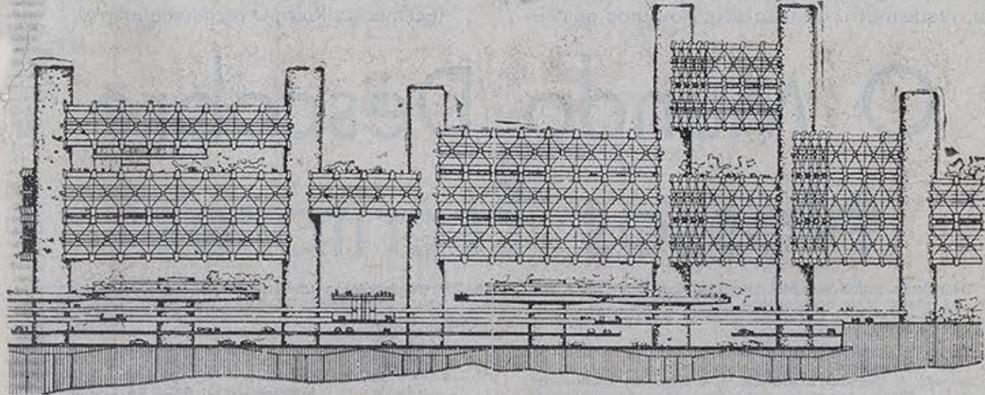
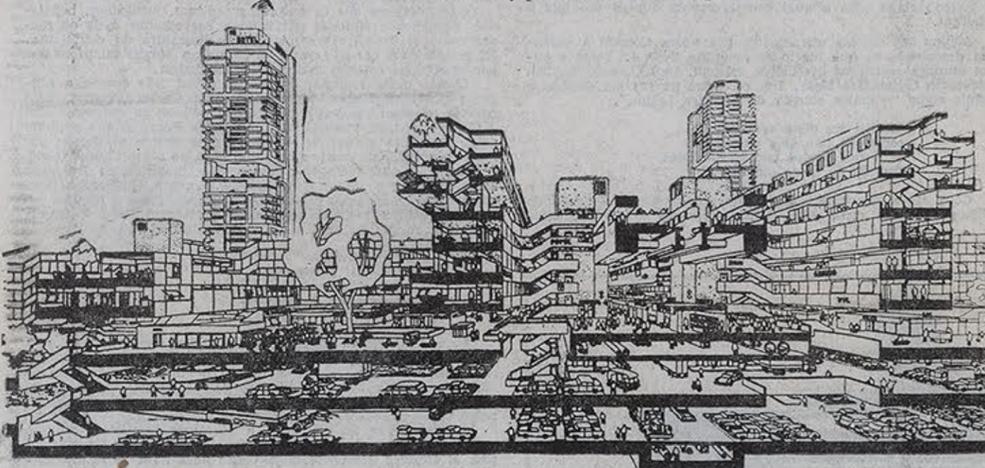


Às Portas do Ano 2.000



Estudo japonês da cidade espacial



Projeto para o centro principal de Ludwigshafen am Rhein. Circulações superpostas. Justaposição de funções.



As Novas Cidades da Era do Espaço

por Pedro Chaves

Você está no final do ano de 1970. E, morando em Porto Alegre, já sentiu o quanto a cidade tem crescido nos últimos anos. E os problemas que têm surgido com este crescimento, bem como as soluções que estão sendo procuradas para superá-los. Mas o tráfego intenso e as vezes desordenado de veículos, a poluição do ar, a falta de áreas verdes e o "stress" não são "privilegios" apenas de Porto Alegre. Em todas as cidades do mundo isto ocorre. Pelo menos nas mais desenvolvidas.

O progresso tecnológico que o homem alcançou tem provocado inúmeros problemas para a sua vida. E agora, usando esta mesma tecnologia, ele procura resolvê-los. É a evolução natural das coisas. Que vem desde que o antecessor do homem conseguiu manter-se firme sobre duas pernas e resolveu agregar os seus nas cavernas.

AONDE CHEGA O FUTURO

As novas tendências urbanísticas dos tempos modernos surgiram com as conclusões tomadas na Carta de Atenas, propondo o retorno à natureza (com a cidade-jardim); a reconstrução dos grupos sociais; uma concepção higiénica e sistematizada da moradia; reivindicação da tranquilidade, com a expulsão do automóvel do interior dos núcleos vicinais; e a zonificação especializada do uso do solo.

Tendo como ponto de partida estes princípios, os projetos para o futuro foram se multiplicando. Variando de formas quase conservadoras para propostas arrojadas, muitas até consideradas quase utópicas. Um número elevado de ambiciosos modelos urbanos futuros surgiram no papel. Cidades espaciais, multiplicando em altura a superfície habitável; cidades subterâneas multiplicando em profundidade; cidades flutuantes, estendendo a superfície habitável sobre as águas; cidades mutáveis de elementos

passíveis de transformação, além de cidades pré-fabricadas, passíveis de serem montadas em qualquer ponto, e também serem transladadas. Enfim, um sem número de projetos arrojados que compõem as tendências do chamado "urbanismo prospectivo".

Um dos principais problemas para que estes projetos modernos pudessem ser executados foi conseguir conjugar a planificação com a liberdade privada. As grandes obras exigem uma fortuna em desapropriações. Além disto é preciso considerar que muitas vezes estes projetos ficam prejudicados pela realidade social que se revela na vida urbana.

As previsões científicas afirmam que a população mundial, nos próximos 30 anos, terá duplicado e que vai se concentrar nas cidades. No fim do século XX, a tendência será um modo de vida e uma mentalidade totalmente urbanos. Por isto, o urbanismo deverá assumir um papel de muito maior importância, uma vez que o crescimento que se anuncia precisará ser controlado e dirigido, evitando uma urbanização caótica e até mesmo catastrófica.

A LUTA CONTRA O AUTOMÓVEL

O fenômeno automobilístico surgiu com as grandes cidades, em países desen-

volvidos ou não, paralelo à urbanização, tão explosivo quanto esta e que de certa forma a ameaça. A poluição, as buzinas, o barulho, a ocupação de cada vez maior espaço, tudo isto fez com que nos últimos anos o automóvel fosse considerado e observado por um novo ângulo que não apenas aquele do veículo a serviço do homem.

Lais Salengue comenta: "Na verdade, neste século, uma séria luta está sendo travada entre o homem e o automóvel. Irônicamente, à medida que crescem os índices de urbanização e que o homem conquista as cidades, estas se transformam cada vez mais no império do automóvel. Rasgam-se largas avenidas; constroem-se grandiosas obras de engenharia; multiplicam-se as pistas das estradas; deslinam-se grandes áreas (compre insuficientes) ao estacionamento; cria-se o "drive-in", equipamento e serviço que pode ser levado ao interior do seu veículo".

É claro que você não estará pensando nestes aspectos ao levar apressadamente seu carro, num domingo, a uma levagem expressa. E tampouco quando estiver comodamente instalado para assistir a um bom filme. No entanto, cidades novas são construídas e as antigas são renovadas para que o automóvel possa ser cada vez mais amplamente utilizado. E muitos acham que o automóvel se incorporou de tal modo à civilização de hoje que o homem já está aceitando os grandes problemas de tráfego como uma fatalidade do presente século.

Como arquiteta e urbanista, Lais Salengue considera o fenômeno "um desafio a urbanistas e administradores" um tema polémico, pois existem diferentes opiniões a respeito. Uns afirmam que as nossas cidades devem se adaptar ao automóvel, pois será ingenuo esperar o inverso, e outros ainda perguntando se o homem deve se sacrificar ao automóvel ou usá-lo a seu serviço. Existem também os que perguntam se não estaremos sacrificando todo o prazer e as vantagens da vida urbana de hoje, adaptando indevidamente as nossas cidades a um tipo de veículo que poderá, em 20 anos ou menos se tornar obsoleto; se será o automóvel o transporte definitivo ou pelo contrário chegaremos a curto prazo à utilização do veículo individual movido a auto-propulsão ou a outra forma de transporte individual já em experiência nos grandes centros tecnológicos do mundo".

As especulações são variadas e válidas. O que está para ocorrer no fim do século XX, com a evolução progressiva

da tecnologia, é praticamente impossível de determinar. Hoje em dia muito pouco coisa sabemos sobre as grandes transformações que poderão ocorrer. Muitos hábitos e maneiras tradicionais de encarar os acontecimentos vão mudar ou desaparecer de vez. E as gerações de hoje, se presentes na nova era, terão que fazer muitas adaptações.

O HOMEM QUER A SUPERFÍCIE

A missão do urbanista é muito importante; deve assegurar que a técnica ficará a serviço do homem, a cidade lhe será restituída, e que a organização do espaço se fará para o homem e não contra ele, quer os grandes problemas da circulação urbana se resolvam com os transportes rápidos de massa (trens, metrô, metrô), quer de outra forma qualquer conseguida pelo desenvolvimento tecnológico.

O aumento gradativo dos fatores nocivos ao homem, na cidade, é um fato. A poluição da água e do ar, os ruídos, a falta de espaço para habitar. Há que considerar ainda a expansão urbana levada a tais limites que dificulta os deslocamentos domicílio/trabalho; a fadiga dos transportes; a falta de áreas verdes; o excesso de informações e solicitações; o isolamento na multidão. Tudo isto ocasionando, no final, traumas psíquicos e emocionais, a que estão expostos os habitantes da região urbana.

O homem procura, então, cada vez mais, fugir do isolamento de concreto dos edifícios cada vez maiores. Ele quer morar perto do chão. Ele quer sentir um maior contato com a natureza. Lais Salengue diz que "a expansão urbana em superfície é hoje uma tendência quase incontrolável. Enquetes realizadas na França sobre o problema habitacional mostram que 81% das pessoas ouvidas preferem habitar as casas individuais com jardim, do tipo habitação suburbana ainda que sujeitas às amplexões de percursor na demanda do trabalho e serviço em geral. Esta preferência é mais expressiva ainda em estatísticas análogas publicadas nos Estados Unidos — as cidades americanas se caracterizam por uma frágil densidade demográfica periférica a centros de negócios altamente concentrados — e será talvez uma preferência dominante para as populações do futuro tanto quanto para as atuais.

Esta forma de habitar, no entanto, típica do crescimento em superfície, significa baixa densidade demográfica e provoca uma relação habitante/serviço muito elevada (transporte, rede de água

etc.). A expansão física das cidades paralelamente ao uso da habitação individual vai contribuindo para a formação de superfícies urbanizadas, aproximando núcleos urbanos e progressivamente formando um "continuum". Esta tendência, notada principalmente a partir dos grandes centros urbanos — estudiosos brasileiros acreditam que a população do conjunto Grande Rio e Grande São Paulo, da ordem de 50 milhões de habitantes no ano 2000, irá se alastrar da área metropolitana para o interior, ao longo de todo o vale da Paraíba e de lá para a baía de Fluminense, em direção à cidade de Vitória — é já uma realidade nos Estados Unidos, onde a famosa "megalópolis" americana se desenvolve numa extensão de 750 quilômetros, de Boston a Washington. O conjunto urbano inicialmente dividido em núcleos distintos terminou por se conurbar numa concentração que já atinge, em 1965, 40 milhões de habitantes. Os entendidos americanos acham que, a longo prazo, os Estados Unidos poderão evoluir para gigantescas conurbações em mais quatro "megalópolis" servidas por aeroportos em escala espacial".

COMO SERÁ, FINAL, A CIDADE-2000?

Lais Salengue, arquiteta e urbanista, diz que "toda tentativa de prever o futuro da cidade tem por base tendências subjacentes à cidade de hoje. No entanto, descrever a cidade de amanhã é tarefa de visionário. No caso do urbanismo esta tarefa é mais difícil ainda, por se tratar de uma ciência de forte conteúdo social; as tecnologias evoluem bem mais rapidamente que as estruturas sociais.

No entanto, assim como em 1925 Group, Le Corbusier, M. Van Der Rohe e alguns outros pesquisadores da cidade ideal lançaram as bases do moderno urbanismo (Carta de Atenas), os novos pesquisadores, chamados por alguns de "visionários", se lançam no estudo do "urbanismo prospectivo" e estabelecem as bases de cidades totalmente diferentes das previstas no início do século. Propostas saudáveis de casas espaciais, subterâneas, flutuantes etc. Esta nova concepção de urbanismo está toda fundamentada em pesquisas sobre unidades arquitetônicas da mais avançada tecnologia: células plásticas e de outros materiais cujas unidades podem ser penduradas ou apoiadas em estruturas espaciais, com a mesma autonomia das casas individuais. Na direção do urbanismo pros-

pectivo figuram nomes de grande conceito internacional, quer seja na França, com os partidários do urbanismo espacial como Yona Friedman, Paul Maymont, Chanéac e outros; quer nos Estados Unidos ou Alemanha, com Paolo Soleri e Walter Jonas, partidários do Neo-utopismo, ou Kurokawa e Kenzo Tange, no Japão.

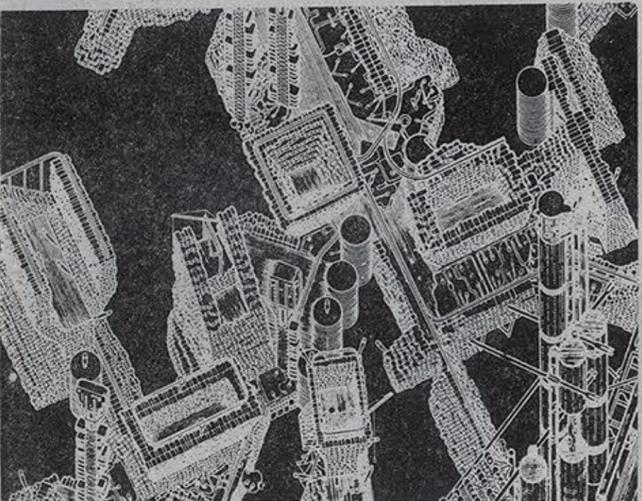
Será muito difícil dizer, hoje, se o futuro da cidade será o da "megalópolis" ou das cidades espaciais. Se a cidade-2000 terá núcleos urbanos de crescimento controlado em superfície e população, integrando uma rede harmonicamente hierarquizada ou se será dos grandes centros urbanos altamente densificados.

Lais Salengue: "Para a nossa realidade cotidiana podem parecer irreais e muito distantes as audaciosas propostas do novo urbanismo, especialmente se considerarmos que os postulados da Carta de Atenas enunciadas há quase 40 anos não foram, com raríssimas exceções, postos em prática. Esta distância mais se acentua para os países subdesenvolvidos onde as técnicas de pré-fabricação estão somente agora sendo introduzidas, onde não se opera a construção em escala industrial, onde o progresso tecnológico é lento, sem existir estímulo para a pesquisa da arquitetura e urbanismo prospectivo".

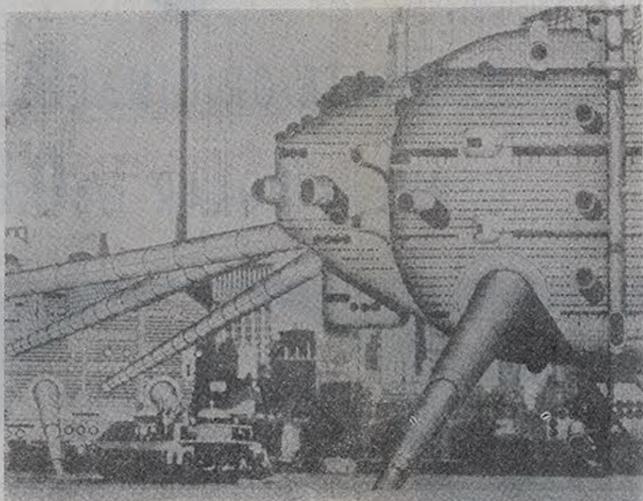
Para completar a informação dada pela arquiteta, é bom o leitor saber que na Europa e Estados Unidos já estão, há muito tempo, sendo levantados edifícios pré-fabricados, onde um guindaste chega com paredes inteiras para montar, enquanto aqui prevalece a técnica do empilhamento de tijolos. Isto serve para mostrar que o desenvolvimento do urbanismo depende também dos progressos verificados na técnica de construção.

Enfim, o futuro está chegando cada vez mais rápido. Nas cidades cresce cada vez mais o número de automóveis, o grau de poluição do ar e da água, enquanto diminuem o espaço livre e as áreas verdes. Talvez a solução para o futuro de nossas cidades sejam os projetos conservadores. Ou então as propostas arrojadas do "urbanismo prospectivo". Ou mesmo um meio termo entre as duas tendências.

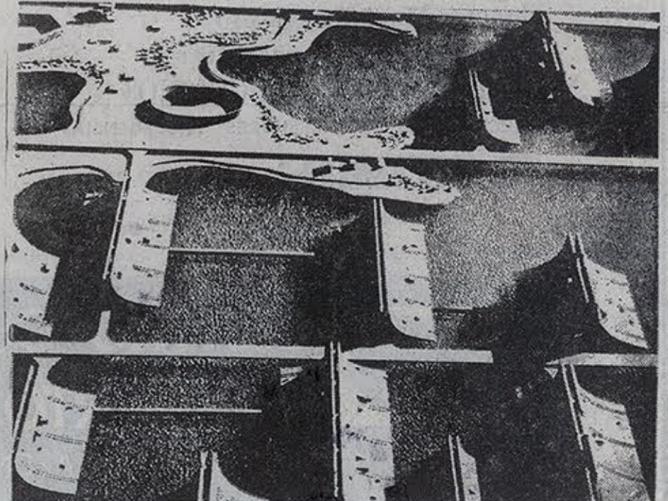
Talvez o melhor, mesmo, seja esperar para ver. Pierre Mathieu é que disse: "importa menos saber o que serão as cidades de amanhã que por em funcionamento os meios que permitam concebê-las e realizá-las".



"Plug-in-city" projeto de Peter Cook



"Walking City", projeto de Ron Herron



Projeto de Kenzo Tange para a expansão de Tóquio