

BRASÍLIA, CIDADE MODERNISTA, CIDADE CONCRETA*

Philippe Panerai

* Capítulo do livro *Análise urbana* (Brasília, EDUnB, 2006).

Inspirando-se em Colin Rowe – que em *Collage City* (1978) havia comparado o centro de Parma com o projeto para a reconstrução do centro de Saint-Dié (1946), de Le Corbusier –, James Holston se vale, em seu *A cidade modernista* (1993), do Plan Voisin (1925), também de Corbu, para ressaltar a inversão da relação gestaltiana figura/fundo. O “sólido” – isto é, o edifício isolado do Movimento Moderno – toma o lugar do “vazio” do espaço público da cidade antiga como elemento de composição da planta da cidade. A oposição é evidente: o urbanismo do Movimento Moderno, do qual Brasília constitui o apogeu, é caracterizado pela desagregação do tecido. O título do Capítulo 4 do livro de Holston, “A morte da rua”, sintetiza a tese do autor.

A abordagem etno-arquitetônica proposta por ele coloca em pauta a natureza do tecido urbano moderno e de suas relações com as práticas dos habitantes.

No caso de Brasília, é lícito começar a análise urbana pela questão do tecido, pois ali se encontram o urbanista e os moradores, o urbanismo e a arquitetura, o plano inicial e o tempo, o Plano Piloto e as cidades satélites. Porém, por mais significativa que seja, tal questão não esgota o assunto, e uma reflexão sobre a cidade enquanto globalidade pode fornecer um segundo enfoque, agora ainda mais estimulante na medida em que a construção do metrô e a nova escala por ele introduzida já começaram a transformar a imagem da aglomeração. Por outro lado, a história da cidade também oferece algumas chaves de leitura: a longa

gênese de seu projeto (1761-1956), a sua edificação (1957-1960), e os seus mais de quarenta anos de desenvolvimento.

A QUESTÃO DO TECIDO

O Plano Piloto e as unidades de vizinhança.

No desenho de Brasília, a via W3 ocupa uma posição particular. No limite das superquadras, paralela ao eixo rodoviário, contínua – a não ser pela travessia do eixo monumental –, ela oferece uma paisagem que rompe com o resto da cidade. Nada de cruzamentos em desnível, mas semáforos, um canteiro central arborizado que lhe dá ares de bulevar; largas calçadas onde se espremem os pedestres e, ao menos de um dos lados, edificações comerciais quase contínuas. As práticas cotidianas da cidade ali encontram um terreno conhecido. Os endereços são simples, é fácil de se orientar. Os ônibus param ao longo das calçadas, os pedestres atravessam no sinal vermelho, os comércios prolongam seus balcões sobre as calçadas.

Ainda que tenha proposto reinterpretaciones audaciosas, Lucio Costa não aboliu a lógica tradicional da cidade. Brasília não é a *Ville Radieuse* (1922-35) de Corbusier, nem a *Grosstadt* (1925) de Hilberseimer. Nela, a rua às vezes ainda existe, a W3 é um exemplo disso. Rua, ou melhor, bulevar comercial que contorna os bairros e conecta territórios diferentes: a leste, por trás dos comércios, as superquadras; do outro lado, pequenas casas.

À continuidade quase convencional da W3, opõe-se a descontinuidade dos setores comerciais locais, regularmente distribuídos nas duas asas residenciais a cada duas superquadras. Tal distribuição igualitária – que lembra aquela dos mercados e equipamentos do plano de extensão de Barcelona, de Cerdà – parte da ideia de “unidade de vizinhança” como elemento constitutivo do tecido. Duas superquadras (ou quatro, conforme a leitura que se faz) se associam de um lado e de outro de um setor comercial. Esse, por sua vez, é formado por dois renques de lojas com duas fachadas que se abrem de um lado para as habitações e do outro para uma via, na qual há um supermercado em uma extremidade e algum equipamento de vizinhança (escola, igreja ou clube) na outra, caracterizando uma rua comercial. Ao largo do tráfego de passagem, a unidade de vizinhança possui equipamentos que compartilha com as unidades contíguas e oferece ao morador, especialmente às crianças, jardins e caminhos ao abrigo dos automóveis.

A proposição de um território próximo em que o automóvel sob controle – ele “já faz parte da família”, dizia Lucio Costa – deixa uma grande liberdade de percursos a pé e favorece o encontro dos habitantes e a sua participação nas atividades coletivas se exprime de forma particularmente clara no prestigioso grupo formado pelas SQS 107, 108, 307 e 308. Lucio Costa e Oscar Niemeyer ali materializaram os princípios da unidade de vizinhança, agregando-lhe, com a pequena Igreja de Nossa Senhora de Fátima, uma dimensão espiritual.

Por mais moderna ou modernista que seja, esta distribuição parece também uma reminiscência ou uma reinterpretação dos bairros das cidades pré-industriais organizados em torno de uma praça que reúne as instituições (igreja, prefeitura), os equipamentos (escola, correios) e o comércio. Brasília, a grande cidade moderna, torna-se assim a associação de uma série de unidades de vizinhança pensadas para funcionar no registro bucólico de um vilarejo reinventado, para o qual Planaltina, localizada a pouca distância, poderia fornecer um bom exemplo.

Às análises de Holston, que enfatizam com justa razão as rupturas que a cidade modernista introduz em relação à herança pré-industrial, podemos acrescentar uma leitura que busca as continuidades, as permanências, as reinterpretações. Ainda que com formas diferentes, o projeto de Costa se apresenta como herdeiro das prescrições de Ebenezer Howard e de Raymond Unwin para a cidade-jardim inglesa, e a sua superquadra como uma ampliação dos *closets*, aqueles grupos de edificações organizados em torno de um espaço coletivo arborizado e afastado das grandes vias de circulação. Em ambos os casos, a um meio século de distância entre si, proposições para a cidade da era da indústria conservam uma lembrança nostálgica e mítica das comunidades pastoris que tentam reinventar. A própria expressão “unidade de vizinhança” evoca relações harmoniosas entre vizinhos, tão harmoniosas que formam uma unidade.

Setores comerciais e continuidades comerciais.

Apesar da setorização sempre presente, a distribuição lógica e igualitária dos setores comerciais do Plano Piloto não resistiu à prova do tempo e podemos notar dois tipos de transformações.

O primeiro diz respeito às funções. Gradualmente, uma especialização de alguns setores comerciais veio substituir a igualdade inicial. Como se, com o uso, o caráter introvertido da unidade de vizinhança – onde se encontram à mão os produtos necessários à vida cotidiana – cedesse lugar a uma outra lógica, que faz voar pelos ares o mito da unidade de vizinhança, tão próprio dos vilarejos.

Como uma primeira hipótese, pode-se articular duas séries de fatos que análises mais precisas poderão confirmar. Hoje em dia o abastecimento, em especial a compra de alimentos, é efetuado essencialmente de carro. Ele não está mais sujeito à proximidade imediata da moradia, e os locais de consumo estão situados ao longo dos percursos moradia-trabalho ou moradia-lazer dos membros da família, percursos esses extremamente dependentes do automóvel. A isso se somam as encomendas por telefone ou internet e as entregas em domicílio, atenuando a importância das distâncias.

Estas novas práticas de compra compõem uma geografia comercial que leva à especialização de determinados setores comerciais. Farmácias e equipamentos ortopédicos no entorno do Setor Médico-Hospitalar; eletricidade, iluminação e telefonia na Entrequadra Sul 109-110;

acessórios automobilísticos e pneus em alguma outra quadra etc.. Bares e restaurantes se agrupam em certos endereços; profissionais liberais e serviços se misturam ao comércio propriamente; as extremidades dos blocos comerciais são muito favoráveis para as choperias que lá podem desfrutar de varandas amplas e bem situadas; todos sabem qual tipo de produto se encontra em tal centro comercial...

Essa geografia que afeta os setores comerciais das asas residenciais também modifica a sua organização. Voltando-se para o carro, os comércios são reorientados e passam a se facear, de um lado e de outro dessa espécie de rua larga, que se transforma em uma praça comercial. Na outra face, pelo lado das superquadras, exibem uma fachada de serviço onde se multiplicam puxados, maquinários diversos, ampliações. Por fim, a vontade de ganhar alguns metros quadrados a mais resulta nas invasões rentes às empenas, no fechamento de passagens e de espaços abertos sob as marquises. Ao cabo, impulsionados pela mesma dinâmica comercial, aparecem ao lado dos setores comerciais, na proximidade da entrada dos edifícios, tanto nas largas calçadas como nos gramados, uma variedade de quiosques e atividades mais ou menos precários que oferecem jornais, bebidas, frutas, cigarros... e constituem uma primeira e tímida tentativa de mudança.

Para além da mera constatação, a análise permite verificar que as transformações obedecem a lógicas enunciáveis, vinculadas aos principais percursos, à proximidade dos equipamentos, às

relações com os transportes coletivos. A atenção a tais fenômenos é hoje ainda mais importante, uma vez que o início da operação do metrô representa uma reviravolta nos hábitos em matéria de transporte e deslocamento.

O setor de casas geminadas (as quadras 700)

Bordejando as superquadras e escapando ao princípio da liberação do solo que rege as unidades de vizinhança, os setores de habitações individuais geminadas propõem uma ocupação radicalmente diferente. Aqui, nada de pilotis desimpedindo o chão, mas uma rede de vias e de espaços públicos onde se alternam ruas abertas à circulação automotiva e vastos *greens* perpendiculares ou paralelos à W3. Renques de casas geminadas, cada uma delas se abrindo para o espaço público através de uma varanda à sua frente que se prolonga para o exterior por um jardim privativo.

As disposições iniciais lembram os renques racionalistas dos *Siedlungen* de Frankfurt. Em meio a jardins, eles definem um parcelamento em que cada habitação ocupa um lote que enquadra o contexto de sua evolução.

A observação dos renques mostra a variedade de operações efetuadas pelos moradores para transformar suas habitações, das mais simples às mais radicais:

- cercar a casa por fora do pórtico com uma grade que pode chegar a 1,80m ou até toda a altura do pórtico;
- fechar a casa e cobrir o pátio para transformá-lo em varanda;
- avançar toda a fachada da casa, a descoberto, até o pórtico;
- avançar total ou parcialmente a casa, até o limite do jardim;
- elevar a casa em um andar, parcial ou total.

É evidente que tais ações podem ser combinadas, recorrendo-se a repertórios formais variados, e indicam as diferentes reações por parte dos habitantes. Em última instância, trata-se do exercício de um poder de decisão quanto ao espaço da vida cotidiana e da organização do quadro doméstico em função da melhor relação possível entre necessidades de espaço, privacidade, proteção e isolamento, por um lado, e os meios dos quais se dispõe, por outro. A diversidade de soluções observadas em um pequeno número de casos testemunha a possibilidade de uma acumulação gradativa. Tenha ou não o morador um projeto explícito desde o início, é essa possibilidade de reforma gradual que condiciona o resultado: cada habitante, no contexto privado de sua parcela, conduz as transformações em seu ritmo próprio.

Ainda que as transformações atendam antes de mais nada a necessidades quantitativas e funcionais – principalmente de proteção e aumento de área

–, elas não param por aí. As reformas revelam a personalidade dos moradores, a face de si mesmos que querem mostrar, os gostos estilísticos que querem exprimir. Enquanto algumas são bastante respeitadas quanto à arquitetura branca e leve, de vigas e pilares, dos padrões originais, outras refletem a necessidade de encontrar soluções simples para problemas técnicos (impermeabilização, ocultação, cercamento, ampliação) ou expressam o gosto eclético atual (o telhado sobre a laje de cobertura, os revestimentos cerâmicos na fachada).

Para além de afirmações estilísticas, as reformas têm em comum a redefinição – à maneira de cada um, mas com muitos pontos em comum – das relações com a cidade. O cercamento dos jardins e da casa funciona como um filtro, algo “*in-between*” como diria Aldo van Eyck, que o morador decora, arruma, e onde permanece, repousa, planta, brinca... De qualquer modo, trata-se de um lugar para o uso que não contradiz o padrão inicial do pórtico e do pátio, mas os reinterpreta e expande, perpetuando – afinal, não era este o projeto de Lucio Costa? – hábitos e modos de vida tipicamente brasileiros.

O METRÔ E A NOVA ESCALA DA CIDADE

Os limites do Plano Piloto

Parcialmente delimitado desde 1892 pela Missão Cruels, o sítio do Distrito Federal

representa o contexto em que se deu o desenvolvimento da capital federal. Lá, Brasília foi implantada simbolicamente ainda em 1922, com a colocação de uma pedra fundamental nas proximidades de Planaltina, como parte das comemorações do Centenário da Independência. Em 1956, Juscelino Kubitschek lhe dá realidade com o lançamento de um concurso para o seu urbanismo. Desde 1957, o projeto premiado, de autoria de Lucio Costa, serve de base para o “Plano Piloto”. Construída a todo vapor, a capital é inaugurada em 1960, com a transferência das principais instituições federais.

Analisada por vários pesquisadores, como Aldo Paviani (1985, 1987, 1989), James Holston (1989), Maria Elaine Kohlsdorf (1996), Gunter Kohlsdorf (1996) e Frederico de Holanda (2002), a história do desenvolvimento de Brasília foi objeto de cuidadoso estudo de Geraldo Nogueira Batista, Sylvia Ficher e equipe (2002), do qual tomamos emprestado a seguinte periodização, para nos ajudar a esclarecer as transformações em andamento:

- 1956-1960: a construção de Brasília,
- 1960-1976: a consolidação da nova capital,
- 1977-1987: o planejamento do Distrito Federal,
- 1987 até o presente: preservação e autonomia política.

Sobre esta base, a reconstituição de uma cartografia real da ocupação do

território do Distrito Federal em cada período (incluindo acampamentos de obras e invasões), posta em paralelo com dados demográficos, traz uma leitura que rompe com a visão arquitetônica por demais centrada no Plano Piloto.

Delimitado em 1956, o Distrito Federal ocupa 5.783km², limitado a leste pelo Rio Preto e a oeste pelo Rio Descoberto. A população recenseada em 1959 alcançava 64.000 habitantes (a grande maioria atraída pela construção da capital), dos quais 24.000 em Brasília. O resto se distribuía em menor parte pelos núcleos urbanizados pré-existentes (Planaltina, criada em 1859, e Brazlândia, criada em 1933) e, na maior parte, em cidades provisórias criadas pela Novacap (Candangolândia, Cidade Livre), em acampamentos (Vila Planalto, Vila Paranoá) ou em invasões (Vila Sarah). Quando da inauguração da capital, a população já havia duplicado, atingindo 141.700 habitantes, dos quais 48% no Plano Piloto (68.000 hab.). Em 2000, o Distrito Federal reúne dois milhões de habitantes, dos quais 9,8% no Plano Piloto (198.000 hab.): uma população quatro vezes superior às previsões iniciais que davam como objetivo 500.000 habitantes nesse mesmo ano 2000.

Alguns comentários se impõem. Por muito tempo identificada com o Plano Piloto, Brasília hoje é uma grande aglomeração polinucleada que experimenta um crescimento bastante intenso nos planos demográfico e econômico – ela se tornou em 1991 a sexta maior aglomeração do Brasil – e uma grande extensão geográfica.

No quadro desse crescimento, a parcela relativa ao Plano Piloto foi se reduzindo. No plano demográfico, da inauguração em 1960 até hoje, sua proporção em relação à população total do DF passou de 48% a 10%. Não se trata apenas de uma queda relativa: as cidades satélites ganham população enquanto o Plano Piloto permanece estagnado. E desde 1991 passa mesmo a experimentar uma redução em termos absolutos, perdendo habitantes (209.000 em 1991, 199.000 em 1996, 198.400 em 2000), devendo-se aqui considerar que parte dessa perda se deu pela exclusão de sua administração, em 1994, de dois bairros, o Lago Sul e o Lago Norte. O Plano Piloto, prestigioso simbólica e arquitetonicamente, não é mais o único centro de gravidade da cidade.

Tal Brasília-Distrito Federal, após um crescimento intenso (280% em sua primeira década e 110% na segunda), experimenta há vinte anos um crescimento mais modesto: 33% entre 1980 e 1991, 25% de 1991 a 2000. Esta desaceleração possui duas explicações: uma maturidade após o rápido crescimento da cidade nova, um deslocamento do crescimento para além do perímetro do Distrito Federal. Com efeito, as menores restrições administrativas e as disponibilidades fundiárias favorecem hoje a implantação de atividades e populações ao sul da divisa do DF, em um corredor de urbanização que acompanha a estrada e a via férrea Brasília-Belo Horizonte-Rio de Janeiro. Este arquipélago urbanizado vem desde o Gama e se alonga por quase cem quilômetros. De modo menos significativo,

o desenvolvimento de Formosa e Planaltina de Goiás – a nordeste e já fora do limite do DF, nas proximidades da estrada para Salvador – e de Santo Antonio do Descoberto e Águas Lindas, a sudoeste, indicam a mesma tendência.

O metrô e a questão do centro

Por longo tempo a estrutura geral da aglomeração se caracterizou pelo surgimento de cidades satélites em torno do Plano Piloto, esse incontestavelmente no papel de centro. Aceitas a contragosto como um mal menor, como uma alternativa à proliferação de favelas, elas permaneceram por longo tempo isoladas e à parte do centro, flutuando em um vasto Distrito Federal, enquanto a imagem de Brasília se mantinha identificada com aquela do Plano Piloto.

Como visto, o conjunto das cidades satélites representa hoje um peso demográfico de muito superior ao Plano Piloto e suas extensões próximas, além de ter uma capacidade econômica nada desprezível. As atividades artesanais, as indústrias de montagem e acondicionamento ali se instalam, uma vez que não encontram espaços adequados no Plano Piloto. Escritórios e serviços também, não somente devido aos custos fundiários menores, mas para estarem mais próximos de uma parcela que vem se tornando majoritária de seus clientes. Podemos então, legitimamente, nos perguntar quais serão as consequências da primeira linha de metrô com operação experimental iniciada em 1995.

Com extensão total de quarenta quilômetros, ela se apresenta como a coluna vertebral de uma aglomeração contínua, ligando o Plano Piloto às cidades satélites do Guará (115.000 hab.), Taguatinga (243.000 hab.), Ceilândia (344.000 hab.) e Samambaia (164.000 hab.) e atravessando o novo bairro residencial de Águas Claras. Ou seja, um conjunto conurbado que já ultrapassou o milhão de habitantes.

Com efeito, a implantação e início de funcionamento do metrô trazem uma mudança significativa para Brasília. No caso de uma cidade até aqui exclusivamente devotada ao automóvel (veículos privados ou ônibus), a introdução de um novo modo de transporte coletivo ligando diretamente as antigas periferias ao Plano Piloto representa mais uma “infração” dos princípios originais. E, ao mesmo tempo, uma formidável incitação à mudança. Centenas de milhares de habitantes e atividades importantes até então separadas por mais de uma hora e meia de viagem em ônibus precários, submetidos aos revezes da circulação em horas de pico, passam a se conectar por um transporte rápido (30 a 40’), garantido e seguro.

E como não se interrogar sobre os elementos materiais suscetíveis de organizar a mudança de escala desta nova aglomeração?

Sem dúvida, o metrô é um dos elementos desta mudança, mas ainda se faz necessário estabelecer a sua urbanidade e precisar o seu papel nas representações que os habitantes fazem da cidade. Mais do que o metrô, é principalmente

a existência de espaços públicos que permite que a coletividade se reconheça enquanto tal. Para além de suas funções circulatórias, será que tais espaços públicos apresentam características urbanas concretizadas na sua organização e nas instituições e atividades que suportam? Serão eles susceptíveis de se organizar em rede e “estruturar” uma aglomeração estabelecida ao longo de mais de quarenta quilômetros?

Questões estas estreitamente vinculadas ao que se pode observar em outras cidades em que foram criadas linhas de transportes públicos modernos (bondes, trens de subúrbio, metrô, metrô expresso). Do desenvolvimento dos subúrbios londrinos no século XIX sob o impulso das estradas de ferro aos efeitos especulativos gerados pela implantação do metrô em Santiago do Chile no final dos anos 70, a mesma lógica se reproduz. Mas tal fenômeno, em Brasília, toma um novo contorno em face de sua condição muito particular de capital federal, em especial no plano fundiário.

As cidades satélites e a cidade real

As cidades satélites não existiam no projeto de Lucio Costa, nem nas diretrizes da Novacap. James Holston resenha de maneira saborosa a história de sua gestação sob a pressão dos habitantes vindos a Brasília em busca de trabalho nos canteiros de obras. A Vila Sarah Kubitschek que suscitaria a criação de Taguatinga em 1958; a Vila Amaury acarretando a de Sobradinho, em 1960; a legalização da

Cidade Livre, acampamento provisório que se tornou permanente em 1961, na condição de cidade satélite.

O desenvolvimento das cidades satélites exigiu que se fizesse uma reorganização.

Em 1965, o Distrito Federal foi dividido em oito Regiões Administrativas. A Região I, denominada Brasília, ocupa o centro. Além do Plano Piloto (aí compreendido os setores de mansões individuais no entorno do lago, SHIN e SHIS), diversos bairros iriam gradativamente se desenvolver, seja agregados a ele com um *status* ambíguo, como o Cruzeiro Velho e o Cruzeiro Novo, seja computados como cidades satélites – como o Núcleo Bandeirante e o Guará –, seja esquecidos como as Áreas Octogonais, a Candangolândia e a Vila Metropolitana.

Pouco a pouco as cidades satélites foram sendo reconhecidas e mesmo estimuladas, Planaltina e Brazlândia se expandiram, o Gama, o Guará e depois a Ceilândia foram criados. A atualização do Plano Piloto por parte do próprio Lucio Costa em 1987 – que resultou na decisão de se preservar a Vila Planalto, no “deslocamento” da Vila Paranoá e na criação de duas novas asas de superquadras – indica a sua aceitação do fato. O reconhecimento da Vila Planalto como parte integrante do Plano Piloto e a decisão de erradicar a favela do Paranoá para construir, quase no mesmo lugar, uma nova cidade satélite são símbolos disso.

A reforma de 1991 ampliou o número de regiões para onze. A Região I, Brasília, compreende o Plano Piloto, as margens

do lago (exceto a nova Vila Paranoá, integrante da Região VII), o aeroporto e duas vastas áreas naturais: um parque nacional ao norte e as reservas ecológicas ao sul. Vários setores outrora confundidos com o Plano Piloto, ou simplesmente desconsiderados, passam a ser Regiões Administrativas: o Cruzeiro tornou-se a Região XI, incluindo as Quadras Lucio Costa e as Áreas Octogonais; o Guará, a Região X; o Núcleo Bandeirante, a Região VIII, incluindo o Setor de Mansões Park Way e a Candangolândia. Da Região III, Taguatinga, foram desanexas duas novas regiões: Ceilândia (Região IX) e Samambaia (Região XII). Enfim, a Região VIII, Jardim, foi suprimida, sendo incorporada em parte a Planaltina e em parte ao Paranoá.

Com a nova divisão de 1994, o seu número passou para dezenove. As bordas do lago foram desmembradas do Plano Piloto; a Candangolândia (Região XIX, 5.600 hab.) e o Riacho Fundo (Região XVII, 41.000 hab.) foram transformadas em regiões autônomas. Do Gama foram retirados Santa Maria (Região XIII, 98.000 hab.) e Recanto das Emas (Região XV, 93.000 hab.), do Paranoá foi desmembrado São Sebastião (Região XIV, 64.000 hab.).

Podemos-nos indagar sobre o sentido e as consequências de tais divisões e demarcações. Primeiramente, elas indicam um reconhecimento do que está acontecendo. As novas Regiões Administrativas dão nomes a territórios até então ignorados e oficializam ocupações recentes (que, no sul, totalizam cerca de 300.000

habitantes quase que inexistentes quando do recenseamento de 1991). Elas abrem novos pólos de desenvolvimento e não é por acaso que duas das últimas delas a serem criadas, Riacho Fundo e Recanto das Emas, experimentaram um aumento de população de 93% e 80%, respectivamente, entre 1996 e 2000.

Ao mesmo tempo, contudo, este fracionamento tende a circunscrever entidades homogêneas no plano morfológico. Assim, Candangolândia ou Cruzeiro são descartados do Plano Piloto como “impurezas” que não deveriam ser confundidas com a obra original. Sem contar os efeitos destes recortes do território no preço de terrenos e habitações, nas lógicas populacionais, na distribuição escolar, nos impostos e taxas, que ainda estão por ser estudados.

A esta desintegração em pequenas unidades se opõe o efeito unificador do metrô. E não é por acaso que, simultaneamente à nova divisão, o Plano Diretor de Ordenamento Territorial, PDOT, de 1997, proponha um “macro-zoneamento” reunindo em três grandes zonas urbanas os fragmentos que recém se dividiu.

O reagrupamento fornece uma nova interpretação da cidade real em processo de constituição.

No centro, a zona de consolidação reúne o Plano Piloto, em sentido estrito, as margens do lago, o Núcleo Bandeirante e o Paranoá. Curiosamente, Sobradinho goza de mesmo *status*, o que pode nos fazer pensar em uma possível junção mais adiante. Um pouco mais longe, a zona urbana de uso controlado

compreende as encostas no entorno do lago, Brazlândia e São Sebastião. É compreensível que se procure limitar sua expansão por razões paisagísticas (a volta lago já dá uma imagem de densidade que contradizem as intenções do projeto de origem) ou ambientais.

O mais interessante é a constituição de uma vasta zona urbana de dinamização que reúne o grupo todo das cidades satélites.

A cidade real é um retângulo de 40 x 50km, perfazendo 2.000km²: uma cidade pontuada por densidades significativas, mas que inclui também parques, áreas agrícolas remanescentes, reservas ambientais. Assim se define o que a lista telefônica chama de “Grande Brasília”, um aglutinado urbano de quase dois milhões e meio de habitantes distribuído em diversas entidades administrativas. O que nos convida a pensar as suas Regiões Administrativas tanto como os diferentes bairros de uma grande cidade, quanto como as pequenas comunidades satélites iniciais.

A cidade-centro se organiza em torno de dois pólos. A nordeste, o Plano Piloto e o lago formam a cidade antiga, monumental e institucional, à qual se agregam bairros peculiares: a Vila Planalto e a Candangolândia, testemunhando a epopéia dos primeiros tempos; o Cruzeiro, das extensões planejadas; as Quadras Lucio Costa, das tentativas de atualização. A sudeste, Taguatinga e seus prolongamentos imediatos (Ceilândia e Samambaia) formam a cidade comercial e industrial, mais popular e movimenta-

da, com suas próprias expansões: Riacho Fundo e Recanto das Emas. Entre as duas, o Guará se apóia em um *strip* com diversos locais de compras para constituir uma centralidade dedicada ao consumo, e o Núcleo Bandeirante guarda a lembrança das origens heróicas.

Ao lado dessa cidade-centro, desenvolve-se uma outra constelação que ainda não se uniu à aglomeração principal e que se expande, a partir do Gama e de Santa Maria, para além do limite do Distrito Federal, já no estado de Goiás, onde se apóia no Pedregal, Valparaíso, Cidade Ocidental e Luziânia. Do lado oposto, ao longo da estrada para Salvador e Fortaleza, na direção nordeste, Sobradinho – instalada junto à rodovia e usufruindo desta visibilidade – e Planaltina – cujas recentes extensões também já atingiram a rodovia – estão a passo de constituir um outro pólo, ainda distinto da aglomeração principal, mas à qual poderá rapidamente se juntar. O desenvolvimento do Varjão, na saída norte do Plano Piloto, indica a pressão fundiária naquela área.

Restam Brazlândia, pequena cidade de 40.000 habitantes isolada no noroeste, cuja parte antiga (1933) na orla do lago oferece uma imagem de estação aquática desativada, e São Sebastião, com seus 64.000 habitantes. Resta também a antiga Região Jardim, hoje partilhada entre as Regiões VI e VII (Planaltina e Paranoá), território destinado originalmente a pequenas unidades agrícolas onde já se verifica uma discreta ocupação com casas de fim de semana para as classes abonadas de Brasília, as quais poderão vir a se

transformar em residências principais, conjugadas com um *pied à terre*, uma moradia de passagem no Plano Piloto.

Ou seja, Brasília ilustra plenamente a condição da cidade contemporânea, conforme definida por Eduardo Brenes Mata (1995): “um novo conceito de cidade onde se mesclam em um só espaço as condições urbanas, suburbanas e rurais que sucedem o zoneamento funcional anterior: a unidade de base não é mais a rua, mas o ‘corredor de crescimento que atinge de 80 a 100km.”

Lições das periferias

Com quase 90% da população do DF, as cidades satélites, as invasões e os novos pólos de urbanização representam hoje a realidade de Brasília. Menos controlados que o Plano Piloto, são lugares com legislações urbanísticas mais flexíveis, o que – aliado a um menor custo da terra – explica porque atraem a maior parte da expansão da capital. Seu papel na formação da cidade é fundamental. James Holston (1989) e Sylvia Ficher (2000) rastream suas razões e etapas históricas; a análise deve também considerar os mecanismos concretos e descobrir as lógicas que neles operam. De fato, é da conjugação de tais mecanismos – onde o espontâneo e o informal têm papel majoritário – com um planejamento ambicioso, do qual o Plano Piloto permanece sendo o exemplo mais perfeito, que se constitui a cidade real. Ao reunir estes dois aspectos, Brasília oferece um exemplo particularmente esclarecedor

para se compreender as características da cidade contemporânea.

À primeira vista, as cidades satélites se parecem, especialmente para o olhar estrangeiro. Em algumas delas, ruas principais sobrecarregadas com ônibus e caminhões, a presença do comércio que se derrama para as calçadas, onde se mistura com obras e reparos. Ruas secundárias ainda de terra batida, habitações improvisadas, escolas, campos de esportes e terrenos baldios. Uma arquitetura apressada que rompe com o controle existente no Plano Piloto. Um sentimento de coisa inacabada e, ao mesmo tempo, uma vida intensa. Mais jovens do que no Plano Piloto, muito barulho e movimento. E, de um ano para o outro, mudanças incríveis, de importância. Outras, mais requintadas, filhas legítimas do urbanismo do Plano Piloto, apresentam alto grau de urbanização, aliado a uma renda *per capita* relativamente elevada e a uma paisagem urbana bem mais estável.

De qualquer modo, para além de semelhanças superficiais, cada uma possui sua própria história e caráter, cada uma nos ensina alguma coisa sobre a cidade.

O Núcleo Bandeirante data de 1956. Como mostra um croqui de Oscar Niemeyer, a antiga Cidade Livre começou com uma rua, muita gente, alguns a cavalo, alguns carros; suas barracas de lona logo foram substituídas por casas simples de madeira, com coberturas de chapa ondulada que se prolongam sobre a calçada para formar uma galeria no térreo. Em um risco rápido tudo é dito: a rua como estrutura elementar,

fundadora do assentamento; a cidade como abrigo para todos – dá para imaginar mesas e cadeiras sob as marquises nas quais se acomodar para beber uma cerveja; a relação com a história, o desenho bem poderia representar uma cidadezinha nordestina.

Prevista provisória, a ser demolida após o término das obras, a cidade se defendeu, seus habitantes permaneceram. Isto bem pode ser uma primeira lição: em uma cidade nova, os operários que a constroem são também seus primeiros habitantes. Lembremos Heliópolis, cidade nova criada em 1905 pelo Barão Empain no deserto, nas proximidades do Cairo, cujo primeiro bairro a ser edificado foi o dos pedreiros núbios que iriam construir a cidade.

A Cidade Livre era toda impermanente, com aqueles “serviços” básicos que acompanham acampamentos iniciais: comércio, oficinas e consertos, estrutura administrativa básica, lazer. Hoje o Núcleo Bandeirante é em concreto e alvenaria, seguindo um ordenamento que – desde a decisão de manter o assentamento – fornece o contexto de sua transformação: vários andares nas avenidas, um máximo de dois pavimentos nas pequenas ruas perpendiculares. Nas avenidas as funções se misturam, comércio e pequenas empresas, escritórios, habitações. Como uma persistência das atividades de origem, ali se encontra tudo aquilo que permitia, de imediato, construir uma cidade: depósitos de materiais de construção, oficinas para caminhões e de reparo de maquinário. E, com uma especialização toda própria no

lado sul da terceira avenida, na qual se alinhavam lado a lado templos dos vários cultos presentes em Brasília.

Passar da madeira ao concreto armado, do provisório ao definitivo, da terra batida ao asfalto, da administração precária aos serviços públicos estáveis e ter seu *status* reconhecido, esta é a história da Cidade Livre tornada Núcleo Bandeirante. Como as outras cidades satélites, como as casas geminadas da W3, ela demonstra a competência dos habitantes, a sua capacidade de transformar seu espaço, de exprimir seu próprio gosto. Em qualquer uma das suas ruas, inicialmente constituídas de edificações baixas, todas as casas têm agora dois andares e exibem fachadas elaboradas, colunas e arcos sustentando varandas, balaústres clássicos nos peitoris. É como se os operários da construção quisessem utilizar para seu proveito os signos da cultura arquitetônica presentes nas grandes mansões que erigem em torno do lago para os ricos proprietários que não se interessam pela arquitetura moderna.

A Vila Planalto surgiu das instalações sumárias para os engenheiros, às quais se agregaram casas improvisadas para os operários dos canteiros de obras da Praça dos Três Poderes. Os engenheiros se foram, os operários ficaram, transformando uma implantação de ocasião num bairro pequeno e diferente. A dois passos da Praça dos Três Poderes e da extremidade do Eixo Monumental, portanto no interior do perímetro do Plano Piloto, por muito tempo a Vila Planalto não apareceria nos mapas oficiais. Ela está

ausente do Atlas do Distrito Federal de 1986 e será oficializada em 1987, com o novo esquema diretor elaborado por Lucio Costa.

Assim bem localizada, a Vila Planalto se distingue do Plano Piloto – ainda que a ele pertencendo – por sua escala de aldeia, pelo pitoresco de suas casas e pela flexibilidade de seu tecido. A presença de restaurantes e de alguns barzinhos contribuem para o seu atrativo. Ela aparece como o lugar da desorientação, uma espécie de viagem no tempo, um rápido retorno da “cidade modernista” ao vilarejo tradicional. Um contraponto necessário e bem vindo ao rigor monumental vizinho.

Erigida em 1933 às margens de uma represa, Brazlândia era tão somente uma vila agrícola com 350 habitantes quando se tornou uma cidade satélite em 1973, destinada a acolher uma parte das populações migrantes do Nordeste. Ao lado da antiga ocupação, da qual está separada por um pequeno corpo d’água em torno do qual se distribuem clubes esportivos e áreas de lazer, a principal expansão se estende de um lado e de outro da via LW1, que vem de Brasília. A estrada, algumas grandes praças e um sistema de ruas paralelas, cada uma com 18m de largura e servindo dos dois lados lotes com 18m de profundidade. O sistema é expedito e eficaz.

Os terrenos foram distribuídos aos habitantes, que estabeleceram uma notável estratégia de ocupação. Em uma primeira etapa, cercamento do lote e construção de uma moradia improvisada no fundo da parcela, um barraco de

madeira de uma água onde toda a família se amontoa em dois ou três cômodos exíguos. Esta primeira posse se fez sob o signo da urgência, enquanto o sistema viário ainda não estava totalmente concluído, as infra-estruturas técnicas por vezes insuficientes.

Passado o primeiro momento e o tempo necessário para obter meios e passar de migrante sem recursos a habitante e trabalhador, tem início a segunda etapa de ocupação. A construção em alvenaria obedece uma condição: a utilização de uma planta-tipo, bastante sumária, fornecida pela administração local, mediante o que o morador obtém, simultaneamente, a permissão para construir e o acesso a uma cooperativa de materiais de construção a preços vantajosos. A casa é feita então: elevada alguns degraus para deixar um vazio sanitário, é recuada da rua por um pequeno jardim frontal e está afastada do muro lateral de modo a deixar espaço para o carro; nos fundos, disposto entre o barraco inicial – que foi mantido – e a cozinha, há um pequeno quintal, oculto das vistas e criando uma espécie de estar doméstico a céu aberto. A família libera o barraco, que é alugado ou passa a ser um local de trabalho – atelier de costura, salão de cabeleireiro, às vezes comércio nas casas de esquina. Um terceiro estágio, mais demorado para ser alcançado, consiste em subir a casa de alvenaria em mais um andar.

Em Brazlândia, como no Núcleo Bandeirante ou na Vila Planalto, como em outras cidades satélites, como nas ricas mansões às margens do lago ou nas

casas geminadas das quadras 700, o lote constitui o quadro em que se dá a ação do habitante, lá onde – sabendo-se em casa – ele organiza o espaço segundo a sua conveniência. E não apenas palco de sua ação, uma vez que o lote é também um espaço de reserva para uma expansão ou reorganização futura, o espaço para um projeto seu. Uma lição de arquitetura.

Retorno ao centro

As novas configurações da capital federal, a obtida autonomia administrativa, a operação do metrô, tudo isso nos leva a refletir sobre a natureza do centro. Indiscutivelmente, ele está ainda hoje situado simbolicamente no Eixo Monumental. Mas a Praça dos Três Poderes, apesar da nobreza dos palácios ao seu redor, é mais um local para turistas, manifestações políticas e cerimônias do que o centro propriamente, aquele onde os habitantes se encontram e onde se misturam as atividades de trabalho, de lazer, de consumo e de transporte que estruturam a vida cotidiana.

Melhor situado geometricamente, o cruzamento do Eixo Monumental com o Eixo Rodoviário é por demais distendido para exercer o papel que se poderia esperar da associação de duas áreas comerciais, da estação rodoviária, da catedral, do teatro, de setores hoteleiros e culturais. Já o Plano Piloto, nele a distribuição setorizada das atividades, dispersando os elementos da centralidade, impediu por muito tempo a constituição de um centro vivo e animado, na escala de uma grande metrópole.

Ainda que certas cidades satélites, em especial Taguatinga, tenham a capacidade de constituir seus centros, esses, por falta de uma presença institucional e de uma organização generosa dos espaços públicos, não poderiam rivalizar com o Plano Piloto. E assim a problemática da constituição de um centro à escala da capital do Brasil só pode ser colocada a partir do Plano Piloto. E, com a chegada do metrô, ela deixa de ser meramente teórica para se tornar urgente.

Tendo como hipótese de trabalho que um centro urbano de certo porte não é decretado *a priori*, mas se desenvolve com o tempo, a partir de condições favoráveis, as mudanças na configuração da grande Brasília – hoje em curso e que o metrô irá inescapavelmente acelerar – colocam antes de mais nada a questão da capacidade do Plano Piloto de se transformar, para além de seu desenho original, num tecido urbano. Isto é, de oferecer um contexto para apropriações, expansões e adensamentos que a prática dos habitantes, sejam residentes ou trabalhadores, engendra para adaptar o espaço da cidade às novas condições advindas da evolução dos modos de vida e atividades.

Como visto, os primeiros exemplos destas modificações já são observáveis em várias situações:

- as transformações das casas em renque da borda oeste do Plano Piloto (quadras 700);
- as alterações nos setores comerciais das superquadras (mudança de atividades, reforma e ampliação das edificações, especialização);

- a implantação de comércios “leves”, informais: quiosques, trailers, comércios ambulantes etc., em locais até então proibidos;
- a criação – efêmera, porém significativa – de continuidades comerciais, em especial na área central, sob a forma de feiras que conectam os setores comerciais, aproveitando-se do fluxo de pedestres criado pela saída do trabalho, pelas atividades de lazer e pelas demais ocorrências da vida urbana.

É provável que a lógica de tais modificações ainda modestas, observáveis em determinados locais do Plano Piloto, se fará sentir de modo bem mais acentuado no entorno das estações de metrô, à medida em que essas forem sendo abertas. Será que a relação direta entre o centro e a periferia provocada pelo metrô irá resultar em implantações comerciais informais, desde jornaleiros até bares e vendas de refeições rápidas? Será que essa relação irá impor uma pressão maior na alteração dos centros comerciais nas proximidades das estações, ou mesmo levar ao surgimento de edificações comerciais fixas em locais nos quais elas são atualmente proibidas, como no andar térreo em pilotis dos blocos residenciais? No longo prazo, será que terá como consequência a especulação com edifícios e terrenos mais próximos da linha, contradizendo assim os princípios de origem?

Esta nova condição de relacionamento direto irá, de uma maneira ou de outra, criar continuidades entre os

pequenos pólos hoje dispersos e favorecer assim a formação de um centro urbano identificável e dinâmico? A observação do entorno das estações já em funcionamento no Plano Piloto (Central, Galeria dos Estados e 114 Sul) permite vislumbrar os primeiros indícios de um processo que poderá, em curto prazo, levar a um questionamento do princípio da setorização, do qual já se percebe hoje as limitações.

Tanto quanto no Plano Piloto, a modificação do território nas cidades satélites também é um aspecto importante. Qual será a sua capacidade para constituir, no entorno das estações de metrô, pólos urbanos que concentrem equipamentos, serviços públicos e comércio? Quais são os espaços públicos que lhes darão forma? Quais são as grandes artérias que irão conectá-los e tornar inteligível a estrutura geral da cidade?

A observação das transformações locais do tecido coloca questões quanto à estrutura do conjunto. Na verdade, a constituição de tais pólos urbanos é uma das características da organização geral da grande Brasília. Porém devemos atentar para uma mudança de postura essencial, a qual consiste em pensar o Guará, Águas Claras, Taguatinga, Samambaia e Ceilândia não mais como satélites girando em torno do Plano Piloto – tal como satélites em torno de um planeta ou planetas em torno de uma estrela –, mas como os diferentes bairros de uma grande metrópole multipolar, de modo a assegurar as condições de urbanidade da cidade do século XXI.

A LONGA HISTÓRIA DE UMA CIDADE NOVA

A fundação do mito arquitetônico

Batizada ainda antes de existir, sonhada por mais de um século, revelada profeticamente, enfim fundada para ser edificada quarenta anos mais tarde, a capital do Brasil se inscreve numa história mítica que acompanha as grandes etapas da formação do país: a Independência, a República, a Modernidade.

Construída no *hinterland*, Brasília é um símbolo da emancipação do país frente ao seu litoral e aos laços coloniais nele representados. Inscrita na primeira constituição republicana, naquele momento a nova capital federal sublinhava a distância em relação ao Rio de Janeiro, identificado com o período imperial. Concebida segundo os princípios do urbanismo dos CIAM, a cidade que representa a mais importante e prestigiosa realização do Movimento Moderno no plano internacional também testemunha a inserção do Brasil na modernidade e avaliza a aposta de seu presidente, Juscelino Kubitschek, em fazer o país avançar “cinquenta anos em cinco”.

A esta história nacional e política, tratada por Nogueira Batista e Sylvia Ficher em diversas ocasiões (2000, 2002), deve ser acrescentado um outro mito no qual a dimensão propriamente brasileira de Brasília é secundária, a fim de ressaltar o valor universal das lições da cidade e de sua criação. E, curiosamente, esse segundo mito encontra suas raízes em uma dupla confusão, quanto ao sítio e quanto ao autor do projeto da cidade.

A personalidade esfuziante de Oscar Niemeyer, a importância de sua obra e a excepcional duração de sua atividade profissional deram destaque ao arquiteto dos edifícios públicos, relegando ao segundo plano, quando não sumariamente esquecendo, o urbanista Lucio Costa e o paisagista Roberto Burle Marx. Por sua vez, o sítio, quando visto do estrangeiro, foi frequentemente identificado senão com a própria floresta amazônica, ao menos com um território inóspito que teve que ser conquistado e cujas imagens podem ser facilmente confundidas com aquelas da estrada Belém-Brasília. Este equívoco de duas faces é mais do que um erro corriqueiro. Ele contribui para inscrever o mito de Brasília plenamente na utopia arquitetônica moderna, ao exaltar o heroísmo da empreitada e de seu autor. O desbravamento épico se torna o símbolo da ocupação do território, voluntariosa a despeito das condições difíceis. O esquecimento de Costa e a concentração da responsabilidade arquitetônica e urbanística por Brasília na pessoa de Niemeyer reforçam a caracterização do arquiteto como super-homem e, segundo a fórmula de Walter Gropius, a apreensão de sua competência como aquela de controlar a criação do meio-ambiente “da cidade à colherinha”.

Deste modo, Brasília passa a ser o exemplo por excelência da realização da utopia modernista. A prova de que é possível a unidade da arte, da arquitetura e do urbanismo, tão ardentemente almejada pelos CIAM.

O retorno às origens

Ao nos debruçar sobre o objeto Brasília, a prevalência do mito arquitetônico tem como efeito a dissolução do tempo. Conscientemente ou não, cingimos a cidade à sua criação demiúrgica, como se ela não quisesse para si quaisquer ancestrais e não conhecesse evolução alguma. Exaltando a novidade como contraponto a uma tradição considerada ultrapassada, ficamos privados de uma reflexão frutífera sobre a posição que Brasília de fato ocupa no desenvolvimento de uma tradição da novidade em matéria de implantação de cidades.

Em outras palavras, a questão da cidade nova não é uma questão nova. Brasília se inscreve em uma história cujas origens são milenares. Lucio Costa expressa com poesia o ato simbólico que constitui, para ele, o ponto de partida do projeto de Brasília como “o gesto primário de quem assinala um lugar ou dele toma posse: dois eixos cruzando-se em ângulo reto”. Neste sentido, ela está vinculada a toda uma série de mitos fundadores, onde o hieróglifo que designa a cidade no Egito antigo e as figuras de agrimensura que servem de princípio de organização das cidades chinesas se encontram com a cruz etrusca e, mais tarde, com a cidade ou acampamento militar romano – com suas duas ruas principais, o cardo no sentido norte-sul e o decumano no sentido leste-oeste. O todo santificado pela referência à cruz, tanto a dos cruzados como a dos conquistadores. Há em Lucio Costa uma vontade de associar Brasília a uma mitologia universal

bem mais complexa e mais rica do que a simples aplicação da Carta de Atenas em versão brasileira.

Ao mesmo tempo, Brasília se situa em uma genealogia mais recente, aquela das cidades-residência da aristocracia e das cidades-capitais. Costa insiste na necessidade de conceber a cidade “como *civitas*, possuidora dos atributos inerentes a uma capital”. Sob este aspecto, ela se insere numa vertente urbanística que vem da criação e embelezamento das cidades-capitais do Renascimento italiano e de seus principais desdobramentos, Versalhes (1662-1685) e São Petersburgo (1703-1712). Uma história em que a modernização de um país se faz sob a autoridade de um poder esclarecido e onde o deslocamento da capital faz parte dessa modernização e simultaneamente a simboliza. Uma história que inclui ainda Washington (1791) e Canberra (1912), como a nos lembrar que a criação de uma capital pode contemplar também a dimensão democrática.

Essa longa genealogia dá a Brasília a sua própria personalidade. Não se trata de uma capital de província, mas da capital federal de um grande país, razão pela qual não deveria ser confundida com “uma cidade moderna qualquer”, conforme a expressão do próprio Lucio Costa.

O patrimônio e o tempo

Olhar Brasília sob este ângulo e comparar o traçado do Plano Piloto à grande “pata-de-ganso” de Versalhes coloca inúmeras questões sobre o Movimento

Moderno brasileiro e a persistência, na obra de Lucio Costa, do gosto por uma monumentalidade “clássica” distante dos CIAM e do funcionalismo dos anos trinta, como demonstrou em detalhe Carlos Eduardo Comas (2002). As grandes artérias, a elegância majestosa dos palácios, o refinamento dos jardins, os vastos horizontes, Brasília (ou melhor, o Plano Piloto) se apresenta por inteiro como monumento, como obra única. A sua inscrição como patrimônio da humanidade revela o valor que lhe é unanimemente atribuído.

Contudo, por mais legítimo que seja este ponto de vista, ainda falta algo que a análise não deveria negligenciar: a tomada em consideração da própria história da cidade, das etapas de sua construção desde os primeiros acampamentos para abrigar os operários, a instalação dos primeiros canteiros de obras e a abertura das primeiras vias. Ainda que as publicações comemorativas incluam, de bom grado, esboços de Lucio Costa ou fotos dos canteiros e dos primeiros prédios, na realidade pouca

coisa foi feita para manter a memória dos primeiros tempos.

A poesia expressiva do croqui da Cidade Livre, de Niemeyer, mostra a relevância de uma arqueologia do presente e da valorização, até mesmo da preservação, dos testemunhos da epopéia candanga. Entretanto, o Hotel Rio de Janeiro e o Hotel Brasil foram demolidos a alguns anos na mais geral indiferença, o Clube Social da Cidade Livre está em ruínas, a igreja da Vila Metropolitana ou o conjunto de casas dos engenheiros na Vila Planalto abandonados...

E, se dispomos, graças ao guia de Ficher e Nogueira Batista (2000), de um repertório bastante abrangente das edificações pré-existentes e das primeiras realizações, ainda falta tirar lições das singularidades constituídas em torno do Plano Piloto, graças à manutenção, desenvolvimento e transformação dos assentamentos “provisórios”. Cidade Livre, Vila Planalto, Vila Metropolitana ou Telebrasilândia e tantas outras fazem parte da história de Brasília, contribuindo para torna-la mais complexa e mais rica.

PHILIPPE PANERAI – Arquiteto e urbanista, lecionou na Escola de Arquitetura de Versailles, na Escola de Arquitetura Paris/Malaquais e no Curso de Doutorado Cidade e Meio Ambiente, da Escola Nacional de Pontes e Estradas e do Instituto Francês de Urbanismo. Tem atuado em diferentes escalas, de projetos habitacionais, passando pela requalificação de bairros degradados, até o desenho de cidades novas. Dentre seus livros destacam-se *Lecture d'une ville: Versailles* (1980), *Les bastides* (1985), *Projet urbain* (1999). Seu livro *Formes urbaines: de l'îlot à la barre* (1977) está publicado em italiano, espanhol, alemão, neozelandês, iugoslavo, japonês e inglês. É fellow do Institute of Urban Design de Nova York; em 1999 recebeu o Gran Prix d'Urbanisme da França.