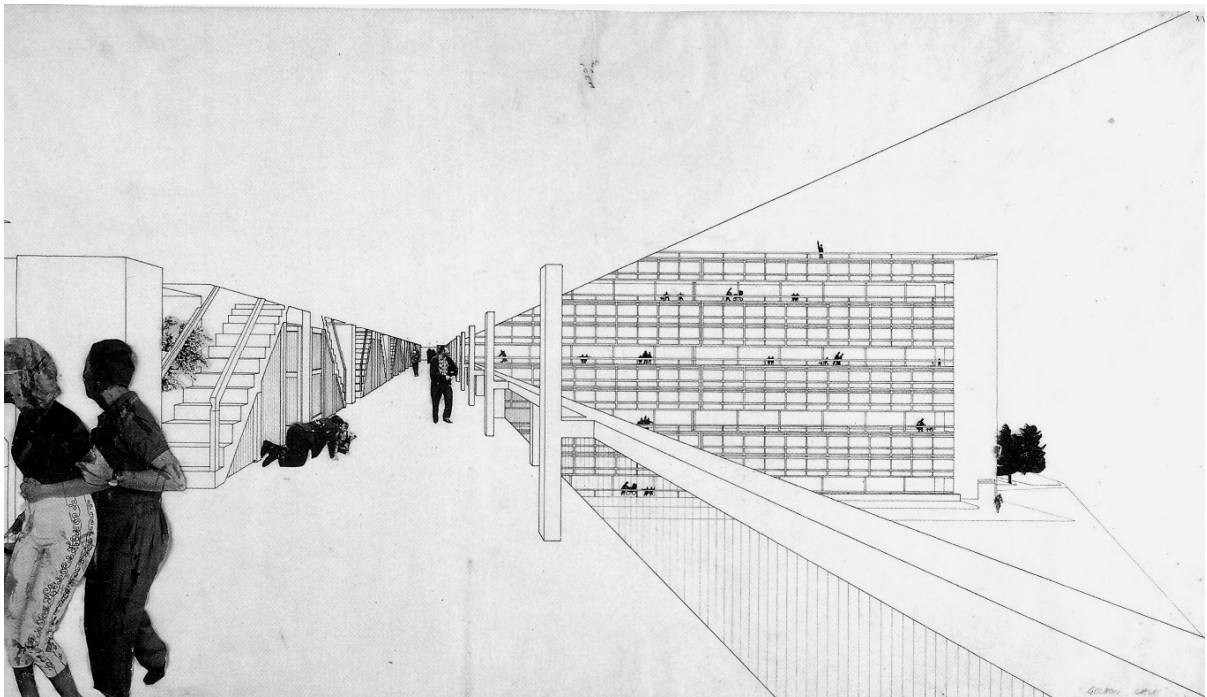


fig. 55 | *Golden Lane Housing*. Perspectiva de 'rua/plataforma/deck'.

É ainda assim interessante comparar o excerto acima citado com uma frase do pequeno texto com que os Smithsons começaram o seu artigo ‘*Cluster City – a new shape for the community*’, tirado de um texto chamado *The Street*, originalmente escrito em *L’Intransigeant*, Maio 1929, descrevendo o *Plano Voisin*, de Le Corbusier:

“*Here we have a promenade for pedestrians rising on a gentle ramp to first-floor level, which stretches before us as a kilometre flight of terrace. It is flanked by cafés embowered e-tops that over-look the ground beneath. Another ramp takes us to a second promenade two storeys above the first*”¹³⁰.

De novo, é diferente o desenho, e também diferente a *promenade* da rua. Mas os três desenhos propõem duas coisas: a rua/plataforma/deck como encontro e troca, e a rua como possibilidade de criar (o acesso a) novos aglomerados para criação de comunidade.

Por sua vez, *Golden Lane* em certa medida também se trata de uma certa evolução da já quase concluída *Unité d’Habitation* em Marselha ¹³¹ (1947-1952), pois pega nas veias funcionalistas. De novo, qualquer análise dos projectos dos Smithsons relaciona-se com Le Corbusier. Nos longos corredores de Marselha remetemo-nos para a *rue intérieure* que se propunha ser oposta à *rue corridor*, um testamento do urbanismo do séc. XIX, que Le Corbusier negava vendo nela uma rua catastrófica entre, casas, carros e peões. Propôs separar todas as funções da rua, tendo elas as suas funções separadas: ruas só para carros, zonas de circulação para os peões e zonas de recreio também separadas. Mas deste modo parece que a agitação da cidade, inerente à sua vida, é completamente banida.

A cidade ideal parecia rejeitar o que faz da cidade um local de encontros imprevistos, surpresas e acasos. A *rue intérieure* oferece, de qualquer modo, um mundo de vizinhança, num edifício com lojas e um telhado com um programa colectivo, que tenta dar expressão à comunidade, estabelecendo uma relação definitiva entre individual e colectivo. *Golden Lane* transfere a *rue intérieure* para a fachada transformando-a numa rua suspensa, havendo uma elevação das principais estruturas de circulação pedonal a par do aumento da sua quantidade.

¹³⁰ SMITHSON, Alison; SMITHSON, Peter - *Ordinariness and light: urban theories 1952-60 and their application in a building project 1963-70*, 1970. p. 128.

¹³¹ JACOBS, Allan - *Great streets*, 1995. p. 67.

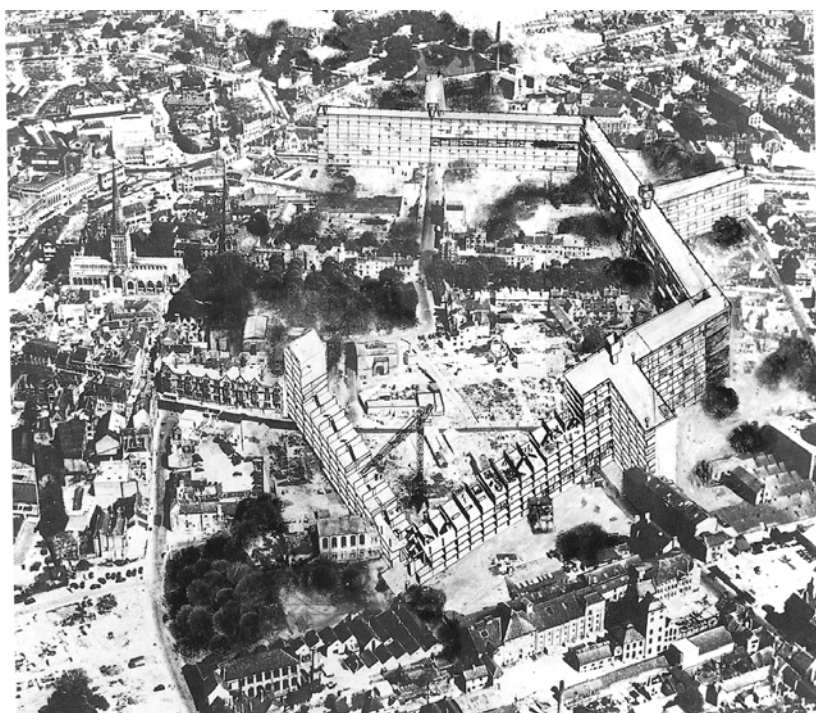


fig. 56 | *Golden Lane Housing*. Fotomontagem de um sistema de ruas suspensas em rede.

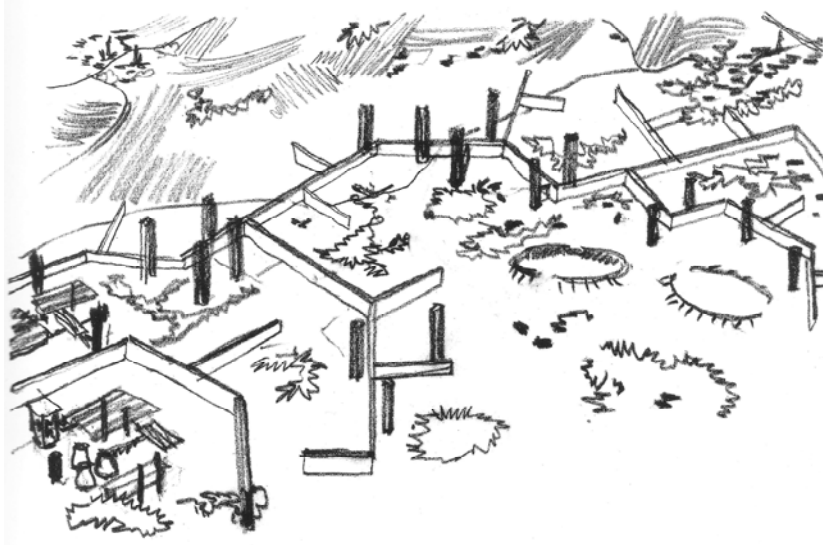


fig. 57 | *Cluster City*. Estudo de um complexo de *street decks*, para criação de cidade.

Quase se pode concluir que seria o edifício como rua uma tentativa de domesticidade desta, onde finalmente se encontrariam as soluções para a sua necessária identidade, conscientes dos “*tempos em que as ruas eram o foco principal do planeamento da construção da cidades – ruas e não edifícios individuais*”¹³².

A primeira cidade moderna representou uma constante com a cidade antiga, um esquema único e simples que sempre as ordenou: a rua. Desde a cidade grega com a sua trama e todas as urbanizações vernaculares até aos grandes traçados de Haussman, a cidade é vista, compreendida, percorrida e planificada segundo o vazio dos espaços públicos, um vazio definido pelos seus limites construídos. Sobre ela (a cidade moderna) a nova geração insistia que já não era mais relevante a estética cartesiana e que o sonho de uma Ville Radieuse “*era suportado por uma geometria de banalidade esmagadora. Pois é assim mesmo que a vemos – os seus planos mexem hoje connosco tão pouco quanto o padrão da toalha de mesa do Vieux Paris, origem provável do plano*”¹³³. No entanto, o sonho era ainda suficientemente verdadeiro e relevante para ser escutado. Não eram totalmente contra o funcionalismo mas sim contra a rígida e diagramática separação das funções que criava ambientes quase mecanizados.

Como sempre o espírito britânico de exequibilidade, mesmo no campo experimental, é aplicado e no concurso para *Golden Lane* apresentaram também um extenso estudo de como seria construído, a partir de uma estrutura de lajes e paredes portantes onde se encaixavam os módulos de habitação, standardizados e pré-fabricados até ao seu limite, para que em obra fosse necessário o mínimo de trabalho. Assim, descomplicavam-se os processos de acabamento e, simultaneamente, conferia-se a imagem desejada com as paredes de betão em vista e a moldura de madeira tratada das janelas, mas sem pinturas¹³⁴.

A partir destas unidades básicas com ruas suspensas, poderiam ser acrescentados módulos para um bairro *Golden Lane* que poderia ir sendo construído dispersando ao longo do tempo, até uma estrutura que se prolongaria pela paisagem: para uma cidade *Golden Lane*¹³⁵, apresentada no CIAM de 1953 e três anos depois associada à ideia de um *cluster*. As ruas elevadas formariam uma

¹³² JACOBS, Allan - *Great streets*, 1995. p. 67.

¹³³ SMITHSON, Alison; SMITHSON, Peter - *Cluster City: a new shape for the community*, Architectural Review, 1957. p. 334.

¹³⁴ cf. SMITHSON, Alison; SMITHSON, Peter - *The charged void: Architecture*, 2005.

¹³⁵ SMITHSON, Alison; SMITHSON, Peter - *Ordinariness and light: urban theories 1952-60 and their application in a building project 1963-70*, 1970. p. 48.

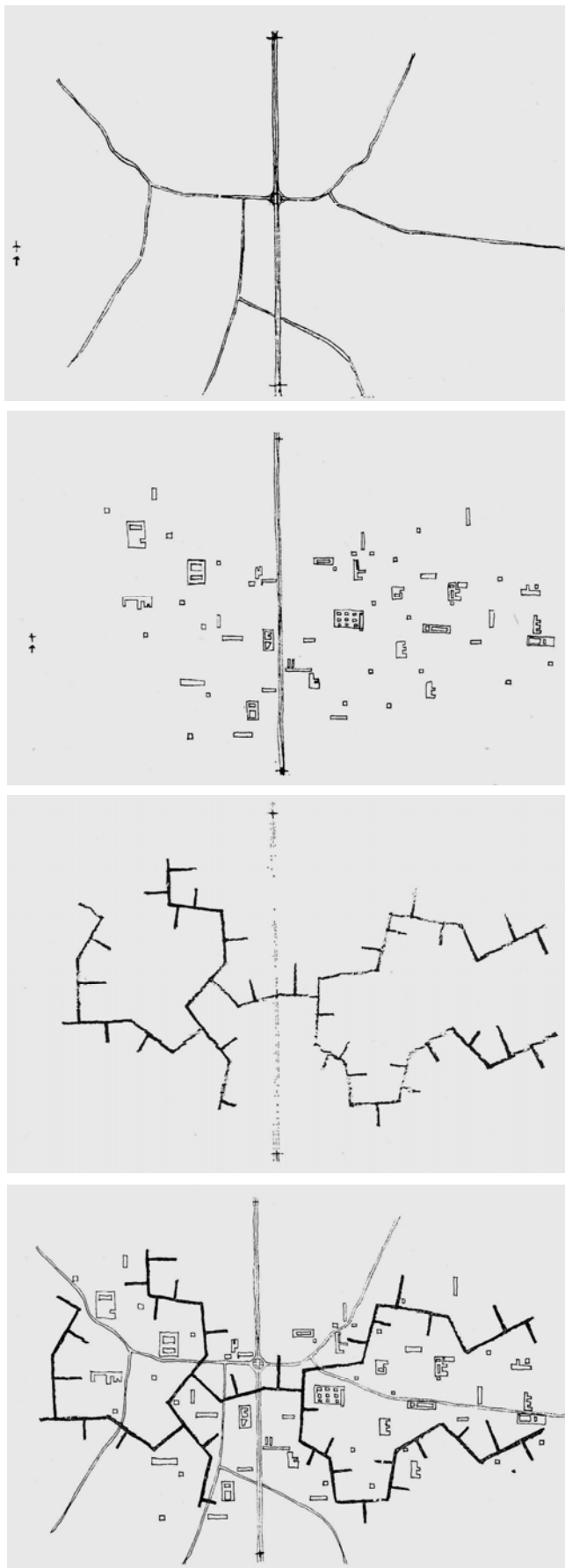


fig. 58 | *Golden Lane City*. Os vários layers sobrepostos: os fluxos principais de mobilidade existentes, o edificado institucional, e a nova construção em cluster.

rede contínua que tentava lidar com os problemas da grande cidade. Os edifícios espalhados por entre o existente, entrelaçado com as ruas em terra, seriam sinónimo de uma flexibilidade baseada em temas de mobilidade e vizinhança, numa arquitectura sem remates e um urbanismo em movimento. Uma ideia de rua como um palco onde têm lugar encontros, conversas, jogos, consequência quer de imagem *lecorbusiana* da *Unité* de Marselha, quer de *Golden Lane* de Bethnal Green.

Esta solução a vários níveis não seria prevista para cidades mais pequenas, pois ainda que o homem não deva sentir-se pressionado em permanecer preso à Terra não havia interesse em caminhar em altura sem necessidade. A pressão da densidade populacional, própria da cidade e da metrópole, e o escasso espaço disponível leva a um desenho que procura ao mesmo tempo o prazer de um espaço exterior privado, como zonas de pausa por entre a rede de associações.

As passagens aéreas formam uma mega rede estrutural quer de sociedade como de organização do construído, formam um todo que se mostra num dinamismo orgânico, que se vai desenvolvendo como se tratasse de células humanas. Peter Cook em '*Time and Contemplation*', AR, descreve como estes lugares entre os edifícios - de acesso a eles, de paragem entre eles - eram "*elevados ao status de objectivos heróicos*, [referindo expressões de Alison e Peter Smithson:] '*a concha que encaixa nas costas do homem*', '*a rua como uma rede no ar*', a cidade como '*padrões de vida e céus*' " ¹³⁶. A tentativa de criar uma cidade pedonal que não se reduz apenas a um nível terrestre permitiria a criação de um tipo de urbanismo muito além das normas mais conservadoras. Mesmo que se tenham tornado pouco populares, quase sempre, todas as ambições ao longo da história que seguiam por este caminho.

A imagem da nova cidade que desejava caminhar no sentido de oferecer, ao bairro e ao quarteirão, lugares diferentes e padrões diferentes do que estavam habituados, brincando em terra com todas as possibilidades que o solo permite e dando uma nova identidade. Pensaram nestes edifícios como parte de uma rede urbana elevada que estabelecia ligações entre *house* e *district* e que transformava a cidade da sua topologia bidimensional para uma estrutura espacial a que mais tarde chamaram *Cluster City*. Citando Jorge Figueira, o "*cluster visa recriar a ordem que existia, sob*

¹³⁶ COOK, Peter - *Time and contemplation: regarding the Smithsons*, Architectural Review, 1982. p. 38.

*outra forma, adaptada à ‘mobilidade’ e aos fenómenos tecnológicos (...) não é um dispositivo de substituição pura da ordem prevalecente, à maneira da Carta de Atenas*¹³⁷.

Por isso a *Cluster City* mostra a flexibilidade dos Smithsons em oposição ao Movimento Moderno e é uma cidade multi-nivelada baseada em temas de mobilidade (automóvel e comunicação) e vizinhança (reconhecimento local e lógica de pertença, de recreio), sendo elementos chave para os objectivos a que aspiravam. Já foram mencionados estes temas muito presentes no Team 10, postos a discussão por este grupo que se reunia por entre encontros informais. Podemos ver no exemplo de *Amsterdam’s Children’s Home*, de Aldo van Eyck, como refere Simon Sadler, que “o plano do edifício parece ser como uma variante da *Cluster City*, em *miniatura*”¹³⁸. E é verdade que o conceito de certo modo labiríntico do recreio e a ideia ‘o que verá depois da esquina’ - a surpresa - são objectivos desta geração. A quebra subtil de monotonias ‘rectas’ e certas.

É proposta a criação de fluxos e não de grelhas geométricas, formulando um novo tipo de padrão, para o qual utilizaram também o termo *scatter* (dispersar). E aqui interligam *cluster* (em termos muito básicos ‘quando se junta’) e *scatter* (‘quando se espalha’), propondo de certa forma quebrar os próprios limites destas palavras ou conceitos, atravessando a linha do seu quase-oposto, para chegarem, ambos, à harmonia perfeita – para a harmonia da cidade. A própria definição de *cluster* não é limitada, cuja definição pode remeter a um grupo de população, de associações, de bicicletas, basicamente de qualquer aglomerado:

*“Any coming together is a cluster: cluster is a sort of clearing-house term during the period of creation of new types”*¹³⁹.

Este termo gera uma cidade sem fim, que se acrescenta ao longo do tempo. “*De modo a conseguir fluidez de movimento, propomos uma cidade multi-nivelada com streets-in-the-air residenciais, conectadas entre si num complexo contínuo multi-nivelado, ligadas onde necessário*”¹⁴⁰, representando assim uma possível estrutura para a complexidade de associações humanas, num

¹³⁷ FIGUEIRA, Jorge - *Periferia perfeita: pós-Modernidade na arquitectura portuguesa, anos 60 - anos 80*, 2009. p. 64.

¹³⁸ SADLER, Simon - *The Situationist City*, 1999. p. 30.

¹³⁹ SMITHSON, Alison; SMITHSON, Peter - *Urban structuring*, 1967. p. 33.

¹⁴⁰ SMITHSON, Alison; SMITHSON, Peter - *Urban structuring*, 1967. p. 26.



fig. 59 | Whitehall Road em Birmingham, uma típica *Byelaw Street* do victoriano tardio. Fotografia tirada durante a guerra, 1941.

movimento já um pouco diferente da *Byelaw Street*, ainda que seguindo na mesma a ideia de construção de funções e grupos ao longo de uma linha dorsal.

As associações criadas potenciariam um uso aberto à mudança e ao movimento. Mudaria a qualidade do movimento pedestre ao proporcionar-lhe uma nova ordem. Confirma-se, pois, o “*objectivo de criar uma verdadeira ‘street-in-the-air’, cada rua tendo um elevado número de pessoas suas dependentes para acesso, e ainda outras ruas que levarão a lugares específicos, para que cada uma tenha as suas características próprias e seja, por isso, identificada*”¹⁴¹. Esse movimento de pessoas faria desenvolver o tão desejado encontro social, um urbanismo social à escala do edifício que explicam em ‘*Mobility: Road Systems*’ para a AD e seria onde “*ruas seriam lugares e não corredores*”¹⁴². Aqui, Peter Eisenman olhava para *Golden Lane* mais como um negativo da cidade medieval do que a idealização de algo novo, vendo nela uma “*romantização britânica do conceito clássico de Le Corbusier*”, contrapondo, ainda, com o projecto para a *Free University of Berlin* de Shadrach Woods¹⁴³, um *groundscraper* com ligações horizontais entre os pisos.

Terá sido o primeiro projecto onde os Smithsons fizeram uma tentativa de traduzir os seus ideais urbanos e arquitectónicos num só, tentando moldar e construir, numa área devastada pelas bombas da Segunda Guerra Mundial, um novo mundo visual e em especial social. Revelou-se num esquema experimental que tentou desenvolver soluções e diagramas de associações em ruas que funcionassem como edifícios e edifícios que funcionassem como ruas, numa terceira realidade que funde arquitectura e urbanismo num objecto só.

Contudo, se construída, esta megaestrutura demonstraria as suas próprias contradições. Continua-se a questionar os desenhos e teorias que apenas produzem espaço em esboço e não a experiência do espaço real. Por definição, “*o espaço em papel é apenas uma imagem*”¹⁴⁴, mas é na intensidade destes esboços e nas ideias que desenham que vive o seu valor por tentarem em *Golden Lane* criar não apenas edifício, só por ser mais um edifício, mas encarar com a nova construção uma resposta além da necessidade de habitação em massa.

¹⁴¹ SMITHSON, Alison; SMITHSON, Peter - *The charged void: Architecture*, 2005. p. 86.

¹⁴² SMITHSON, Alison; SMITHSON, Peter - *Mobility: road systems*, Architectural Design, 1958. p. 388.

¹⁴³ EISENMAN, Peter - *From Golden Lane to Robin Hood Gardens*, Oppositions, 1973. p. 56.

¹⁴⁴ TSCHUMI, Bernard - *Architecture and disjunction*, 1996. p. 59.

De facto, já foram construídos edifícios sem desenhos, mas a arquitectura vai além do mero processo de construção. *Cluster City* é um conceito heróico de cidade que deixa por resolver a questão da escala e a definição do espaço aberto.

“*The Cluster City idea involves a redistribution of densities, a spreading about of the ‘points of intensity’*”¹⁴⁵.

No entanto, a falta de desenho mais elaborado, como já foi referido, não implica falha no pensamento – no seu artigo ‘*Scatter*’ para a AD, em 1959, questionam-se se na *Cluster City* haveria lugar para o *city centre*, na dificuldade de, neste padrão incerto e ilimitado, encontrar o centro da cidade: “*o místico, absoluto centro provavelmente estaria em movimento, migrando de lugar a lugar consoante a necessidade de identificação mudasse o seu foco*”¹⁴⁶, que poderia fixar-se caso num desses lugares se gerasse, falando em modos gerais, a ‘tradição’, ainda que nova, do ‘consumo’ desse lugar. Porque afinal de contas a identificação não passaria apenas pelo reconhecimento de símbolos do passado, de modo a reconstruir a cidade dispersa após os duros anos da guerra. Passava por criar novos lugares com que as pessoas se ‘identificassem’ pelas qualidades de comunidade ou mesmo tipos de oferta, que mantenham viva a sociedade e o movimento que esta leva consigo.

Desde 1952 que esta ideia, que vem de *Golden Lane* como organização, foi um tema principal dos Smithsons, focando esta dualidade entre rua e habitação/cheio e vazio, que resultou nos seus desenhos como plataformas pedonais. Continha nela os ingredientes para a competição para Berlim a que participaram cinco anos depois.

¹⁴⁵ SMITHSON, Alison; SMITHSON, Peter - *Ordinariness and light: urban theories 1952-60 and their application in a building project 1963-70*, 1970. p. 160.

¹⁴⁶ SMITHSON, Alison; SMITHSON, Peter - *Ordinariness and light: urban theories 1952-60 and their application in a building project 1963-70*, 1970. p. 48.

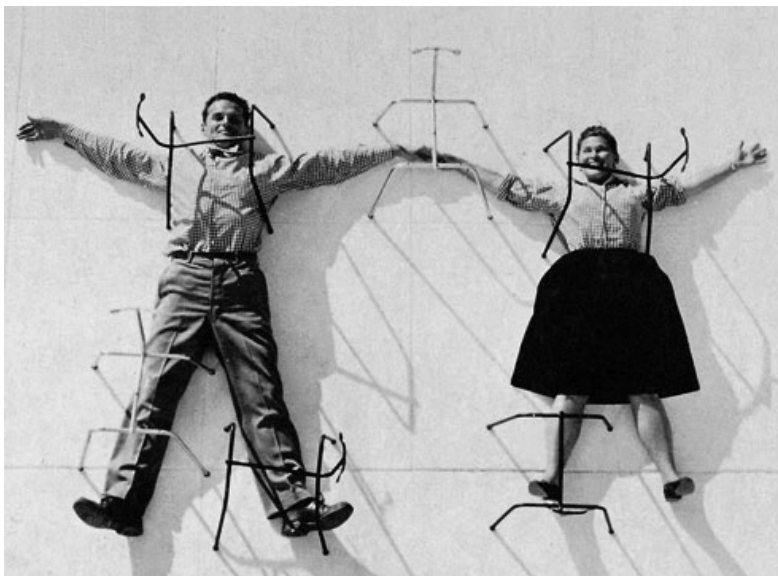


fig. 60 | Charles e Ray Eames 'suspensos' por estruturas de cadeiras.



fig. 61 | Imagens do curto filme *Glimpses of the U.S.A.* apresentado em sete painéis simultâneos pelo Eames Office para a representação americana na Exposição Mundial de 1959 em Moscovo.

BERLIN HAUPSTADT COMPETITION 1957- 1958

THE ECONOMIST BUILDING 1959-1964

Capítulo 5

CRIAR ESPAÇO ANTES DE EDIFÍCIO

No fim dos anos 1950, início dos anos 1960, os Smithsons pareciam caminhar a um passo mais cauteloso e a viagem, em 1957, de Peter aos Estados Unidos da América influenciou grandemente a sua evolução teórica. Era a casa do lugar mais feliz do mundo – Disneyland: um dos primeiros parques temáticos de sempre aberto a 17 Julho 1955. Em Los Angeles, Charles e Ray Eames, envolvidos na indústria cinematográfica, apresentaram-no ao seu amigo Billy Wilder que estava na altura a dirigir a comédia *Some Like It Hot*, protagonizada por Marilyn Monroe. Esteve em contacto directo com a representação eufórica dos *mass media* e a crescente construção de auto-estradas como resposta ao elevado número de movimentos motorizados. Da Europa, Richard Hamilton escrevia nesse ano a Alison e Peter Smithson sobre as suas dúvidas quanto à sinceridade da Arte Pop ¹⁴⁷, numa carta que nunca chegaram a receber.

¹⁴⁷ cf. JENCKS, Charles - *Modern Movements in Architecture*, 1973. p. 278.

A Arte Pop era entendida a arte natural a este período, como o Cubismo tinha sido nos anos 20 e 30. No entanto, o historiador Charles Jenks sugere no seu livro *Modern Movements in Architecture* que a carta sem resposta marcava o ponto em que os Smithsons começaram a “*sua própria saída do movimento Pop*”. Ilustra o conflito entre acções de arquitecto e interpretações de historiador, um tema constante ao longo da História.

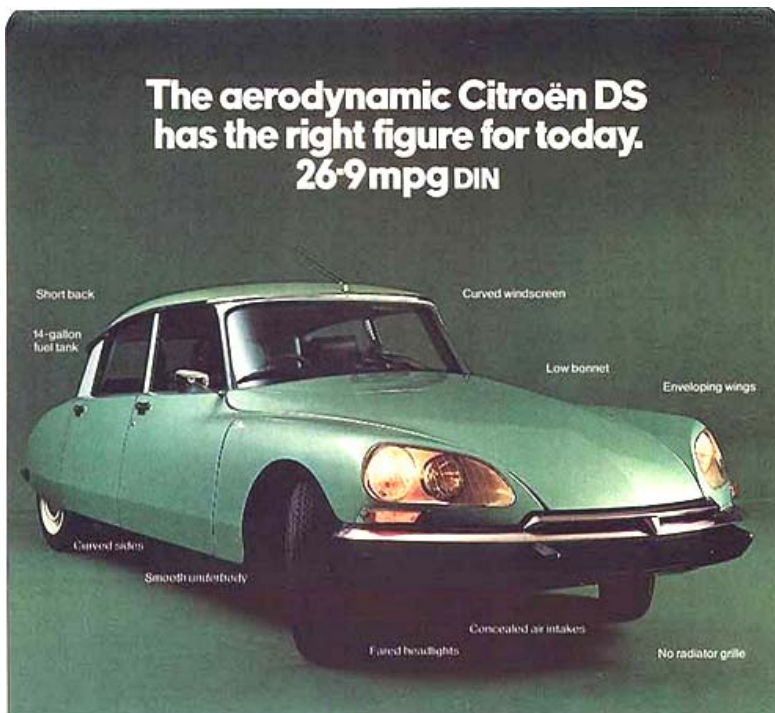


fig. 62 | Lançado em 1955, o Citroën DS é o carro de conforto de eleição da década de 1950.

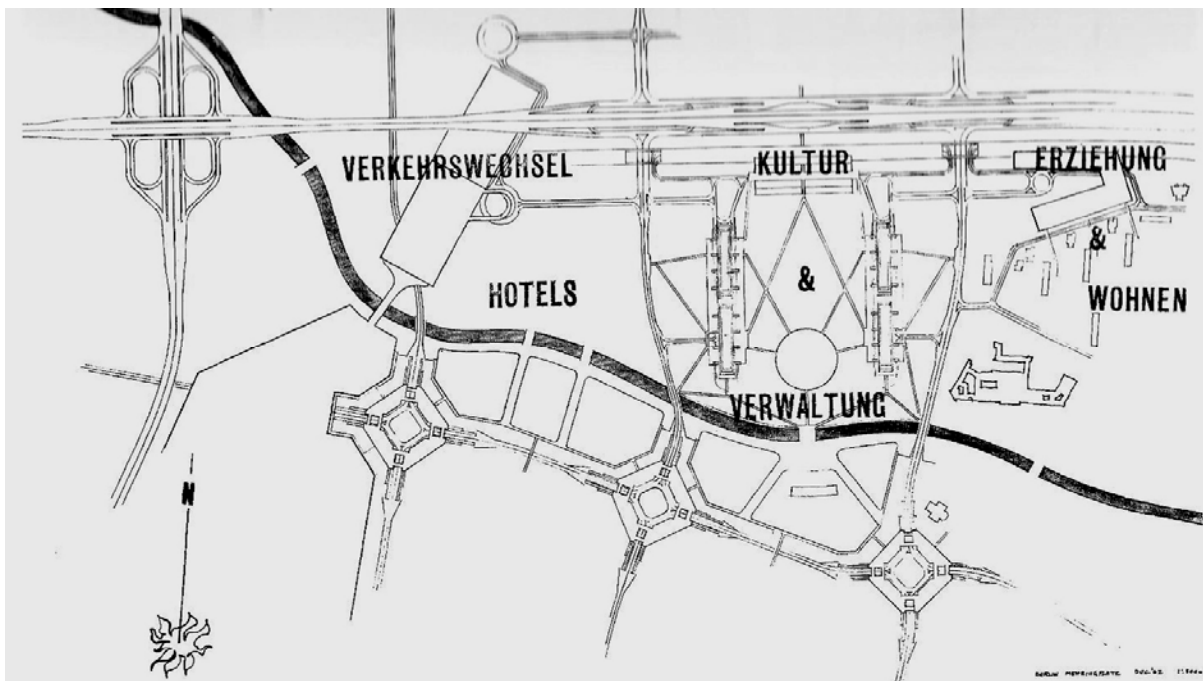


fig. 63 | Planta mostra o sistema das estradas no projecto Berlin Mehringplatz, 1962.

Quando voltou da sua viagem, a rua do automóvel viria a ser um dos pontos de partida para uma nova escala urbana. É a estrada e não mais o construído ou a rua que dão a nova escala necessária para a cidade, uma vez que esta garantiria as ligações de mobilidade cuja necessidade aumentava. Peter Smithson escreveu *‘Letter to America’* para a AD enfatizando a alargada diferença das culturas e visões entre a Europa e Estados Unidos.

Agora a rápida auto-estrada é apresentada nos seus projectos para *Berlin Hauptstadt* em 1958 e na *Mehring Platz* em 1962, onde é a rua em si que dá novas escalas à cidade e é claro um distanciamento com o edifício como rua. A negação deste conceito, ou aliás a evolução, traz uma mudança da forma de carácter contínuo que se observou no caso de estudo anterior, para uma forma mais estática e terminal. Mais uma vez, a forma não deixa de ser uma consequência da direcção em que o edifício se move, proporcionando sombra onde é necessário abrigo, aberturas consoante fluxos de entrada. Mas em *Golden Lane* o edifício era um fragmento de uma estrutura muito maior, ao qual seria ligada no futuro uma cidade construída ao longo do tempo, dispersando consoante necessidades vigentes.

A partir do momento em que o carro é assumido como um factor na sociedade, começa a alterar o modo de olhar para a cidade, mesmo “*toda a ideia da cidade*”, sublinha Theo Crosby, no artigo *‘Traffic’* para a AD, “*que é fundamentalmente uma ideia pedonal, desaparece*”¹⁴⁸. As ruas aumentam e também a velocidade e o trânsito. No entanto, em 1983 Otto Das reflectia no prefácio do livro *‘As in DS: An eye on the Road’*, que ainda que o carro fosse um sonho tornado realidade, “*o sonho do condutor é estragado pelo enorme número de outros condutores*”¹⁴⁹. A própria forma do carro, onde se passa agora tanto tempo, também alteraria subconscientemente o modo de vida, como descreve Peter Smithson:

*“I remember thinking you were so close together in the mini and so fart apart in the [Citroën] DS your relationship as a married couple was bound to subtly change. Now you could stand off the situation of each other. Then it was love in a box”*¹⁵⁰.

Se o carro tem de estar presente para aceder a qualquer lugar e o peão não deixa de existir, tem de haver uma mudança, possivelmente aplicando ao tradicional plano horizontal hipóteses

¹⁴⁸ CROSBY, Theo - *Traffic*, Architectural Design, 1958. p. 383.

¹⁴⁹ SMITHSON, Alison; SMITHSON, Peter - *AS in DS: an eye on the road*, 1983. p. 6.

¹⁵⁰ SMITHSON, Alison; SMITHSON, Peter - *AS in DS: an eye on the road*, 1983. p. 11.



fig. 64 | *Stalin Allee*, em Berlim.

verticais. Não é fácil, no entanto, pegar em cidades já concebidas e desenvolvidas como Londres, mas este conceito não implica ser aplicado em todas as áreas de uma cidade. Hoje em dia, ainda que retornem algumas ruas pedonais, é um dado a presença de meios de mobilidade motorizada em toda a cidade, um sonho realizado de liberdade e independência móvel. Contudo, essa presença não deverá ser causadora de uma anulação da vida antropológica e social da rua, dos encontros pelos passeios e agitação quotidiana.

Tomando como exemplo uma rua de comércio principal, como Oxford Street, Londres, J. A. Proudlove explica que esta poderia ser reconcebida por níveis ¹⁵¹. No entanto, o problema a resolver seria garantir atracção suficiente nos patamares superiores, para que as pessoas se afastem do conceito inato de passeio na rua. Encontram-se soluções sugerindo que esta poderia ser a futura forma da rua: “trazer automaticamente as pessoas ao andar de cima, que não sejam sequer permitidas no piso do solo” ¹⁵² ou “ter uma passagem a um segundo nível (entre solo e plataforma pedonal) e construída dentro das lojas” ¹⁵³. Atrás destas soluções aparecem questões de poder, como obrigar os lugares privados das lojas a fazer isso e perder área? Regenerar uma zona sem a destruir na sua estrutura e ambiente tem sido quase impossível.

O devastador estado da paisagem de Berlim era uma extensa área onde, pelo menos, era possível desenvolver um novo desenho e onde se poderiam ambicionar novos modos de vida contemporâneos. O que restou depois dos bombeamentos rompeu a forma da cidade e deu a possibilidade de desenhar uma paisagem urbana. Através disto, foi possível compor e proporcionalizar as partes e organizá-las.

Nesta capital dividida entre Este e Oeste já se caminhava para a redescoberta das possibilidades da rua com a construção de *Frankfurt Allee*, destruída na guerra e reconstruída em 1956 sob nome *Staline Allee*, líder da União Soviética. “Uma alameda colossal, (...) segundo o eixo este-oeste de 1.500 metros de comprimento, (...) com axialidades vincadas, blocos de habitação monumentais (...), apelidados palácios do povo, será palco para paradas militares comunistas, tendo como cenário as fachadas típicas do estalinismo neo-classicista.” ¹⁵⁴. Foi um projecto de Berlim Este e, em 1953, como resposta ao *Staline Allee*, a Berlim Ocidental decidiu dar início ao processo

¹⁵¹ PROUDLOVE, J. A. - *Traffic*, Architectural Design, 1958. p. 384.

¹⁵² Cidadão anónimo - *Traffic*, Architectural Design, 1958. p. 384.

¹⁵³ PROUDLOVE, J. A. - *Traffic*, Architectural Design, 1958. p. 384.

¹⁵⁴ BAÍA, Pedro - *Tragic New Berlin*, 2005. p. 62.



fig. 65 | *Berlin Hauptstadt*. Axonometria da plataforma pedestre como uma rede sobre a cidade. Peter Sigmund.

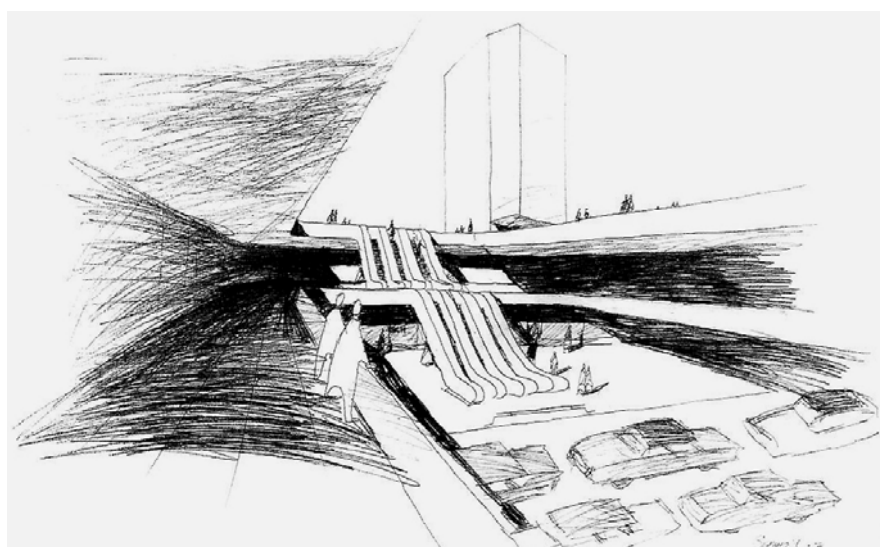


fig. 66 | *Berlin Hauptstadt*. Esquissos para o projecto. Peter Sigmund, 1958.

de reconstrução de áreas urbanas destruídas na Guerra e é lançado a concurso a reconstrução de certas áreas, como foi o caso do concurso *Berlin Hauptstadt* (Berlim Capital).

O governo da Alemanha Oeste abriu este concurso para Berlim, convidando para desafio propostas para a reestruturação do centro de Berlim incluindo a zona Este. Pedia um projecto para toda a capital e o concurso pretendia que fosse criado um plano para um novo centro político, económico e cultural de Berlim mantendo as principais estruturas históricas. Os CIAM pouco ou nenhuma atenção dedicaram à questão da preservação das cidades antigas ou centros antigos das cidades mas aqui era reforçada a importância para que fosse mantida a identidade própria da cidade, ao mesmo tempo que fossem oferecidas novas ideias para o seu futuro, utilizando o espaço disponível para tal. Uma das propostas italianas deixou livre a paisagem apenas com os edifícios históricos e num dos cantos da cidade fez “*nascer uma torre babilónica rasgando o céu de modo a acomodar todo o resto do programa*”¹⁵⁵.

Uma semana depois de serem anunciados os vencedores do concurso para a capital da Alemanha destruída, *The Architect's Journal* publica em Julho de 1958 os desenhos dos três projectos escolhidos, o primeiro lugar, e dois em segundo. O projecto de Alison e Peter Smithson e Peter Sigmund-Wonke foi o único britânico a ganhar um prémio, partilhando com outros dois projectos o terceiro lugar. Concorreram participantes de inúmeros países, desde a Noruega à África do Sul, da Turquia aos EUA.

Naturalmente, o projecto premiado¹⁵⁶ terá ganho pelo seu ponto de vista prático em comparação com este tipo de ideologias e para todos os concorrentes, a maior dificuldade residiu no problema das estradas para um movimento eficaz do tráfego e locais de estacionamento para veículos parados, reflexo da preocupação geral comum sobre este tema.

A proposta dos Smithsons era simples: baseava-se em oferecer os mesmos direitos de liberdade de movimento quer ao peão quer ao motorista. Mobilidade máxima absoluta, sem deixar que os peões fossem perseguidos pelos carros. Espaço para todos. Quase que se arrisca pensar que assim iriam criar uma divisão indesejada da cidade, logo jamais a sua tão persistente ideia de comunidade ganharia vida. A comunicação entre estes dois mundos (que vivem em paralelo) é feita pelos edifícios e, assim, numa área comercial há dois sistemas interligados de movimento nos

¹⁵⁵ *Reconstruction of Berlin*, *The Architects Journal*, 1958. p. 53.

¹⁵⁶ Arquitectos F. Sprenghel, F. Eggelin e G. Pempelfort.

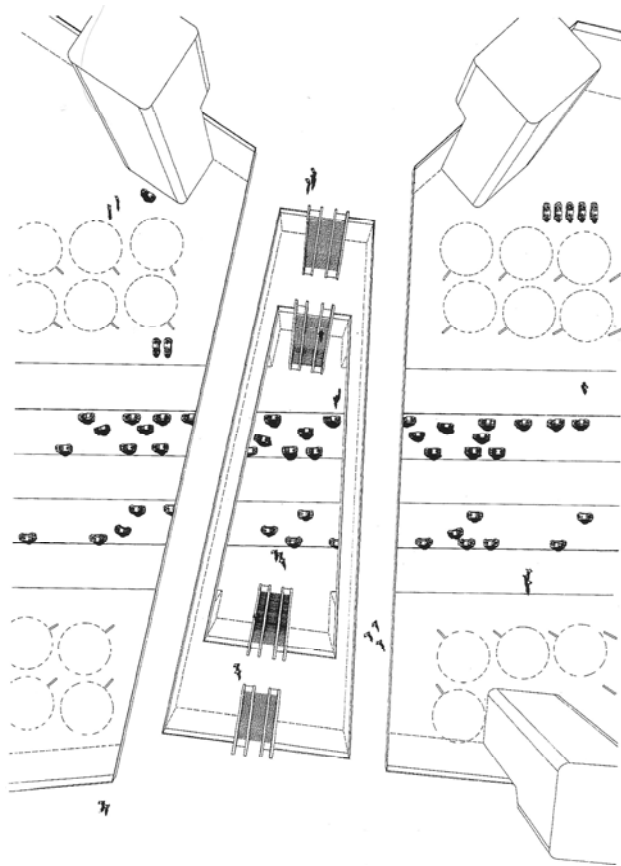


fig. 67 | *Berlin Hauptstadt*. Perspectiva de umas escadas rolantes típicas ligando a plataforma pedestre com o nível terrestre, com carros Volkswagen Beetle na estrada. Peter Smithson, 1958.

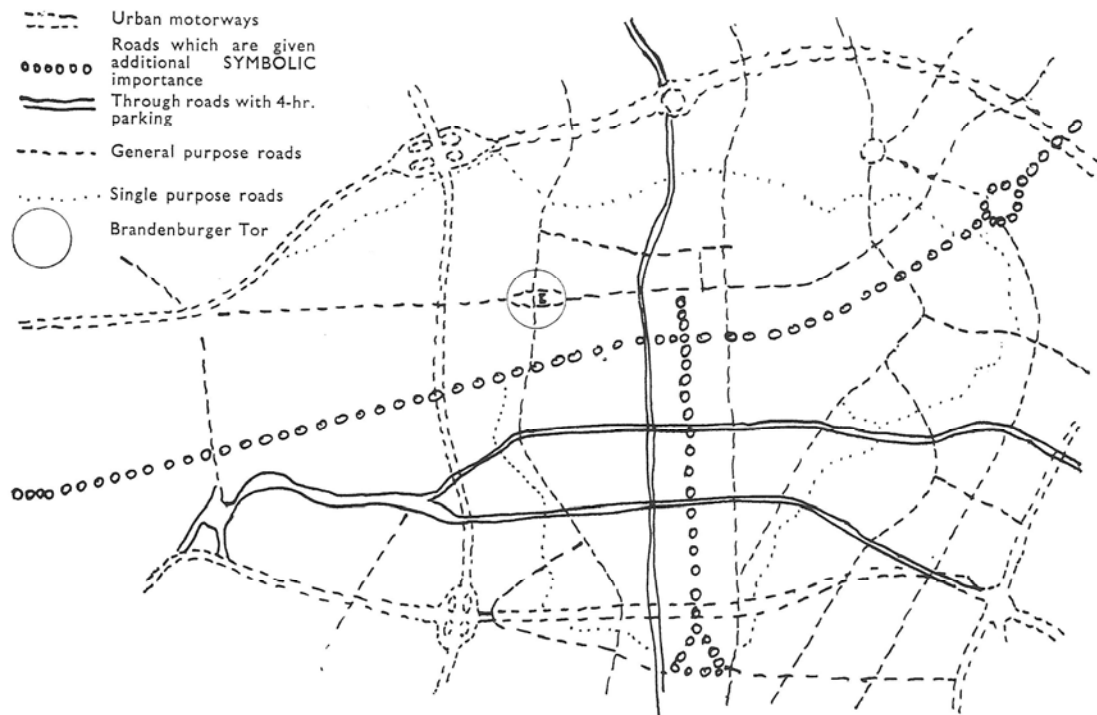


fig. 68 | *Berlin Hauptstadt*. Plano diagramático que mostra as diferentes utilizações das ruas e estradas sobre as quais posa a plataforma pedestre. Peter Smithson, 1957.

quais “o motorista-pedestre usa a rede de ruas assente na terra e o pedestre-transporte-público usa a rede plataforma elevada 10 metros do solo (por cima das lojas)” ¹⁵⁷. A rede de ruas difere esteticamente da plataforma na medida em que a primeira apresenta um padrão de estradas direitas por ângulos rectos e a plataforma, injectada de liberdade pedonal, vai caminhando por ângulos obtusos e agudos, irregulares e imperfeitos, organicamente andando sob a cidade. A sobreposição de ambas cria um mundo de possibilidades, de fluxos na cidade consolidada: “voar, andar a cavalo; navegar um barco, são sensações distintas. Devemos ter esta sensação de liberdade com o carro” ¹⁵⁸. Já em *Golden Lane* a proposta de novas ruas vem aumentar as possibilidades de acesso das pessoas até sua casa, um movimento livre que a *Unité* não tem.

Transferiram o conceito de cluster na escala média do *Golden Lane* para a uma escala maior onde a rua suspensa se tornou autónoma do edifício, e se mantém em diálogo com a rua tradicional. “Neste plano para Berlim temos o carro como espectáculo: olhar para as ruas, pessoas como espectáculo: olhar para a plataforma e as escadas” ¹⁵⁹.

Os pontos de contacto do ‘nível 0’ ao ‘nível 10’ são feitos por escadas rolantes timidamente futuristas que ligam os dois solos urbanos. A plataforma começa ao nível da estação de comboios S-Bahn (10 m) e cresce a sul pela Friedrichstrasse e Unter den Linden na velha cidade. Para manter a plataforma viva eram-lhe atribuídas várias funções, cujo acesso seria feito por este nível superior ou pelo nível inferior, e mesmo as passagens sobre as estradas são aproveitadas para restaurantes ou outro tipo de função.

Acima desta plataforma, torres de 30 metros pretendem ser âncoras de apoio a esta. Os Ministérios e o Parlamento lançam-se como uma “muralha chinesa” ¹⁶⁰ em volta da plataforma pedonal que se contorce por entre os edifícios e monumentos existentes, cuja periferia é guardada por uma parede quase muralha de altos edifícios retirando do centro a total densificação em altura, afastando-o de uma *townscape* em pirâmide. As conexões pedonais primárias são também verticais em relação ao automóvel, mas mantém-se com propósito de criação de espaço ideal para o

¹⁵⁷ *Reconstruction of Berlin* - The Architects Journal, 1958. p. 54.

¹⁵⁸ SMITHSON, Alison; SMITHSON, Peter - *Mobility: road systems*, Architectural Design, 1958. p. 388.

¹⁵⁹ SMITHSON, Alison; SMITHSON, Peter - *The charged void: Urbanism*, 2005. p. 59.

¹⁶⁰ SMITHSON, Alison; SMITHSON, Peter - *Robin Hood Gardens London E14*, Architectural Design, 1972 . p. 559.

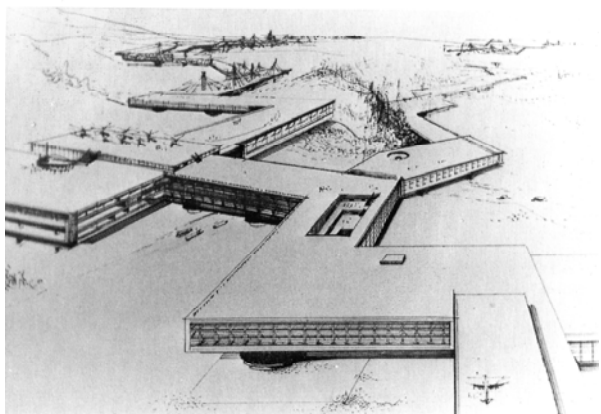


fig. 69 | Esquisso de uma vista aérea da *New Babylon*. Constant Nieuwenhuis, 1964.

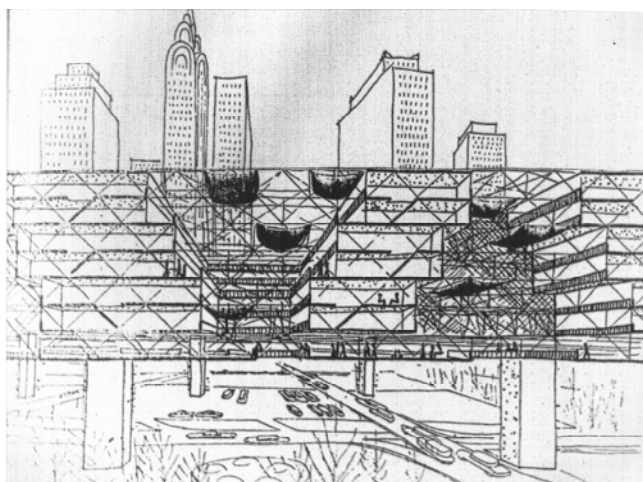


fig. 70 | *Urbanism spatiale*, New York, a cidade refeita no espaço sob cidades antigas. Yona Friedman, 1960-62.



fig. 71 | Colagem sobre a *Plug-In City* dos Archigram. Peter Cook, 1966.

indivíduo, “estávamos obcecados em enfatizar o movimento pedonal horizontal, numa situação onde a rede de auto-estradas já tinha sido estabelecida e fixa no concurso”¹⁶¹.

Em terra, algumas das ruas curvas pré-existentes são mantidas, zonas verdes criam os espaços entre as duas redes e o conforto necessário de modo criar a maior experiência humana possível da cidade.

Uma atitude similar é revelada por Bakema na sua proposta para Tel Aviv, em 1963, onde define uma espinha dorsal materializada através de edifícios megaestruturais elevados que acompanham parcialmente o traçado de uma via rápida.

Não deixa de ser paradoxal que este projecto com tendência megaestrutural para Berlim se aproxime de *Golden Lane*, mas era natural no contexto experimental, paralelo a uma rápida evolução das necessidades à escala humana, que se mantivessem iguais as principais preocupações urbanas. O diagrama da *Cluster City* parece tomar em *Berlin Hauptstadt* formas reais. O esquema *Hauptstadt* era mais radical: não só como proposta geral mas também no papel predominante dos percursos e dos acessos em escadas rolantes às plataformas.

Alison e Peter Smithson propuseram uma nova Berlim do ponto de vista das pessoas ao nível pedonal que interliga os edifícios altos, em múltiplas perfurações com vista para estradas velozes. Estas múltiplas perfurações no nível pedonal permitiriam à luz e ao ar atingirem o nível inferior no qual passa o tráfego – “quase como se um voo sobre um mar de nuvens que, ocasionalmente, deixavam espreitar num relance a superfície da Terra”¹⁶². Mas é difícil entender como resultaria passar da ideia para a realidade pois possivelmente geraria uma estranha relação entre a cidade pedonal e a cidade automóvel, ainda que o objectivo fosse mesmo esse, de acomodar ambos sem incómodos.

De todos os projectos megaestruturais, *New Babylon* de Constant Nieuwenhuis foi o mais radicalmente utópico e adaptou este projecto de 1958 de Alison e Peter Smithson para uma rede pedonal suspensa sob as velhas ruas da cidade de Berlim. Yona Friedman, um pouco cansado por entender que as ‘excentricidades’ do Team 10 eram pouco cumpridas no que tocava à verdadeira aplicação dos temas de mobilidade, desenvolvimento, crescimento e mudança, desenvolveu a

¹⁶¹ SMITHSON, Alison; SMITHSON, Peter - *Robin Hood Gardens London E14*, Architectural Design, 1972. p. 559.

¹⁶² SMITHSON, Alison; SMITHSON, Peter - *The charged void: Urbanism*, 2005. p. 45.



fig. 72 | *The Economist Building. St. James Street. 2010.*



fig. 73 | *The Economist Building. 2010.*

partir de 1957 as suas ideias para uma arquitectura espacial, fundando o GEAM ¹⁶³. Mas estes projectos deixavam soltos os padrões das velhas cidades da Europa porque achavam que o movimento, aceleração e mudanças no séc. XX eram incapazes de se relacionar com o tecido pré-existente.

Friedman e Constant propunham o suporte dos sistemas da cidade num espaço emoldurado elevado em *pilotis* sobre a cidade antiga, querendo oferecer assim um papel em branco para um planeamento e crescimento urbanos totalmente tridimensional. O solo manter-se-ia livre para transporte motorizado e monumentos históricos. Os cortes de *New Babylon* mostram como “a 16 metros do solo, flutuaria uma representação de uma espécie de extensão da superfície da Terra, uma nova pele que cobre a terra e multiplica o seu espaço de vivência” ¹⁶⁴, utilizando o conceito pioneiro de Le Corbusier, os *pilotis*, mas não é possível confundir ambas as propostas: o caos araneiforme da *New Babylon* abstinha o monumentalismo Corbusiano.

Na posterior *Plug-In City* dos Archigram, em 1961, tudo é formalmente mais indeterminado e o próprio projecto prevê a grua que o percorre para colocar ou desmontar células. A grande diferença entre *New Babylon* e o que os Archigram propunham eram as preocupações com o detalhe e a possível construção dos edifícios que Archigram, na sua qualidade de origem britânica, insistia - mesmo em utopia - estar sempre presente a tentativa de praticabilidade da arquitectura britânica experimental.

Parecem todos caminhar para a cidade do futuro.

Mas ainda assim já em 1943, num ensaio denominado *Nine Points on Monumentality*, de Sigfried Giedion, José Luis Sert e Fernand Léger: “Os arquitectos Modernos de hoje sabem que os edifícios não podem ser concebidos como unidades isoladas, que têm de estar incorporados em esquemas urbanos mais vastos. Não há fronteiras entre a arquitectura e o planeamento urbano” ¹⁶⁵. Os CIAM no pós-guerra fizeram voltar a monumentalidade, numa procura de encontrar os ícones de identificação, sendo claro para todos os arquitectos, tinha de ser oferecida ao povo. Esta tem o seu expoente máximo em Brasília, mas que não se concretiza pois aparenta falhar na sua utopia social de cidade sem classes, para todos.

¹⁶³ Groupe d'Études d'Architecture Mobile.

¹⁶⁴ SADLER, Simon - *The Situationist City*, 1999. p. 129.

¹⁶⁵ SADLER, Simon - *The Situationist City*, 1999. p. 130.

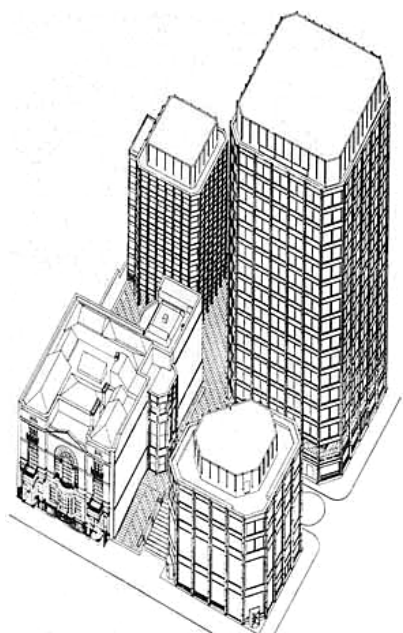


fig. 74 | *The Economist Building*. Axonometria, 1962.



fig. 75 | *The Economist Building*. 2010.



fig. 76 | *The Economist Building*. do centro da Plaza elevada. 2010.

Em *Berlin Hauptstadt* os conceitos de mobilidade e *streets-in-the-air* são traduzidos neste sistema que separa o tráfego e a circulação pedonal, numa altura em que a União Soviética lança Sputnik 1, em Outubro 1957. Este foi o primeiro satélite artificial em órbita na Terra, que levaria a uma corrida ao espaço entre os EUA e a União Soviética, culminando com a chegada do Homem à Lua, em 1969, dentro da televisão a preto e branco, ao som dos Beatles.

Depois de olhar para *Berlin Hauptstadt*, *The Economist Building*, um projecto para a sede do jornal *The Economist* e para habitação, é um protótipo claro das ideias do primeiro. Como se simplesmente bastasse explicá-lo como uma parte do projecto para Berlim construída, ou um pedaço do puzzle de uma maquete à escala real. É de verdade um segmento da plataforma exactamente ao modo de Berlim, com três torres nela encaixados. Ao observar de perto, a maioria dos elementos de *Hauptstadt* estão presentes aqui – a plataforma pedonal elevada em relação ao nível da rua comum em duas redes de mobilidade sobrepostas, o acesso de escadas, as torres de escritório com acesso da rua e da ‘praça elevada’. Mesmo os cantos cortados das torres (característica inconfundível deste edifício) se podem observar nas perspectivas de *Hauptstadt*.

Em St. James Street, na rua principal com que *The Economist Building* dialoga encontra-se hoje um exemplo de como é possível realizar um edifício do seu tempo num ambiente urbano completamente diferente, neste caso inserido no séc. XVIII, de valores visivelmente conservadores: o *Economist Building*. O resultado foi uma disposição assimétrica de 3 volumes com alturas diferentes e funções específicas. Assim, o edifício que confronta St. James Street, toma como sua a altura das suas fachadas adjacentes e neste primeiro edifício foram controlados os pés direitos para satisfazer as funções atribuídas, continuando de qualquer modo a respeitar a linguagem dos outros edifícios de St. James Street. É também aqui o ponto de chamada para a praça elevada com três frentes, ancorada por três edifícios que se enraizam ao nível da rua, unindo-os. O edifício mais alto é colocado no canto do terreno rectangular que não tem contacto directo com o existente cabendo aos outros serem intermediários com a envolvente e, do ponto de vista urbano, com a praça.

Este jogo subtil pretende aplicar um novo padrão de fluxos ao manter a frente de St James Street ao mesmo tempo que prolonga a linha edificada da rua até um espaço aberto, num jogo de sólido/vazio que não incomoda a linha da rua. Como outros seus edifícios, *Churchill College* (1959)



fig. 77 | *The Economist Building*. Elevados da praça, vista para uma das ruas laterais. 2010.



fig. 78 | *The Economist Building*. 2010.

em Cambridge ou *Wokingham Infants School* (1958), o *Economist Building* tem a mesma organização-base de elementos claramente separados mas próximos e agarrados a um sistema livre. O principal objectivo desta organização formal era conseguir “*encontrar um espaço meio aberto e meio fechado que em termos práticos libertaria a estrutura urbana e, de modo simbólico, iluminaria a situação comum*”¹⁶⁶.

As duas torres maiores - uma residencial e a outra de escritórios - têm respectivamente oito e quinze pisos de altura, com a mesma planta quadrangular mas de diferentes dimensões, o mesmo acontecendo ao pé direito. O edifício de habitação, colado a um edifício existente da mesma altura, parece ser em tudo uma versão reduzida da grande torre. Observando da praça, olhando de um para o outro, esta torre parece fazer um *zoom* automático nos olhos, como se uma ampliação do outro edifício. A intenção era criar uma certa profundidade, cuja diferença de escalas o olho mais distraído nem reparara, um *tromp d’oeil* que aplica à praça uma interpretação quase teatral.

A construção da *Câmara de Saynäsälö*, uma década antes, entre 1950 e 1952, por Alvar Aalto, desenvolvia essa sensibilidade estabelecendo uma extensão da cidade a par de um novo padrão entre privado e público, individual e colectivo, sem recorrer à tradicional forma de rua. O complexo em tijolo organiza-se em torno de um pátio central que distribui funções e que está elevado da rua, por entre escadas-natureza. Também podemos observar paralelismo uma década depois do *Economist Building* na *Alexandra Road Housing Estate*, 1968-79, para a Camden Council, em Londres, do arquitecto Neave Brown. Aqui, um percurso pedonal é elevado do nível da rua sobre um estacionamento linear, criando duas ruas de acesso às habitações: uma pedonal e uma motorizada, prolongando uma linhagem de casas em comprimento e não em altura.

O *Economist* veio a pôr um fim ao Brutalismo e foi o fim da defesa dos Smithsons de uma arquitectura absolutamente básica. Robin Boyd anuncia ‘*The sad end of New Brutalism*’, AR:

“*So it happened that the day on which the Smithsons achieved a worldly success with a fine piece [The Economist Building] of practical professional architecture, New Brutalism died. The building was ‘craftsmanly exercise within the great tradition’ as Banham rightly observes. It was the end of their personal stand for absolute basic architecture*”¹⁶⁷.

¹⁶⁶ COOK, Peter - *Time and contemplation: regarding the Smithsons*, Architectural Review, 1982. p. 41.

¹⁶⁷ BOYD, Robin - *The sad end of New Brutalism*, The Architectural Review, 1967. p. 11.



fig. 79 | Pedestres elevados: *high street* em *Alexandra Road Housing Estate*, 1968-79, para Camden Council, Londres. 2010.



fig. 80 | Montagem do *The Economist Building* em repetição, uma piada de atelier, mostrando a compatibilidade deste complexo com o padrão de St. James Street. George Kasabov, 1963.

Ao moldar uma elegância que já não era bruta, a delicadeza e escultura presentes neste edifício mostram a evolução dos Smithsons. *Hauptstadt* tem um gesto muito mais plástico do que a fixa geometria do *Economist*, por no último ser implícita a construção desde o início mas, provavelmente, a ser construída, a proposta de *Hauptstadt* ganharia essa disciplina do desenho.

Kenneth Frampton sugere no artigo de 1965 ‘*The Economist and Hauptstadt*’¹⁶⁸, para a AD, que os Smithsons poderiam ter continuado os princípios do *Economist* por toda a rua e redesenvolver toda aquela área. A praça criada no quarteirão *Economist* poderia ser recriada do mesmo modo noutras parcelas criando assim novas zonas isentas de carros e de forma irregular. Poder-se-ia formar um plano contínuo interligando esta rede pedestre “*passando de quarteirão a quarteirão, por passadiços sob as ruas quando necessário*”¹⁶⁹. Mas a imagem apresentada de vários *Economist Building*’s espalhados pela cidade torna-se um pouco complicada uma vez que esta é uma solução muito particular àquele terreno.

George Kasabov faz essa montagem onde mostra a compatibilidade deste complexo reproduzido por St. James Street. É possível observar que, se um projecto urbano como extensão das ideias do *Economist Building* fosse construído, manteria grandes semelhanças com o projecto para *Golden Lane*, pois está presente em ambos uma rede multi-nívelar pedonal com edifícios de altura controlada à sua volta, ainda que formalmente o resultado seja diferente, a ideia mantém-se.

‘A propósito dos Smithsons’, Reyner Banham comentaria:

*“Their aim is always to create an image that will convince and compel. When they demand that every building must be a prototype, an exemplar, for the cities of the future, they intend this not only to be read functionally, but visually too”*¹⁷⁰.

De facto, é uma torre fragmentada mas conexa onde está presente a preocupação da rede de associações, num ideal de rua: “*é a ideia da rua, não a realidade da rua que é importante*”¹⁷¹. Esta fragmentação da torre desmonta a monumentalidade de Mies van der Rohe e “*Alison e Peter*

¹⁶⁸ FRAMPTON, Kenneth - *The Economist and Hauptstadt*, Architectural Design, 1965. p. 61-62.

¹⁶⁹ FRAMPTON, Kenneth - *The Economist and Hauptstadt*, Architectural Design, 1965. p. 62.

¹⁷⁰ BANHAM, Reyner - *A propos the Smithson*, New Statesman, 1961. p. 317.

¹⁷¹ SMITHSON, Alison; SMITHSON, Peter - *Ordinariness and light: urban theories 1952-60 and their application in a building project 1963-70*, 1970. p. 52.



fig. 81 | *The Economist Building*. Alison Smithson (centro) com o staff AS+PS. Fotografia de Sandra Lousada, 1964.

*Smithson provaram a Colin Rowe, autor de Collage City, que edifícios isolados podem ser integrados na cidade”*¹⁷².

Conseguir o objectivo de dinamizar a vida urbana da cidade criando, o quanto possível, novos espaços com significado e com possibilidade de inserção no seu contexto físico e social imediato. A experiência tentava revitalizar os movimentos sociais urbanos ao criar um espaço de um público mais destacado, onde não importa rotular que tipo de rua é, ou se poderá ser assim chamado, mas sim observar que está presente a ‘ideia de rua’ que Alison e Peter Smithson viram desde Bethnal Green. A rua presente num espaço um pouco italiano: a esquina, o pátio, a *piazza*. *The Economist* é, também, um *cluster* edificado com presença activa, num espaço urbano totalmente disponível a ser ocupado e recreado à vontade de quem o torna um pouco seu.

¹⁷² Dirk Van den Heuvel na sua apresentação no Departamento de Arquitectura da Fctuc em *Seminários de Arquitectura XX21 - Debates sobre (outros) modernos*, 21 Junho 2010.

“ *It [Team 10] ended how it had begun – spontaneously*”¹⁷³.

CONCLUSÃO

Alison e Peter Smithson quiseram redescobrir o conceito de rua enquanto espaço de ocupação social e reflexo da comunidade, sendo a Arquitectura o instrumento responsável para a sua existência. A sua resposta, em ‘bruto’, às problemáticas com que se depararam passou por entender a cidade moderna como um espaço heterogéneo de transição, propondo intervir cuidadosamente e com responsabilidade intelectual em cada contexto. Trabalharam no seio de uma geração que remeteu à rua o sentido comunitário e de identidade urbana.

Desenvolveram com grande firmeza as suas teorias e tal reflecte-se na sua extensa relação teórica com a Arquitectura. De facto, o seu papel social como professores e mediadores da arquitectura tem sido muito mais importante do que qualquer coisa que executaram. Mas não devemos concluir por alguma parte menos intensa do seu edificado que as suas ideologias não tinham propósito ou que as suas ideias eram pouco relevantes. Muitos dos seus contemporâneos, que talvez se exprimissem melhor no projecto, como Aldo van Eyck, Giancarlo de Carlo, Jacob Bakema, Georges Candilis e Shadrach Woods, partilhavam as ideias dos Smithsons.

¹⁷³ MOHSEN, Mostafavi - *Architecture is not made with the brain: the labour of Alison and Peter Smithson*. p. 7.
Peter Smithson em entrevista com Moshen Mostafavi.



fig. 82 | Alison e Peter Smithson em sua casa, em 2 Priory Walk, Kensington, Londres, nos anos 1960's.

As suas preocupações continuam pertinentes e foram centrais para a educação dos arquitectos dos anos 1960 e mesmo nos dias de hoje ainda que a maioria dos ideais desenhados no séc. XX não se tenham materializado e mesmo os seus propósitos sociais tenham tido pouco sucesso.

Assim, mais uma vez, porquê os Smithsons e o Team 10? Para quê olhar a sua história? Muito poderá ser dito sobre a sua contribuição para transformação da Arquitectura Moderna e o modo pelo qual tentaram redefinir a relação entre o indivíduo e a comunidade, em passos que deram na tentativa se afastarem de soluções universais para soluções específicas a cada situação. A tentativa de resposta em como lidar com a sociedade de consumo crescente, como re-utilizar e re-dinamizar as cidades antigas para uma Idade Moderna. E ainda a perspectiva que apresentaram perante a devastação da Segunda Guerra Mundial.

Desde sempre, a arquitectura procurou o seu tempo. Em 1977 Charles Jencks viria a anunciar o fim da Arquitectura Moderna ¹⁷⁴, culpando ‘a arquitectura’ pelos males que pertencem ao desemprego, à pobreza e à discriminação racial. Males, enfim, que pertencem à sociedade, de cujas relações a arquitectura é meramente mediadora, fonte de respostas provisórias.

Por este motivo, há um limite naquilo que o arquitecto quer que seja a vida de um edifício e aquilo que a sociedade, as pessoas que o alimentam, fazem dele. Foi sem avisos que os automóveis tomaram a rua em nome da liberdade individual. Agora, o espaço real divide-se com o tráfego e congestionamentos silenciosos do virtual. Hoje colecionamos informação, mas nem por isso somos mais esclarecidos e isso tem consequências na Arquitectura porque muda a maneira de estar da sociedade. Os lugares vão ficando vazios, à espera, pois é maior a comunicação mas nem por isso o contacto. E sempre a cidade encontra problemas, novos e antigos.

As ruas suspensas poderão não ser a resposta, e hoje em dia vemos uma aproximação da crença de Le Corbusier de que o automóvel e o cidadão deverão estar afastados quando vemos cada vez mais ruas a serem tornadas pedonais com acesso apenas por emergência, a fim de resgatar a sua essência, a *ideia de rua*, a sua alma de encontro e comunidade. Do ponto de vista de urbanidade social, o que os Smithsons pretendiam foi saber criar esse espírito das ruas pedonais ou espaço suficiente para o peão também ser protagonista, ambição inerente na plataforma pedonal do projecto de Berlim e na praça de St. James Street. Sobre esta última, de facto, há um prazer

¹⁷⁴ cf. JENKS, Charles - *The language of post-modern architecture*. 1977.

especial em estar sentado no centro de uma capital do mundo e sentir o vazio travar o tempo veloz da cidade, num pequeno enorme lugar.

Retornar ao tema da rua enfatiza a responsabilidade do planeador urbano no momento em que as pessoas saem de casa. As pessoas controlam a sua casa: seja uma espelunca ou um palácio. Mas o exterior, extensão do seu ambiente, não é controlado directamente por cada indivíduo e, se não há jardim sem jardineiro, cabe a quem tem a possibilidade de desenhar a cidade oferecer a possibilidade de criação de modos de vida, cuja última palavra é sempre ditada pelas pessoas que percorrem esses espaços.

A década de 1950, tentou recriar uma cidade que oferecesse a experiência do espaço urbano, lugar necessário para a comunidade existir e ressuscitar a rua. Se a criação de zonas pedonais e a conjugação controlada entre automóvel e peão parecia um retorno à Idade Média, são esses espaços que foram tão inovadores, pois propunham uma nova maneira de se movimentar pela cidade. A rua tradicional não correspondia às mudanças do momento, mas ao mesmo tempo tinham de sobreviver, ou até serem resgatadas, todas as redes invisíveis a ela atribuídas. A proposta para uma nova conectividade pedonal, horizontal e vertical, tornaria o acto mundano de chegar do ponto A ao ponto B num momento entusiasmante, por entre e debaixo, por cima e ao virar.

E ainda assim são de facto obras de transição, as dos Smithsons, pois são um indício da ideia pós-moderna, vestida ainda com roupas modernistas. Sem *tabulas rasas*, souberam conjugar o desenho urbano da cidade com novas experiências. E, como preservar demasiado asfixia as cidades, propuseram sempre equilibrar o antigo com novas construções tendo cuidado com a integração social.

Deixam-nos a reflectir que cidade não tem de se prender ao chão para garantir temas de mobilidade e pertença, e que ela não faz sentido sem a rede de associações humanas que nela florescem. Por entre as pessoas que querem que o mundo mude mas não o querem alterar, Alison e Peter Smithson, o Team 10, o Independent Group, o Free Cinema, o Brutalismo, arriscaram.

BIBLIOGRAFIA

- BAÍA, Pedro – Tragic New Berlin. Coimbra : [s.n.], 2005. 238 p. Prova Final de Licenciatura apresentada ao Departamento de Arquitectura da Faculdade de Ciências e Tecnologia da Universidade de Coimbra.
- BANHAM, Reyner [et al.] - **A critic writes: selected essays by Reyner Banham**. California : University of California Press, 1999. 366 p. ISBN 0520219449.
- BANHAM, Reyner - **Los Angeles: the architecture of four ecologies**. California : University of California Press, 2001. 275 p. ISBN 0520219244.
- BANHAM, Reyner - **The New Brutalism: ethic or aesthetic?**. London : Architectural Press, 1966. 196 p. ISBN 0851394604.
- BANHAM, Reyner - A propos the Smithsons. New Statesman. London. ISSN 1364-7431. 62 (1961) 317.
- BANHAM, Reyner - The city as a scrambled egg. Cambridge Opinion. Cambridge.17 (1959) 18-23.
- BANHAM, Reyner - The New Brutalism. The Architectural Review. London. ISSN 0003-861X. 118 (1955) 354-361.
- BOYD, Robin - The sad end of New Brutalism. The Architectural Review. London. ISSN 0003-861X. 142 (1967) 9-11.
- CHOAY, Françoise - **O urbanismo: utopias e realidades: uma antologia**. 5ª ed. São Paulo : Editora Perspectiva SA, 1998. 350 p. ISBN 85-273-0163-6.

- COOK, Peter – Time and contemplation: regarding the Smithsons. The Architectural Review. London. ISSN 0003-861X 1025 (1982) 36-43.
- CROSBY, Theo [et al.] – Traffic. Architectural Design. London. ISSN 0003-8504. 28 (1958) 383-384.
- CURTIS, William J. R. - **Modern architecture since 1900**. 3rd ed. London : Phaidon Press, 1996. 736 p. ISBN 0714833568.
- DUANY, Andrés [et al.] - **The new civic art: elements of town planning**. New York : Rizzoli International Publications, 2003. 384 p. ISBN 0847821862.
- EISENMAN, Peter - A review of Alison and Peter Smithson's Ordinariness and Light. Architectural Forum. New York. ISSN 0003-8539. 133 (1971) 76-80.
- EISENMAN, Peter – Robin Hood Gardens London E14. Architectural Design. London. ISSN 0003-8504. 9 (1972) 557-558.
- EISENMAN, Peter - From Golden Lane to Robin Hood Gardens; or if you follow the Yellow Brick Road, it may not lead to Golders Green. Oppositions. New York. ISSN 0094-5676. 1 (1973) 27-56.
- FERREIRA, Jorge Figueira - Periferia perfeita: pós-Modernidade na arquitetura portuguesa, anos 60 - anos 80. Coimbra: Departamento de Arquitectura da Faculdade de Ciências e Tecnologia da Universidade de Coimbra, 537p. Tese de doutoramento.
- FRAMPTON, Kenneth - **Modern architecture: a critical history**. 4th ed. London : Thames & Hudson, 2007. 424 p. ISBN 0500203954.
- FRAMPTON, Kenneth - The Economist and the Hauptstadt, Architectural Design. London. ISSN 0003-8504. 2 (1965) 61-62.
- FREDERICK, Milton - O irracionalismo de algumas obras modernas. Revista Arquitectura. Portugal. 27 (1948) 12-14.
- FRIEDMAN, Yona [et al.] - **Pro Domo**. Barcelona : Actar, 2006. 318 p. ISBN 8496540510.
- GOLDHAGEN, Sarah Williams [et al.] - **Anxious modernisms: experimentation in postwar architectural culture**. London : The MIT Press, 2001. 335 p. ISBN 026257165X.
- GÜNAY, Baykan - History of CIAM and Team Ten. METU Journal of the Faculty of Architecture. Turkey. ISSN 0258-5316. 8:1 (1988) 23-44.
- HEUVEL, Dirk van Den - Another sensibility: the discovery of context: OASE 'Context/Specificity', Independent Architectural Journal, Rotterdam. ISSN 1360-3256. 76 (2008) 21-41.
- HEUVEL, Dirk van Den - Une dynamique générative. L'Architecture d'Aujourd'hui. France. ISSN 0003-8695 344 (2003) 30-39.
- JACOBS, Allan B. - **Great streets**. Massachusetts : The MIT Press, 1995. 331 p. ISBN 0262600234.
- JACOBS, Jane - **Morte e vida de grandes cidades**. São Paulo : Editora Martins Fontes, 2003. 528 p. ISBN 9788578271732.

- JENCKS, Charles [et al.] - **Theories and manifestoes of contemporary architecture**. London : Academy Press, 2007. 312 p. ISBN 0471976873.
- JENCKS, Charles - **Modern movements in architecture**. 2nd ed. Harmondsworth : Penguin Books, 1973. 448 p. ISBN 014023005X.
- KOSTOFF, Spiro - The Street. In The City Assembled: The Elements of Urban Form Through History. Boston : Bulfinch Press, 1993. 320 p. ISBN 0821225995. p. 180-222.
- KRIER, Léon - **Arquitectura: escolha ou fatalidade**. Lisboa : Estar-Editora, Setembro 1999. 207 p. ISBN 9728095643.
- LE CORBUSIER - **Por uma arquitetura**. 6ª ed. São Paulo : Editora Perspectiva, 2006. ISBN 8527301423.
- LICHTENSTEIN, Claude [et al.] - **As found: the discovery of the ordinary: british architecture and art of the 1950s, New Brutalism, Independent Group, Free Cinema, Angry Young Men**. Baden : Lars Müller Publishers, 2001. 320 p. ISBN 3907078438.
- LYNCH, Kevin - **A imagem da cidade**. Lisboa : Edições 70, 2008. 200 p. ISBN 9789724414119.
- MONTANER, Josep Maria - **Depois do movimento moderno: arquitetura da segunda metade do séc. XX**. Barcelona : Editorial Gustavo Gili, 2001. 272 p. ISBN 8425218284.
- MOSTAFAVI, Mohsen [et al.] - **Architecture is not made with the brain: the labour of the Smithsons**. London : AA Publications, 2005. 102 p. ISBN 1902902432.
- PORTAS, Nuno - **A cidade como arquitetura**. 2ª ed. Lisboa : Livros Horizonte, 2007. 212 p. ISBN 9789722414630.
- PETIZ, Ana Paula - Territórios de ambiguidade na cidade contemporânea: o espaço aberto em zonas de residência. Porto : Faculdade de Arquitectura da Universidade do Porto, 2006. Prova de Aptidão Pedagógica e Capacidade Científica.
- QUINTAIS, Luís [et al.] - Intersecções: antropologia e arquitetura: Colóquios de Outono. Rua Larga. Coimbra : Reitoria da Universidade de Coimbra. 27 (2010) 70-71.
- Reconstruction of Berlin. The Architect's Journal. London. ISSN 0003 8466. (1958) 53-57.
- RICHARDS, J.M. - The failure of the New Towns. Architectural Review. London. ISSN 0003-861X. 679 (1953) 29-32.
- RICHARD, Ingersoll - Jumpcut urbanism. Casabella. Milano. ISSN 0008-7181. 597-598 (1993) 52-57.
- RISSELADA, Max [et al.] - **TEAM 10: 1953-81, in search of a utopia of the present**. Rotterdam : NAI Publishers, 2005. 368 p. ISBN 9056624717.
- RYKWERT, Joseph - Review of a review. Zodiac. Milan. 4 (1959) 13-15.
- ROSSI, Aldo - **A arquitetura da cidade**. Lisboa : Edição Cosmos, 2001. 260 p. ISBN 9789727621262.
- SADLER, Simon - **The Situationist City**. Massachusetts : The MIT Press, 1999. 245 p. ISBN 0262193922.

- SARTRE, Jean-Paul - **Notebooks for an ethics**. Chicago : University of Chicago Press, 1992. 583 p. ISBN 0226735117.
- SMITHSON, Alison - **AS in DS: an eye on the road**. Baden : Lars Müller Publishers, 2001. 163 p. ISBN 390707842X.
- SMITHSON, Alison, ed. - Team 10 Primer 1953-1962, Architectural Design. London. ISSN 0003-8504. 12 (1962) 559-600.
- SMITHSON, Alison - **The emergence of Team 10 out of CIAM**. London : Architectural Association, 1982. 108 p. ISBN 0904503151.
- SMITHSON, Alison; SMITHSON, Peter [et al.] - **Alison & Peter Smithson - from the House of the Future to a House for Today**. Rotterdam : NAI Uitgeverij, 2004. 238 p. ISBN 9064505284.
- SMITHSON, Alison; SMITHSON, Peter - **Ordinariness and Light: urban theories, 1952-60 and their application in a building project, 1963-70**. London : Faber and Faber, 1970. 200 p. ISBN 0571087884.
- SMITHSON, Alison; SMITHSON, Peter - **The charged void: Urbanism**. New York : The Monacelli Press, 2005. 336 p. ISBN 1580931308.
- SMITHSON, Alison; SMITHSON, Peter - **Urban structuring: urban theories of Alison and Peter Smithson**. London : Studio Vista, 1967. 96 p.
- SMITHSON, Alison; SMITHSON, Peter - **Without rhetoric: an architectural aesthetic 1955-1972**. Cambridge : MIT Press, 1974. ISBN 0262191199.
- SMITHSON, Alison; SMITHSON, Peter - But today we collect ads. ARK. Finland. ISSN 0783-3660. 18 (1956) 49-52.
- SMITHSON, Alison; SMITHSON, Peter - Cluster city: a new shape for the community. The Architectural Review. London. ISSN 0003-861X. 122 (1957) 333-336.
- SMITHSON, Alison; SMITHSON, Peter - Mobility: road systems. Architectural Design. London. ISSN 0003-8504. 28 (1958) 385-388.
- SMITHSON, Alison; SMITHSON, Peter - Robin Hood Gardens London E14. Architectural Design. London. ISSN 0003-8504. 9 (1972) 559-572.
- SMITHSON, Alison; SMITHSON, Peter - The built world: urban re-identification. Architectural Design. London. ISSN 0003-8504. 6 (1955) 185-188.
- SMITHSON, Alison; SMITHSON, Peter - The space between. Oppositions. New York : 4 (1974) 76-78.
- SMITHSON, Peter - In praise of cupboard doors. ILA & UD Annual Report 1993-1994. Urbino. (1994) 217-218.
- TSCHUMI, Bernard - **Architecture and disjunction**. Cambridge : MIT Press, 1996. 280 p. ISBN 0262700603.
- VIDOTTO, Marco - **Alison and Peter Smithson: works and projects**. Barcelona : Editorial Gustavo Gili, 1997. 240 p. ISBN 8425216842.

WATERS, Chris - Dark strangers' in our midst: discourses of race and nation in Britain: 1947-1963. Journal of British Studies. Chicago : University of Chicago Press. 36:2 (1997) 207-38.

WEBSTER, Helena - **Modernism without rhetoric: essays on the work of Alison and Peter Smithson**. London : John Wiley & Sons, 1997. 224 p. ISBN 1854904957.

REFERÊNCIAS ELECTRÓNICAS

BOBBINS, Catherine C. - What's doing in Albuquerque. The New York Times [Em linha]. 7 October. 1979. 27. [Consult. Junho 2010]. Disponível em: WWW:<URL <http://select.nytimes.com/gst/abstract.html?res=F40F17F93F5C11728DDD4E0894D8415B898BF1D3&sc=1&sq=jean%20paul%20sartre%20It%20is%20disappointing%20to%20realize%20that&st=cse>>.

CHAMBLESS, Edgar - Road Town [Em linha]. 1910. [Consult. Junho 2010]. Disponível em: WWW:<URL:http://books.google.pt/books?id=fu59nuWPogC&printsec=frontcover&hl=en&source=gs_ge_summary_r&cad=0#v=onepage&q&f=false>.

CROSBY, Theo - Multi-storey Housing for Sheffield, Architectural Design [Em linha]. London. 6 (1955) 192. [Consult. Julho 2010]. Disponível em:WWW:<URL:<http://www.sesquipedalist.com/2009/05/sheffield-4-concrete-exoskeletons.html>>. ISSN 0003-8504.

Lacaton & Vassal [Em linha]. [Consult. Julho 2010]. Disponível em: WWW:<URL:<http://www.lacatonvassal.com/index.php?idp=55#>>.

MACARTHUR, John – Brutalism, Ugliness and the Picturesque Object [Em linha]. Department of Architecture, University of Queensland. [Consult. Julho 2010]. Disponível em: WWW:<URL:http://espace.library.uq.edu.au/eserv/UQ:7759/Macarthur_Brutal.pdf>.

MERRIFIELD, Andy [et al.] - The Situationist City by Simon Sadler and Constant's New Babylon by Mark Wigley. Harvard Design Magazine [Em linha]. 12 (2000). [Consult. Maio 2010]. Disponível em: WWW:<URL:http://www.gsd.harvard.edu/research/publications/hdm/back/12books_merrifield.pdf>.

SADLER, Simon – An Avant-Garde Academy: Teaching Radicalism in European and North American Architecture. In Architectures, Modernism and After [Em linha]. Oxford : Wiley-Blackwell Publishing. 255 (2004) 33-56. [Consult. Julho 2010]. Disponível em: WWW:<URL:http://www.blackwellpublishing.com/content/BPL_Images/Content_store/Sample_chapter/9780631229445/Ballantyne_C01.pdf>. ISBN 0631229442.

Team Ten Online [Em linha]. [Consult. 2010]. Disponível em: WWW:<URL:<http://www.team10online.org/>>.

SÁNCHEZ, Francisco Javier - Debates en la arquitectura anglosajona sobre el uso de la "Historia". Desde el Festival de Gran Bretaña (1951) a Disneyland Paris [Em linha]. Universitat Politècnica de Catalunya 2002. [Consult. Março 2010]. Disponível em: WWW:<URL:<http://www.tesisenred.net/TDX-0903102-081733>>.

FILMOGRAFIA

A man with a movie camera. Realização Dziga Vertov. Lisboa : Costa do Castelo Filmes, 2000. 1 filme.
(Título original *Chelovek s kino-apparatom* -).

Metropolis. Realização Nicholas Ray. Lisboa : Costa do Castelo Filmes, 2006. 1 filme.

Playtime. Realização Jacques Tati. Lisboa : Atlanta Filmes, 2004. 1 filme.

FONTES DAS IMAGENS

CAPA | LICHTENSTEIN, Claude [et al.] - *As found: the discovery of the ordinary*. p. 95.

1 | SMITHSON, Alison e Peter - *The charged void: Urbanism*. p. 5.

2 | <http://www.gettyimages.com/detail/89074320/Hulton-Archive>.

3 | TSCHUMI, Bernard - *Architecture and disjunction*. p. 48.

4 | http://www.ourgreatyarmouth.org.uk/page_id__178_path__0p4p.aspx.

5 | <http://enderbynest.blogspot.com/2007/06/eames.html>.

6 | <http://beyondtext.wordpress.com/2007/12/05/the-post-geddesian-world-of-fantasy-destinations/>.

7 | LICHTENSTEIN, Claude [et al.] - *As found: the discovery of the ordinary*. p. 39.

8 | LICHTENSTEIN, Claude [et al.] - *As found: the discovery of the ordinary*. p. 52-53.

9 | <http://collections.vam.ac.uk/item/O75267/poster-this-is-tomorrow/>.

10 | LICHTENSTEIN, Claude [et al.] - *As found: the discovery of the ordinary*. p. 181,193.

11 | LICHTENSTEIN, Claude [et al.] - *As found: the discovery of the ordinary*. p. 182-183.

12 | LICHTENSTEIN, Claude [et al.] - *As found: the discovery of the ordinary*. p. 122-123.

13 | SMITHSON, Alison e Peter - *The charged void: Urbanism*. p. 42.

14 | <http://playgrounddesigns.blogspot.com/2010/03/happy-birthday-aldo-happy-birthday-blog.html>.

15 | LICHTENSTEIN, Claude [et al.] - *As found: the discovery of the ordinary*. p. 66.

16 | KOSTOFF, Spiro - *The Street*. In *The city assembled: the elements of urban form through history*. p.203.

17 | KRIER, Léon - *Arquitectura – escolha ou fatalidade*. p. 150.

18 | <http://artsalive.ca/en/thf/histoire/concepteurs.html>.

19 | <http://www.victorianweb.org/graphics/dore/gallery1.html>.

20 | <http://www.lib.umd.edu/NTL/gardencities.html>.

21 | Fotografias de Christopher Brett.

22 | Fotografias de Christopher Brett.

- 23 | SMITHSON, Alison e Peter - *Ordinariness and Light: Urban Theories, 1952-60 and Their Application in a Building Project 1963-70*. p. 25.
- 24 | SMITHSON, Alison e Peter - *Urban structuring*. p. 15.
- 25 | SMITHSON, Alison e Peter - *Ordinariness and light: urban theories, 1952-60 and their application in a building project 1963-70*. p. 150.
- 26 | SMITHSON, Alison e Peter - *Ordinariness and light: urban theories, 1952-60 and their application in a building project 1963-70*. p. 152.
- 27 | <http://greenlanddesign.org/coleg/tag/futurism/>.
- 28 | <http://blackandwtf.tumblr.com/post/401084169/via-allan>.
- 29 | <http://www.gettyimages.com/detail/3396096/Hulton-Archive~>.
- 30 | http://www.moviemaker.com/directing/article/jim_jarmusch_2972/.
- 31 | LICHTENSTEIN, Claude [et al.] - *As found: the discovery of the ordinary*. p. 90- 101.
- 32 | LICHTENSTEIN, Claude [et al.] - *As found: the discovery of the ordinary*. p. 90- 101.
- 33 | LICHTENSTEIN, Claude [et al.] - *As found: the discovery of the ordinary*. p. 140-141.
- 34 | SMITHSON, Alison e Peter - *Urban structuring*. p. 20.
- 35 | LICHTENSTEIN, Claude [et al.] - *As found: the discovery of the ordinary*. p. 254-255.
- 36 | LICHTENSTEIN, Claude [et al.] - *As found: the discovery of the ordinary*. p. 250.
- 37 | <http://www.macalester.edu/russian/credits.html>.
- 38 | SMITHSON, Alison; SMITHSON, Peter [et al.] - *Alison & Peter Smithson - from the House of the Future to a House for Today*, 2004. p. 60.
- 39 | SMITHSON, Alison e Peter - *Urban structuring*. p. 10.
- 40 | SMITHSON, Alison e Peter - *Ordinariness and light: urban theories, 1952-60 and their application in a building project 1963-70*. p. 85.
- 41 | <http://www.flickr.com/photos/qwghlm/170438489/>.
- 42 | SMITHSON, Alison e Peter - *Urban structuring*. p. 78.
- 43 | <http://www.centrepompidou.fr/education/ressources/ENS-klein-EN/popup03.html>.
- 44 | <http://www.notechmagazine.com/utopias/>.
- 45 | SMITHSON, Alison e Peter - *Ordinariness and light: urban theories, 1952-60 and their application in a building project 1963-70*. p. 55.
- 46 | SMITHSON, Alison e Peter - *The charged void: urbanism*. p. 28.
- 47 | SMITHSON, Alison; SMITHSON, Peter [et al.] - *Alison & Peter Smithson - from the House of the Future to a House for Today*, 2004. p. 66.
- 48 | SMITHSON, Alison e Peter - *Ordinariness and light: urban theories, 1952-60 and their application in a building project 1963-70*. p. 58.
- 49 | LICHTENSTEIN, Claude [et al.] - *As found: the discovery of the ordinary*. p. 145.
- 50 | <http://www.sesquipedalist.com/2009/05/sheffield-4-concrete-exoskeletons.html>.
- 51 | <http://www.sesquipedalist.com/2009/05/sheffield-4-concrete-exoskeletons.html>.

- 52 | SMITHSON, Alison e Peter - *Ordinariness and light: urban theories, 1952-60 and their application in a building project 1963-70*. p. 188.
- 53 | Fotografia da autora.
- 54 | SMITHSON, Alison e Peter - *Cluster City: a new shape for the community*, The Architectural Review 122. p. 2.
- 55 | SMITHSON, Alison e Peter - *Urban structuring*. p. 22.
- 56 | SMITHSON, Alison e Peter - *The charged void: Urbanism*. p. 28.
- 57 | SMITHSON, Alison e Peter - *The charged void: Urbanism*. p. 29.
- 58 | SMITHSON, Alison e Peter - *Ordinariness and light: urban theories, 1952-60 and their application in a building project 1963-70*. p. 98-99.
- 59 | KOSTOFF, Spiro - *The Street*. In *The city assembled: the elements of urban form through history*. p. 206.
- 60 | <http://i12bent.tumblr.com/post/65020494/today-dec-15-is-also-the-birthday-of>
- 61 | <http://www.loc.gov/loc/lcib/9905/eames.html>.
- 62 | <http://www.adclassix.com/ads/66citroensedan.html>.
- 63 | SMITHSON, Alison e Peter - *The charged void: Urbanism*. p. 92.
- 64 | <http://www.flickr.com/photos/daily-daily/2575511395/>.
- 65 | SMITHSON, Alison e Peter - *The charged void: Urbanism*. p. 48.
- 66 | SMITHSON, Alison e Peter - *The charged void: Urbanism*. p. 54.
- 67 | SMITHSON, Alison e Peter - *The charged void: Urbanism*. p. 55.
- 68 | SMITHSON, Alison e Peter - *The charged void: Urbanism*. p. 47.
- 69 | SADLER, Simon - *The Situationist City*. p. 139.
- 70 | SADLER, Simon - *The Situationist City*. p. 129.
- 71 | http://www.stevenwolffinearts.com/dynamic/artwork_detail.asp?ArtworkID=580.
- 72 | Fotografia da autora.
- 73 | Fotografia da autora.
- 74 | LICHTENSTEIN, Claude [et al.] - *As found: the discovery of the ordinary*. p. 152.
- 75 | Fotografia da autora.
- 76 | Fotografia da autora.
- 77 | Fotografia da autora.
- 78 | Fotografia da autora.
- 79 | Fotografia da autora.
- 80 | SMITHSON, Alison e Peter - *The charged void: Urbanism*. p. 74-75.
- 81 | SMITHSON, Alison e Peter - *The charged void: Urbanism*. p. 64.
- 82 | SMITHSON, Alison e Peter - *The charged void: Urbanism*. p. 75.