



## Universidades Lusíada

Seco, Rui

### **Landing the SS Patris II : a cidade modernista através do Mediterrâneo**

<http://hdl.handle.net/11067/6469>

<https://doi.org/10.34628/6fe8-w031>

#### **Metadados**

##### **Data de Publicação**

2022

##### **Resumo**

Na década de 1950, a arquitectura moderna experimentava as suas soluções para construir uma nova cidade, sobre os despojos da guerra na Europa. Duas décadas depois do quarto congresso CIAM e da criação da Carta de Atenas, Le Corbusier mostrava aos participantes no CIAM 9 a sua primeira grande concretização urbana, a Unité d'Habitation de Marselha. Trabalhado de forma modelar, como elemento basilar nesse repensar da urbanidade, este projecto despoletaria sentidos de pesquisa e experimentação que ...

##### **Tipo**

bookPart

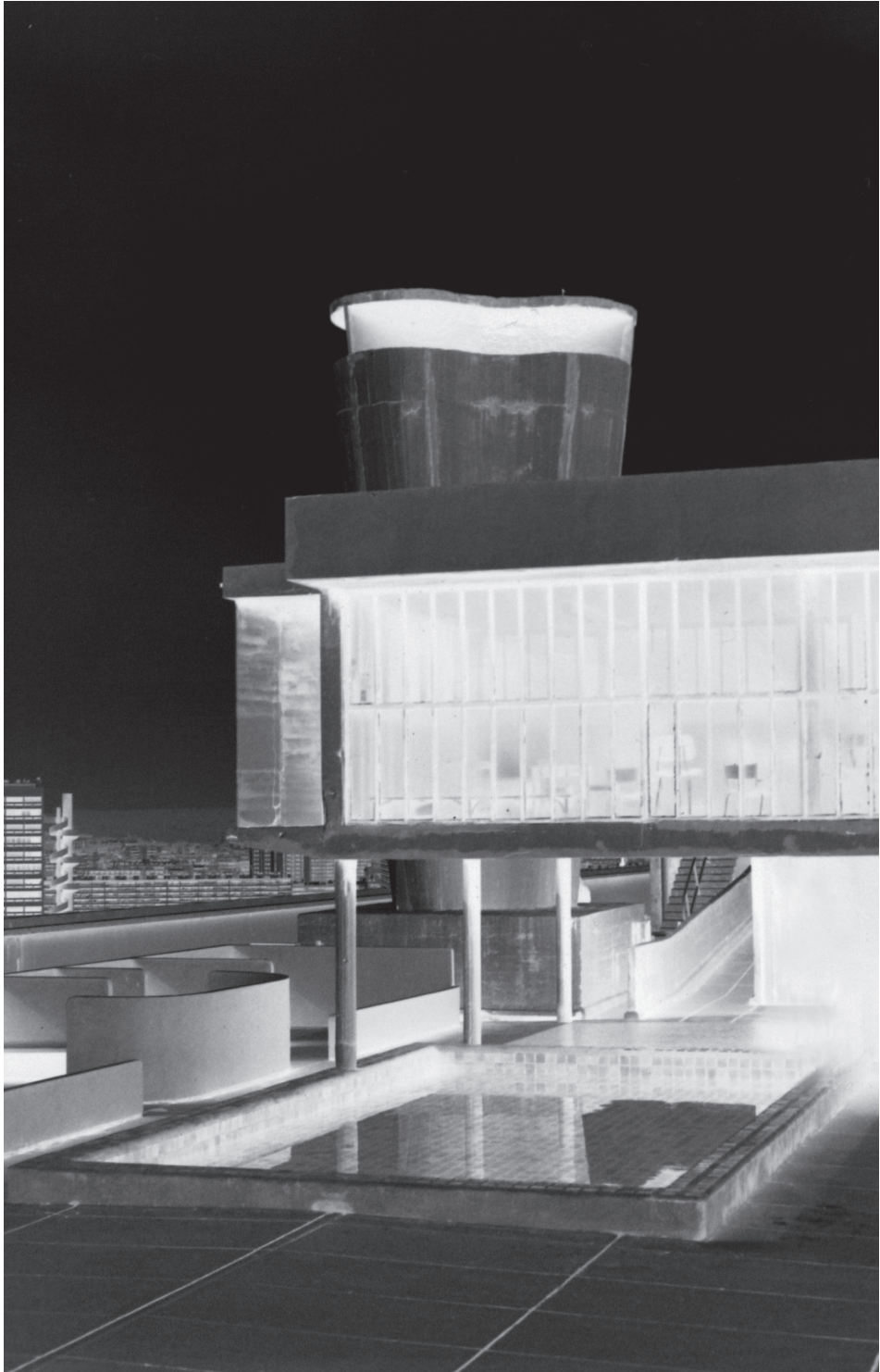
Esta página foi gerada automaticamente em 2024-04-19T01:16:03Z com informação proveniente do Repositório

***LANDING THE SS PATRIS II:***  
***A CIDADE MODERNISTA ATRAVÉS DO **M**EDITERRÂNEO***

***LANDING THE SS PATRIS II:***  
***THE MODERNIST CITY ACROSS THE **M**EDITERRANEAN***

**Rui Seco**

DOI: <https://doi.org/10.34628/6fe8-w031>



**Resumo:** Na década de 1950, a arquitectura moderna experimentava as suas soluções para construir uma nova cidade, sobre os despojos da guerra na Europa. Duas décadas depois do quarto congresso CIAM e da criação da Carta de Atenas, Le Corbusier mostrava aos participantes no CIAM 9 a sua primeira grande concretização urbana, a *Unité d'Habitation* de Marselha. Trabalhado de forma modelar, como elemento basilar nesse repensar da urbanidade, este projecto despoletaria sentidos de pesquisa e experimentação que cruzavam o Mediterrâneo, para novas ideias desenvolvidas no norte de África. A evolução da cidade, das novas propostas urbanas e destes territórios, pulverizando-se, seguiria no entanto rumos imprevistos. No desenvolvimento omnipresente da cidade contemporânea são ainda legíveis registos de várias destas experiências, entre os traços de múltiplas geografias e significados, pessoais e identitários.

**Abstract:** In the 1950s, modern architecture could finally experiment its ideas for creating a renewed city, on Europe's war wrecks. Two decades after the fourth CIAM congress and the creation of the Athens Charter, Le Corbusier presented the CIAM 9 participants his first major urban realization, the *Unité d'Habitation de Marseille*. Designed as a model of the basic element of a new urban fabric, this project would trigger new research and experimentation paths that crossed the Mediterranean to the territories of North Africa. The progresses on the city, the new urban proposals and these territories, would, however, follow unforeseen ways. In the ubiquitous deployment of the contemporary city, signs of several of these experiences are still perceptible, among the traces of multiple geographic perceptions and of personal and identity significations.

## Landing the SS Patris II: a cidade modernista através do Mediterrâneo

1. Marselha, noite de 21 de Julho de 1953. Na cobertura da Unidade de Habitação de Le Corbusier realiza-se uma festa celebrando o final do nono Congresso Internacional de Arquitectura Moderna.

Com uma imensa participação de mais de 500 delegados de 31 países, o Congresso, que tinha como objectivo a elaboração de uma Carta do Habitat, desenvolvera-se segundo um programa de trabalhos extenso e desdobrado em diversas comissões temáticas, das “*Artes Visuais*” à “*Legislação*”, passando pelo “*Urbanismo*”, as “*Técnicas de Construção*” ou a “*Formação do Arquitecto*”<sup>1</sup>. A grande dimensão do encontro, se por um lado espelhava a sua importância no contexto da cultura arquitectónica da época, por outro impedia a concisão global e o desenvolvimento de sínteses alargadas, tornando-o, segundo Pierre-André Emery, uma “*espécie de drogaria intelectual em que cada um encontra aquilo de que vem à procura*”<sup>2</sup>.

O acentuar das dificuldades crónicas dos CIAM na obtenção de conclusões partilhadas por todos teve como contraponto a positivamente forte impressão deixada no conjunto dos participantes pela Unidade de Habitação de Marselha, visitada no último dia do encontro<sup>3</sup>. Primeira materialização construída das ideias de Le Corbusier sobre urbanismo, o edifício tinha sido recentemente finalizado, duas décadas depois do desenvolvimento da Carta de Atenas, cujos princípios urbanísticos seguia, na sua visão *ideológica* do habitar, no programa das quatro funções urbanísticas, na relação directa com o sol e o verde, na concentração da construção para criar solo livre, no desligar da estrutura urbana de arruamentos.

---

1 O programa de trabalhos do CIAM IX é descrito pormenorizadamente por Eric Mumford (MUMFORD, 2000, p. 228).

2 Inicialmente, os CIAM tinham uma participação muito mais contida - no congresso fundador, em 1928, eram vinte e quatro os arquitectos presentes - mas ao longo do tempo aumentou exponencialmente o número de envolvidos, tornando os encontros inoperantes e inconclusivos, conforme expressa o descontentamento de Emery (EMERY, 1971).

3 Ver: *Architectural Design*, Agosto 1953, p. 208.

No entanto, a Unidade de Habitação pode também ser lida como uma procura de novas soluções quanto às necessidades de identificação dos habitantes e de diferenciação da arquitectura, explicando a reacção favorável dos congressistas, transversal a gerações e proveniências. A procura de individualização nas soluções organizativas, a incorporação da galeria comercial a meia altura, o desenvolvimento de uma nova espacialidade no interior dos apartamentos, a utilização da cobertura como espaço comum trabalhado arquitectonicamente de forma particularizada, a busca de diferenciação formal e de expressão, podem ser entendidos como sinais de uma relação com a arquitectura mais humana e menos *fordista*, mais facilmente apropriável e menos mecanizada na concepção, estabelecendo uma clara diferenciação relativamente às primeiras utilizações da tipologia lameliforme vertical, proposta por Gropius no CIAM 3 e testada de forma pioneira em 1932-34 por Van Tijen, Brinkman e Van der Vlugt no bloco de apartamentos Bergpolder, em Roterdão.

Naquela noite de Julho, na cobertura da Unidade de Marselha, três diferentes gerações de arquitectos se juntavam sob a luz celeste – primomodernistas, seguidores e contestatários. Segundo Giedion, a beleza da lua e do céu dava ao grupo a coragem para debater o tema “*Que significam os CIAM para nós?*”<sup>4</sup>. Não será muito arriscado deduzir uma grande diferença de significado para os diversos participantes.

Num ambiente festivo, incluindo um espectáculo de strip-tease preparado pela delegação francesa, que escandalizaria o grupo holandês [!], processava-se a passagem de testemunho dos Congressos Internacionais de Arquitectura Moderna e dos destinos da arquitectura. Corbusier não voltaria aos CIAM, e estes brevemente mudariam de rumo, em perseguição de novas soluções para problemas diferentes dos colocados à geração pioneira, com a preparação entregue ao grupo constituído pelos jovens Smithsons, Candilis, Voelcker, Lemco e Howell.

---

4 Giedion expressa por carta a Le Corbusier a sua satisfação quanto à festa e a esta conclusão [Carta de Giedion para Le Corbusier de 10 de Agosto de 1953] (MUMFORD, 2000. p. 237; nota 138 p. 331).

2. Vinte anos antes, em 1934, Le Corbusier desenvolvera uma proposta urbanística para a transformação da pequena povoação marroquina de Nemours, na costa norte de África, junto à Argélia, em território pertencente a França, na época, como protectorado.

O plano de Nemours é exemplar da obra de Le Corbusier na demonstração de que o seu objectivo é a invenção de uma cidade diferente, livre das limitações impostas pelo passado, e não apenas a simples modificação da forma dos edifícios no contexto da cidade tradicional<sup>5</sup>. A qualidade da composição volumétrica, a plasticidade do conjunto, a inventividade na articulação dos princípios urbanísticos com a situação pré-existente e com as suas especificidades são o reflexo da sua criatividade e da sua permanente tentativa de reinvenção da cidade.



---

5 Leonardo Benevolo considera a reinvenção da cidade como o grande objectivo de Le Corbusier a partir do primeiro pós-guerra, e avalia a extraordinária qualidade da sua obra enquanto manifestação dessa ousadia e da sua grande paixão (BENEVOLO, 1997, p. 23).

Na sequência praticamente imediata do quarto Congresso Internacional de Arquitectura Moderna [realizado entre Julho e Agosto de 1933] o “*plano de Nemours é conforme em todos os pontos à Carta de Atenas dos CIAM*”<sup>6</sup>, nas palavras do autor. É a sua primeira proposta urbana baseada na utilização de unidades de habitação lameliformes, depois de diversos planos estruturados com base no emprego de torres ou de *rédients* [massas lineares contínuas articuladas geometricamente], dos quais o plano Voisin para Paris, de 1925, constitui um marco simbólico fundamental [conjugando as duas soluções].

Nemours era uma pequena povoação resultante da primeira colonização marroquina, em profunda transformação pela construção de um porto e de uma linha férrea que fazia a ligação ao sul de Marrocos. O plano de Le Corbusier desenvolve-se a partir da forte presença das infra-estruturas, estabelecendo uma definição clara de zonamento. Entre a rodovia de atravessamento Oran – Tlemcen, elevada sobre *pilotis*, e a ferrovia, o centro era trabalhado como uma grande plataforma em articulação com a estação e com o porto, na contiguidade do aglomerado *indígena* existente. A área residencial, autónoma, dispunha-se sobre a encosta, incorporando os equipamentos desportivos e escolares e estabelecendo ligações com o hospital e com a praia. Eram ainda previstas uma base militar, uma zona industrial e um espaço de reserva para construção de moradias, entre diversas outras áreas.

A orografia é fundamental na estruturação da proposta de Le Corbusier. Os seus esboços expressam essa importância, apresentando a sua *análise topográfica*, sob a forma de perspectiva, em que descreve o sítio a partir do promontório: o porto, a praia, a povoação, e o anfiteatro natural, no qual disporia as suas Unidades de Habitação<sup>7</sup>.

A proposta adaptava-se à acentuada inclinação do terreno, estruturando a rede viária em losango, para mais facilmente vencer o desnível,

---

6 O Plano de Nemours é apresentado no estudo monográfico de Max Bill sobre o arquitecto (BILL, 1964, . 26-29)

7 Não obstante a topografia acidentada, o plano parte da interpretação do lugar para desenvolver uma proposta que cria uma cidade com um gesto único (Id, p. 29).



cruzando-se novamente de forma a criar um outro losango, reservado ao futuro crescimento da cidade<sup>8</sup>. O interior das áreas com este formato constituía a área de uso pedonal e para caminhos de distribuição locais, onde se implantavam as grandes Unidades de Habitação, com uma rigorosa orientação Norte-Sul, a “*orientação solar mais favorável para a África do Norte*”. Esta disposição permitia materializar uma área habitacional para 50.000 habitantes em 18 unidades habitacionais, organizando todas as habitações em relação directa com o sol e o espaço livre, “*independentemente umas das outras*”<sup>9</sup>.

Duas ordens de função inteiramente diferentes se articulavam no plano: a edificação, construída em altura, e as superfícies de circulação, construídas em extensão. Globalmente, a intenção descrita pelo arquitecto é de definição das linhas mestras da proposta a partir das condições locais, ou seja, da topografia e do clima.

Em 1935, o plano era aprovado pela *Municipalité*, sendo mantido secreto para permitir a aquisição dos terrenos necessários para a sua implementação. No entanto, tal revelar-se-ia extremamente difícil, levando o arquitecto franco-suíço a criticar a falta de recursos legais de França “*em plena era da máquina*”, que deixava o nascimento e a sobrevivência da nova cidade como função do acaso, conseguindo apenas a construção do porto e da via férrea.

Para Le Corbusier, o plano de Nemours era o exemplo de uma cidade nova criada de um só gesto, da mesma forma que – segundo as palavras do próprio – na Antiguidade e no Renascimento “*se haviam criado cidades por inteiro*”.

Esta ideia de realização da cidade a um só tempo é profundamente modernista, à semelhança do conceito de plano urbanístico como composição volumétrica das construções sobre o terreno. No entanto, Ne-

---

8 Sobre a estruturação do plano de Nemours ver também a obra de W. Boesiger e H. Girsberger (BOESIGER; GIRSBERGER, 1995, p. 330).

9 No rigor da relação com o sol, Le Corbusier é absolutamente fiel aos seus princípios em Nemours (BILL, 1964, p. 29].

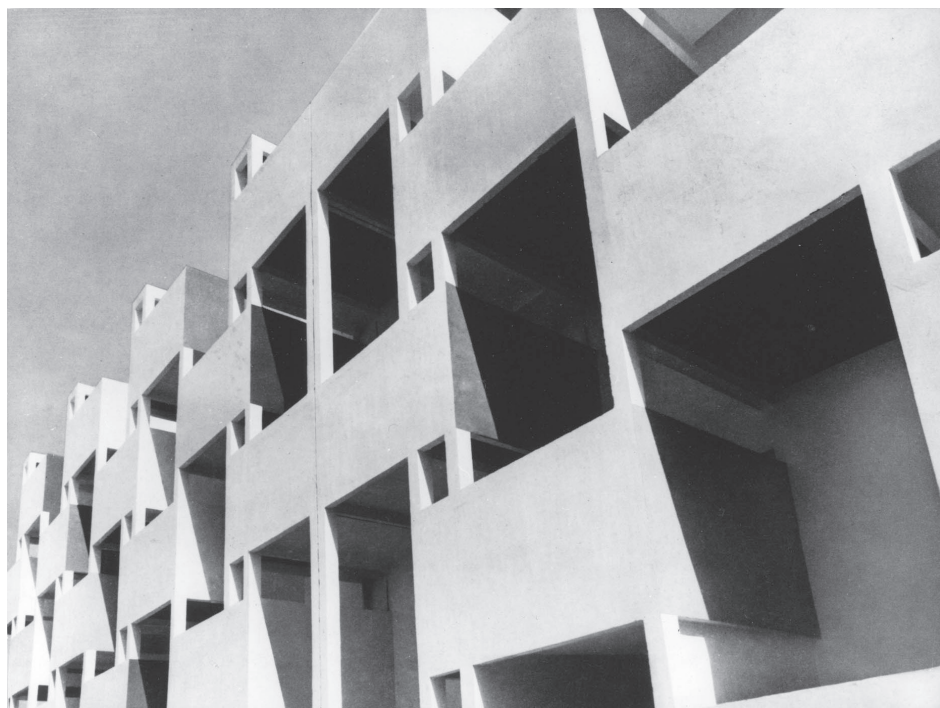
mours incluía também aspectos como a previsão de uma área de reserva preliminar para a hipotética construção de moradias, ou a definição da estrutura para o possível crescimento, se necessário, que indiciam uma outra noção de cidade, já não suspensa no tempo mas sim dependente da vitalidade e do dinamismo futuros [ou, apenas, a noção da falibilidade da figura do arquitecto colocado na posição de prever o futuro].

Nemours constitui um novo passo no urbanismo corbusiano, no momento da proclamação da Carta de Atenas. Pretendia demonstrar as qualidades dos princípios urbanísticos desenvolvidos durante o quarto CIAM sob o tema *Cidade Funcional*, a bordo do navio SS Patris II, ao largo do Mar Mediterrâneo, entre Marselha e Atenas.

Na Europa, a situação política radicalizava-se, a caminho da triste reedição da devastação da grande guerra. Por todo o território europeu, arquitectura e espaço urbano tornavam-se campo de marcação de poder, para nazis como para comunistas, eliminando o espaço para a criatividade e a experimentação, encarado como delírio esquerdista, por uns, ou como desvio burguês, por outros. O plano de Le Corbusier para Nemours constitui também uma evidência dessa falta de território para a arquitectura moderna, desalojada da sua área centro-europeia de nascimento. No norte de África, em Marrocos e na Argélia, como noutras paragens mais longínquas, os arquitectos modernos precisariam de encontrar um novo espaço.

**3.** *“Foi a Grelha do ATBAT [‘Atelier des bâtisseurs’] de Marrocos, [...] com os seus sóis dourados e nova linguagem arquitectónica gerada pelos padrões das habitações que nos fascinou. O Team Ten nascente reconheceu-se mutuamente na admiração por aqueles esquemas, um terço dos quais tinha sido construído”* lembra Allison Smithson, demonstrando o forte impacto dos painéis apresentados no CIAM 9 pelo Groupe d’Architectes Modernes Marrocaïns [GAMMA] com o título *“Habitat para o maior número”*. Segundo Smithson, era no norte de África que residia a *esperança de modernidade*, com abundância de sol, de espaço e de verde, ante o desvio dos princípios modernistas pela geração do meio.

O grupo GAMMA foi fundado após a realização de algumas conferências em Casablanca, em Novembro de 1949, por iniciativa de Michel Ecochard, director do Departamento de Planeamento Urbano do então protectorado francês de Marrocos. Entre os conferencistas contavam-se Marcel Lods e Vladimir Bodiansky, que viria a fazer parte do grupo. Em 1951, o GAMMA representava Marrocos no oitavo CIAM, apresentando um plano realizado para o bairro Yacoub-el-Mansour, na periferia de Rabat<sup>10</sup>.



No CIAM seguinte, em 1952, em Hoddesdon, na Inglaterra, o trabalho apresentado era já o fruto de uma vasta equipa, integrando geógrafos e sociólogos, e incluía para além de Bodiansky, outros arquitectos como Candilis, Kennedy, Piot, Woods, Ecochard, Godefroy e Beraud<sup>11</sup>. Eram mostrados os projectos de reconversão dos bairros de

---

10 A participação do GAMMA é reproduzida por Jean-Louis Cohen (COHEN, 1992, p. 61).

11 Eric Mumford realiza uma descrição detalhada da preparação do congresso e dos trabalhos (MUMFORD, 2000, p. 231).

lata em Casablanca, desenvolvidos muito pelo interesse de Ecochard, e implementados através da introdução de novas infra-estruturas urbanísticas nas extensas áreas degradadas, fruto de um crescimento urbano gigantesco – entre 1907 e 1952 Casablanca aumentara de 27.000 para 650.000 habitantes. O trabalho sobre o *habitat marroquino* estruturava-se a partir da definição de uma malha de arruamentos e da realização de casas-pátio de um só piso segundo uma malha de 8 x 8m, sendo mostradas aplicações em bairros como Port-Lyautey, Sidi-Othman e Carrières Centrales, como primeiras soluções apresentadas para resposta aos problemas do passado – exemplificados pela Medina de Fez – e do presente – exemplificados pelos bairros de lata de Casablanca<sup>12</sup>.

Mas eram desenvolvidas também outras propostas para a cidade marroquina, em função de estudos sobre os problemas do *habitat europeu fora da metrópole*, com marca evidente do interesse de Georges Candilis.

Candilis era um jovem arquitecto colaborador de Le Corbusier, tendo sido responsável pelo desenvolvimento e construção da Unidade de Habitação de Marselha, e declinara a proposta do arquitecto franco-suíço para dirigir no terreno a construção de Chandigarh, tendo optado para ir para o norte de África trabalhar no GAMMA. As suas propostas para edifícios de habitação colectiva, realizadas em conjunto com o irlandês-americano Shadrach Woods, são desenvolvidas em continuidade com o seu trabalho anterior, como o *Estudo Teórico para um Imóvel em Semi-Duplex*, dedicado “ao mestre Le Corbusier”, apresentado como uma evolução da organização tipológica em duplex da Unidade de Marselha e comparado a uma solução semelhante de Óscar Niemeyer para Petrópolis<sup>13</sup>.

---

12 Os princípios de estruturação das propostas, apresentando imagens das áreas objecto de intervenção, foram publicados em França, num dossier da revista *L'Architecture d'aujourd'hui* sobre a evolução do habitat marroquino (*L'Architecture d'aujourd'hui* # 46, 1953, p. 83-84).

13 Estudo publicado pelos arquitectos no número 46 da revista *L'Architecture d'aujourd'hui* (CANDILIS; WOODS, 1953, p. 87).

Candilis e Woods, com outros colegas como Aroutcheff, Jean, Vobey, com o apoio do engenheiro Piot e sob supervisão de Bodiansky, desenvolvem uma série de edifícios-tipo de habitação colectiva, para diferentes orientações [norte-sul e este-oeste] e localizações, segundo alguns princípios estruturantes: a limitação da largura relativamente à profundidade dos edifícios, em função da economia da construção; a possibilidade de adaptação da habitação às necessidades e vontade do seu ocupante, em nome da ética; e a procura do jogo volumétrico entre interior e exterior, na procura de expressão arquitectónica<sup>14</sup>.

Os projectos apresentados denotam a forte preocupação de relacionamento entre o interior e os espaços exteriores, incorporando pátios, varandas e galerias de distribuição, com grande impacto na volumetria e na expressão formal. As soluções urbanísticas não se limitam à disposição de unidades de habitação soltas no terreno, procurando antes a articulação geométrica em torno de espaços urbanos e, mesmo, a continuidade volumétrica ou dos percursos de distribuição em galerias ao longo dos pisos.

Diversos destes projectos foram construídos. Para Allison e Peter Smithson, constituíram *“a maior realização desde a Unidade de Habitação de Marselha de Le Corbusier. Ao passo que a Unidade de Habitação de Marselha era o resultado de uma técnica de pensamento sobre o habitat que se iniciara quarenta anos antes, a importância dos edifícios marroquinos é-lhes conferida por constituírem a primeira manifestação de um novo modo de pensar. Por esta razão, são apresentados como ideias; mas é a sua materialização enquanto forma construída que nos convence que existe um novo universo”*<sup>15</sup>.

A nova geração via no trabalho do grupo GAMMA a definição de um renovado modo de projectar, baseado no equilíbrio entre as propostas e a consideração da situação local, tal como no desenvolvimento de uma nova relação entre a arquitectura e os seus habitantes.

---

14 Estas propostas, umas construídos e outras ainda em fase de projecto, foram apresentadas no mesmo número da revista *L'Architecture d'aujourd'hui* (Op. Cit, p. 97-102).

15 Texto dos arquitectos na *Architectural Design* (SMITHSON; SMITHSON, 1955. p. 2-7 (tradução livre))

Em Sigstuna, em 1952, nas reuniões preparatórias para o nono CIAM, Candilis faz uma comunicação-manifesto, expressando a importância do desenvolvimento de uma Carta do Habitat, tão forte quanto a Carta de Atenas, e expondo cisões e questões geracionais existentes dentro do CIAM. Este documento torna-se uma das bases do desenvolvimento do Team X, grupo fundado em 1954 para preparação do décimo Congresso Internacional de Arquitectura Moderna. No ano seguinte, os membros jovens do CIAM reclamam o “*voluntário apagamento da arquitectura*”, como primeiro objectivo do habitat, preparado apenas até ao ponto em que “*o homem possa assumir o seu lugar*” e adaptá-lo a si próprio <sup>16</sup>.

O décimo Congresso, pensado inicialmente para o norte de África, em Argel, seria transferido para a Jugoslávia, devido às modificações políticas, que levavam à independência da Argélia, Tunísia e Marrocos em 1956. No mesmo ano, no CIAM 10, tornavam-se evidentes as cisões entre diferentes grupos e a impossibilidade de consensos, marcando o princípio do fim dos Congressos Internacionais de Arquitectura Moderna.

Le Corbusier continuava a ser encarado pela geração mais nova como o pai espiritual das tentativas de reavaliação crítica, sendo considerado membro não oficial do Team 10<sup>17</sup>. Na convicção de que a “*arquitectura para o maior número*” deveria ter em conta questões sociais e culturais, problemas de apropriação e de participação, os novos questionavam o mecanicismo das soluções normativas, a repetitividade da recuperação massiva do pós-guerra, a linguagem arquitectónica moderna usada repetitiva e degenerativamente. Perseguiam uma ideia de habitat *para viver e para tudo aquilo que o homem planeia e constrói para viver*, e já não apenas para responder às quatro funções da Carta de Atenas.

---

16 Id.

17 O respeito da geração mais nova pela figura tutelar de Le Corbusier é referido por Brian Taylor (TAYLOR, 1975, p. 2).

Entretanto, o grupo de arquitectos modernos marroquinos vivia também divergências internas, dividindo-se logo após o nono CIAM, afastando-se alguns membros, para Paris e outros locais, permanecendo outros, como Azagury e Zévaco, responsáveis por alguns projectos como o aeroporto Tit-el-Mellil em Casablanca, a estação de correios central de Agadir ou uma estação de serviço em Marraquexe<sup>18</sup>, obras reveladoras da continuidade do sentido de procura e experimentação do grupo e de uma grande qualidade da arquitectura, embora sem o significado como teste de soluções arquitectónicas e urbanas das propostas e esquemas anteriores, que se pretendiam a larga escala para os problemas da cidade do *grande número*.

Os destinos da arquitectura afastavam-se assim da cidade marroquina, pulverizando o debate em diversas direcções<sup>19</sup>, na procura divergente de orientação, enquanto em 1959, na Holanda, é anunciada a decisão de não usar novamente a designação CIAM.

4. *Negoceio o petit taxi* [“*combient c’est ...*”], e quando a corrida começa, todas as luzes evoluindo, os carros acotovelando-se nos semáforos, buzinando-se, lembro um pequeno texto de Enrique Vila-Matas, que refere o surgimento uns anos antes de uns *graffiti* misteriosos nas paredes da cidade de Fez, que se descobriu serem “*traçados por um vagabundo, um camponês emigrado que não se conseguia integrar na vida urbana e que para se orientar tinha que marcar itinerários do seu próprio mapa secreto, sobrepondo-os à topografia da cidade moderna que lhe era alheia e hostil*”<sup>20</sup>.

Pergunto-me se esta espécie de *stigméria* urbana, esta deposição de feromona<sup>21</sup>, poderia construir urbanidade, tornar-se colectiva e passar a

---

18 Obras referidas por Jean-Louis Cohen (COHEN, 1992, p. 65-66).

19 A falta de uma resposta unívoca às questões colocadas criticamente ao modernismo levava à procura diferenciada, através de caminhos diversos, por autores com visões distintas, perdendo-se “a batalha pela unidade”, como referia Walter Gropius (MONTANER, 2001, p. 28-34).

20 Vila-Matas compara o carácter alheio e hostil da cidade ao da própria vida (VILA-MATAS, 1994, p 7).

21 O conceito de *stigméria*, do grego ‘stigma’ ou marca e ‘ergon’ ou trabalho, foi introduzido por Pierre-Paul Grassé no final dos anos 50 para descrever uma forma particular de

um conceito de intervenção na cidade que permitisse lidar com uma urbanização tão extensa ao ponto de inviabilizar a percepção global, que possibilitasse a criação de um significado, de modo a estabelecer uma identificação dos lugares, através dessa forma de comunicação indirecta<sup>22</sup>.

Da janela do *petit taxi*, a cidade marroquina fervilha. A cidade marroquina, precursora em 1914 na aplicação do zonamento no planeamento. A cidade que levou à invenção do termo *bidonvilles*, nos anos 1920, em Casablanca. A cidade que criou Nemours, e que foi um lugar inspirador da revisão do urbanismo modernista. Poderá o vagabundo de Fez indiciar o germinar de um novo caminho de urbanidade?

Estará o futuro da cidade nas formas de ocupação mais primitivas? Perder-se-á o conceito de criador de lugar, a função do arquitecto e do planeador, na era da incerteza?

Do *petit taxi*, a agitação e a vitalidade febril fazem prever que a cidade continue a crescer, num futuro de grande desenvolvimento, ideia reforçada à vista das aldeias marroquinas cheias de crianças e jovens. A sua vitalidade não é desenhada, o desenho não interfere com esse dinamismo de organismo vivo. Mas a cidade genérica tem diferenças - as unidades de habitação dos anos 1950 [o *habitat de um europeu fora da metrópole*] são hoje ocupadas indiferentemente, os pátios anulados, fechados com paredes por rebocar, são o espaço em transformação, são uma outra topografia, submetida a novas intervenções.

---

comunicação indirecta entre indivíduos, no caso, nos estudos que desenvolveu sobre os insectos sociais. Baseia-se no modo como a natureza biológica cria marcas que permitem o desenvolvimento de estruturas complexas por organismos dotados de pouca capacidade intelectual - a deposição de feromonas propicia a organização a comunidades de insectos, como abelhas ou formigas, ordenando-as colectivamente para procurarem alimento, para construir o seu habitat ou para se defenderem (HOLLAND; MELHUSH, s/d). Ainda sobre o mesmo tema ver também Pierre-Paul Grassé (GRASSÉ, 1959).

22 A cidade situacionista introduz a noção de transformação do meio através do comportamento dos seus habitantes, construindo para si mesmos situações; a sua valorização decorria não da forma mas dos gestos incorporados no espaço, da sua quantidade e da sua qualidade. A ideia de stigmergia no espaço urbano, em linha com a noção de deriva urbana desenvolvida nos anos 1950, é também explorada por Leonel Moura (MOURA, 2002).





Relembro novamente Vila-Matas e uma outra personagem, o sacerdote italiano do início do século catorze Opicinus, *“cuja obsessão dominante era interpretar o significado dos mapas geográficos, projectar o seu próprio mundo interior neles – não fazia mais do que desenhar a forma das costas do Mediterrâneo no comprimento e na largura, sobrepondo-lhes às vezes o desenho do mesmo mapa orientado de outra maneira, e nestes traçados geográficos desenhava personagens da sua vida e escrevia as suas opiniões acerca de qualquer tema”*<sup>23</sup>. Tento desenhar no mesmo Mediterrâneo o navio SS Patris II, o criador da Carta de Atenas num espaço sem território, sobre a água, em trânsito.

Nesse mesmo Mediterrâneo, à medida que o nosso *ferry* se afasta de África, interrogo-me sobre o futuro da cidade – ocupo o pensamento – olhando o magnífico crepúsculo que antecede o nascer do sol, Gibraltar no horizonte.

---

23 O autor refere ainda uma frase escrita há uma centena de anos nas paredes de um manicómio francês - *“Viajo para conhecer a minha geografia”* - e a expressão de Fernando Pessoa - *“Viajar, perder países”* - como ponto de partida para o itinerário do seu livro sobre suicídio (VILA-MATAS, 1994, p. 8).

## Referências

- Architectural Design*, # Agosto 1953. London. 1953.
- L'Architecture d'aujourd'hui* # 46 1953. Paris. 1953.
- BENEVOLO, Leonardo – *O Último Capítulo da Arquitectura Moderna*. Edições 70. Lisboa. 1997 (edição portuguesa).
- BILL, Max – *Le Corbusier et Pierre Jeanneret: Ouvre complete*. Les Editions d'Architecture. Zurich. 1964.
- BOESIGER, W.; GIRSBERGER, H. – *Le Corbusier 1910-65*, editorial Gustavo Gili. Barcelona. 1995 p. 330 (1ª edição 1971).
- CANDILIS, G. ; WOODS, S. – *Étude Théorique de L'Immeuble Semi-Duplex*. in *L'Architecture d'aujourd'hui* # 46 1953. Paris.
- COHEN, Jean-Louis – *The Moroccan Group and the Theme of Habitat*. In *Rassegna* #52. Dezembro 1992.
- EMERY, Pierre-André – *Les Congrèsses des CIAM et la Charte d'Athènes*. In *L'Architecture d'aujourd'hui* # 43. Paris. Outubro/ Novembro 1971.
- GRASSÉ, Pierre-Paul – *La Reconstruction du nid et les coordinations inter-individuelles: La théorie de la stigmergie, Insectes Sociaux*. Paris. 1959.
- HOLLAND, Owen; MELHUISE Chris – *Introduction: Stigmergy*. at [http://www.stigmergicsystems.com/ /stig\\_v1/stigrefs/article2.html?150990](http://www.stigmergicsystems.com/ /stig_v1/stigrefs/article2.html?150990)
- MONTANER, Josep Maria – *Depois do Movimento Moderno: Arquitectura da segunda metade do século XX*. editorial Gustavo Gili. Barcelona. 2001. p. 28-34.
- MOURA, Leonel – *Vagabundos*. at <http://zonanon.org/ideias/lm021211.htm>. posted at 11-12-2002.
- SMITHSON, Allison; SMITHSON, Peter – *Collective Housing in Morocco*. In *Architectural Design*, #Janeiro 1955. London.
- SMITHSON, Allison – *Team 10 Meetings*. Rizzoli. New York. 1991 (tradução livre).
- TAYLOR, Brian – *Chants d'innocence et d'experience*. In *L'Architecture d'aujourd'hui* # 177 Janeiro/ Fevereiro 1975. Paris.
- VILA-MATAS, Enrique – *Suicídios Exemplares*. Assírio & Alvim. Lisboa. 1994.