

CAOTICIDADE

Caos e Cidade: Uma Leitura da Cidade Sem Regra



GERSON GONÇALO OLIVEIRA REI

Dissertação de Mestrado Integrado em Arquitectura
Sob a orientação do Professor Doutor Nuno Grande

DEPARTAMENTO DE ARQUITECTURA DA FCT-UC

Coimbra, Julho de 2011



CAOTICIDADE

Caos e Cidade: Uma Leitura da Cidade Sem Regra

Aos meus pais e irmã.

Aos meus avós.

Aos que caminham a meu lado.

À Alexandra Brett, tão e só por tudo.

AGRADECIMENTOS

Gostaria de agradecer ao Professor Nuno Grande por me ter guiado pelos percursos ‘caóticos’ desta dissertação, pelas conversas formais e informais, pela confiança e ensinamentos durante todo o processo.

Um obrigado muito especial aos meus pais e irmã pela paciência, apoio e carinho inesgotável. Aos meus avós e familiares próximos uma promessa, agora, prometo, terei mais tempo para vocês.

À Alexandra Grande agradeço o apoio e tempo disponível que me concedeu.

Agradeço aos meus amigos por todos os momentos preciosos que dispensam das vossas vidas para gastar comigo.

Rui Ferreira, Nuno Bandeira, Margarida Amaral, Inês Filipe, João Jesus, Guida Marques, Mauro Franco, Teresa Fernandes, João Pires, Inês Lourenço, Mariana Carvalho, Inês Sousa, Pedra Resende, João Crisóstomo, Luís Sobral, Sofia Coutinho, Ivo Lapa, Joana Couceiro e Pedro Baía. Um imenso obrigado a todos.

Dois elementos saltaram desta lista pois merecem um agradecimento especial. Ao Rui Baltazar por todo o tempo dispensado, não só mas também para a montagem desta dissertação.

Last but definitely not the least a Ana Alexandra Brett. A ti, muito sinceramente, não sei como agradecer. Resta-me tentar compensar tudo o que fizeste e também o que não fizeste por mim. Sem ti estaria, muito provavelmente, perdido entre *Çatal Hüyük* e *Fés*, vendo *Lagos* como um ponto, bem longe, algures no horizonte.

ÍNDICE

INTRODUÇÃO	5
Capítulo 1 – Cidade e Aglomeração	
<i>Cidade: Um Organismo Vivo</i>	15
<i>O Emergir da Civilização Urbana</i>	19
<i>Cidade-Mosaico</i>	29
<i>Ur: Cidade Dividida</i>	39
Capítulo 2 – Aglomeração e Caos	
<i>Cidade Cristã vs. Cidade Islâmica</i>	49
<i>Teoria do Caos</i>	69
<i>O Labirinto</i>	75
<i>Fès فاس [Fās]: ‘cidade infiel’</i>	85
Capítulo 3 – Caos e Cidade	
<i>Acaso e Espontaneidade na Cidade Subsariana</i>	109
<i>Lagos: A Experiência do ‘caos’</i>	113
<i>A Malha Urbana e o Mercado Oshodi</i>	121
<i>Palimpsesto vs. Hipertexto, Monumento vs. Ícone</i>	139
Conclusão – Cidade Sem Regra	151
BIBLIOGRAFIA	157

caos (cá-os ou cá-us):

origem do grego *Kháos*, «abismo»

s. m. estado confuso dos elementos cósmicos antes da intervenção de um demiurgo, isto é, de Deus ou de um princípio organizador do Universo ; constelação ; desordem ; perturbação ; balbúrdia ; confusão ; indiferenciação ; anarquia

1. (mitologia) espaço limitado e amorfo que precedeu à criação do cosmos
2. (fig.) fluxos miméticos de informações autónomas e descentralizadas
3. (fig.) a organicidade da inteligência colectiva em pólos/zonas dinâmicas, distintas e planetárias que se comunicam pela mobilidade das redes abertas e do mapa-imaginação
4. (fig.) (física) criação molecular, incessante e continuamente em transmutação, de genes que subvertem o sistema caórdico (caos + ordem) para transcender mudanças

cidade

origem do latim *civitas* (*civitáte*), «condição ou direito de cidadão»,

s. f. meio geográfico e social caracterizado por uma forte concentração populacional que cria uma rede orgânica de troca de serviços (administrativos, comerciais, profissionais, educacionais e culturais); povoação de graduação superior a vila ; estado ; metrópole

1. tipo de vida e de hábitos socioculturais do meio urbano, por oposição ao campo
2. conjunto de habitantes de um meio

caoticidade (caos + cidade):

origem não conhecida

palavra sem significado

INTRODUÇÃO

Olhamos o Mediterrâneo e vemos, ao fundo, a costa de um outro continente, tão próximo quanto distante.

A partilha de costumes e a crescente proximidade, até aos dias de hoje, entre os europeus e os povos africanos tornaram os quilómetros que nos dividem numa distância muito curta de percorrer. Mas se analisarmos as cidades europeias e estendermos o mapa para Sul até às cidades marroquinas ou subsarianas percebemos imediatamente que os conceitos de urbanidade e desenho de cidade estão longe de ser comuns. O mar que nos divide tornou-se bastante agitado e as placas tectónicas dos dois continentes parecem mover-se em sentidos opostos.

À medida que a arquitectura ocidentalizada se tornou iconográfica, atravessou os continentes americano e europeu, aterrando a Leste nos países orientais mais ricos. Estes, desejosos por receber esta arquitectura imagética, encontram na Arquitectura uma importante fonte de afirmação como grandes potências mundiais. Ao importar os ícones arquitectónicos, seduzindo os arquitectos ocidentais, as cidades asiáticas tornam-se um espelho (mesmo que distorcido) da cidade contemporânea ocidental e, conseqüentemente, dos seus problemas e complexidades.

A *cidade regrada* espalhou-se assim pelo mundo, mas parece não ter galgado o Mediterrâneo. De facto, ao imaginarmos as cidades africanas, pairam na nossa mente imagens de ruas confusas, becos sem saída, percursos labirínticos, quarteirões fragmentados por uma complexa malha urbana como se de peças de um *puzzle* se tratasse. Crescem e transformam-se

à medida das suas necessidades, e as peças (leia-se bairros) vão-se compondo por aglomeração.

As cidades africanas parecem-nos cravadas na memória como caóticas, aglomeradas, ingovernáveis. Falamos, portanto, em cidades sem uma aparente regra quando vistas pelos olhos ocidentais.

Mas se nos libertarmos de preconceitos e pararmos para reflectir poderemos perceber que associamos os termos *caos*, desordem ou confusão de uma forma ingénuo e infundada a cidades e sociedades que não conhecemos. E se as desconhecemos, como podemos afirmar que não funcionam? A racionalidade, o traçado geométrico, a ordem e o orgulho ocidentais parecem marcar a nossa mente, demasiado preguiçosa para perceber a lógica por detrás do amontoado de peças do *puzzle*.

Serão os problemas e necessidades da sociedade assim tão distintos que obriguem a um desenho e urbanidade tão diferenciados? Não existirão problemas comuns entre as metrópoles europeias, asiáticas e africanas? Porque não tentamos conhecer e interpretar uma cidade e sociedade regida com regras, leis e saberes, não piores ou melhores que os europeus, apenas diferentes? Que ensinamentos poderemos retirar através da análise destas cidades?

A cidade contemporânea vive agarrada aos seus ideais, sem espírito sobre outras formas de organizar o seu desenho e urbanidade.

Assim, este trabalho projecta um olhar sobre outras formas de conceber cidade, centrando-se na discussão e definição de *aglomeração* e *caos* em cidade. Qual a origem destes termos? Porque os associamos a desordem e incoerência? Não poderão significar algo mais rico do que a ausência de ordem? Por outro lado, uma cidade demasiado regular não ficará desprovida de animação e novidade? A cidade não beneficiará com pequenos momentos de caos e espontaneidade no simétrico e ordenado?

Procura-se, em suma, entender as cidades do continente africano como um *puzzle*, procurando a sua lógica geradora, a raiz para a complexidade da malha urbana. Procura-se a sua regra. Lêem-se as peças da cidade na tentativa de entender o que interliga cada uma à seguinte, quais as diferenças entre as mesmas e, por fim, que padrão de organização poderemos encontrar escondido na aparente fragmentação, aglomeração e aleatoriedade?

Entende-se o corpo do trabalho em três partes correspondentes a três abordagens distintas ao tema, cronologicamente encadeados, que se consideram como fios condutores da dissertação.

No primeiro capítulo procura-se entender o surgimento do fenómeno urbano, através da análise dos primeiros aglomerados populacionais urbanos, datados de 6700 A.C.. Fundamenta-se esta análise nas recentes descobertas arqueológicas na região da Anatólia, das quais se destaca a descoberta de *Çatal Hüyük*. A análise é apoiada nos estudos de sociólogos e geógrafos, focando os seus estudos urbanos numa análise pós-Moderna do espaço e da sociedade. O conceito *Synekimism - the stimulus of urban agglomeration*¹, defendido pelo geógrafo Edward Soja, torna-se elemento de crítica e reflexão, bem como charneira de ligação com os capítulos seguintes. Este recuo temporal tem como objectivo perceber como se desenvolveram estes aglomerados urbanos e qual o papel da (in)existência da regra, desenho ou plano como elementos essenciais à criação destes aglomerados urbanos (pela primeira vez assim chamados).

Ainda no primeiro capítulo, é analisado um dos momentos-chave na História da evolução da cidade – a cidade de *Ur* - e a forma como os processos evolutivos destes aglomerados urbanos se reflectem nas cidades contemporâneas do continente africano. A partir desta análise dá-se um salto temporal até aos dias de hoje, de forma a compreender *Çatal Hüyük* e *Ur* como nossos antepassados.

No segundo capítulo, ‘atracamos’ em África, onde se aborda o estudo das cidades deste continente, procurando salientar as diferenças entre estas e a cidade contemporânea ocidentalizada. Contudo, seria incorrecto analisar as cidades africanas sem considerar que existem diferenças significativas entre elas. Consequentemente, admite-se a separação da análise em dois capítulos correspondentes a dois grupos de cidades - a cidade islâmica, da *África Branca* e a cidade subsariana, da *África Negra*.

No segundo capítulo analisa-se a cidade da *África Branca*, a cidade sariana, de raiz islâmica. O estudo parte do geral para um caso em particular – a cidade de *Fés*. *Porquê Fés?* Ao contrário de outras cidades marroquinas que sofreram alterações, por exemplo, pelos

¹ Conceito enunciado pelo geógrafo Edward Soja no seu livro *Postmetropolis: Critical Studies of Cities and Regions*, 2000. O termo *synekism* é adaptado das palavras gregas *synoikismos* e *oikos*. A primeira define a condição que se desenvolve pelo convívio na vida conjunta numa só casa. Por sua vez, *oikos* era usada por Aristóteles (mais tarde por todos os políticos gregos) para descrever a formação da *polis* Ateniense ou ‘cidade-estado’.

colonizadores portugueses, esta cidade conserva o *genoma urbano* islâmico bem vivo, distante de influências de Ocidente. Desta forma, *Fés* torna-se o caso de estudo indicado, uma cidade virgem. A dissertação ‘vagueia’ pelas ruas e percursos destas cidades tentando perceber os elementos que as compõem e desenham, bem como as características urbanas que as moldam. A existência de estudos já realizados sobre *Fés* permitem que a discussão se centre nas questões essenciais da arquitectura, da urbanidade e da experiência do espaço.

Ou seja, não é uma prioridade a análise histórica exaustiva dos casos de estudo mas sim a reflexão sobre as problemáticas urbanas, sobre as soluções para a complexidade urbana da cidade do Islão. Porque resulta uma cidade onde a cultura e a religião ditam o seu funcionamento, em detrimento do desenho e da ordem de planeamento pré-definido? Onde encontram os momentos de ordem e racionalidade? Sentir-se-ão os habitantes perdidos numa cidade, aos nossos olhos, caótica e labiríntica?

Finalmente, no terceiro capítulo, indaga-se sobre as cidades subsarianas, com raiz urbana e problemas distintos das anteriores. Enquanto no capítulo anterior, entendia-se a associação de *caoticidade* com o aspecto físico, formal, labiríntico e de fragmentação das cidades islâmicas, nesta parte do trabalho o termo *caos* associa-se à experiência do espaço urbano. As cidades subsarianas tornam-se tema obrigatório deste trabalho pois parecem governadas pela confusão, congestionamento, desregulamento, enfim, sem qualquer regra aparente. Mas como conseguem, então, estas cidades desenvolverem-se? Prosperam quando tudo aponta para que, sem serem planeadas, se desmoronem? Que meios encontram para combater o crescimento populacional acelerado?

Este trabalho de carácter ensaístico não procura apontar as cidades estudadas como um modelo para a *cidade ideal*. Pretende perceber as suas diferenças e mais valias. Tenta levantar questões que enriqueçam a discussão em torno da importância de conhecer diferentes formas de conceber cidade. E até quem sabe, encontrar soluções que possam ajudar na compreensão de alguns problemas da cidade contemporânea, nomeadamente a problemática dos subúrbios desordenados das cidades, a diferenciação entre centro e periferia ou o crescimento acelerado e desregrado que dinamitam a organização da cidade.

Proponho portanto analisar e percorrer estes casos de estudo aparentemente diferenciados da cidade contemporânea mas que podem ser bastante próximos na complexidade urbana, com diferentes soluções para a mesma realidade.

Discutir Arquitectura torna-se, em muitas ocasiões, um olhar para o mundo a preto e branco, de escuridão ou de luz, onde *caos* é o oposto de regra e ordem. Tendo consciência que a associação deste termo com cidade pode ser discutível, ou mesmo polémica, esta dissertação propõe uma visão menos dualista sobre a Arquitectura. Pretende-se analisar os dois polos e perceber de que forma os dois conjugados poderão beneficiar a cidade contemporânea. Em suma, entender *caos* como elemento enriquecedor das cidades.

Se a ideia de aglomeração urbana é anterior à de planeamento, não poderá uma cidade ser pensada primeiramente como uma rede que estabelece ligações socioculturais, sem plano ou desenho pré-definido? O que podemos aprender com cidades que podem parecer confusas para o visitante, mas seguramente não o são para quem nelas vive? Podemos concluir, então, que a cidade caótica subsiste e funciona?

Deste outro lado do Mediterrâneo olhamos uma África diferente e em mudança. África exótica, sedutora, que fascina. Parece conseguir ‘remar contra a maré’, com menos recursos que o resto do mundo, sem no entanto perder o rumo. Esta é uma leitura da cidade africana, da cidade não regulada que, no entanto, encontra agentes e sistemas marginais segundo a ‘doutrina racionalista’ geradores de urbanidade. Uma leitura da *cidade sem regra*.

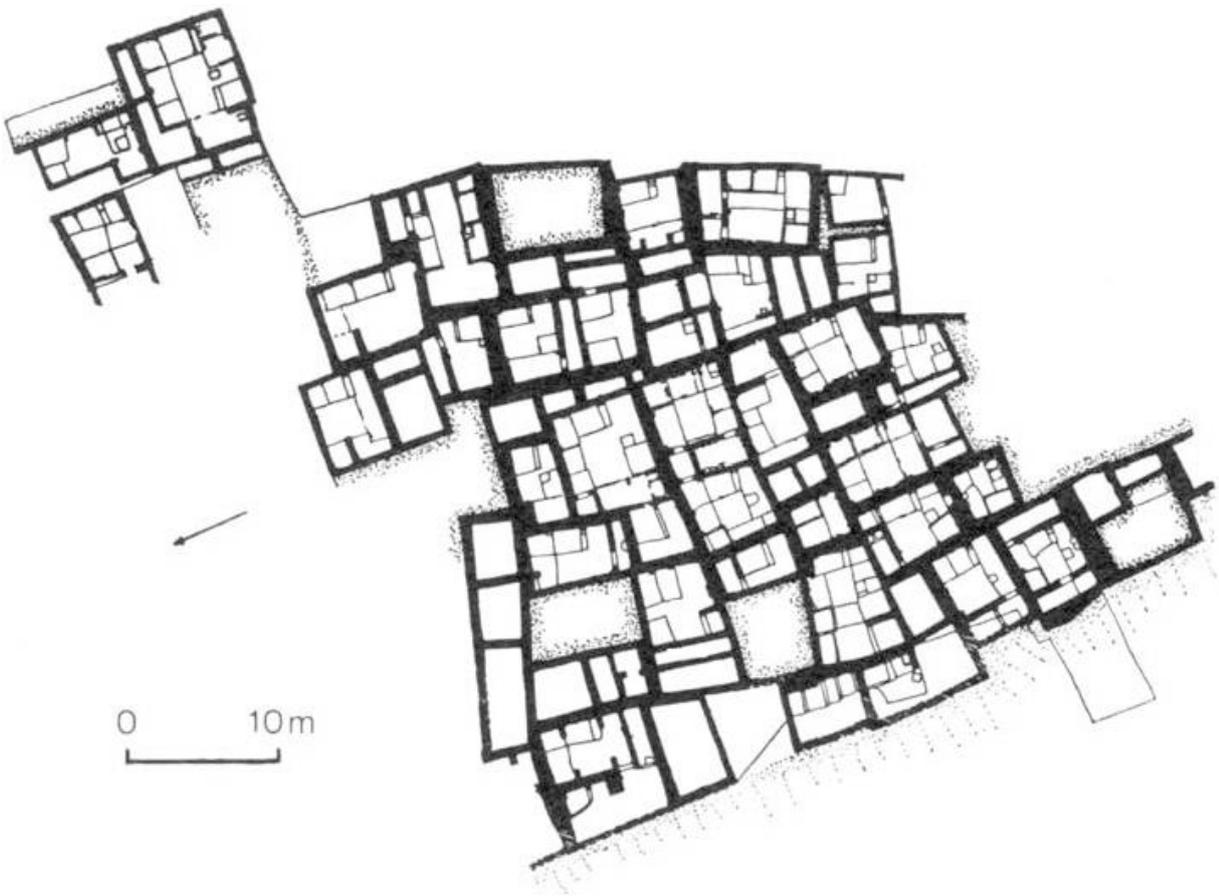


fig. 1 - Çatal Hüyük. Planta.

“Novas cidades não se erguem de forma espontânea. A alma das cidades antigas permanece sempre nas novas e chega aos dias de hoje em cidades cujos antepassados há muito se transformaram em cinzas. Estas ligações de urbanidade são vitais e inquebráveis, mesmo em tempos onde se tornem perigosamente ténues. Desta forma, podemos encontrar nas cidades de hoje as cidades de Creta, Fenícia, Egipto, dos Hindus, Babilónia, Suméria, Mesopotâmia, Anatólia, de regresso à própria Çatal Hüyük e ainda mais além, às desconhecidas ancestrais de Çatal Hüyük”².

Jane Jacobs in *The Economy of Cities*

Capítulo 1

CIDADE E AGLOMERAÇÃO

Cidade: um organismo vivo

A cidade contemporânea ganhou vida própria.

Para alguém que tenha adormecido nos anos 80, acordar hoje nas metrópoles actuais deveria causar enorme surpresa, não reconhecendo a cidade que outrora viu e viveu. É universal a percepção de que a cidade vive em constante mutação, reflexo de uma sociedade crescentemente instável, cuja identidade parece escondida por detrás dos valores do consumo e da globalização.

Os urbanistas e estudiosos do desenvolvimento urbano estarão em consonância ao afirmar que as alterações ocorridas nos últimos trinta anos transformaram o fenómeno urbano num processo tão complexo quanto merecedor de se tornar alvo de atenção por parte de disciplinas do âmbito das Ciências Sociais. De facto, nunca o estudo sobre a complexidade urbana foi tão intenso quanto neste início de século, nem as áreas que o compõem tão vastas e diferenciadas.

² JACOBS, Jane - *The Economy of Cities*, 1969, p. 176. (Tradução do livro do autor)

A cidade moderna, funcional, racional, regrada, deixou uma pesada herança com o esvaziamento das áreas centrais, a rápida mobilização dos vários grupos sociais, as novas exigências de infra-estrutura, a descaracterização das praças e ruas como pontos de encontro civilizados e a incerteza da segurança pública. No entanto é enganoso pensar que o fenómeno urbano é responsável pela destruição da experiência humana. Na verdade, *"a cidade é apenas a manifestação representativa da civilização que adoptámos"*³ e vice-versa.

Cidade e sociedade confundem-se. O que acontece numa reflecte-se na outra. No seguimento deste pensamento recorda-se uma frase do arquitecto Rem Koolhaas segundo o qual *"o factor urbano está, hoje, em todas as partes, e as visões dos urbanistas e dos sociólogos passaram a ter o mesmo valor"*⁴. De facto, o espaço citadino tornou-se o palco da vida na medida em que mais de metade da população mundial vive hoje em aglomerados urbanos. E as previsões apontam para que este número continue a aumentar. Vivemos a emergência dos novos modos de vida e, conseqüentemente, de novas formas de aglomeração urbana, em virtude de fenómenos como a exaustão da economia industrial, a globalização financeira, a diversidade cultural, a transformação da composição familiar e os avanços das tecnologias de informação.

A complexidade envolta no projectar a cidade tem-se tornado num desafio crescente para o arquitecto. Neste sentido, lembro a exposição Mutations⁵, ocorrida em 2001, onde foi amplamente debatida esta temática. Entende-se o momento actual das cidades, procura-se lançar para cima da mesa novas soluções e sobretudo, como afirmou Jean Nouvel durante a sua palestra, existe a *"necessidade em compreender onde estamos, sair da alucinação provocada pela extraordinária velocidade das mudanças que vivemos"*⁶. O problema acresce quando esta impotência sentida pelos arquitectos face ao desenvolvimento do fenómeno urbano conduz ao abandono da experimentação de diferentes tipologias, diferentes concepções, diferentes formas de organizar a cidade e a sociedade.

³ SANTOS, Carlos Nelson Ferreira - *Quando a Rua Vira Casa*, 1985, p. 67.

⁴ KOOLHAAS, Rem - *Mutations*, 2001, p. 309.

⁵ Exposição que decorreu em Bordéus em Março de 2001, da qual constou, entre outros eventos, uma recolha de depoimentos, artigos, desenhos, etc. de diferentes personalidades sobre o tema da exposição: a cidade abordada enquanto palco de um processo de mutação contínua. Criada pelo *The Project on the City*, *"investiga vários assuntos relacionados com a condição urbana. Estes estudos foram escolhidos de modo a se reflectir sobre condições pertinentes, fora do comum ou desconhecidas, sobre as mutações urbanas que estão a acontecer neste preciso momento pelo mundo"*. (<http://www.gsd.harvard.edu/people/faculty/kwinter/pub.html>). (Pesquisa em 28.07.2011)

⁶ Depoimento de Jean Nouvel para a exposição *Mutations*. Frase traduzida e disponível em: (<http://www.gsd.harvard.edu/people/faculty/kwinter/pub.html>). (Pesquisa em 28.07.2011)

Em tempos de mudança, com todos os sinais a apontarem para que os ponteiros do relógio das cidades andem cada vez mais depressa e com a Arquitectura de olhos postos na inovação e no futuro, pouco tempo de debate parece sobrar para olhar o passado, a história do urbanismo. No entanto “*novas cidades não se erguem de forma espontânea*”⁷. Qual é então a origem deste processo de urbanidade cuja crescente complexidade parece inquietar e apaixonar tão diferentes áreas de estudo? Jane Jacobs refere que “*a alma das cidades antigas permanece sempre nas novas, chega aos dias de hoje em cidades cujos antepassados há muito se transformaram em cinzas*”⁸.

Consciente do risco que encerra esta especulação propõe-se desta forma recuar até às origens da urbanidade, ‘escavando as antepassadas’ da cidade contemporânea.

O emergir da civilização urbana

“*Nada se cria, nada se destrói, tudo se transforma*”⁹. A célebre frase de Antoine Laurent de Lavoisier, faz-nos reflectir que todo o início começa por transformação de algo que a precedeu; uma ideia, uma afirmação ou até um certo acontecimento que gera um novo acontecimento. Kathleen Kenyon descreve em poucas palavras como isso se reflectiu para as aglomerações humanas afirmando que “*assim que o primeiro Homem se fixou, o resto seguiu o exemplo*”¹⁰. Este foi, portanto, o primeiro passo para o emergir do factor urbano.

Durante os primeiros três milhões de anos de existência, a espécie humana vivia em grupos relativamente pequenos compostos no máximo por 25 a 30 indivíduos. Tratava-se de tribos nómadas que defendiam zonas de caça, pesca e recolha de alimentos de outras tribos, mantendo uma constante relação de desconfiança e distância em relação às restantes. Há cerca de 40.000 anos iniciou-se gradualmente um processo de sedentarização, para o qual contribuiu a segurança e confiança crescente de uma espécie que não temia mais os animais de maior porte. Terá sido “*durante este período - 40.000 a 30.000 AC - que as primeiras civilizações urbanas foram definitivamente estabelecidas*”¹¹.

⁷ JACOBS, Jane - *The Economy of Cities*, 1969, p. 176. (Tradução do livro do autor)

⁸ *Ib.*, p. 176.

⁹ Frase do químico francês Antoine Laurent de Lavoisier (Paris, 26 de Agosto de 1743 — Paris, 8 de Maio de 1794), considerado o criador da química moderna.

¹⁰ KENYON, Kathleen - *Archeology in the Holy Land*, 1960, citado por SOJA, Edward - *Postmetropolis: Critical Studies of Cities and Regions*, 2000. p. 27. (Tradução da frase original: “*once man is settled in one spot, the rest follows*”)

¹¹ MORRIS, A. E. James - *History of Urban Form: Before the Industrial Revolutions*, 1972, p.vii.

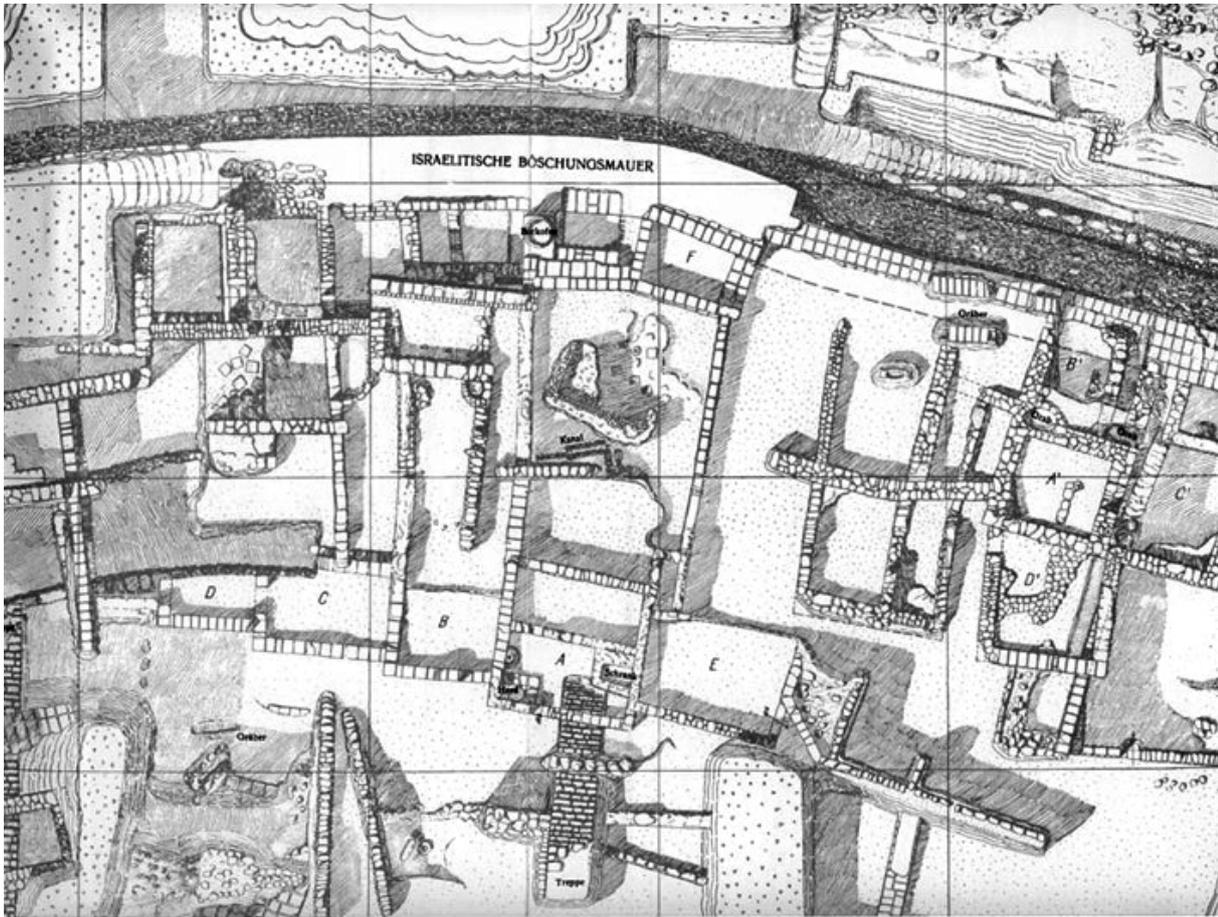


fig. 2 - Jericho. Planta das escavações.

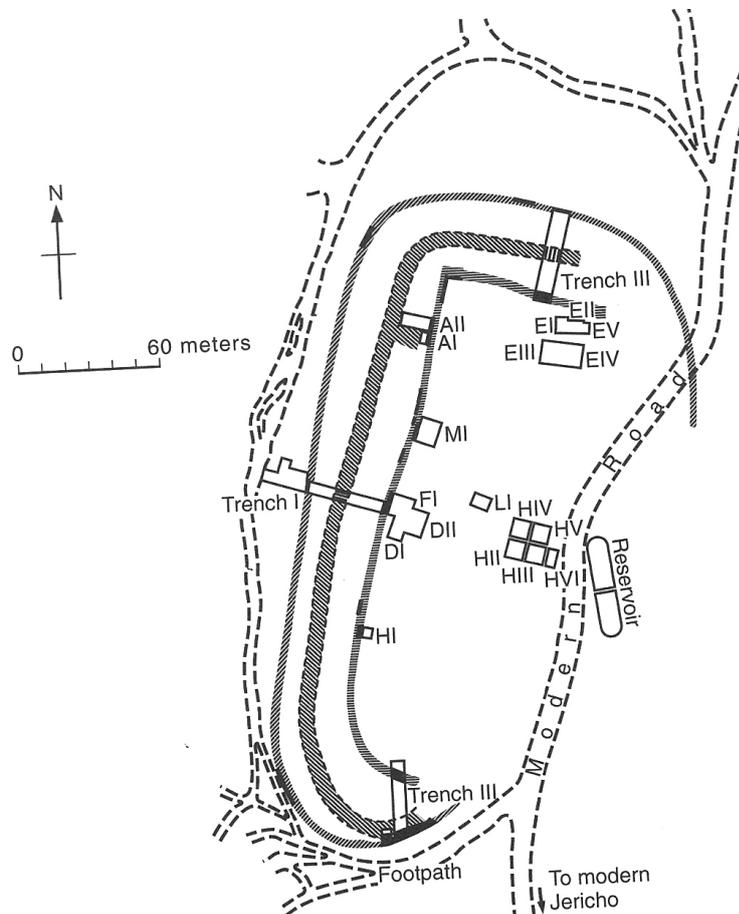


fig. 3 - Jericho. Planta mostrando as muralhas da Era do Bronze e as áreas escavadas.

O abandono das cavernas e abrigos naturais foi um pequeno passo, mas de grande importância pois possibilitou uma maior mobilidade na procura de regiões amplas, mais férteis, com abundância de alimento e com condições para uma posterior fixação permanente. Deste modo, surgem as primeiras construções simples de cabanas circulares de pequena dimensão, criando pequenos agrupamentos. Estas construções poderiam ser desmontadas ou abandonadas e rapidamente construídas numa nova localização quando necessário. Mas poucas destas construções, talvez mesmo nenhuma, seriam permanentes apesar de se tornarem gradualmente mais elaboradas. E apesar dos caçadores e colectores prolongarem a estadia num mesmo sítio por maiores períodos de tempo, e de existirem provas de trocas de materiais e alimentos entre tribos, é prematuro falar-se de aglomerados urbanos ou indícios de urbanidade ¹². Assim, é mantida como base a cultura nómada e portanto parece ser claro se tratam apenas de abrigos.

James Morris, investigador entusiasta da história do urbanismo, afirma que *“fomos levados a acreditar que o desenvolvimento da agricultura foi o pré-requisito essencial para a evolução dos aglomerados urbanos”* ¹³. De facto, até recentemente, poucos foram os que questionaram o conceito que atribui à Agricultura o papel determinante na passagem do *nomadismo* para o *sedentarismo*.

No entanto, as fases de sedentarização são muito variadas consoante os povos e durante os anos 1960 esta doutrina foi colocada em causa pela activista urbana Jane Jacobs, defendendo que *“o dogma da supremacia da agricultura é tão discutível quanto a teoria da combustão instantânea (...) na realidade a agricultura e a domesticação de animais surgiu nas cidades”* ¹⁴. No fundo, defende que a agricultura não é um fenómeno espontâneo, mas sim uma consequência da fixação permanente do ser humano. Do mesmo modo que a Arquitectura nasce quando o Homem se fixa e abandona os abrigos para habitar construções.

Apoiada nas escavações de *Jericho* no Vale da Jordânia levadas a cabo por Kathleen Kenyon entre os anos 1950 e 1958, Jane Jacobs reforçou o seu discurso concluindo que restam poucas dúvidas que *“as cidades precederam a agricultura”* ¹⁵ e não o contrário. Muito contestado na altura, este conceito tornou-se mais *maduro* uns anos mais tarde, aquando a

¹² De forma a aprofundar e fundamentar estas afirmações, consultar livros sobre as regiões Anatólia e Mesopotâmia de qualquer um dos seguintes autores: James Mellart, Kathleen Kenyon, James Morris ou Edward Soja.

¹³ MORRIS, A. E. James – “Early Cities” in *History of Urban Form: Before the Industrial Revolutions*, 1972, p. 1.

¹⁴ JACOBS, Jane - *The Economy of Cities*, 1969, p. 167

¹⁵ *Ib.*, p. 176.

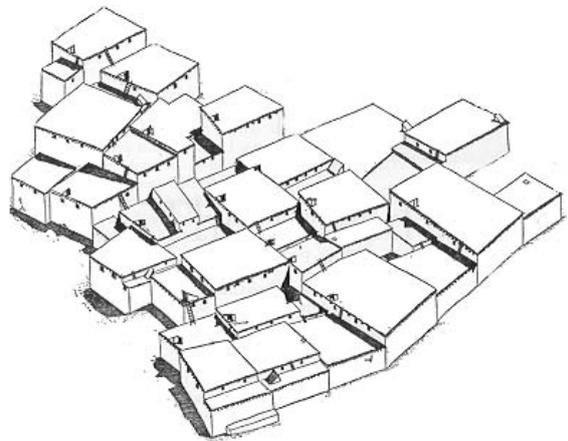


fig. 4 - Çatal Hüyük. Desenho de por Grace Huxtable.



fig. 5 - Çatal Hüyük. Escavações.

descoberta de *Çatal Hüyük* pelo arqueólogo James Mellart na região Sul da Anatólia ¹⁶, em 1967, uma região do extremo oeste da Ásia que corresponde hoje à porção asiática da Turquia, um *“lugar extraordinário que terá sido qualificado com o status de ‘urbano’ já no sétimo milénio AC, antecipando o início da civilização Mesopotâmica por 3.000 ou mais anos. Jericho, de origem ancestral comparável, gera também as suas controvérsias”*¹⁷.

Tanto *Jericho* como *Çatal Hüyük* surgiram como aglomerados populacionais de caçadores, pescadores e colectores, povos pré-agriculturais. A abundância de alimentos, cursos de água e as características geográficas levaram diferentes tribos a deslocar-se para esta região. Mas ao invés de disputarem as terras de caça, pesca e recolha de alimentos, assistiu-se à partilha e ajuda mútua entre povos. A distribuição de tarefas por diferentes tribos e a troca de saberes e informação terá sido o motor gerador de uma comunidade próspera e em franco desenvolvimento. Tornou-se *escassa* a necessidade de deslocação, ao que o mesmo tempo o medo de ataques por tribos rivais desapareceu à medida que a população crescia.

As escavações lideradas por Kathleen Kenyon colocaram à luz do dia vestígios de uma civilização datada oito mil anos A.C. O que inicialmente seria um santuário estabelecido por caçadores do período Mesolítico¹⁸, deu origem a uma civilização numerosa e próspera – *Jericho*. A arqueóloga especula que *“os descendentes destes caçadores terão feito um extraordinário progresso ao efectuarem uma transformação de um local de adoração para um local de fixação de uma comunidade complexa”*¹⁹.

Seriam construídas habitações permanentes, sucessoras das estruturas leves dos seus antecessores. *“O clímax deste desenvolvimento foi a construção de uma imponente Town Hall, associada a pelo menos uma torre de pedra massiva”* ²⁰. Assim, os habitantes de *Jericho* atingiram uma coerência organizacional bastante distinta em relação à que qualquer povo nómada ou seminómada anteriormente teria atingido.

Um cenário idêntico acontece em *Çatal Hüyük*. Datada em cerca de 6700 A.C., terá sido habitada por 8000 pessoas que viviam num surpreendentemente numeroso aglomerado

¹⁶ Cf. MELLART, James - *Çatal Hüyük*, 1967.

¹⁷ MORRIS, A. E. James – “Early Cities” in *History of Urban Form: Before the Industrial Revolutions*, 1972, p. 2

¹⁸ Após uma datação radiocarbónica especula-se que terá existido um santuário erguido por caçadores da região datado de 9000 AC. Ou seja, aproximadamente mil anos antes da data das mais antigas construções de *Jericho*. Ver o livro *Archeology in the Holy Land* de Kathleen Kenyon.

¹⁹ KENYON, Kathleen - *Archeology in the Holy Land*, citado por MORRIS, A. E. James – “Early Cities”, in *History of Urban Form: Before the Industrial Revolutions*, 1972, p. 19.

²⁰ MORRIS, A. E. James – “Early Cities” in *History of Urban Form: Before the Industrial Revolutions*, 1972, p. 19.

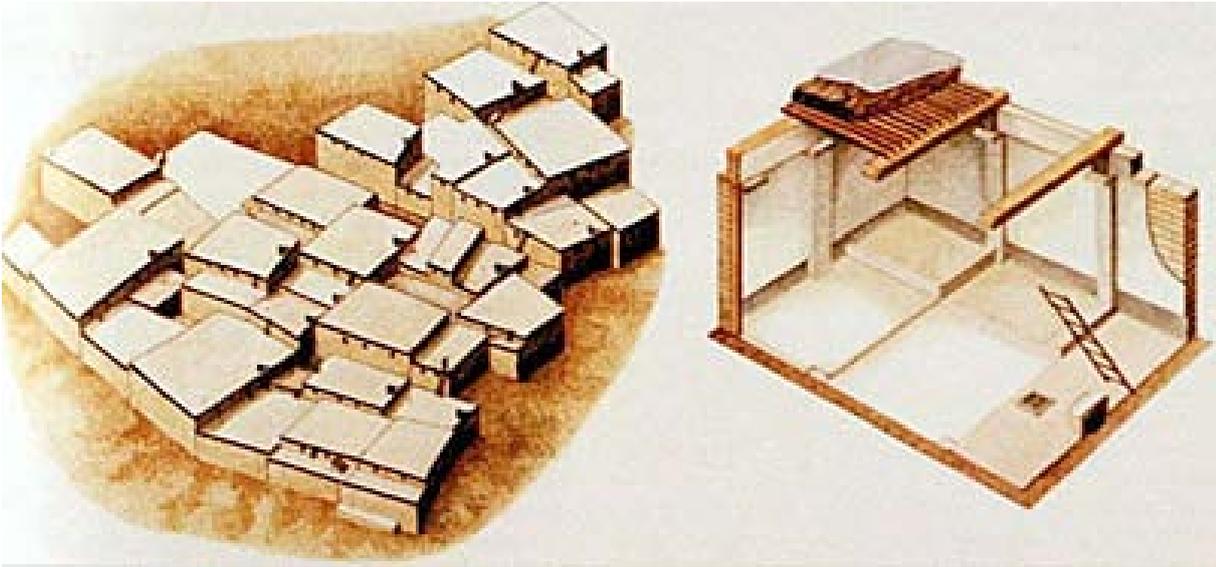


fig. 6 - Çatal Hüyük. Reconstrução de uma porção do aglomerado.

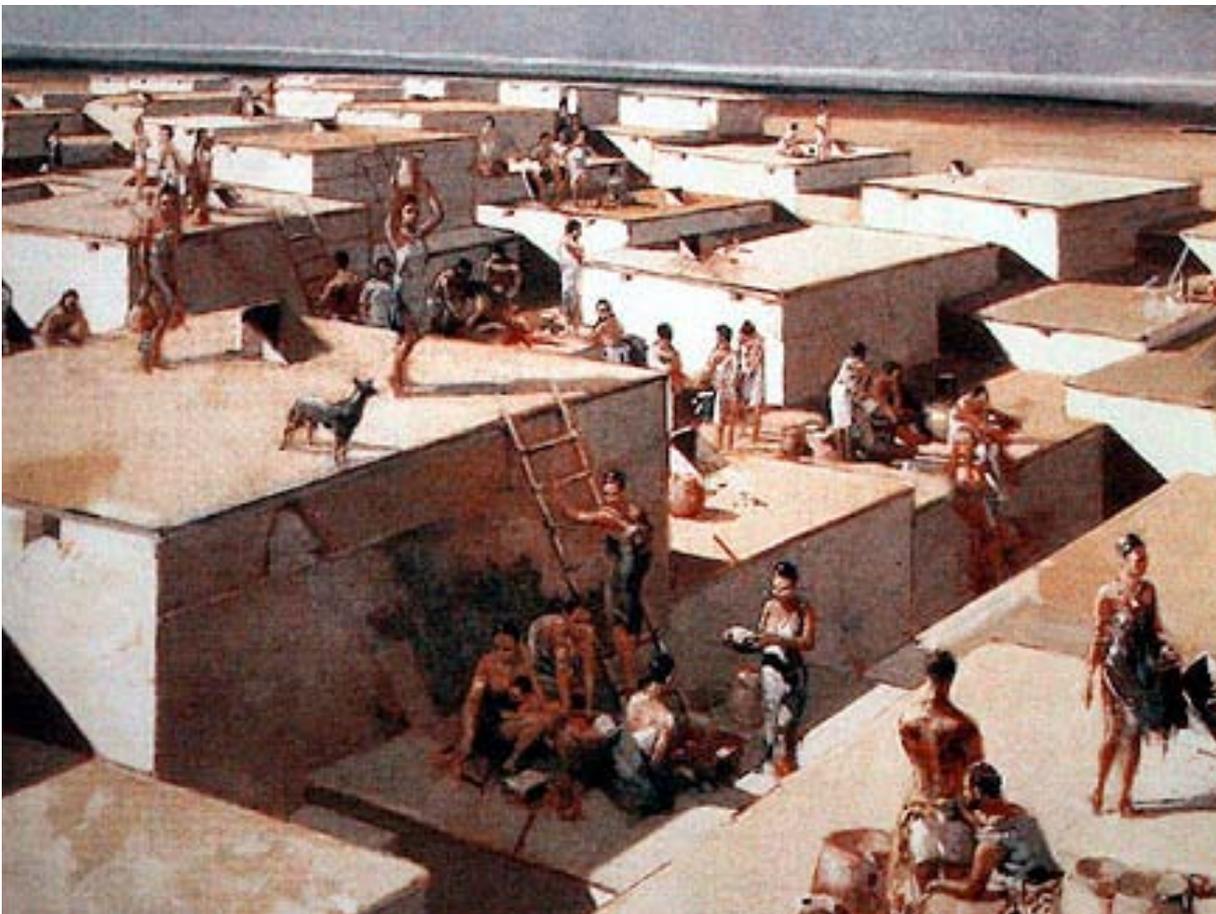


fig. 7 - Çatal Hüyük. Pintura retratando a vida.

populacional. Apresentava refinados padrões culturais e tecnológicos, com casas de tijolos crus, em adobe, canalização da água da chuva e um sistema de escoamento de águas residuais.

À medida que as escavações avançavam, ficavam expostos os alicerces das construções mas nada que separasse cada uma das que a rodeavam. Isto é, cada parede que delimitava uma habitação era a parede meira de todas as habitações circundantes. Desvendou-se *Çatal Hüyük* - a cidade sem ruas. De facto, o começo da história da rua é de certo modo condicional. As aglomerações pré-urbanas tinham casas, mas os seus caminhos não começaram por se formar em ruas e, em palavras de Spiro Kostoff, “*houve assim um tempo antes das ruas, e Çatal Hüyük na Ásia Menor era um complexo aglomerado sem ruas. Todo o movimento pedestre era feito no telhado das construções e a interação social deveria acontecer nos pátios e jardins que iam surgindo pelo meio*”²¹.

A rua como hoje a entendemos nem sempre foi um elemento presente na cidade. As pessoas moviam-se pelas coberturas planas e era pelas aberturas no telhado, com o apoio de escadas no interior da habitação, que se entrava nas habitações. A própria ventilação e entrada de luz natural eram feitas através das aberturas na cobertura e era através destas que funcionavam os sistemas de recolhas das águas pluviais. No denso *puzzle* irregular da malha habitacional faltavam em alguns momentos, pequenas peças. Vazios no irregular aglomerado de casas que aparentavam ser pátios para o interior das habitações mas na realidade serviam como depósito de bens, armazéns ao ar livre. Era no topo das construções que se processavam as relações sociais, as trocas comerciais internas, no fundo o ‘espaço público’ dos habitantes.

Importa realçar esta característica de apropriação e uso de todo o espaço construído disponível, que veremos mais tarde bem patente na cultura islâmica e nas cidades actuais estudadas no capítulo seguinte. Ecos que chegam aos dias de hoje provenientes destes primeiros aglomerados. É curioso perceber como a utilização das coberturas como espaço físico da cidade, um espaço para ser vivido, parece ter sido esquecida em vários momentos da história da Arquitectura norte-mediterrânica. Mesmo que lembrada em curtos períodos como no Movimento Moderno, volta teimosamente a ficar adormecida.

Em *Çatal Hüyük* a rua, o cruzamento, o largo, o jardim, a praça, enfim, todo o espaço público resume-se a um só nível, tornando clara a divisão entre os domínios do público e do privado. James Mellart escreveu que “*Çatal Hüyük não tem ruas, a sua composição vive de*

²¹ KOSTOFF, Spiro - “The Street” in *The City Assembled*, 1992, p. 190.

espaços fragmentados, (...) salienta-se a presença da ideia de percurso interior e exterior” ²². Olhar o mapa e a imagem da reconstrução de *Çatal Hüyük* é olhar os antecedentes das habitações da cultura castreja, as ruas labirínticas dos bairros góticos, as coberturas habitadas das cidades islâmicas, até, os bairros de lata que vão ocupando os países menos desenvolvidos.

Entre outras possibilidades, James Mellart aponta a necessidade de defesa como origem para este peculiar modo de concepção. *“Uma muralha de pedra levaria tempo e trabalho”* ²³, algum tipo de plano predeterminado para o desenvolvimento da povoação. Aglomerando-se, encontraram forma de defesa sem prejudicar a expansão e desenvolvimento por aglomeração. A falta de um plano base para a protecção contra ataques de outros povos não estancou o desenvolvimento de *Çatal Hüyük*. Pelo contrário, a não construção de uma muralha protectora, que limitaria o desenvolvimento da área construída, ajudou à expansão desta civilização. O arqueólogo confirma isto mesmo ao considerar que *“Uma vez derrubada a muralha, um inimigo seria capaz de entrar facilmente na cidade. A solução adoptada aqui (conscientemente ou não) foi diferente: os construtores assentavam no terreno um inquebrável anel de casa e armazéns justapostos”* ²⁴.

Mesmo após estas descobertas, as discussões em torno do surgimento dos primeiros aglomerados urbanos não arrefeceram, bem pelo contrário. Jane Jacobs era uma das personalidades que mais afincadamente carregou o estandarte do emergir da civilização urbana até *Çatal Hüyük*. No entanto, do outro lado da *barricada* encontravam-se, entre outros, Glyn Daniel ²⁵, aceso defensor de que *“nem Çatal Hüyük nem Jericho se enquadram na designação de civilizações urbanas: eram grandes aglomerados, experiências falhadas no caminho para a civilização ou poderemos considerá-las como vilas sobredimensionadas”* ²⁶.

Para perceber de forma mais aprofundada a distinção entre urbano ou não urbano, recorda-se uma passagem de James Morris onde o autor afirma que *“a troca comercial é a função económica que faz a distinção entre aglomerados rurais (village) e urbanos (towns)”* ²⁷.

Terá então *Çatal Hüyük* este requisito que a eleve ao *status* urbano?

²² MELLART, James - *A Neolithic City in Turkey*, pp. 34-35

²³ *Ib.*, p. 35.

²⁴ *Ib.*, p. 35. Tradução da frase original: *“Once the Wall is breached an enemy would have been able to break into the city. The solution adopted was different: the builders surrounded the site with an unbroken row of houses and storerooms”*.

²⁵ Glyn Edmund Daniel (1914–1986) foi geólogo, antropólogo e professor de Arqueologia, tendo elaborado pela Universidade de Cambridge, Reino Unido, vários estudos especializados no Período Neolítico Europeu.

²⁶ MORRIS, A. E. James – “Early Cities” in *History of Urban Form: Before the Industrial Revolutions*, 1972, p. 20.

²⁷ *Ib.*, p. 19.

Cidade-mosaico

Com o processo de sedentarização do Homem surgiu a vontade de crescimento em sociedade. Por isso é importante referir que os vários estudos elaborados ao longo dos anos supõem que tenha existido uma estratificação social em *Çatal Hüyük*, mesmo que em moldes aligeirados em relação a cidades posteriores. Apesar de ser verdade que as tribos precedentes poderiam não ser socialmente igualitárias, entende-se que a nenhum membro era concedido um maior espaço físico que qualquer outro. No entanto, ao analisar a planta de *Çatal Hüyük* percebe-se que algumas propriedades são maiores que outras. Embora não exista nenhuma prova neste sentido, presume-se que as famílias mais antigas teriam habitações e propriedades maiores e em regiões centrais do aglomerado ²⁸.

Mais: cada indivíduo exercia um trabalho específico, uma profissão. Além de caçadores, pescadores, colectores (de frutas, plantas, sementes), gradualmente começam a surgir mais cargos: agricultores e tratadores de animais domesticados e artesãos. Terá sido a descoberta de peças de cerâmica, fabricadas em *Çatal Hüyük*, encontradas a 160 km de distância²⁹, que possibilitou especular sobre a existência de mercadores, indivíduos cuja função seria viajar em busca de bens e materiais necessários em troca de peças de cerâmica, alimentos e vestuário (feito através da pele dos animais), abundantes em *Çatal Hüyük*.

É o próprio James Mellart a alertar a comunidade científica para a existência de “*aglomerados deste tipo (...) a ser descobertos nas regiões centrais e orientais da Anatólia*” ³⁰. Estamos, portanto, perante uma região de trocas comerciais constantes. De tal modo que nas escavações foram encontrados pigmentos, mármore, pedra, madeira, obsidiana³¹, trazidos por estes mercadores desde as montanhas de Taurus, Síria e costa do Mediterrâneo. Podemos concluir que *Çatal Hüyük* era um ‘*trading centre*’ uma vez que a economia local estava bem longe de ser primitiva. Em todos os sentidos, físicos e de redes invisíveis, parece caminhar no

²⁸ Cf. SOJA, Edward - *Postmetropolis: Critical Studies of Cities and Regions*, 2000.

²⁹ Através das formas desenhadas e do próprio material específico foi possível constatar as semelhanças entre as peças encontradas e concluir que eram originárias de *Çatal Hüyük*. Ver a publicação de SOJA, Edward - *Postmetropolis: Critical Studies of Cities and Regions*, 2000.

³⁰ MELLART, James - *A Neolithic City in Turkey*, p. 19.

³¹ A obsidiana é um vidro vulcânico ou rocha vulcânica, formada pelo resfriamento rápido do magma, antes que os minerais possam se cristalizar. As pedras encontradas nas escavações são originárias de regiões adjacentes ao vulcão *Hasan Dagi* situado a cerca de 140 km a este de *Çatal Hüyük*.



fig. 8 - Pintura do cityscape de Çatal Hüyük, de 6150 A.C..

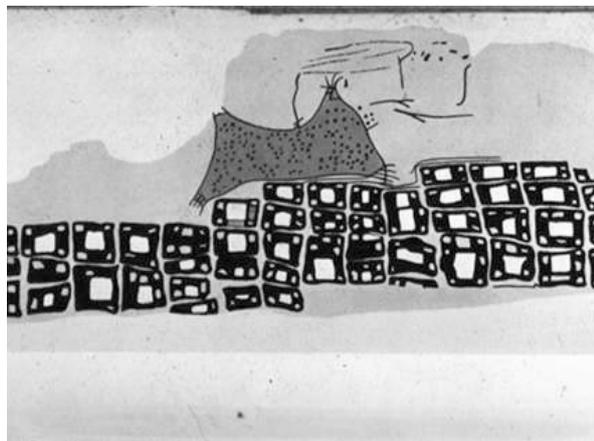


fig. 9 - Reconstrução da pintura do cityscape de Çatal Hüyük.

sentido de um crescimento orgânico num sentido muito diferente do que até então teria acontecido nos aglomerados populacionais.

A cada nível da escavação James Mellart percebia a evolução e aperfeiçoamento dos instrumentos mais recentes. Importa acrescentar que “as obras de arte encontradas tinham como tema dominante a caça, ao invés da agricultura”³². Sublinha-se assim o facto de que, para lá das fronteiras do aglomerado, encontrava-se a natureza.

Será esta forte ralação com a Natureza e o facto de a agricultura não ser, ainda, determinante no modo de vida desta população, que leva estudiosos como Glyn Daniel a considerar *Çatal Hüyük* como não-cidade. No entanto, o que procuro destacar é a fixação em comunidade e a construção de uma área definida em desenvolvimento para a essa mesma comunidade. Ou seja, pela primeira vez existe um espaço físico em constante expansão à medida do crescimento da população, onde se estabelecem relações culturais, sociais e económicas; e ocupado por construções fixas cuja função não se limita apenas à domesticidade, mas a todas as outras funções, numa rede de ligações visíveis e invisíveis. Não será esta uma abreviação do que é uma cidade?

Çatal Hüyük alimenta a aglomeração e socialização, mas a construção física do povoado desenvolve-se por um processo de colagem ou justaposição. O tecido era composto por construções similares, unidades coladas entre si e, por vezes, rasgadas criando um vazio. Mas este mesmo vazio faz parte da composição, sendo tão importante quanto espaço ocupado. É uma outra unidade, mesmo que sem massa. *Çatal Hüyük* é, portanto, uma cidade-mosaico. Onde novas unidades são acrescentadas à medida do seu crescimento, sem existir uma ordem determinada para as diferentes tipologias constituintes. Assemelha-se a uma colmeia, cujos favos se multiplicam criando um padrão dinâmico e em mudança. Cada parcela pode ficar livre e novamente ocupada num curto período de tempo. *Çatal Hüyük*, tal como a colmeia, cresce consoante as emergentes necessidades.

O geógrafo Norte-Americano Edward Soja³³ afirma no seu livro *Postmetropolis: Critical Studies of Cities and Region* que estamos perante *early cities* - as primeiras cidades. “Não tenho

³² MELLART, James - *A Neolithic City in Turkey*, p. 20.

³³ O geógrafo foi discípulo de James Mellart e aprofundou a vertente urbana das descobertas na Anatólia. Entre a sua obra destacaria o livro *Postmetropolis: Critical Studies of Cities and Regions*, 2000. Explica, de forma sucinta: “my objective is to expand the scope of critical thinking about cities and regions across all disciplines by opening up new ways to understand how specifically urban spaciality is empirically perceived, theoretically conceptualized and experientially lived” in SOJA, Edward - *Postmetropolis: Critical Studies of Cities and Regions*, 2000, p. xiv.

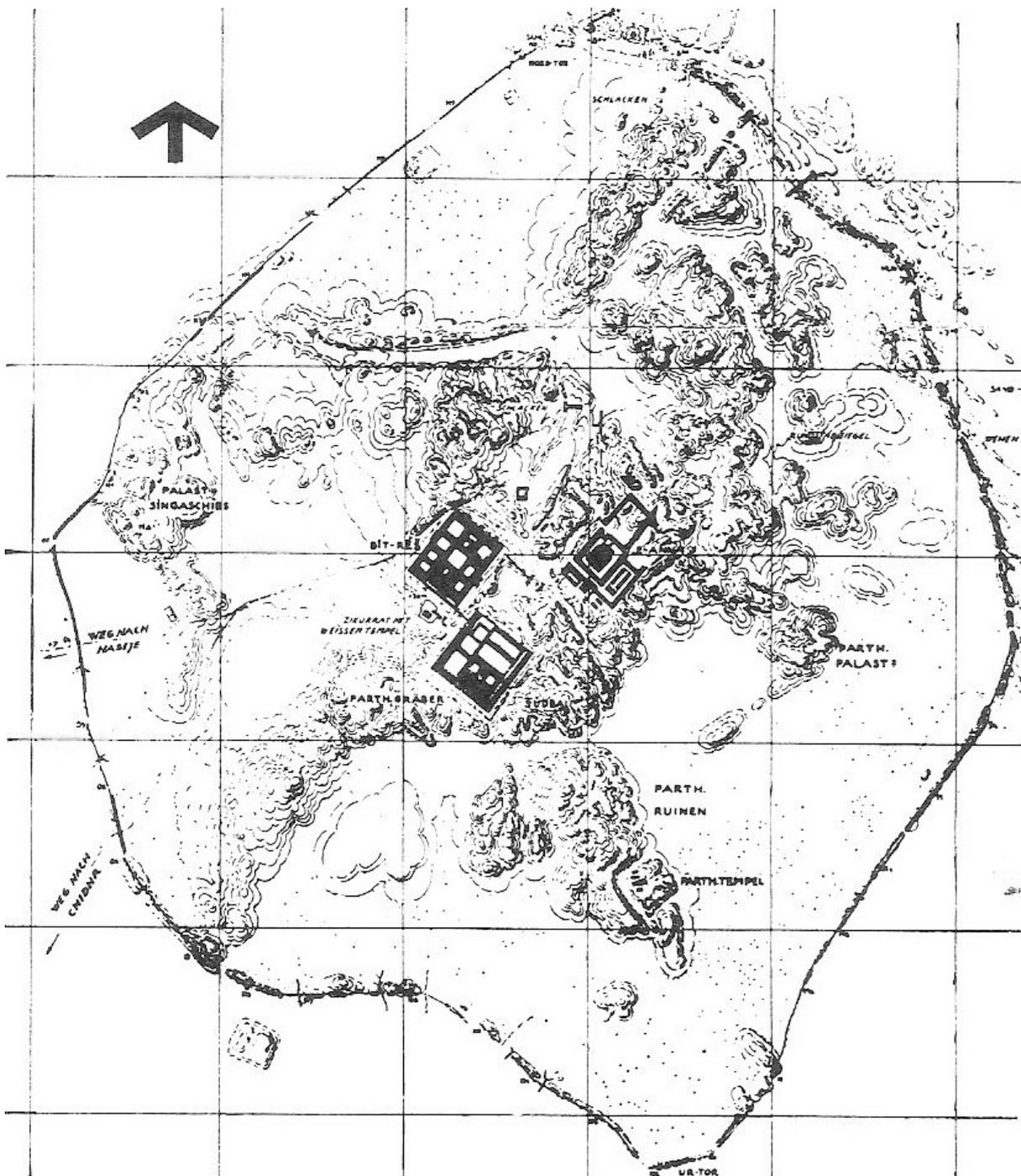


fig. 10 - Plano geral da cidade de Uruk, no terceiro milénio A.C.. A extensa muralha guarda a centro o complexo de Eanna, com palácios, institutos e templos. Localiza-se a cerca de 60 milhas de Ur.

dúvidas que estas primeiras cidades invertem o que tem sido visto convencionalmente como uma sequência histórica na qual a chamada Revolução Agrícola precedeu o desenvolvimento das primeiras cidades”³⁴, conclui Edward Soja.

Podemos fazer aqui um parêntesis de forma a perceber os conceitos de cidade e urbanidade, pois considero que estes dois termos têm significados diferentes. Quando se discute cidade, discute-se obrigatoriamente urbanidade. No entanto, nem tudo o que é urbano é necessariamente cidade. Assim, parece-me precipitado considerar *Jericho* e *Çatal Hüyük* como *early cities* sem primeiro introduzir o factor urbano. Nesta fase, estamos perante duas povoações em desenvolvimento, ainda sem a escala de cidade que mais tarde iriam adquirir. Por conseguinte, *Jericho* e *Çatal Hüyük* transformaram-se em centros de urbanidade - os primeiros aglomerados urbanos. Arriscar-se-á então a interpretar *early cities* como *early urban agglomerations*.

Edward Soja inclui *Jericho* e *Çatal Hüyük* nas primeiras povoações a gerar crescimento e desenvolvimento auto-suficiente, e considera-as inseridas na primeira de três revoluções que originaram a ‘cidade’ como hoje a conhecemos. Estas *early urban agglomerations* são o que designa de *Primeira Revolução Urbana* ³⁵. Como veremos mais tarde, aponta a *Segunda Revolução Urbana* à transformação de uma cidade - *Ur* - que surge na região fértil da Suméria entre os rios Tigre e Eufrates por volta de 5000/2500 d.C., com a criação de uma estrutura que gerava novos termos de organização - política, económica, cultural e social. Esta Revolução surge como continuação da primeira mas reforça a necessidade de as saber separar, sem cristalizar o aparecimento da *urbe* num momento demasiado vago. No fundo, uma institucionalização do aglomerado que começa a ser previamente concebido. Pode-se relacionar a primeira com *aglomeração / synechism* e a segunda com *planeamento / aparecimento da polis* as quais resultam, hoje, na *Terceira Revolução Urbana*: “modernidade e capitalismo urbano-industrial” ³⁶ em cidades como Los Angeles e Chicago nos EUA ou Manchester no Reino Unido.

³⁴ SOJA, Edward - *Postmetropolis: Critical Studies of Cities and Regions*, 2000, p. 4. (Tradução do livro do autor)

³⁵ Cf. *Ib.*, p. 50. (Tradução do livro do autor)

³⁶ SOJA, Edward - *Postmetropolis: Critical Studies of Cities and Regions*, 2000, p. 71. O autor refere: “De facto trato Los Angeles como um sintomático espaço vivido, uma janela representativa através da qual podemos observar os processos de nova urbanização que vão remodelando as cidades e a vida urbana por todo o mundo nos últimos anos. Os efeitos dos processos de reestruturação podem ser intensamente desenvolvidos e, possivelmente, mais facilmente observáveis nas complexas interligações de Los Angeles do que na maioria das cidades. Mas o que aconteceu (e continua a desenvolver-se) nesta cidade pode ser edificado em Peoria, Belo Horizonte ou Kaohsiung, naturalmente com diferentes intensidades e nunca da mesma forma” ³⁶ in *Postmetropolis: Critical Studies of Cities and Regions*, 2000, p xvii.

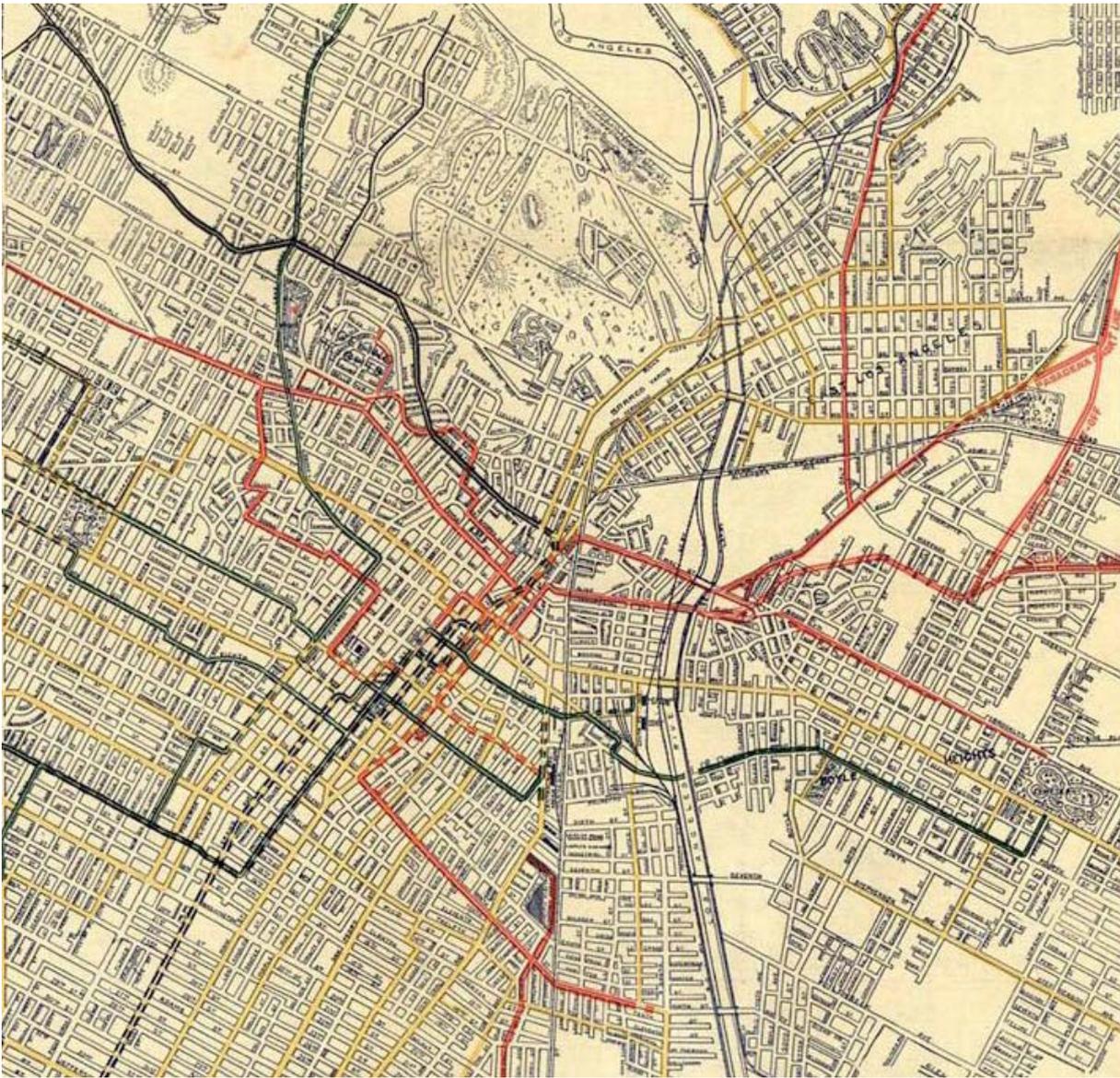


fig. 11 - Los Angeles. Mapa da cidade, 1905.



fig. 12 - "O especulador faz a cidade. Los Angeles Moderna (Califórnia) é o produto de uma série de booms imobiliários que começaram no fim do séc. XIX. Nesta fotografia dos anos 1920, observamos campos a serem transformados em edifícios servidos por uma rede grelha de ruas e boulevards", Spiro Kostof.

Retomando a procura do lugar na História de *Jericho* e *Çatal Hüyük*, Kathleen Kenyon alerta para a distinção entre estes dois casos em estudo, uma vez que a densidade populacional do primeiro é inferior à de *Çatal Hüyük*. A arqueóloga alega que “*após o povoamento se ter expandido até ao seu tamanho máximo, foi rodeado de forma massiva por muralhas defensivas, assumindo o seu carácter urbano*”³⁷. Será desta forma um alargado povoado, que não se conclui que seja cidade.

Torna-se inegável que estava em marcha uma mudança drástica no modo de vida da raça humana, potenciada pelo espírito de organização em sociedade, pelas trocas comerciais, de informação e, sobretudo, uma vontade de *aglomeração* entre povos que marcou um virar de página na história e o surgimento do *urbanismo*. Como Henri Lefebvre escreveu que “*o desenvolvimento da sociedade só é concebível na vida urbana, através da realização de uma sociedade urbana*”³⁸, onde o *intertwin*³⁹ disponível gera possibilidades infinitas de inter-relação social, características das ‘*revoluções urbanas*’.

Uma vez chegados ao surgimento do fenómeno urbano qual é, afinal, o papel do desenho ou então qual o papel do ordenamento quando se tenta compreender o passo seguinte?

Ao que Jane Jacobs identifica como ‘*a alma das cidades antigas*’, Edward Soja introduz o termo *Synechism*⁴⁰. Este conceito enunciado pelo geógrafo em *Postmetropolis: Critical Studies of Cities and Regions* é composto à luz do estudo sobre os primeiros aglomerados populacionais, dos quais se destacam *Jericho* e *Çatal Hüyük*. O conceito *Synechism*, cuja consequência está no traçado do desenho urbano, trata-se de um “*ímpeto de desenvolvimento que deriva da densificação de habitats fixos e o estímulo da aglomeração urbana*”⁴¹. Pode-se entender brevemente que descreve a vontade do ser humano se fixar em aglomerados desenvolvidos e que o conceito de cidade como aglomeração, sem necessidade de desenho

³⁷ KENYON Kathleen - *Archeology in the Holy Land*, in MORRIS, A. E. James in *History of Urban Form: Before the Industrial Revolutions*, 1972, p. 19.

³⁸ LEFEBVRE, Henri - *Le droit à la ville/Excuse et Politique*, 1968, in SOJA, Edward - *Postmetropolis: Critical Studies of Cities and Regions*, 2000, p. 19.

³⁹ A expressão *intertwin* é utilizada por Henri Lefebvre para explicar algo emaranhado, interligado, neste caso a cidade e a vida urbana da sociedade são *intertwin*.

⁴⁰ Termo adaptado das palavras gregas *synoikismos* e *oikos*. A primeira define a condição que se desenvolve pelo convívio na vida conjunta numa só casa. Por sua vez, *oikos* era usada por Aristóteles (mais tarde por todos os políticos gregos) para descrever a formação da *polis* Ateniense ou cidade-estado.

⁴¹ Cf. “The impetus of urban agglomeration” in SOJA, Edward, *Postmetropolis: Critical Studies of Cities and Regions*, 2000, p. 4.

prévio, é potenciado exclusivamente por essa vontade de viver em sociedade. Edward Soja refere mesmo que “*como um elemento activo da geo-história, o synechism implica a forma de uma rede regional nucleada e hierárquica de aglomerados capazes de gerar inovação, crescimento e desenvolvimento social (assim como individual) dentro dos limites do seu território*”⁴²

Após um longo estudo sobre as *early cities*, Edward Soja concluiu que a regra nestas povoações não é do *urbanista*. É de quem vive, é da troca e da vizinhança. Na verdade, o acto urbanístico primordial é a escolha do terreno e estes habitantes possuem uma sensibilidade especial em relação à natureza, morfologia e topografia pois é uma cultura com intuição de leitura do território. O geógrafo dá o exemplo da cidade de *Çatal Hüyük* para reforçar o sucesso e prosperidade de uma civilização que crescia à medida das suas necessidades, facto que questiona o pensamento racionalista e a obrigação de um planeamento urbano pré-definido para o desenvolvimento equilibrado da cidade.

À luz deste conceito, Charles Maisels⁴³, explica que “*por urbano pretendo definir uma população suficientemente numerosa e nucleada cujas relações sociais se aproximam do próprio conceito de synechism (a interdependência criada pela proximidade), o embrião de uma sociedade governada*”⁴⁴. O antropólogo coloca, assim, o conceito *synechism* no coração da análise da origem do aglomerado urbano - “*the city is the outcome of a synechism*”⁴⁵.

Mas terá este conceito evoluído ou será que *Çatal Hüyük* será um exemplo isolado? Parte-se então, à descoberta do que este conceito tornou real, do crescimento deste embrião de um novo modo de vida para o ser humano.

⁴² SOJA, Edward - *Postmetropolis: Critical Studies of Cities and Regions*, 2000, p. 13.

⁴³ Os estudos de Charles Keith Maisels integram a arqueologia, a ecologia e a história na sua perspectiva antropológica. Ver a publicação do autor: *The emergence of civilization: from hunting and gathering to agriculture, cities and states in the Near East*, 1990.

⁴⁴ MAISELS, Charles Keith - *The emergence of civilization: from hunting and gathering to agriculture, cities and states in the Near East*, Routledge, 1990, citado por SOJA, Edward - “Early Cities” in *Postmetropolis: Critical Studies of Cities and Regions*, 2000, p. 24.

⁴⁵ MAISELS, Charles Keith - *The emergence of civilization: from hunting and gathering to agriculture, cities and states in the Near East*, Routledge, 1990, citado por SOJA, Edward - “Early Cities” in *Postmetropolis: Critical Studies of Cities and Regions*, 2000, p. 24.



fig. 13 – Babilónia. Gravura.



fig. 14 - Erbil (Antiga Arbela), uma cidade com mais de 6000 anos no Nordeste do Iraque. Fotografia aérea ilustra a sua morfologia celular que exemplifica o crescimento orgânico da forma urbana, directamente relacionada com as cidades da suméria da Mesopotâmica e as cidades da cultura islâmica.

Ur – cidade dividida

No último século de terceiro milénio, consolidou-se a herança da cultura suméria dos séculos precedentes. Este período é algumas vezes chamado de Renascimento Neo-Sumério. O termo não significa um renascimento dos sumérios, mas um renascimento da cultura e principalmente literatura sumérias ⁴⁶.

Ao longo da sua História os sumérios estabeleceram uma confederação de cidades-estados unidas para fins militares. Entre os montes Zagros e o Deserto da Arábia correm dois rios caudalosos que desembocam no Golfo Pérsico: o Eufrates e o Tigre. O vale que eles fertilizam é conhecido como Mesopotâmia. Aqui foram fundadas cidades como a Babilónia, *Ur*, *Nippur* e *Lagash*, cada uma constituindo um pequeno estado, regido por um chefe religioso e civil chamado *patesi*. Este acumulava as funções de primeiro sacerdote, comandante do exército e superintendente do sistema de irrigação (se hoje um habitante de uma qualquer cidade se pode alienar desta particular actividade, outrora a mesma era de vital importância para a sociedade) ⁴⁷.

Surgem assim os primeiros vestígios da herança de *Çatal Hüyük*: relembra-se que a inter-relação entre diferentes tribos foi o impulso que originou a aglomeração e adensou-se, bem como a partilha dos costumes e saberes. Não surpreende portanto que anos mais tarde os acordos militares se tornassem comuns.

Ao mesmo tempo, a estratificação da sociedade, que começou a ser desenhada em linhas finas em *Çatal Hüyük*, ganhou novas proporções e, conseqüentemente, também a divisão do tecido da cidade. De tal modo que a exploração da terra na Mesopotâmia baseava-se já num complexo sistema de propriedade, segundo a qual a posse privada não era exercida na sua plenitude. De modo geral a propriedade da maioria das terras era dos templos e do Estado que as distribuíram para reдеiros e colonos. Para realizar todas as tarefas, exigiu esforços de todos e com o tempo sentiu-se a necessidade de um poder centralizado que dirigisse essa sociedade.

⁴⁶ Cf. MORRIS, James - *History of Urban Form: Before the Industrial Revolutions*, 1972. MAISELS, Charles Keith, *The emergence of civilization: from hunting and gathering to agriculture, cities and states in the Near East*, Routledge, 1990. Ambos os autores focam o estudo sobre a cultura suméria e poderão aprofundar a análise desta civilização.

⁴⁷ Ocasionalmente um desses governadores mais ambiciosos estenderia a sua governação sobre várias cidades, assumindo o título de Rei. No entanto, o seu poder continuava a ser bem diferente e inferior ao seu congénere nas civilizações norte-mediterrânicas – o Imperador.

Desse processo surgiu o Estado ⁴⁸. O poder do Estado justificava-se inicialmente porque um governo centralizado poderia coordenar melhor o trabalho da população na construção de grandes obras de interesses comum. Houve, no entanto, um desvio de funções que se esperavam do Estado. O pequeno grupo de pessoas que controlava o governo passou a usar o poder que detinham para explorar a restante sociedade. Os governantes aumentavam as suas riquezas e privilégios enquanto a maioria do povo era vítima da pobreza e da exploração, acentuando-se desta forma a distância entre governantes e governados ⁴⁹.

Assim, o desenvolvimento da civilização na Mesopotâmia foi marcada não só pela formação do Estado, mas também pelo início da desigualdade e da exploração social entre homens, que passaram de uma sociedade comunitária para uma sociedade dividida em classes escravagistas. A agricultura era o principal interesse económico da maior parte da população, cuja religiosidade se mantinha intacta. Consideravam o culto ao divino a principal função a desempenhar na vida ⁵⁰. Deste modo, tornou-se objectivo principal a criação de locais de adoração como forma de agradecer a um ou vários deuses.

Esta necessidade de adoração aos deuses já navegava, anteriormente, as mentes dos habitantes de *Çatal Hüyük*, mas não existia um espaço físico para a meditação. Por vezes algumas divisões da casa tornavam-se pequenos santuários mas essa não era a sua função primária. No entanto, em *Ur* foram construídos edifícios para esse fim, passando a existir esse lugar de adoração. Mais: os habitantes acreditam que cada local na cidade é uma emanção dos próprios deuses.

Essa emergente necessidade levou o governador *Ur-namu* a construir por volta de 2100 a.C. o primeiro impressionante Zigurate – um imponente edifício construído na forma de pirâmides terraplanadas. Era uma construção em forma de torre composta por sucessivos terraços e encimada por pequeno templo, sistema que se conta ecoado na conhecida torre que queria chegar ao céu. Depois de muito copiado pelos povos que se sucederam na região, o edifício característico da arquitectura suméria passou a ser o *zigurate*.

⁴⁸ Cf. MORRIS, James - *History of Urban Form: Before the Industrial Revolutions*, 1972. MAISELS, Charles Keith, *The emergence of civilization: from hunting and gathering to agriculture, cities and states in the Near East*, Routledge, 1990. Ambos os autores focam o estudo sobre a cultura suméria e poderão aprofundar a análise desta civilização.

⁴⁹ Cf. SOJA, Edward - *Postmetropolis: Critical Studies of Cities and Regions*, 2000. As questões económicas e políticas se tornam fundamentais para Edward Soja. Também os textos de Jane Jacobs em *Morte e Vida das Grandes Cidades* podem complementar a análise.

⁵⁰ O culto tinha tal importância que, quando o culto era interrompido, cada indivíduo deixava uma estatueta de pedra diante do altar para rezar em seu nome. Acreditavam que os deuses ajudavam o Homem a viver melhor ou pior de acordo com os ciclos das colheitas.



fig. 15 - Ur. Templo Ziggurat, construído por volta de 2100 A.C..

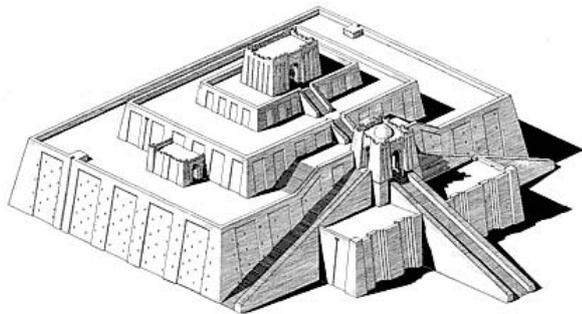


fig. 16 - Ur. Desenho do Templo Ziggurat.

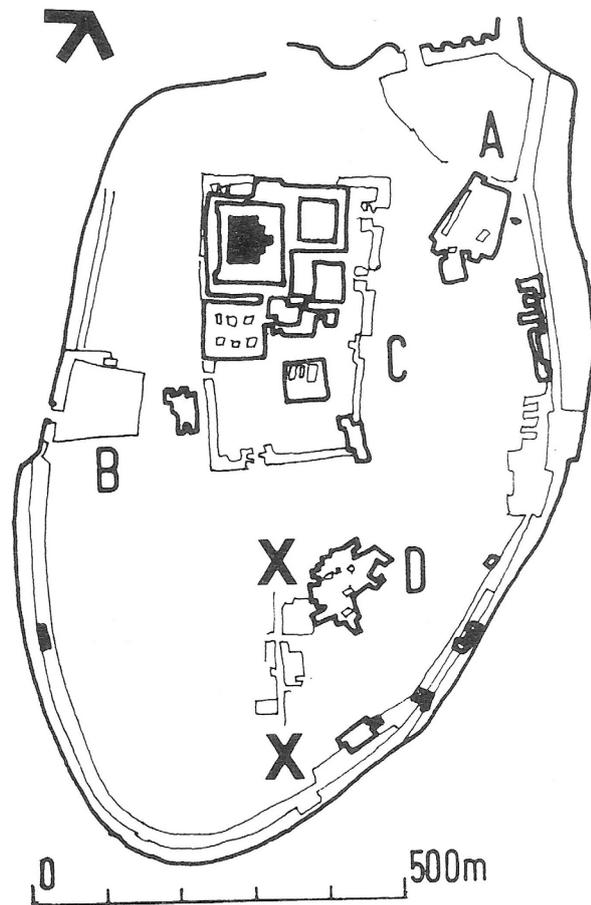


fig. 17 - Ur. Plano geral do período de 2100-1900 A.C.. A - Entrada Norte; B - Entrada Poente; C - Temenos, 600 A.C.; D - Zona habitacional por volta de 1900 A.C..

Os edifícios imponentes tornam-se oferendas e representantes da religião. E é precisamente à boleia desta crença, que o poder político tenta, com algum sucesso, misturar-se com o poder religioso.

O controle político era exercido por uma elite que incluía obrigatoriamente o *patesi*, que ganhou nova função: responsável pelo templo (*zigurate*). Esta mistura entre o poder religioso e o poder político torna-se, mais tarde, comum a diferentes culturas, desde os Faraós no Egípto, até aos Incas, Maias e Aztecas. Em todas estas culturas, incluindo Ur, a separação entre Política e Religião torna-se ténue: um vive de mãos dadas com o outro. Como consequência directa, este tipo de organização é reflectido na Arquitectura e malha urbana das cidades. Este elo tão vincado em todas as religiões é apenas quebrado pela tradição europeia, com a separação clara entre Estado e Igreja.

Adolph Leo Oppenheim⁵¹ descreveu em ‘*Ancient Mesopotamia: Portrait of a Dead Civilization*’ a típica cidade suméria, a qual considerou constituir-se em três partes distintas. A *city proper*, que consistira na área amuralhada que contém os templos, os palácios reais. O *suburb*, um aglomerado de casas, quintas, jardins, plantações que providenciavam alimentação e matéria-prima. E, por fim, a *harbour section* onde aconteceriam as trocas comerciais⁵². Nestas definições, já se adivinha, está presente algum tipo de planeamento, desenho prévio e sem dúvida uma concepção espacial.

Ur nasceu e desenvolveu-se nestas condições.

Ao observar na sua forma essas três zonas acima referidas, conclui-se que, apesar de ainda não ter previsto o crescimento da urbe, manteve-se “*segura das inundações do rio Eufrates crescendo para Norte e Sul mesmo que suficientemente próxima para irrigar os campos intensamente*”⁵³.

Mas o que distingue esta povoação de todas as anteriores é precisamente o que provem da construção do *Zigurate*: a existência, pela primeira vez na história, de um local físico na cidade destinado à governação. *Ur* instala uma área rígida na malha urbana – o *temenos* - ocupada pelo *zigurate*, palácios e edifícios de governo, onde se concentram os serviços administrativos da cidade. Segundo Spiro Kostoff, o *temenos* é “*a âncora inalterável do recinto*

⁵¹ Adolph Leo Oppenheim é um dos mais prestigiados assíriólogos (estudioso das antiguidades assírias) e professor de Estudos Orientais na universidade de Chicago.

⁵² Cf. MORRIS, A. E. James – “Early Cities” in *History of Urban Form: Before the Industrial Revolutions*, 1972.

⁵³ MORRIS, A. E. James – *History of Urban Form: Before the Industrial Revolutions*, 1972, p. 22.

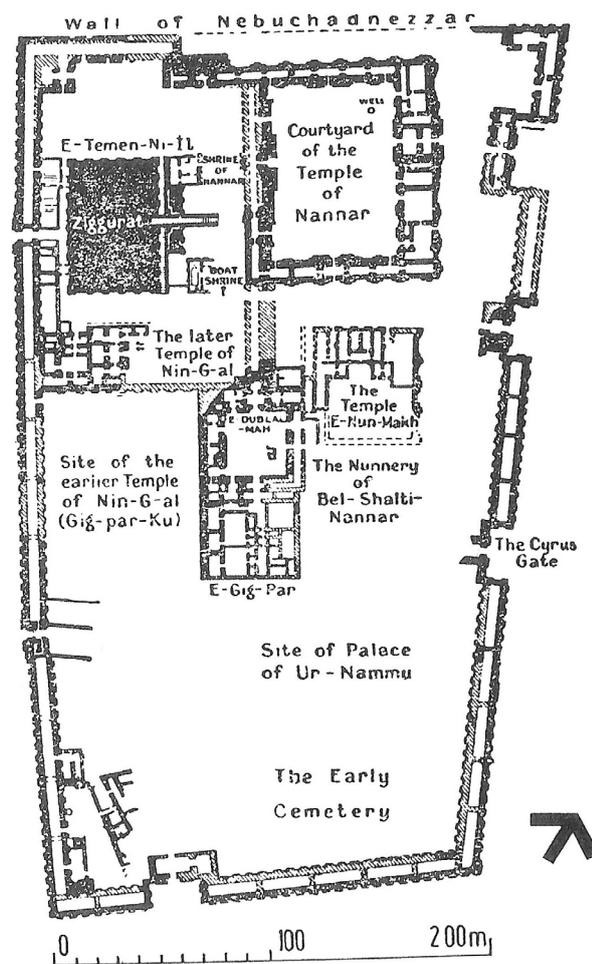


fig. 18 - Ur. Planta de Temenos, 600 A.C.. A área religiosa e de poder da cidade, fortificada por grandes muralhas, com palácios, instituições e templos. Começa a estar presente a ortogonalidade regular.

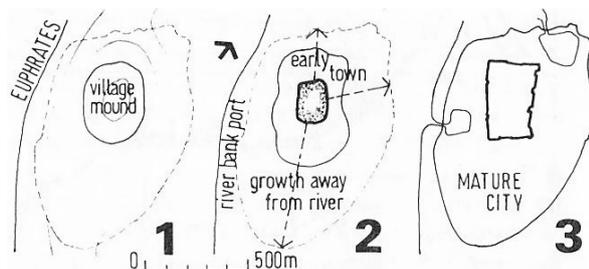


fig. 19 - Ur. Diagrama analítico ilustrando o crescimento possível de uma povoação do lado Nascente do Rio Eufrates.

sagrado; é a casa de Deus – templo, igreja, mesquita ou sinagoga. É raramente um edifício solitário e isolado do tecido urbano, mas mesmo que a longa distância a sua singularidade possa surgir dramatizada no perfil da cidade”⁵⁴. Em *Çatal Hüyük*, bem como em todos os aglomerados anteriores, a distinção entre *temenos* e zona habitacional não existia. Isso demonstra outra distinção em *Ur*: o seu desenho, numa parte da cidade, é regular e claramente intencionado.

Çatal Hüyük torna-se antepassado de *Ur*, uma vez que *Ur* nasce da aglomeração de povos/tribos que caminham para a sedentarização e encontram nestes aglomerados de escala crescente, condições férteis ao seu desenvolvimento e prosperidade. Mas distancia-se uma vez que atinge uma dimensão e desenvolvimento sem igual. Podemos afirmar, então, que ao contrário de *Çatal Hüyük*, de composição irregular uniforme, *Ur* introduz regra e hierarquia na cidade.

Poderá ser precipitado afirmar que existe em *Ur* a noção de planeamento urbano, no entanto, é inquestionável a existência de uma zona da cidade intemporal, regrada, distinta de uma outra área de crescimento orgânico. A primeira é projectada e posteriormente traçada segundo um desenho geométrico. O Zigurate e o Palácio Governamental emergem do terreno e ocupam um lugar de destaque na cidade.

Desta forma, a Arquitectura materializa a vontade do poder político. Ou seja, o planeamento e a construção de uma área dominada pela ordem e pela regra. A grande escala dos edifícios administrativos, necessária para acolher os trabalhadores, esconde um outro desejo: a procura do respeito por parte dos habitantes. É desta maneira que a estratificação social começa a ganhar forma física na própria cidade. Criados para servir como locais de culto e adoração aos deuses, os edifícios imponentes concediam ao poder governamental um patamar intermédio, um lugar entre os Deuses e a população. Gera-se, deste modo, uma separação entre quem governa e quem é governado, quem manda e quem obedece. E esta separação tem um reflexo claro na forma da cidade.

Em redor da *cidade regrada* (o *city proper* ou o *temenos*) instala-se o tecido urbano orgânico correspondente à malha da área habitacional (*suburb*)⁵⁵, que se poderá comparar ao tecido da *medina* da cidade islâmica, não planeada e que mantém a escala reduzida. Espalha-se pelo território de forma espontânea, à velocidade da necessidade – de novo, uma cidade-

⁵⁴ KOSTOFF, Spiro - *The City Shaped*, 1991, p. 86.

⁵⁵ MORRIS, A. E. James - *History of Urban Form: Before the Industrial Revolutions*, 1972, p. 21.



fig. 20 - Ur. Planta detalhada da zona habitacional da cidade, onde é claro o padrão com crescimento orgânico dos caminhos de acesso e as casas-pátio.

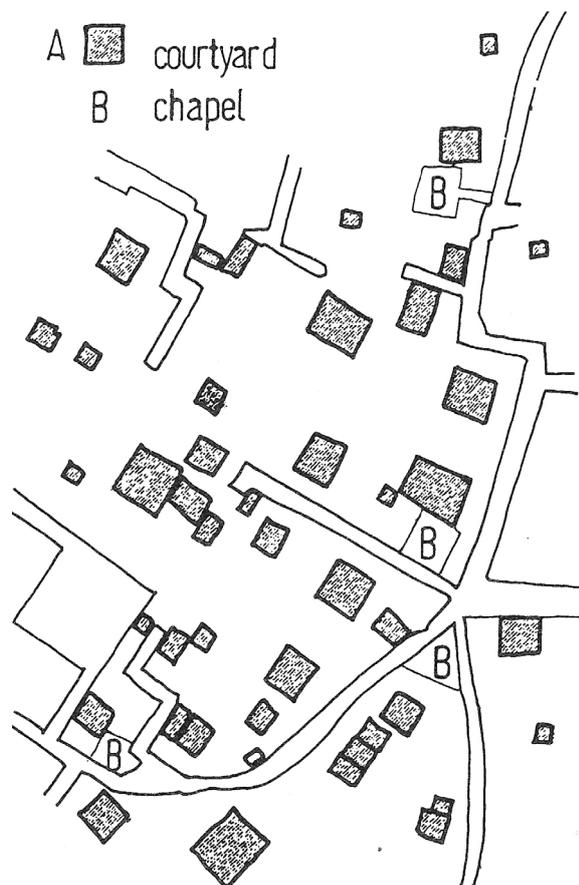


fig. 21 - Ur. Diagrama da área habitacional. A- Padrão de crescimento orgânico dos caminhos de acesso e pátios interiores; B - Capelas comunitárias.

colagem, herdada do seu antepassado recente - mas apenas na orla do núcleo regrado. Mesmo na sua planta começa-se a observar que “*estreitos caminhos aparecem para os pedestres. Talvez o facto de a cidade agora ser fortificada tenha tornado possível haver espaços abertos entre os grupos de casas*”⁵⁶.

E é precisamente esta tradição, este tecido reticulado, que prevaleceu em *Ur* e que importa destacar nesta dissertação. De novo a cidade-colmeia que se estrutura e desenvolve através da justaposição entre o espaço público e o espaço privado.

Em suma, O factor urbano surge com o sedentarismo e conseqüente a aglomeração dos povos e a cidade como reflexo dessa. E à pergunta ‘*qual é afinal a primeira cidade conhecida?*’ (à qual se poderia responder *Çatal Hüyük*), acaba por perder relevância. O que se deve reter é que tanto *Jericho* como *Çatal Hüyük* caminham para o *fenómeno urbano*. E a confirmação e aprofundamento chega definitivamente em *Ur*. Acima de tudo levantam-se estas questões para assim se poder compreender que o desenho e o planeamento tiveram um papel secundário, se tanto, para o emergir de um carácter urbano mesmo que tenham assumido um papel importante na revolução urbana que *Ur* originou.

Ur terá sido o ponto de charneira. Ramificou, a partir dela, dois tipos de cidade futura: a ‘cidade formatada’⁵⁷, que se espalhou a norte do mediterrâneo pelos impérios greco-romanos, até à cidade europeia actual; e a ‘cidade aditiva’⁵⁸, que percorreu os continentes asiáticos e africanos, e encontramos nas cidades islâmica e subsarianas. A primeira continua a ideia de plano e desenvolve-se racionalmente numa estratificação social e espacial, com uma forte base num planeamento hierárquico. A segunda caminha com bases intimistas de percepção do espaço, muito virada para o individuo e estruturada através de *aglomeração e espontaneidade*.

E se hoje a cidade ordenada vive uma busca incessante por soluções a problemas que o planeamento parece não conseguir resolver, propomo-nos perceber brevemente a história da ‘cidade aditiva’ e, mais aprofundadamente, analisar os modo de funcionamento e as suas valias.

Levantemos então o véu à estratégia da ‘cidade infiel’.

⁵⁶ KOSTOFF, Spiro - *The City Shaped*, 1991, p. 86.

⁵⁷ O uso destes termos remete para a dicotomia entre *City Shaped* e *City Assembled*, utilizada por Spiro Kostoff para caracterizar a distinção destes dois grupos diferentes de cidade. Ver os livros com o mesmo nome, *City Shaped* e *City Assembled* do historiador.

⁵⁸ *Idem*

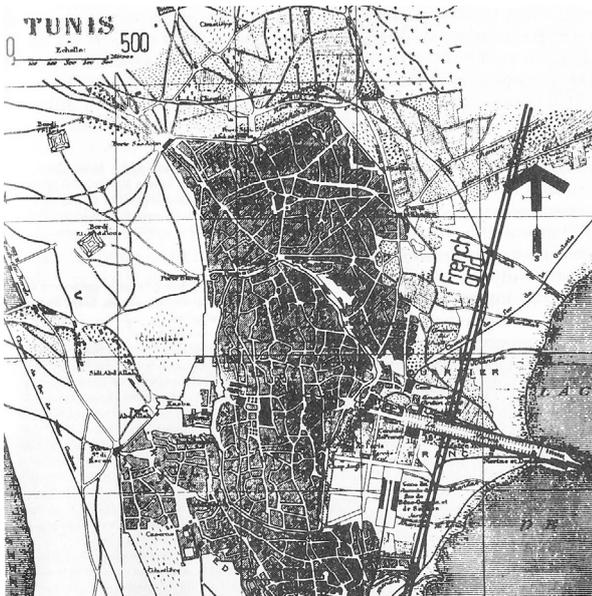


fig. 22 - Timgad. Plano geral.

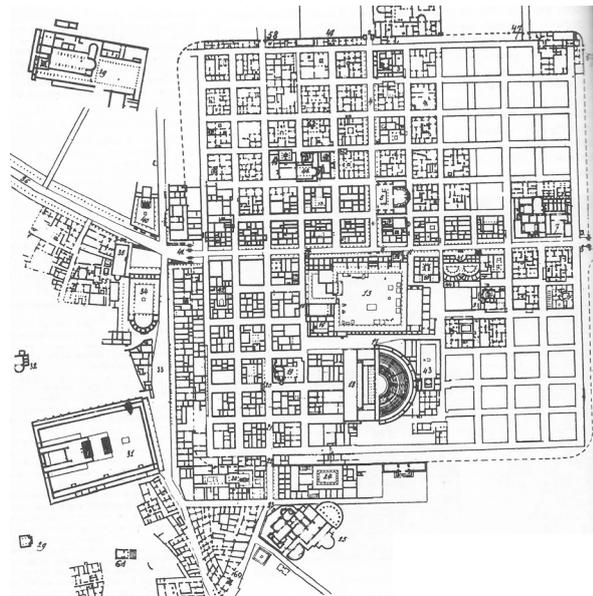


fig. 23 - Tunis. Mapa evidenciando a relação entre a histórica Medina e o bairro europeu do fim do séc. XIX pelos franceses.

“O momento da arquitectura é o quando a arquitectura é vida e morte ao mesmo tempo, quando a experiência do espaço se resolve a ela mesma em um ponto de tangencia: o ponto de rotação, o ponto que os tabus e a cultura sempre rejeitaram”⁵⁹.

Bernard Tschumi in *Architecture and Disjunction*

Capítulo 2

AGLOMERAÇÃO E CAOS

Cidade cristã vs. Cidade islâmica

Se a ideia de aglomeração urbana é anterior à de planeamento, não poderá uma cidade ser pensada primeiramente como uma rede que estabelece ligações socioculturais, sem plano ou desenho pré-definido? Reconhece-se cada vez mais na cidade contemporânea a necessidade de um tecido urbano coerente face à velocidade e crescimento, que acima de tudo corresponda a um sistema urbano eficaz perante a rapidez da mudança.

Se dermos um salto temporal desde os primeiros aglomerados que surgiram, existe uma cidade que se pode analisar, sob seus próprios princípios, por esse caminho: a cidade islâmica. Embora seja influenciada, como veremos, por toda a História, interessa estudá-la através do modo como os seus habitantes aplicaram os ensinamentos islâmicos sobre os aspectos sociais e culturais da vida da comunidade que se reflecte naturalmente na gestão das cidades.

Será pertinente perceber as diferenças entre os termos ‘Islão’, ‘Islâmico’, ‘Muçulmano’ e ‘Árabe’, sendo que Islão (apesar dos seus vários significados) é a religião praticada. A palavra ‘muçulmano’ refere-se ou a um seguidor da religião islâmica. Assim, não existem ‘islâmicos’ mas sim ‘muçulmanos’. E “apesar de árabe ser a língua do Alcorão (*al qu’ran*, que traduz como

⁵⁹ TSCHUMI, Bernard - *Architecture and Disjunction*, 1996, p. 102.



fig. 24 - Santa Sofia de Constantinopla. Vista exterior.



fig. 25 - Santa Sofia de Constantinopla. Interior.

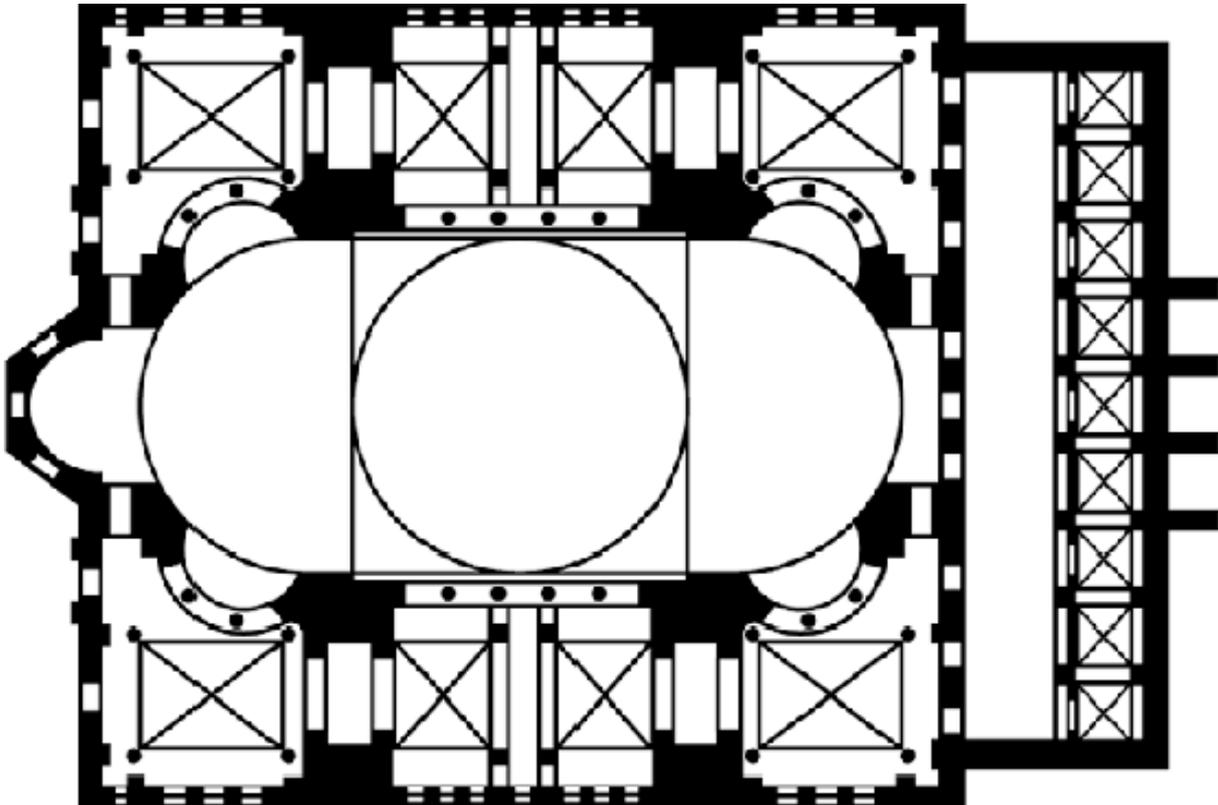


fig. 26 - Santa Sofia de Constantinopla. Planta.

‘a declamação’, é a escritura islâmica), os termos ‘árabe’ e ‘muçulmano’, ao contrário do que muitas histórias espalhadas pelo mundo ensinam, não são sinónimos”⁶⁰. Os árabes são apenas cerca de 20 por cento dos muçulmanos, numa área específica (originalmente a Península Árabe, alastrando para o Norte de África), que estão hoje espalhados no seu maior número pela Indonésia, Índia, e Rússia.

A história da cidade islâmica não pode ser dissociada da cidade cristã. Através de um olhar rápido e superficial, parece que o Mediterrâneo divide o território destas cidades. Nada mais falso. Elas confrontaram-se e misturam-se, viveram em conflito uma com a outra e noutros casos, habitaram pacificamente o mesmo território. E parecem continuar a fazê-lo na actualidade.

O historiador Spiro Kostoff defende que “as mudanças na religião de um estado tem enormes consequências para a forma urbana. O simbolismo da conquista pode exigir grande alterações. A catedral de Granada foi construída nas fundações da mesquita para as preces de sexta-feira”⁶¹. A conversão arquitectónica estabelece um equilíbrio eficaz onde a igreja torna-se mesquita, como Santa Sofia de Constantinopla, ou vice-versa, no caso de Córdoba. Não que seja assim tão simples estas conversões.

James Morris escreve em *History of Urban Form*, que “O urbanismo romano imperial gerou diferentes exemplos do planeamento urbano romano em Itália, Norte de África (por exemplo Timgad), Espanha, Reino Unido, etc. O *cardo* e *decumanus*, a grelha rectilínea, os blocos *insulae*, eram os princípios básicos adoptados pelos romanos, onde introduziam três classes políticas das cidades imperiais – colónia, *municipum* e *civitas*. (...) Era essencialmente uma entidade cidade-estado compreendendo o núcleo urbano e o seu envolvente imediato território rural agrícola. (...) Os romanos evitavam a necessidade de manter presença militar nas suas conquistas, levando alguns dos seus habitantes para as novas cidades, e combinando essa estratégia com a ‘romanização através da urbanização’ das tribos nativas”⁶².

O Cristianismo foi fomentado pelos Romanos e foi a religião do Império a partir do séc. IV, e isso levou a que a catedral muitas vezes tivesse de ser implantada fora das muralhas, de modo “a ser erguida num poderoso locus de veneração. (...) A partir daí ou a cidade

⁶⁰ MORRIS, A. E. James - *History of Urban Form*, p. 369.

⁶¹ KOSTOFF, Spiro - *The City Assembled*, 1992, p. 90.

⁶² MORRIS, A. E. James - *History of Urban Form*, p. 69.



fig. 27 - Mezquita de Córdoba. Interior.

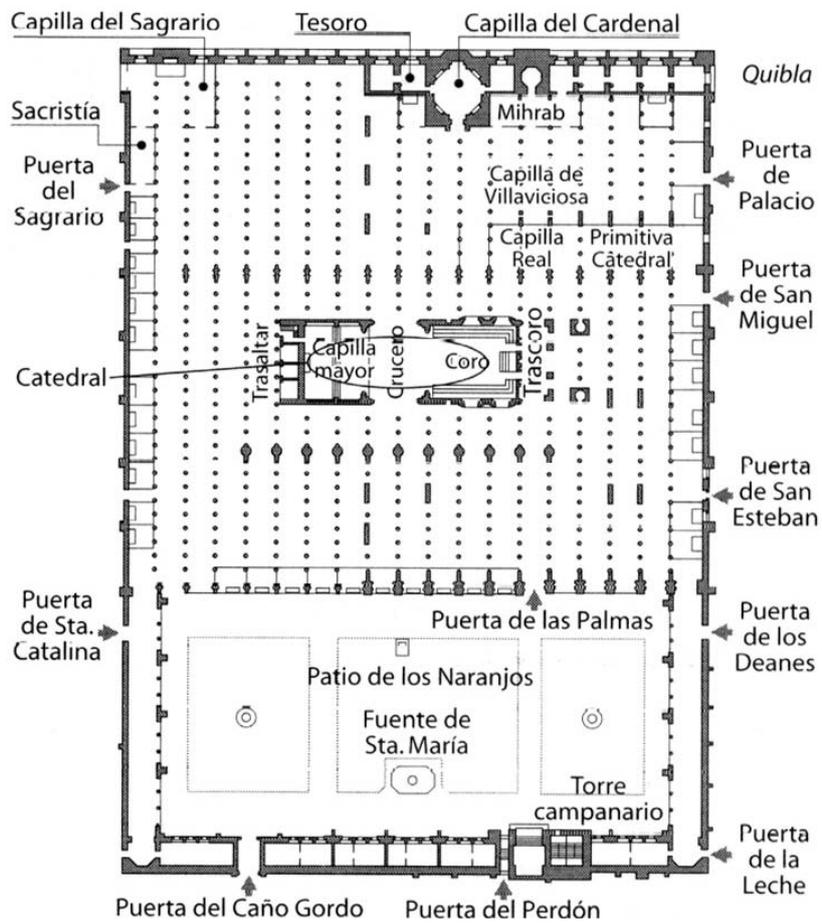


fig. 28 - Mezquita de Córdoba. Planta.

reorientava-se de acordo com o novo centro religiosos, como aconteceu em Milão, ou realocizava a sua catedral para o centro”⁶³. Mas esta troca nem sempre era pacífica pois complicava-se aquando a coexistência das duas religiões, sendo que a cidade se dividia, gerando por vezes intensos conflitos. Um importante exemplo é Jerusalém, cidade que muçulmanos, cristãos e judeus tentaram partilhar no passado e no presente.

“A história desta cidade é especialmente instrutiva. Nos primeiros tempos da sua história, tem um centro santificado Judeu, com o Templo (Templo de Salomão) como o seu único foco religioso. Depois, os Romanos sob mandato de Adriano destruíram o Templo, e estabeleceram a religião-estado Romana. Com o triunfo do Cristianismo, dois séculos mais tarde, o túmulo de Jesus, o Santo Sepulcro, torna-se o grande foco da cidade. Nos séc. XVII e XVIII, o islamismo implanta a Mesquita de Omar (Dome of the Rocks) e a Mesquita Al-Aqsa no precinto do plateau elevado, Al-Haram ash-Sharif, da velha cidade onde ambas se erguem”, continua Spiro Kostoff.

Os Judeus regressaram depois da Segunda Grande Guerra para reclamar um fragmento do território, o Muro das Lamentações, como seu local legítimo de veneração sendo o lugar de peregrinação mais importante para os judeus. Hoje em dia quase toda a cidade da Velha Jerusalém é um tapete de santidades sobrepostas⁶⁴.

Aquando as conquistas entre povos, a vontade de retirar aos novos territórios os principais vestígios da sua vida passada era abordada de duas maneiras comuns: uma era a construção sobre a propriedade condenada, mostrando simbolicamente a ascendência do poder. A outra era converter o monumento condenado para um novo destino. É interessante analisar que esta convivência e mutações entre cidade cristã e islâmica também ocorreu à escala do edifício. *“A mesquita de Córdoba tornou-se Catedral Cristã, depois da conquista da cidade em 1236, e permaneceu praticamente inalterada até 1520s, quando o seu centro foi destruído e substituído por um altar-mor e coro. A mesquita (começada em 785) substituiu uma igreja cristã antecedente nesse local, e mesmo essa Igreja já se tinha apropriado do templo romano de Janus. Cristã por já quase 8 séculos, Córdoba manteve-se islâmica no seu tecido urbano: o pátio da mesquita é ainda o único espaço aberto significativo desta cidade de ruas labirínticas”*⁶⁵. É curioso analisar que na mesquita Córdoba, um edifício profundamente

⁶³ KOSTOFF, Spiro - *The City Assembled*, 1992, p. 91.

⁶⁴ Cf. KOSTOFF, Spiro - *The City Assembled*, 1992, p. 91.

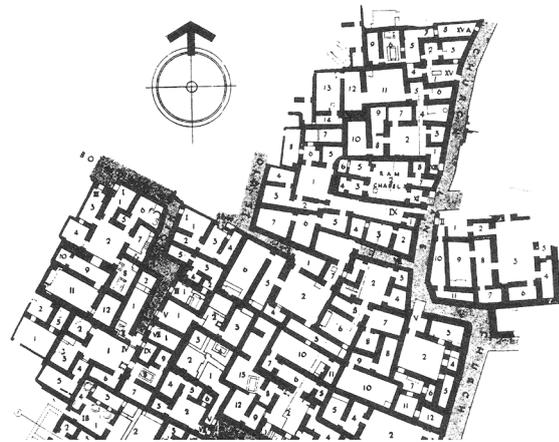
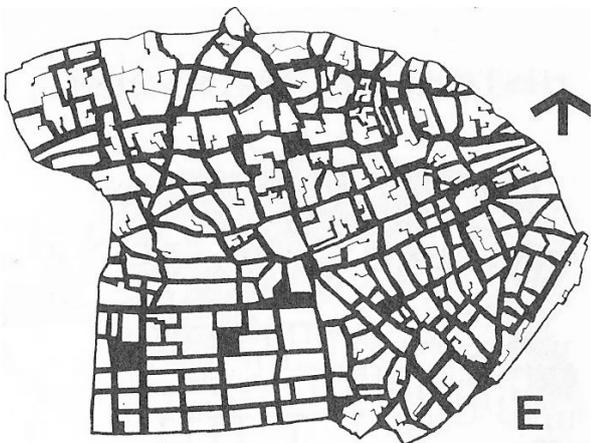
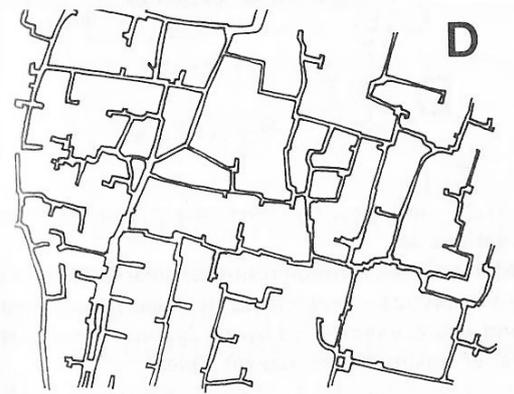
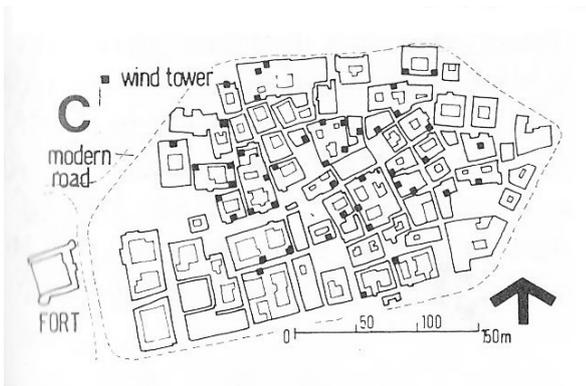
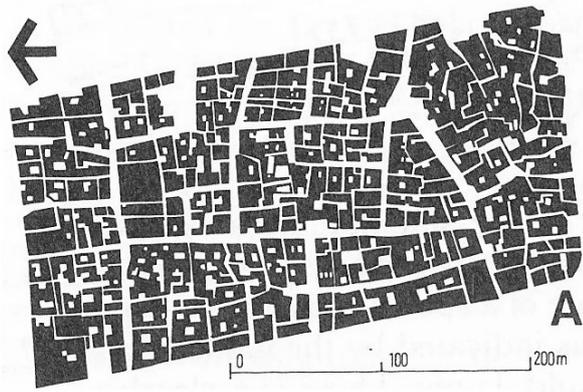


fig. 29 - Caracterização de padrões de rua da cidade islâmica por: A - Riyadh; B - Jiblah; C - Quarteirão Bastakia, Dubai; D - culs-de-sac em Kerman, Irão; E - Sevilha em Espanha, a sudoeste a grelha renascentista.

fig. 30 - Ur. Planta detalhada da zona habitacional da cidade, onde é claro o padrão com crescimento orgânico dos caminhos de acesso e as casas-pátio.

racional, onde imperava a regra, foi a ‘mão’ cristã que implementou o *caos* ao construir a igreja no interior. Contrapõe-se, assim, a visão de que apenas a cidade islâmica é geradora de momentos caóticos.

Em sentido contrário, por volta do mesmo ano e no outro lado do Mediterrâneo a Basílica de Santa Sofia em Constantinopla era transformada em mesquita.

O sentimento de superioridade e a herança da geometria cartesiana ‘vendaram os olhos’ da Europa mas o século XXI parece ter alterado de forma definitiva o paradigma. É certo que durante os finais do século XX o interesse pela Arquitectura e cultura islâmica se intensificou, mas no âmbito do Urbanismo, esse percurso foi mais lento. O nosso espírito de conhecimento é imperativo, no entanto, continuamos a preferir implementar algo novo num espaço já com uma malha definida como se esse fosse o supremo gesto para ‘arrumar’ uma cidade.

O arqueólogo português Cláudio Torres tem estudado ao longo dos anos o ‘Legado Islâmico em Portugal’⁶⁶. Defende que “*a civilização islâmica é a soma, a continuidade das velhas e milenares civilizações que convergem lentamente ao longo dos séculos para o apogeu civilizacional dos séc. X – XI. É uma civilização profundamente urbana, que nasce dentro das comunidades mercadoras do Mediterrâneo*”⁶⁷, conservando a herança dos primeiros aglomerados urbanos.

Recorda-se o capítulo anterior em que este tipo de organização já se observava nas primeiras cidades da Mesopotâmia e da Anatólia. O fenómeno de sedentarização e expansão do aglomerado ocorrido em *Ur* evoluiu até aos dias de hoje e chega-nos de forma ampliada através das cidades islâmicas. Começaram por ser aglomerados de casas com pátios internos de modo a lidar com as condições climáticas e ambientais, e tinham também sistemas de engenho para fornecer as cidades com água e irrigação.

Ur tinha a sua *cidade colmeia*, que crescia por fragmentos e por obra do tempo onde se reunia a maioria da habitação. Por outro lado, existia a *cidade formatada*, centralizada, o *temenos* com palácios e edifícios administrativos/religiosos. De certa forma a cidade islâmica herda esta diferenciação. Vemos em *Ur* o exemplo do que aconteceu: uma parte da cidade é regrada em contraste com uma outra que cresce fragmentada, mas com lógica

⁶⁵ KOSTOFF, Spiro - *The City Assembled*, 1992, p. 256.

⁶⁶ TORRES, Cláudio - *O legado islâmico em Portugal*, p. 123.

⁶⁷ Entrevista de Cláudio Torres à ‘Revista História’ de Novembro 2003, disponível em: <http://historiaeciencia.weblog.com.pt/arquivo/033586.html>. (Pesquisa em 28.07.2011)

impreterivelmente ligada à organização da sociedade. Spiro Kostoff constata que esta separação se perlongou ao longo da História da cidade: *"existem dois tipos de cidade (...) A primeira é a planeada ou desenhada ou cidade 'criada' - ville crée de Pierre Lavedan. O seu padrão é determinado de uma vez por uma autoridade. Até ao séc. XIX este padrão é um ordenado diagrama geométrico. (...) O outro tipo é a ville spontanée - a cidade espontânea, gerada (ao invés de 'imposta'), geomórfica. Presume-se que se desenvolve sem benefício de desenho, sujeita a nenhum plano mestre senão a passagem do tempo, configurada pelo terra e a vida quotidiana dos cidadãos. A forma resultante é irregular, não-geométrica, orgânica, com ruas curvas e quebradas e espaços abertos ao acaso. (...) Fala-se de uma evolução não-planeada do crescimento por instinto"*⁶⁸.

Inicialmente, os grandes aglomerados muçulmanos predominantes tinham no seu 'centro' uma lógica como um plano de tabuleiro de xadrez de sectores iguais e um fórum como centro administrativo e comercial. Este é, no fundo, o antepassado da cidade ocidental. No entanto, o que verdadeiramente compunha a cidade e a marcou determinadamente foi o outro lado – a grande massa habitacional. *"A geometria euclidiana inicial, imposta pelo poder militar dos romanos, foi substituída por uma miríade de decisões com uma escala mais reduzida que gerou uma geometria fractal, reflectindo a realidade da vida quotidiana"*⁶⁹.

Com o declínio do Império Turco-Otomano⁷⁰ a partir do final do século XVII, as redes comerciais do mundo islâmico foram ultrapassadas pela expansão marítima das potências da Europa Ocidental e as cidades islâmicas caíram numa correspondente decadência. A Era de Ouro da cidade islâmica no Médio Oriente parece ter sido ultrapassada pelo simples facto de não ter progredido. Cláudio Torres esclarece que no século XIX, após a Revolução Industrial no Ocidente, a cidade islâmica *"não teve as convulsões que abalaram a Europa, com a crescente afirmação dessa nova classe (burguesia), até à sua tomada do poder e expansionismo planetário no Renascimento e domínio completo nesse século"*⁷¹. No entanto esta agitação afectou o Mediterrâneo islâmico através da colonização.

⁶⁸ KOSTOFF, Spiro - *The City Shaped*, 1991 p. 43.

⁶⁹ HAMOUCHE, Mustapha Ben, *Can Chaos Theory Explain Complexity In Urban Fabric? Applications in Traditional Muslim Settlements*, p. 224.

⁷⁰ Império que no seu auge compreendia a Anatólia, o Médio Oriente, parte do norte de África e do sudeste europeu (existiu entre 1299 e 1922).

⁷¹ Entrevista de Cláudio Torres à 'Revista História' de Novembro 2003, disponível em: <http://historiaeciencia.weblog.com.pt/arquivo/033586.html>. (Pesquisa em 28.07.2011)

Apesar da cidade ser cada vez mais encarada como algo Universal, existe uma diferença clara entre o mundo do Ocidente e o mundo do Islão (diferença essa que, como iremos ver mais tarde, começa a esfumar-se nos dias de hoje, através do aumento da fragmentação na cidade europeia e da importação acrítica do modelo ocidental para a cidade islâmica). No mundo islâmico *“a religião serve de elo unificador (...); sendo facilmente identificado pelo Ocidente como o inimigo da actualidade, porque de certa forma vive apenas do passado. E os caminhos são opostos: a civilização ocidental procura o progresso, desde o Renascimento que vai buscar o seu grande motor ao avanço tecnológico, a tudo o que vem de novo, espezinhando de certa maneira o seu passado; ao contrário, a civilização muçulmana está virada para trás: sonhando com um tempo de ouro, quando atingiu o seu apogeu civilizacional, e para quem o progresso é olhado com desconfiança e mesmo hostilidade”*⁷². Por existir tanto que as diferencie temos do Islão Mediterrâneo *“uma imagem romântica veiculada pelos colonizadores: o passado medieval, os haréns, o exótico... Ainda hoje, numa viagem à cidade marroquina de Fés procuramos, de certa forma, o nosso próprio passado”*⁷³.

Ficando África aqui tão perto, está ao mesmo tempo bem afastada uma vez que *“o que o senso comum capta é outra civilização, outra religião, outra língua, outros hábitos alimentares, outras formas de estar na vida...”*⁷⁴. E por isso a forma típica da cidade islâmica demonstra as características da sua comunidade ainda que a invasão ocidental pós-industrial tenha criado um grande impacto no desenho urbano nas cidades tomadas. Os valores culturais e sociais da cidade islâmica foram deixados para trás pelos novos habitantes e a cidade islâmica lutou para manter a sua identidade cultural e sua distinta arquitectura de sentidos.

Spiro Kostoff entende que *“após o Império Romano, seria natural que as cidades construídas sofressem um reajustamento urbano. É uma passagem notória na Europa Pós-Romana devido ao decréscimo populacional, e em especial de uma evolução social que consignou as cidades construídas para uma cultura pagã de cultos múltiplos para as religiões monoteístas do Cristianismo e, mais tarde em algumas regiões do Império Islâmico”*⁷⁵. Segundo o historiador, a desintegração da ordem racional administrada pela urbs romana começou

⁷² Entrevista de Cláudio Torres à ‘Revista História’ de Novembro 2003, disponível em: <http://historiaeciencia.weblog.com.pt/arquivo/033586.html>. (Pesquisa em 28.07.2011)

⁷³ *Idem*

⁷⁴ *Idem*

⁷⁵ KOSTOFF, Spiro - *The City Shaped*, 1991, p. 48.

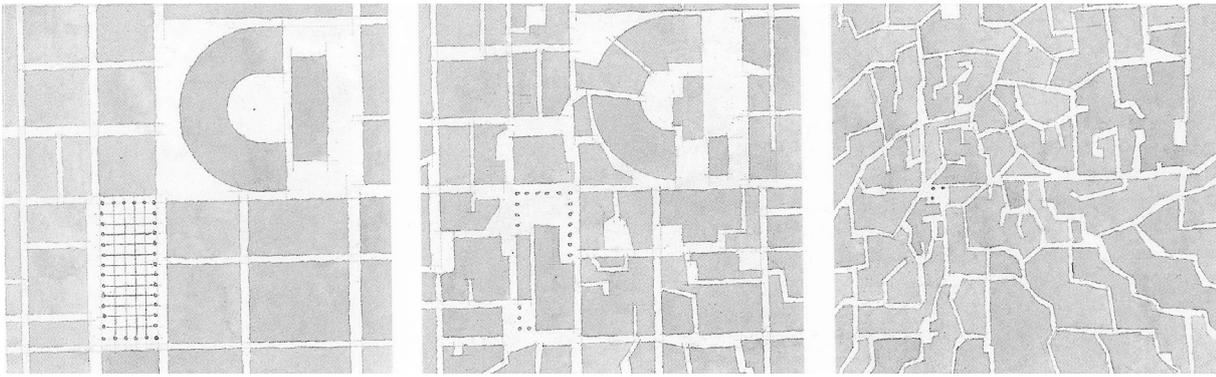


fig. 31 - A transformação gradual de uma colônia romana numa cidade islâmica.

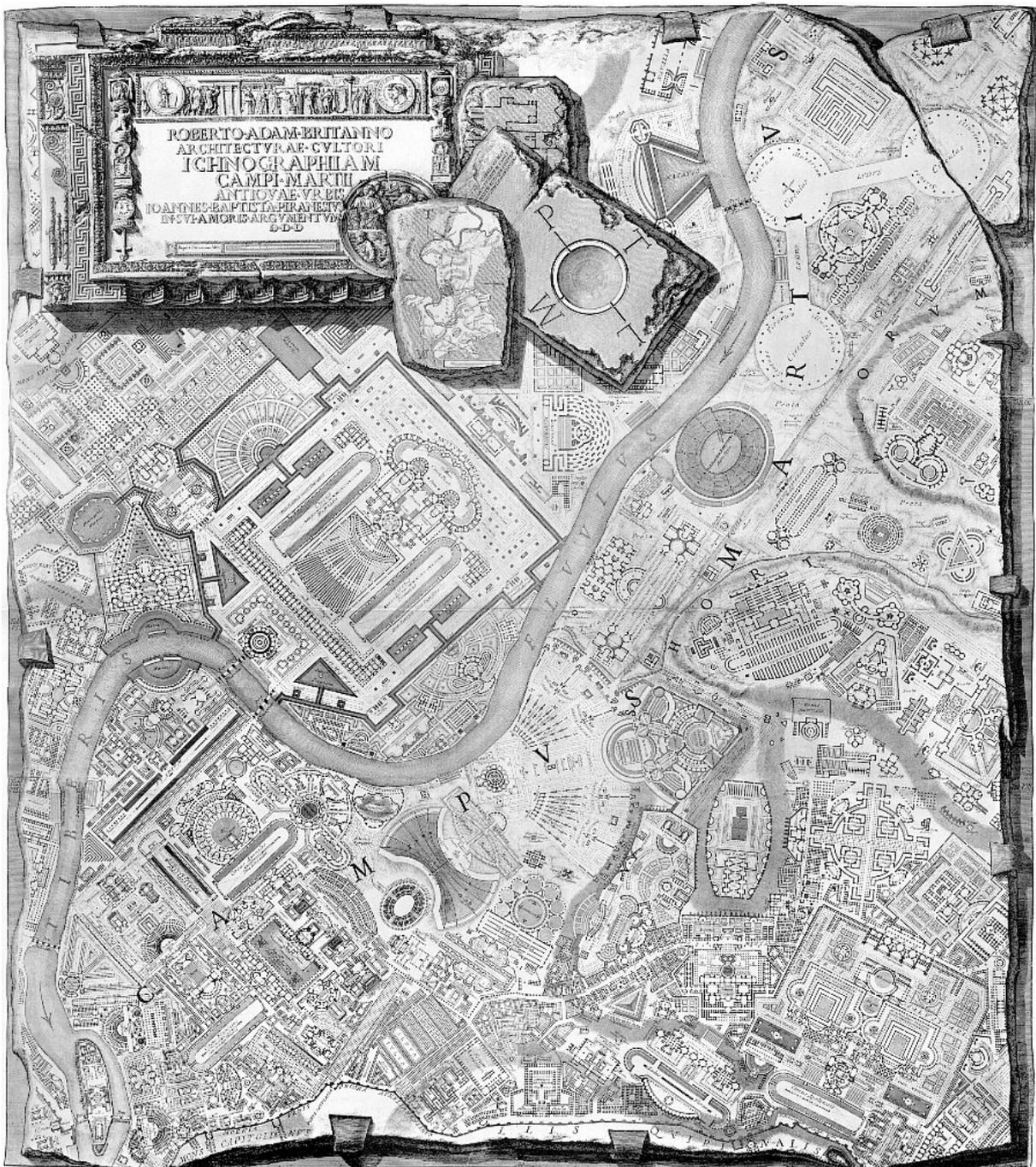


fig. 32 - Roma. Planta de Piranesi.

com três pontos distintos. Em primeiro lugar, a libertação dos movimentos da ordem geométrica, pois a grelha era inflexível em termos de movimento humano. De seguida, a reorganização dos blocos habitacionais; nos tempos romanos, a estrutura residencial era de casas unifamiliares três ou quatro por quarteirão e em cidades maiores os chamados *insulae* (vários apartamentos num bloco). Nas cidades islâmicas, por outro lado, prevalecia uma estrutura residencial muito diferente uma vez que a população se agrupa entre vizinhanças de grupos tribais, étnicos, etc. e conseqüentemente enquanto que grelha romana se relaciona pelo exterior, o bloco islâmico é involuto. “*Nas cidades de grelha romanas herdadas pelo Islão, como Damascus, os espaços públicos abertos das ruas foram reduzidos e alguns blocos fundidos em sólidos superblocos, com um sistema de comunicação interior instalado neste extremamente denso tecido*”⁷⁶. O último ponto enunciado por Spiro Kostoff é o *impacto de novos focos públicos no tecido urbano*.

A transformação da malha das colónias romanas do Norte de África para uma cidade islâmica foi um processo gradual. “*Desde uma grelha romana, pontuada por exceções como mercado ao ar livre e anfiteatro, à apropriação por parte da população islâmica desses monumentos públicos convertendo-os para uso privado e os novos caminhos que perfuram os blocos do padrão ortogonal das ruas. Ao evoluir, a cidade transformada tem o mínimo de espaço público. Apenas as passagens mais estreitas por entre um sistema de caminhos/ruas estreitas sugerem o layout original desta cidade*”⁷⁷.

Esta transformação da cidade islâmica perlongou-se durante alguns séculos mas foi ‘travada’, em algumas cidades, quando confrontadas com as influências ocidentais como resultado da expansão imperial Europeia com conquistas de território. Importa referir que nem todas as cidades islâmicas foram colonizadas e, mesmo nas que o foram, os processos de implantação da cidade ocidental foram distintos.

Segundo James Morris, depois de ocuparem o Egipto no início do séc. XIX, “*os franceses tomaram Argélia (1848) e obtiveram Tunísia (1881) e Marrocos (1912) como Protectorados, tendo depois influencias na Síria e no Líbano, enquanto Itália colonizava a Líbia (1912). Ao longo do Golfe, o envolvimento britânico foi de uma natureza paternalista de conservação dos direitos, salvaguardando as vias para a Índia: isto é, até a conversão do carvão para o petróleo e consequentes interesses estratégicos britânicos. O Iraque, por exemplo, viu o domínio Otomano e*

⁷⁶ KOSTOFF, Spiro - *The City Shaped*, 1991, p. 48.

⁷⁷ KOSTOFF, Spiro - *The City Shaped*, 1991, p. 49.



fig. 33 - Roma. Estudo de ruas alternativas para o novo Corso Vittorio Emanuele, 1881.



fig. 34 - Nowdushan. Irão, plano aéreo da cidade.

depois uma presença britânica de 1920 a 1932. O chefe de estado do Kuwait fez um tratado com o Reino Unido em 1889 deixando que se torna-se um Protectorado com governo próprio. Pérsia (nominada Irão em 1935) teve sucesso em se manter autónoma. Na Arábia Saudita, depois dos interesses iniciais britânicos, os EUA são a sua influência maior desde os finais do séc. XX”⁷⁸.

Os interesses do início do séc. XIX até aos finais do séc. XX sofreram alterações significativas, motivadas sobretudo por um factor: o petróleo. Os mesmos territórios que possibilitaram a sedentarização e conseqüente nascimento das primeiras aglomerações urbanas alguns milénios antes (os vales do rio Tigre e Eufrates na Mesopotâmia) coincidentemente, foram abençoados pela geologia pré-histórica que fez assentar os campos de petróleo, que “*em conjunto com os do Golfo Árábico e outros, providenciaram os meios económicos para revoluções urbanas no fim do séc. XX*”⁷⁹. Alguns países no Golfo e Península Arábicas que tinham mínimo interesse, tornaram-se territórios de grande importância pela necessidade do Ocidente garantir os seus campos petrolíferos vitais.

A ocupação destes territórios pelas potências europeias originou “*uma diferença grande de escalas e velocidade evolutiva. No início do séc. XX, enquanto que Cairo, Alexandria, Argélia, Túnis e Beirut eram grandes cidades mediterrâneas mundializadas; Riyadh e Abu Dhabi, entre outras, não eram mais que meras povoações. Ao mesmo tempo, cidades como Kuwait, Baghdad, Dubai, Damascus, estavam em vias de se tornarem grande centro urbanos. Constantinopla (chamada desde 1920s de Istambul) era, e permanece, a cidade islâmica excepcional da Europa*”⁸⁰.

Foi durante o séc. XIX e como resultado desta expansão colonial do Ocidente que “*a maioria dos estudos sobre as cidades muçulmanas foi iniciada (...)*” e cujo “*extenso campo teórico e investigação realizada foram motivados pelo interesse político e militar das potências coloniais*”⁸¹. No Norte de África as abordagens dos colonizadores foram igualmente distintas. Em cidades como Fés e Marraquexe, os colonizadores respeitaram a ‘cidade antiga’ e optaram por construir uma nova cidade ocidentalizada nas imediações, sem criar qualquer conflito com a cidade islâmica existente. No entanto, este *modus operandi* não foi comum em todos os

⁷⁸ MORRIS, A. E. James - *History of Urban Form*, p. 366.

⁷⁹ MORRIS, A. E. James - *History of Urban Form*, p. 365.

⁸⁰ MORRIS, A. E. James - *History of Urban Form*, p. 367.

⁸¹ HAMOUCHE, Mustapha Ben, *Can Chaos Theory Explain Complexity In Urban Fabric? Applications in Traditional Muslim Settlements*, p. 218.

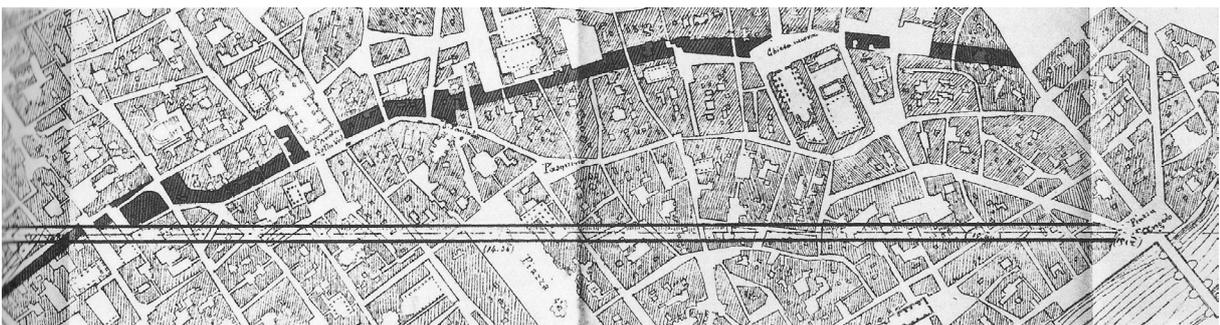


fig. 35 - Mashhad (Irão). Detalhe de uma cidade com padrão islâmico atravessada com avenidas direitas e rotundas.

casos. Inevitavelmente, os irregulares tecidos urbanos das cidades muçulmanas foram considerados desordenados, demasiado complexos. Na mente de alguns colonizadores europeus, o fascínio por uma sociedade diferente rapidamente deu lugar às imagens das ruas confusas e labirínticas, de uma malha urbana desregulada, de cidades habitadas pelo ‘caos’.

Esta “*desordem associada à sociedade islâmica aparece explicada pela ausência de cidadania aos níveis cultural, social e político bem como uma falta de instituições políticas e administrativa*”⁸². Tal imagem desta sociedade apenas é possível por completo desconhecimento da mesma.

O que traziam do Ocidente era o padrão de ruas lineares, rectas paralelas e perpendiculares, o *cardo* (norte-sul) e *decomanus* (este-oeste) romano, reflectindo o princípio da malha ortogonal organizada. Uma configuração voluntária que se tornou “*regra de ouro ao longo da História para medir o grau de clareza e de organização das cidades*”⁸³. Este aglomerado, que o mundo ocidental reconhece como cidade, “*é uma união indissociável daquilo que os romanos chamavam de urbs (território físico da cidade) e civitas (comunidades dos cidadãos que a habitam), ou também como a associação recíproca entre uma população e uma entidade espacial discreta e fixa*”⁸⁴. Como tal, as cidades romanas e gregas são facilmente distinguidas de outras cidades pela sua particular organização rigidamente hierarquizada desde os edifícios de elite, mais próximos do centro, até às classes mais baixas na sua periferia.

Foram muitas as cidades islâmicas invadidas e alteradas pelos colonizadores, entre os quais os Portugueses, datando desde a época dos Descobrimentos, assunto sobre o qual o arquitecto Jorge Correia publicou uma Tese de Doutoramento intitulada ‘*A implantação da cidade portuguesa no Norte de África*’⁸⁵. Com exemplos de Mazagão, Ceuta ou Tânger investigou sobre a instalação portuguesa que acabou por implementar uma nova regra à cidade existente.

As formas de actuação dos conquistadores que optaram por alterar as cidades colonizadas (relembro que apenas alguns seguiram esta via) eram duas: poderiam pegar no existente e transformá-lo ou pegar numa parcela e criar nela uma cidade ocidentalizada, sob ‘inalterável’ crença de que mais nenhuma forma de cidade faria sentido. Para o seu conforto,

⁸² HAMOUCHE, Mustapha Ben - *Nexus Network Journal* – Vol. 11, n. 2, 2009, p. 217

⁸³ *Ib.*, p.218

⁸⁴ CHOAY, Françoise - *El reino de lo urbano y ala muerte da la ciudad*, p. 62.

⁸⁵ CORREIA, Jorge - *A implantação da cidade portuguesa no Norte de África*, p.43.

talvez, uma vez que as cidades eram grandes e não era prático racionalizar toda a cidade sem de facto a destruir por completo. Optaram por rasgar uma ‘rua direita’ que funcionava como uma espécie de charneira entre a cidade histórico-islâmica e uma outra, a cidade-nova geometrizada e implementada ⁸⁶.

Naturalmente o traçado e desenho hierárquico feitos pelos colonizadores contrastam com o resto da cidade islâmica, sendo essencial referir e reter que se trata de uma cidade cuja génese, aparentemente, é brotar de forma espontânea ao longo do tempo.

Nota-se no resultado uma cidade de força, moldando-se a estes ímpetos orgulhosos. Não que seja insólito este tipo de força. O historiador suíço André Corboz em ‘Território como um palimpsesto ⁸⁷’ escreve que “a história, sobretudo recentemente, modelou desgraçadamente múltiplos territórios incompletos cuja definição trouxe tensões por não responder ao que esperavam os grupos étnicos envolvidos. Num pequeno número de casos particularmente trágicos, assistimos a fenómenos de ‘dupla exposição’ (no sentido fotográfico do termo): a mesma extensão geográfica é reivindicada por grupos incompatíveis que elaboram projectos contraditórios” ⁸⁸. Aquando a construção, deu-se uma separação óbvia: colonizadores e habitantes não se interligavam e mesmo após a descolonização, o muçulmano mantém-se ‘estrangeirado’ em relação à cidade geometrizada, mantendo vivo o tipo de organização que melhor reflecte a sua abordagem para com as suas relações directas com o mundo, pessoais, económicas, religiosas ou culturais.

A cidade moderna, na necessidade de fornecer grandes populações com utilidades e serviços públicos, criou novos padrões urbanos naturalmente diferentes dos padrões de planeamento das cidades tradicionais. Estes novos modelos foram importados pelo mundo islâmico, juntamente com as tecnologias ocidentais, e estas cidades-novas passaram a ser projectadas para redes viárias e de serviços. Formas arquitectónicas ocidentais aterraram neste território, em edifícios públicos como bancos, tribunais, universidades, escolas e centros

⁸⁶ ref. Alexandre Alves Costa e Jorge Correia, Estudos/Património Publicação do IPPAR – Instituto Português do Património Arquitectónico, p. 116-123.
<http://www.igespar.pt/media/uploads/revistaestudospatrimonio/n2/Estudospatrimonio2.pdf> (Pesquisa em 12.06.2011)

⁸⁷ Palimpsesto – nome masculino

Do gr. palimpsestos, «raspado de novo», pelo lat. palimpsestu-, «id.»

1. pergaminho cujo manuscrito os copistas medievais raspavam para sobre ele escreverem de novo, mas do qual se tem conseguido, em parte, fazer reaparecer os caracteres primitivos
2. figurado: texto que existe sob outro texto

⁸⁸ CORBOZ, André - *El Territorio Como Palimpsesto*, 1983, p. 28.



fig. 36 - Fès. Vista de um jardim geométrico no interior de pátio habitacional.

administrativos, bem como nos palácios privados e residências privadas. Foi difícil ao colonizador europeu habitar um território distinto, daí este ter optado pela solução pragmática: replicar a sua urbanidade num território estranho.

E colocando-nos no papel do colonizado, essa adaptação a uma cultura diferente não será igualmente difícil? Esta fractura criada pelos colonizadores tornou-se ao longo do tempo numa ‘ferida aberta’ difícil de cicatrizar. E é hoje, um dos pontos críticos no desenvolvimento destas cidades. Pensadores e arquitectos do mundo islâmico têm sido profundamente perturbados por essas mudanças e tem procurado formas de coser a cidade contemporânea com os valores islâmicos, os ensinamentos e o espírito do Islão. Um esforço que é parte integrante da missão geral para reconstruir uma civilização islâmica contemporânea.

Em oposição, algumas cidades conservaram bem vivo o genoma islâmico ainda que muitas sofreram profundas alterações vendo a sua malha ancestral destruída como consequência da falta de adaptação transformada em imposição.

A fragmentação e o crescimento em *cidade-mosaico*, que aparentavam uma certa simplicidade nos primeiros aglomerados, evoluíram e transformaram-se no fenómeno complexo que define nos dias de hoje a cidade islâmica. Ao compreender esta evolução talvez se comece a questionar se estas cidades são de facto caóticas. Terá este termo um significado pejorativo que a mente Ocidental lhe parece aplicar? Ou será um elemento vivo que constrói urbanidade?

Procuremos, então, analisar o preconceito de alguns dos nossos antecessores. Entender ‘caos’ como algo muito mais rico que desordem ou ausência de regra.

A Teoria do Caos.

O tecido urbano islâmico é, por natureza, uma rede caracterizada pela sua complexidade de interrelação entre indivíduo/indivíduo, indivíduo/religião, etc. O arquitecto Mustapha Ben Amouche ⁸⁹ tem vindo a investigar essas interrelações invisíveis que se espelham fisicamente na cidade islâmica tradicional. No seu artigo ‘*Can Chaos Theory Explain Complexity In Urban Fabric? Applications in Traditional Muslim Settlements*’ afirma que “a teoria do caos proporciona os melhores instrumentos para a análise e entendimento do tradicional tecido urbano das velhas cidades muçulmanas que têm, paradoxalmente, sido durante um longo

⁸⁹ Mustapha Ben Amouche é professor de Arquitectura na Universidade do Bahrain desde 1999.

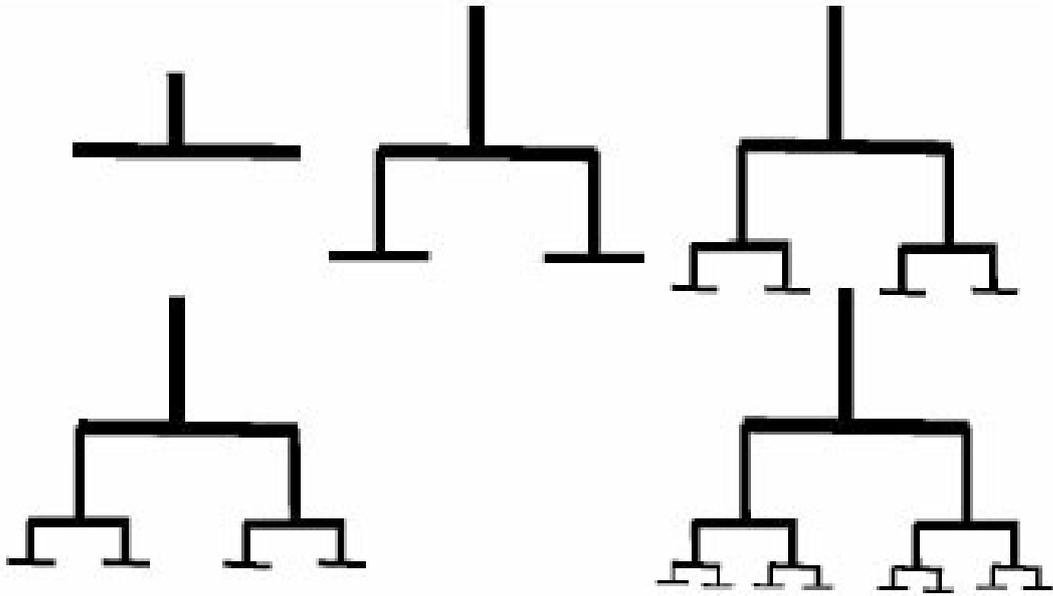


fig. 37 - Sistema fractal aplicado a sistemas de ruas.



fig. 38 - Porções de tecido urbano. Em Muharraq, Bahrain demonstrando a diferença entre cheio-vazio e as formas diferentes de quarteirão. Em Tunis, em maior detalhe a variação de lotes.

tempo consideradas com falta de ordem”⁹⁰. A nível urbano “*ajudará a provar a existência de caos e fractais na escala da cidade e a nível doméstico esses conceitos são aplicados na evolução da habitação e dos espaços comunitários*”⁹¹.

Ao dissociar o termo caos do seu sentido etimológico, associado ao desordenado e à ausência de planeamento hierárquico, o autor promove uma reflexão sobre os momentos labirínticos gerados pela cidade islâmica, uma cidade que, não só se encontra em constante mutação, como o seu crescimento é profundamente imprevisível. De modo a explicar esta imprevisibilidade, Ben Amouche apoia-se no estudo da Teoria do Caos.

No início dos anos 60, quando Edward Lorenz⁹² descobre o *efeito borboleta*: ao calcular a previsão do tempo, resolveu verificar os seus dados sem refazer todos os cálculos anteriores, arredondando os números obtidos anteriormente, o que gerou resultados completamente novos. Esta pequena diferença nas condições iniciais da sua experiência, levou a uma grande diferença na resposta dos cálculos. Foi a partir daqui que se apercebeu da complexidade da previsão a longo prazo, uma vez que ligeiras diferenças nas condições temporais num dia podem demonstrar diferenças dramáticas umas semanas depois, completamente imprevisíveis.

Esta sua observação retém na sua génese que planos iguais levarão por certo a resultados diferentes uma vez que as mesmas condições e condicionantes nunca poderão ser semelhantes em territórios diferente. E mesmo que as condições sejam semelhantes, existe um elemento que faz a maior diferença: o factor humano. É a partir deste momento que qualquer equação puramente racional se torna incompleta. Josep Maria Montaner ajuda-nos a transportar esta reflexão ao nível do urbanismo racionalista: “*o instrumento do zoning baseia-se na divisão da complexidade da cidade em partes susceptíveis de tratamento genérico e independente. Seguindo as premissas cartesianas, a cidade como problema é descomposta por zonas de maneira que funcione como uma máquina produtiva, dividida em partes monofuncionais conectadas pelas linhas de circulação. Desta maneira o delírio máximo do racionalismo induz à tentativa de planeamento da imensa complexidade da cidade mediante a sua descomposição em estruturas formais e funcionais simples*”⁹³. A predisposição racional ainda que tenha as suas valências,

⁹⁰ HAMOUCHE, Mustapha Ben - *Nexus Network Journal* – Vol. 11, n. 2, 2009, p. 217 (tradução do livro do autor)

⁹¹ HAMOUCHE, Mustapha Ben - *Nexus Network Journal* – Vol. 11, n. 2, 2009, p. 217 (tradução do livro do autor)

⁹² Edward Norton Lorenz (1917-2008) foi um meteorologista, matemático e filósofo dos EUA. Descobre o efeito borboleta em 1961.

⁹³ MONTANER, Josep Maria Montaner - *O racionalismo como método de projecto: progresso e crise*. p. 66.

falha (como vimos com a Carta de Atenas ⁹⁴) por lhe faltar uma constante essencial muito humana: a do acaso, da falha, da imprevisibilidade, da aleatoriedade, da imperfeição, do descontrolo.

Assim, uma vez que a instabilidade e incerteza estão presentes, não existe dúvida que pequenas causas combinadas entre si podem contribuir para grandes efeitos. Temos, portanto, uma sociedade de certa forma mais interiorizada, mais pessoal e humana. Logo menos susceptível ao desenho formal.

A *teoria do caos* procura encontrar estes diferentes padrões de ordem que apenas são mais complexos, dentro desse mundo associado a caos. Por outro lado, e para se conseguir compreender a planta da cidade islâmica, esses padrões são chamados ‘*fractais*’, definidos como “*formas geométricas cuja estrutura é tal que a sua ampliação por um factor dado reproduz o objecto original*” ⁹⁵. A sua melhor afirmação encontra-se na disposição física da neve, cada cristal de gelo com inúmeras formas diferentes interligadas, criando uma matriz perfeita: um floco.

Um lugar é não-fractal “*se existe uma escala particular dominante, como por exemplo num edifício com uma repetição de janelas do mesmo tamanho, ou quando falta uma escala – detalhe omitido. Espaços de aeroporto, parques de estacionamento, muitos edifícios empresariais, estradas multi-faixas, são geralmente não-fractais. Do mesmo modo, ambientes pitorescos de reduzida escala podem ser muito maiores do que aparentam em planta se o seu tamanho for associado à sua habilidade de abrigar actividade humana*” ⁹⁶. Crompton utiliza a dimensão fractal para medir a complexidade do espaço habitacional usando-a nos seus estudos para contar o número de lugares que pode oferecer ao um utilizador num espaço interior, descobrindo por defeito que a irregularidade não resulta de aleatoriedade, muito pelo contrário. O mesmo se aplica nas cidades orgânicas, caracterizadas pela sua geometria irregular, que são cidades cuja morfologia é regida por uma estrutura profunda subjacente ⁹⁷.

⁹⁴ Carta de Atenas, é um manifesto elaborado no Congresso Internacional de Arquitectura Moderna (CIAM) ocorrido em 1933 na capital grega. O manuscrito inicia-se com a seguinte frase: “*Uma aglomeração constitui o núcleo vital de uma extensão geográfica cujo limite é constituído pela zona de influência de uma outra aglomeração. (...) Só se pode enfrentar um problema de urbanismo referenciando-se constantemente aos elementos constitutivos da região e, principalmente, a sua geografia, chamada a desempenhar um papel determinante nessa questão. (...) Nenhuma actuação, pode ser considerada se não se liga ao destino harmonioso da região. O plano da cidade é só um dos elementos do todo constituído pelo plano regional*”

⁹⁵ HAMOUCHE, Mustapha Ben - *Nexus Network Journal* – Vol. 11, n. 2, 2009, p. 217 (tradução do livro do autor)

⁹⁶ Cf. CROMPTON, Andrew Crompton - *Fractal Nature Of Everyday Space*.

⁹⁷ De igual modo, em todas as formas *perfeitas* encontramos irregularidade. A Arquitectura sempre encontrou na circunferência e no quadrado as formas geométricas mais regulares. Na geometria euclidiana, a circunferência é o lugar



fig. 39 - Labirinto.

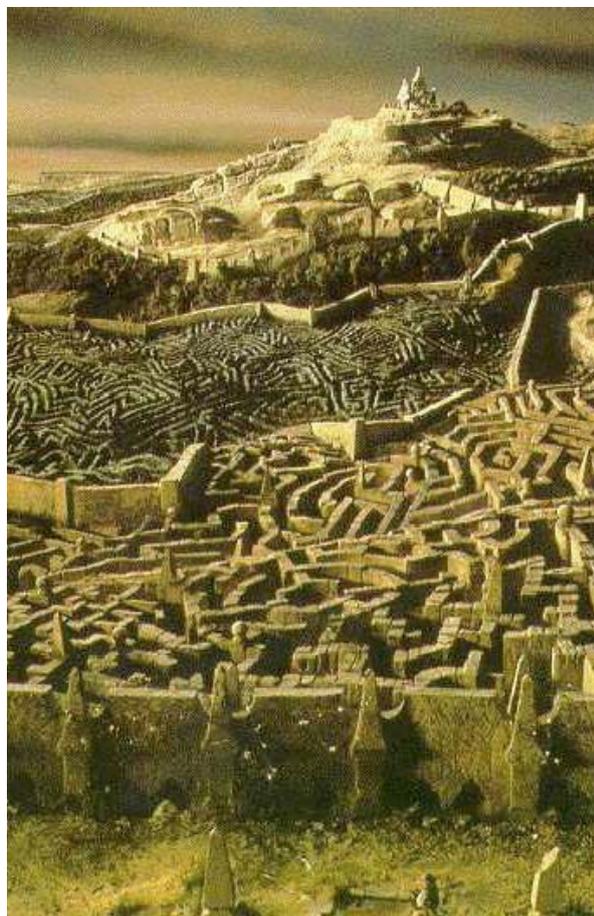


fig. 40 - Fotografia do filme "Labirinto", 1986.

Parece que afinal também de ‘caos’ poderá surgir ordem...? Por detrás de uma forma geométrica *perfeita*, que tomamos como garantida, encontra-se uma fórmula imperfeita, um número complexo, irregular, não redondo: um número ‘sem regra’. Neste contexto percebemos, finalmente, que “*caos é o elemento que precede a criação do cosmos, da perfeição ou de um princípio organizador do Universo*”⁹⁸. Ou seja, podemos entender ‘caos’ não como desorganizador mas sim como essa ordem diferente, geradora de um novo tipo de desenho e novas sucessões de espaços, estipuladas pelo principal receptor de um meio urbano: quem o habita. Na sua família, na troca, na vizinhança e na religião, o modo de vida são reflectidos no espaço, em ruas intrincadas com todos esses símbolos e significados.

A desordem atribuída às cidades islâmicas torna-se, assim, uma visão infundada e um pouco simplista, originada pelo desinteresse em aprender o modo de vida e de organização de uma sociedade diferente. A possibilidade de aprender com esta tipologia terá sido um *faux pas* que se tem redimido com o entusiasmo e que eventualmente surgiu nesta cidade descrita por Fernando Chueca Goitia, arquitecto e historiador de arte autor do livro *Breve História do Urbanismo*, como retentora de um “*carácter profundamente religioso, desde a casa, considerada um santuário, até ao todo*”⁹⁹. Aliás, se a cidade clássica, aristotélica, é a soma de um determinado número de cidadãos, a cidade islâmica é, sem dúvida, a soma de um determinado número de crentes. E é precisamente esta ‘pequena’ diferença que as torna tão distintas. Esta cidade religiosa está longe de ser perfeita

O labirinto.

Fernando Chueca Goitia refere que “*a cidade clássica organiza-se de fora para dentro, da rua para o interior do espaço doméstica*” e “*a cidade islâmica constitui-se de dentro para fora, perdendo todo o valor espaço colectivo, vale dizer, a rua*”¹⁰⁰. Remete a rua a um carácter totalmente secundário, o que pode ser perfeitamente discutível. O que se deve entender, ao

geométrico de todos os pontos de um plano que estão a uma certa distância, o raio, de um certo ponto, o centro. No entanto, a circunferência é definida por um elemento irregular, infinito. A sua área e perímetro dão-lhe corpo através do número $\pi=3.141592653589793238462643383279502884197169399375105820974944592307...$ Do mesmo modo, o número de ouro – a proporção divina – é-nos dado por uma equação infinita, imperfeita.

⁹⁸ Caos: em grego (Kháos), do verbo (khaiein), abrir-se, entreabrir-se, significa abismo insodável.

⁹⁹ GOITIA, Fernando Chueca - Breve História del urbanismo, 1972, p. 75.

¹⁰⁰ GOITIA, Fernando Chueca - Breve História del urbanismo, 1972, p. 75.

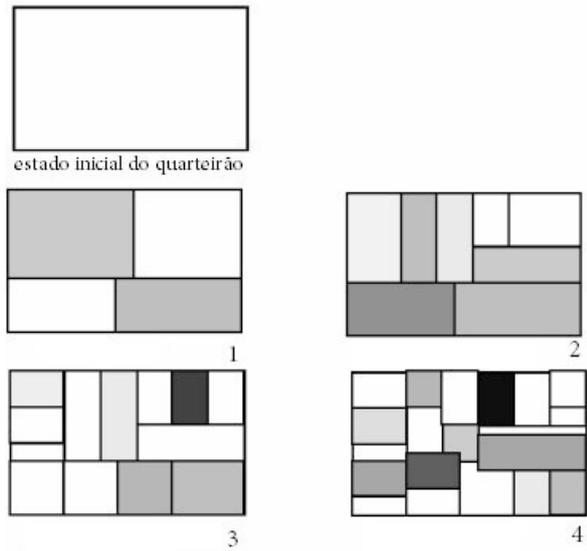


fig. 41 - O impacto da subdivisão dos lotes no tecido urbano da cidade islâmica.



fig. 42 - O impacto da subdivisão dos lotes no tecido urbano da cidade islâmica.

invés disso, é que a rua tem um papel bastante diferente na cidade islâmica. E, por conseguinte, torna-se bastante distinta da cidade ocidental.

Dando mais um passo, a cidade islâmica aparenta constituir-se de dentro para dentro. Ao estudá-la entende-se que se trata de uma sociedade secreta, uma cidade que não se vê, que não se exhibe, que não tem rosto. Como se sobre ela caísse o véu protector do harém que oculta a face da mulher. Como consequência, *"o espaço colectivo representa este sentido de interiorização profundamente marcado na mente dos cidadãos"*¹⁰¹.

Compreender esta estrutura implica olhar a malha urbana e apontar o lugar de cruzamento inevitável entre público e privado, compreendendo essa ténue fronteira. Spiro Kostoff no seu capítulo 'The Stress' do livro *The City Assembled* explica que *"a dada altura na história do sedentarismo do ser humano, em todo o mundo, passagens naturais começaram a ser caminhos, grandes vias de comunicação, que ligavam as cidades. A Via Latina de Roma antiga nada mais seria do que o alongamento da Via Flaminia, o caminho que atravessava a península de norte a sul"*¹⁰². Com a evolução do aglomerado urbano surgem as redes viárias e é aqui onde se faz a transição muito cuidada que começa a espelhar a organização da sociedade: *"a rua como instituição é um assunto crítico. Fora da sua identidade arquitectónica, cada rua tem uma função económica e significado social. O propósito da rua tradicional tem sido tráfego e troca de bens, bem como troca social e comunicação e a forma da rua relaciona-se a estes três elementos"*¹⁰³.

Olhando para a cidade islâmica, a rua é apropriada pelos habitantes e existe uma grande diferença entre lotes, onde a subdivisão de geração em geração cria um mapa complexo e dinâmico, que evolui ao longo do tempo. Não há remates para a construção e qualquer planta pode ser redesenhada e dela subtraída ou adicionada – até com passagens aéreas entre quarteirões, valorizando todo o espaço disponível. Sente-se que este novo termo de rua, não sendo inato à cidade islâmica, faz com que a população a interprete como área sempre pública. Afinal, *"a rua, nas palavras de Joseph Rykwert, é o movimento e interações humanas institucionalizados"*¹⁰⁴.

A rua larga desta cidade bifurca na rua estreita. Esta leva-nos à rua mais estreita e, por sua vez, ao beco que parece mais apertado quanto mais privado é. Quanto menor for a sua

¹⁰¹ KOSTOFF, Spiro - *City Assembled*, 1992, p.48.

¹⁰² *Ib*, p.49

¹⁰³ *Ib*, p.49

¹⁰⁴ *Ib*, p.49

largura e mais encaixadas as pessoas que nela percorrem ou trocam bens, maior nos parece o segredo. Aumenta a curiosidade de observar todas essas interligações e relações que a fazem emocionante. Alexandre Alves Costa ¹⁰⁵ e Jorge Correia descrevem que se assiste “*a uma hierarquização progressiva de ruelas, pontuadas por arcos para sustentação das fachadas que entretanto se aproximaram ou avançaram em consola sobre o espaço público. O labirinto vai tomando conta de um traçado que nunca foi perfeito, mesmo ambicionando ser ideal. As ruas vão-se torcendo em ângulos que não são rectos, aumentando a privacidade de frentes que já viveram das suas fachadas*” ¹⁰⁶.

Encontrado pelo mundo fora em muitas culturas e civilizações, o *labirinto* torna-se especialmente difícil de definir pois é intrínseco ao seu significado a sua complexidade. Uma vez que lhe é inato ser física e abstractamente elaborado, complicado e emaranhado, associa-se à meditação, à procura, ao movimento, à magia e à descoberta. “*O desenho mais antigo do labirinto é estimado ter cerca de 4000 anos e aparece-nos em rochas, cerâmica, mosaicos, manuscritos, padrões de pedra, guardas, pavimentos de catedrais como na Catedral de Chartre, Notre Dame de Riems e Notre Dame d’Amiens, em França (da época medieval)*” ¹⁰⁷. A sua representação foi utilizada ao longo da história de vários modos, inclusivamente como uma ferramenta sagrada para reflexão e iluminação espiritual. A sua génese encontra-se numa metáfora da viagem para o interior do indivíduo e de volta para o mundo com o horizonte de ‘quem somos’ expandido. É a forma física mais comparável com o estilo de vida e pensamento islâmico: um percurso profundamente individualizado na procura de aproximação a uma entidade divina ¹⁰⁸.

Curiosamente, também para a Igreja é um símbolo de peregrinação. O devoto segue o caminho em joelhos como substituição de uma peregrinação até à Terra Santa (Israel). Contudo, e apesar da Igreja ter adoptado estes dois significados, muitos exemplos foram mais tarde cobertos ou destruídos no mundo Ocidental pois começaram a ser vistos como forma de individualismo nómada contra a autoridade da organização religiosa ¹⁰⁹.

¹⁰⁵ Arquitecto e Professor Doutorado do Departamento de Arquitectura, FCT, da Universidade de Coimbra, professor de História da Arquitectura Portuguesa.

¹⁰⁶ Cf. Alexandre Alves Costa e Jorge Correia, Estudos/Património Publicação do IPPAR – Instituto Português do Património Arquitectónico, p. 121
<http://www.igespar.pt/media/uploads/revistaestudospatrimonio/n2/Estudospatrimonio2.pdf>

¹⁰⁷ *Idem*

¹⁰⁸ *Idem*

Fractal and non-fractal cities

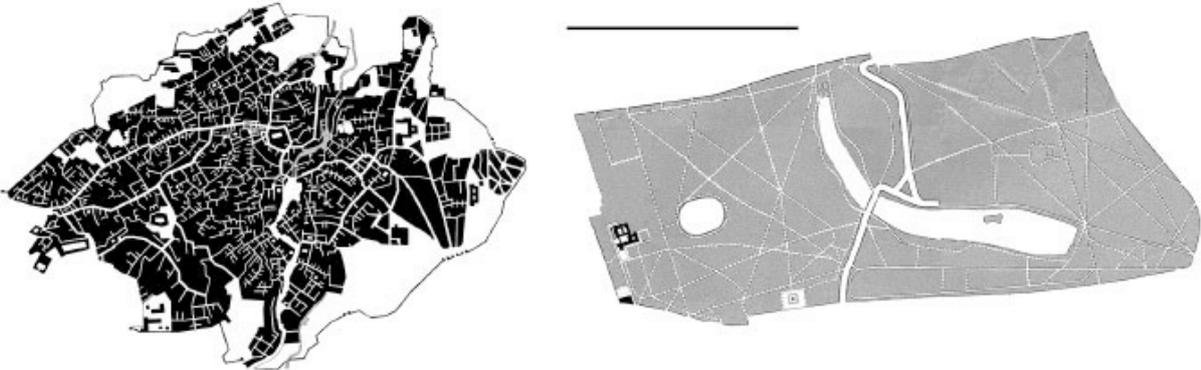


fig. 43 - Fès, Marrocos, e Hyde Park, Londres (UK), à mesma escala.

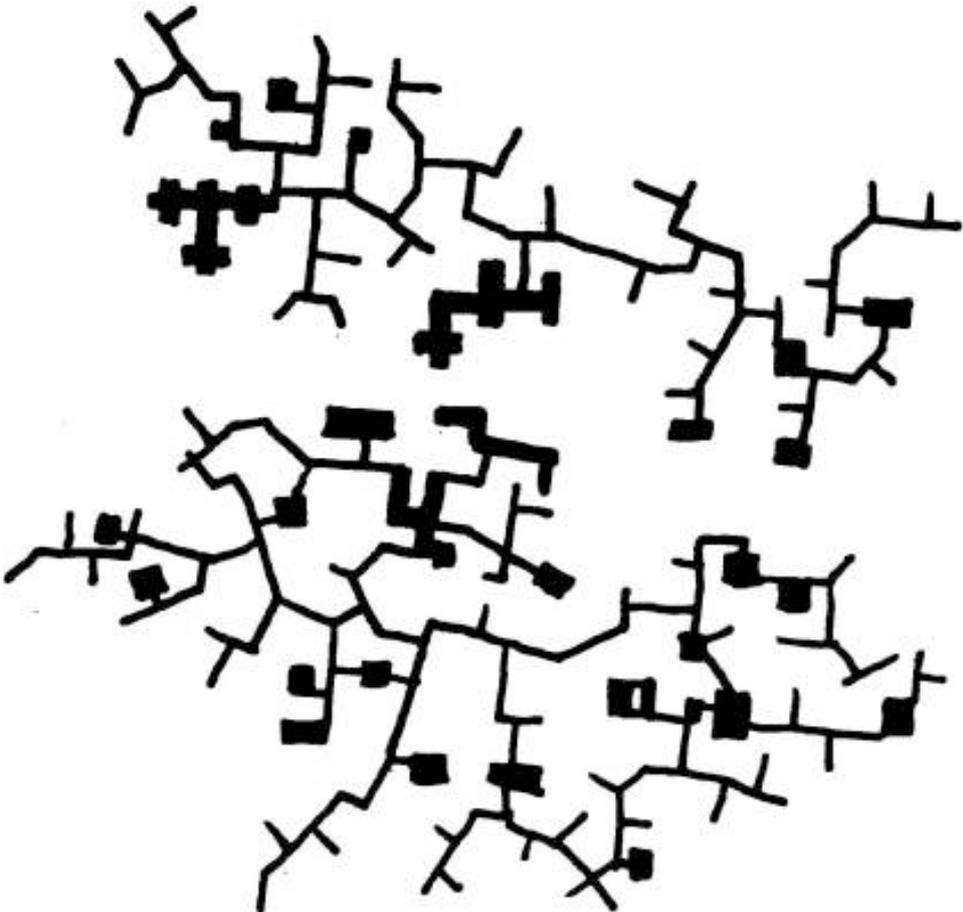


fig. 44 - Cluster City.

O que se destaca nas cidades africanas é a liberdade com que lidam com as condicionantes. Não existe medo de rasgar passagens ou fechá-las, afastar ou aproximar fachadas, criar ou ocupar vazios. Na cidade labiríntica, cresce uma esperança de nos seus percursos compreender os problemas e enriquecer a discussão em torno da cidade contemporânea. Parece que o traçado de outrora está em permanente mutação. Alexandre Alves Costa confirma esta afirmação ao constatar que *“existem, simultaneamente, subtrações massivas, ‘espaços esventrados por demolições onde se lêem as paredes que restam, os cortes e as cores vivas dos interiores das antigas casas. Não são praças, são ausências de construção’. A cidade renova-se por vontade individual”*¹¹⁰.

Por isso é pertinente uma reflexão sobre as potencialidades do espaço labiríntico na cidade, que não tem de implicar obrigatoriamente um sentimento de desorientação. Kevin Lynch, no seu livro ‘A Imagem da Cidade’, expõe que *“perdermo-nos por completo é uma raríssima experiência para a maioria das pessoas na cidade contemporânea. Somos auxiliados pela presença dos outros e por meios especiais de descoberta dos percursos: mapas, números de rua, marcação de rotas, placas de transportes. Mas quando ocorre um qualquer acidente de desorientação, a sensação de ansiedade e até mesmo terror que o acompanha revela-nos quão perto está ligada a orientação ao nosso sentido de equilíbrio e bem-estar. A própria palavra ‘perdido’ significa muito mais do que a incerteza geográfica simples, carregando com ela conotações de desastre absoluto”*¹¹¹. Em Fés, Marraquexe, Mazagão, etc., o habitante conhece os percursos, deixando-se deambular no labirinto sem se desorientar. Não tem placas, não tem indicações, mas não se perde. O estranho tem de se adaptar.

Qual é então, a cidade sociedade desordenada? A cidade regrada mas susceptível de desorientar o seu habitante ou a labiríntica que o cidadão conhece?

Enquanto metáfora da mente humana e da sociedade, o labirinto é um conceito que se enraizou na cidade islâmica, mas que se foi afastando do desenho cartesiano da cidade ocidental. Se, por um lado, a exploração das qualidades espaciais e metafóricas do labirinto apresentam manifesto interesse na Modernidade e Contemporaneidade arquitectónica, da

¹⁰⁹ Cf. Alexandre Alves Costa e Jorge Correia, Estudos/Património Publicação do IPPAR – Instituto Português do Património Arquitectónico, p. 121
<http://www.igespar.pt/media/uploads/revistaestudospatrimonio/n2/Estudospatrimonio2.pdf>. (Pesquisa em 28.07.2011)

¹¹⁰ Cf. Alexandre Alves Costa e Jorge Correia, Estudos/Património Publicação do IPPAR – Instituto Português do Património Arquitectónico, p. 121
<http://www.igespar.pt/media/uploads/revistaestudospatrimonio/n2/Estudospatrimonio2.pdf>. (Pesquisa em 28.07.2011)

¹¹¹ LYNCH, Kevin - *A imagem da Cidade*, p 4.

obra de Le Corbusier à de Álvaro Siza, ou por exemplo no *Amsterdam's Children Home* de Aldo Van Eyck 1958-60, em que “o plano do edifício era como uma variação da Cluster City de Alison e Peter Smithson, em miniatura. As suas qualidades labirínticas tentavam conscientemente gerar o tipo de interação lúdica considerada essencial para uma arquitectura mais humana”¹¹², já o mesmo não se pode afirmar em relação ao urbanismo – os ideais de ordem e planeamento parecem ter-se sobreposto.

Assim, se as qualidades espaciais do labirinto podem ser interessantes no desenho de um edifício, não o poderão ser quando pensamos em cidade? Assumindo o labirinto como um objecto físico: “as inúmeras passagens são escavadas, construídas acima do solo ou definidas por altas sebes num parque”¹¹³ ou como objecto abstracto em que a resposta é a própria “mente humana, feita de complexos arranjos e ligações, conceitos, imagens e argumentos na procura de uma resposta”¹¹⁴. Partindo de um ponto, um sistema ordenado segue por determinado caminho e uma pequena característica pode levar a um outro percurso, criando-se assim uma malha que faz cidade, onde são apresentadas características a nível formal impensáveis na cidade ocidental. De modo mais simplificado, questiona-se se não será possível conjugar no mesmo espaço a cidade planeada, racional e a cidade empírica, sentida.

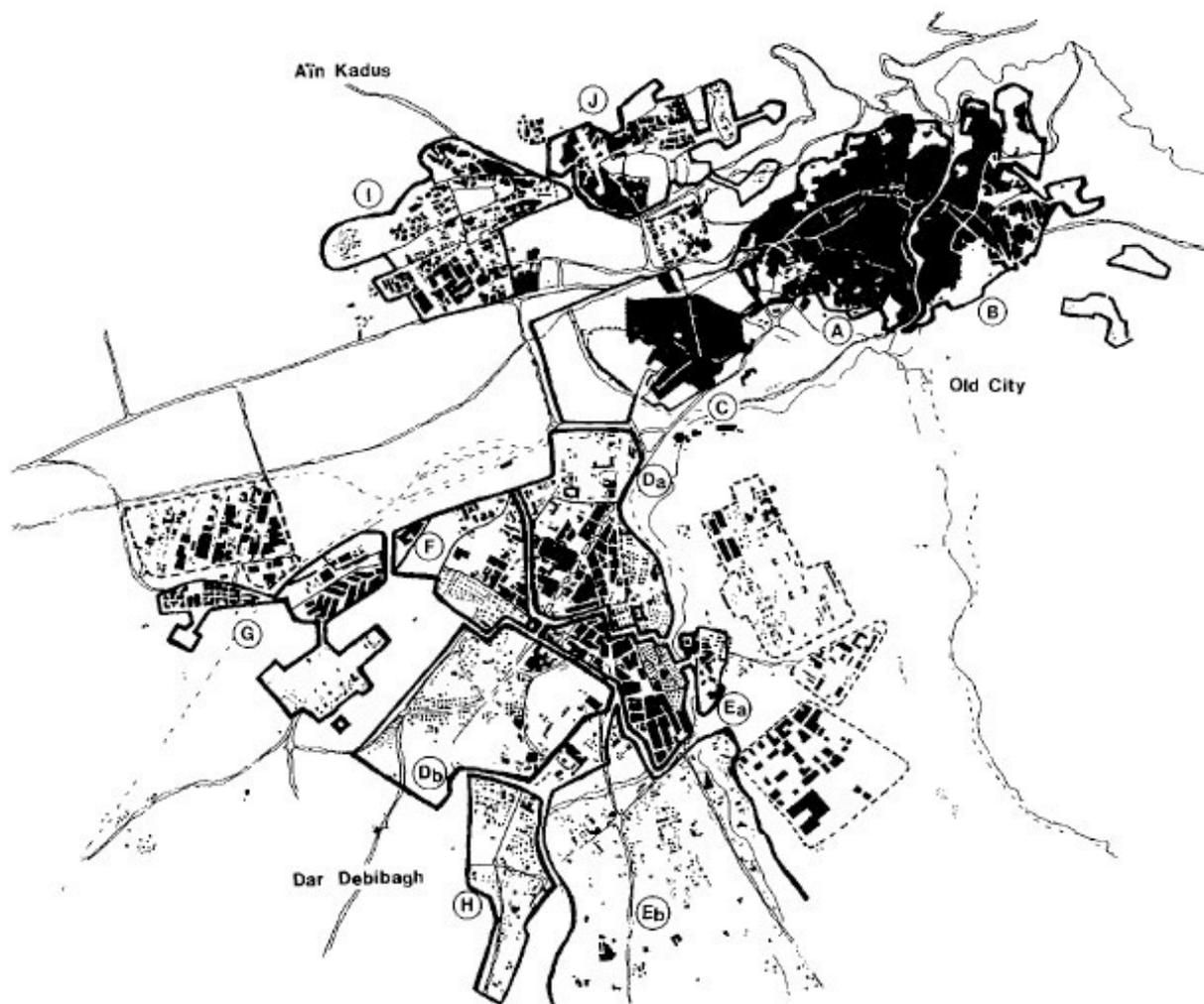
A sociedade ocidental será sempre diferenciada, mais individualista e de espírito aberto em oposição ao sentimento de secretismo/misticismo que envolve a sociedade islâmica. No entanto, é contrastante com o facto de sermos mais fechados em revelar o nosso modo particular de vida, enquanto que as ruas marroquinas parecem sempre querer desvender algo para nos sentirmos mais em casa, como se tratasse de um tímido e discreto convite às cores brilhantes que atraem o nosso olhar. Mas se nos autoproclamamos de ‘mentes abertas’, aprenderemos ao deambular com o habitante da cidade que vive de olhos fechados, para quem a confusão não existe. Deveremos mesmo percorrê-la como um cego e sentir os fenómenos da cidade pois é verdade que “quando se fala em cidade (...) existe valor na mistificação, no labirinto ou surpresa no meio ambiente”¹¹⁵.

¹¹² SADLER, Simon. *The Situationist City*, p. 30.

¹¹³ LEFRAIVRE, Liane. TZONIS, Alexander Tzonis - *Aldo van Eyck, Humanist Rebel*

¹¹⁴ LEFRAIVRE, Liane. TZONIS, Alexander Tzonis - *Aldo van Eyck, Humanist Rebel*

¹¹⁵ LYNCH, Kevin - *A imagem da Cidade*, p 15-16



- | | |
|--|--------------------------------------|
| <i>A</i> Madina/Left Bank | <i>Eb</i> Imouzzer and Sefrou routes |
| <i>B</i> Madina/Right Bank | <i>F</i> Tanger-Fez |
| <i>C</i> Fez Djedid | <i>G</i> Dokkarat |
| <i>Da</i> Dar Debibagh/Colonial Centre | <i>H</i> Aïn Chkef route |
| <i>Db</i> Dar Debibagh/Hippodrome | <i>I</i> Aïn Kadus |
| <i>Ea</i> Atlas | <i>J</i> Dhar Khemis |

fig. 45 - Masterplan de Fès. Quarteirões e distritos, 1978.

Fès فاس [Fās]: ‘cidade infiel’

Mustapha Ben Hamouche classifica as cidades muçulmanas em quatro categorias principais diferenciadas: *religiosas* (Meca, Medina, Jerusalém), *reais* (Bagdad, Al-Zahra), *herdadas* (Damasco, Aleppo) e *espontâneas* (maioria das outras cidades): “*Damasco e Aleppo constituem bons exemplos para a percepção de cidades que em tempos respeitaram uma malha urbana, mas que ao longo da história se foram desenvolvendo e transformando para um desenho mais complexo, próximo das cidades de raiz islâmica. Durante o período helenístico o tecido urbano foi dominado por um padrão regular de ruas e estradas. Após a conquista islâmica, a estrutura da cidade foi gradualmente transformada em estreitas ruas tortuosas, becos sem saída, edifícios interligados*”¹¹⁶.

Serão estas as denominações gerais da cidade islâmica, que geram situações muito particulares entre si. O desenvolvimento que ocorre ao longo dos anos, em etapas consecutivas, vai criando os *layers* da cidade e é aliado à intensidade das acções individuais no espaço. Desta forma, a cidade “*deve ser analisada como um resultado de um conjunto que rege os acontecimentos físicos sucessivos, acumulados em camadas ao longo do tempo e que deram forma à cidade*”¹¹⁷. Contudo estas alterações só podem ser interpretadas de modo completo se adicionarmos um outro factor essencial – o Tempo. Este desempenha um papel fundamental como resultado da sobreposição dos variados factores intervenientes no território.

Estas várias relações são o factor gerador da complexidade do traçado urbano e a pluralidade das cidades muçulmanas resulta da interacção do factor tempo com as acções no espaço da urbe.

Na sua investigação em meados do séc. XX, o historiador Jean Sauvaget (1901- 1950) ao tentar descobrir e desenhar o tecido urbano inicial explicou “*as transformações radicais como consequência das alterações no sistema institucional destas cidades*”¹¹⁸. O autor defende que, uma vez sob domínio islâmico, as cidades foram ‘deixadas sem controle’, uma visão comum a

¹¹⁶ HAMOUCHE, Mustapha Ben - *Nexus Network Journal* – Vol. 11, n. 2, 2009, p. 219 (tradução do livro do autor)

¹¹⁷ *Ib.*, p. 217 (tradução do livro do autor)

¹¹⁸ *Ib.*, p. 220 (tradução do livro do autor)

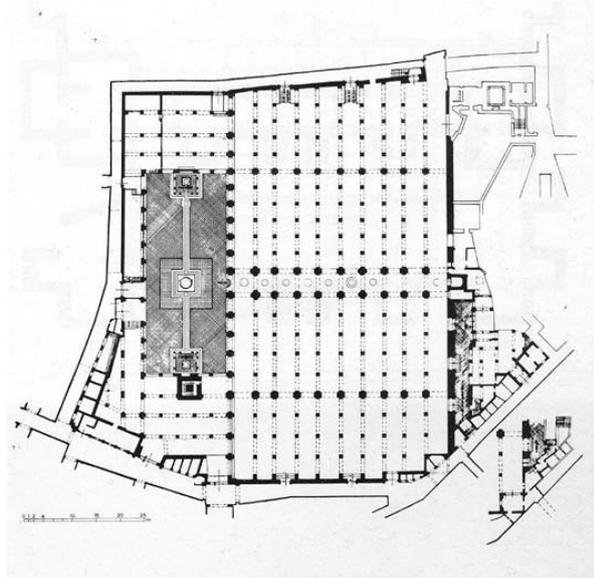


fig. 46 - Fès. Planta da Mesquita Qarawiyyin.

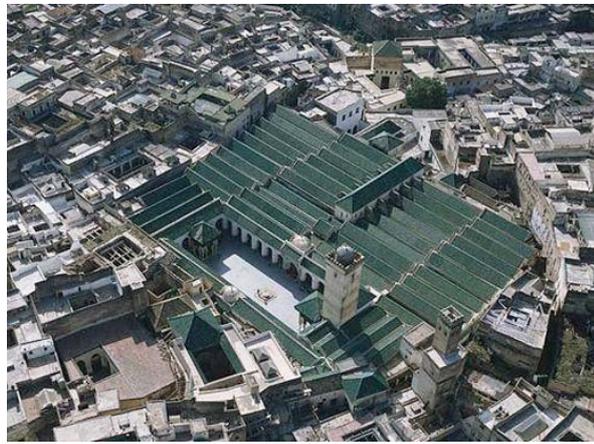


fig. 47 - Mesquita de Qarawiyyin. Vista aérea.



fig. 48 - Fès. A antiga muralha da cidade.

“muitos estudiosos franceses, responsáveis pela maioria dos trabalhos sobre cidades muçulmanas no Norte de África”¹¹⁹.

Ao aproximar o estudo à escala mais reduzida e a um caso de estudo concreto talvez se possa encontrar estas diferenças em relação à cidade contemporânea e entender que podem ser bastante próximos na complexidade urbana, cada uma com as suas soluções para uma mesma realidade. A discussão exposta procura perder-se pela rede de percursos possíveis da cidade Fés, em Marrocos, cidade em que o tempo permitiu florescer sem invasões ou alterações exteriores, a raiz que a compõe. Torna-se deste modo num caso raro de cidade islâmica composta e modificada somente por ela mesma e pela sociedade que a habita.

Antiga capital do Império Islâmico, é o coração intelectual e “a mais antiga cidade muçulmana de Marrocos. Foi fundada em 789 d.C. em ambas as margens do Rio Sebu que corre até ao Oceano Atlântico, sendo local de cruzamento de duas importantes rotas comerciais: uma vinda do Mediterrâneo para a região Tafilalet do Deserto do Sahara, e outra de Rabat no Atlântico até Argélia”¹²⁰. Esta cidade, descreve-nos a História¹²¹, foi a maior cidade do mundo entre os anos 1170 a 1180 com uma população de cerca de 200,000 habitantes. Transporta com ela há centenas de anos um elevado valor de importância quer outrora na sua posição enquanto capital, quer pela sua economia, ou mesmo como local de investigação científica e procura de conhecimento. É também berço da mais prestigiada mesquita de Marrocos, a Mesquita *Qarawiyin*, a qual se associa a uma das mais antigas Universidades do mundo islâmico, fundada em 857 d.C., muito antes de qualquer Universidade Europeia. O arquitecto inglês Banister Flight Fletcher defende que “acima de tudo, a mesquita é democrática. Nela há igualdade de direitos, e o edifício serve várias funções além da prece (...) é usada como escola, transacção de bens ou cofre para tesouros”¹²²

Fès é por tudo isto uma das mais interessantes e pitorescas das cidades imperiais de Marrocos. Mohamed Sijelmassi denomina-a “Fés: cité de l’Art et du Savoir”¹²³ no seu livro com esse mesmo nome. As coordenadas 34° 2’ 31.92” N deixam transparecer, longe de um relatório de previsões de tempo seco vindo do Sahara ou ventoso do Atlântico, que é uma cidade favorecida pela luz. A presença do Sol, durante longas horas o ano todo e o próprio

¹¹⁹ *Ib.*, p. 221 (tradução do livro do autor)

¹²⁰ TELLIER, Luc-Normand - Urban World History: an economic and geographic perspective, p. 198-199

¹²¹ CHANDLER, Tertius - Four thousand years of urban growth: an historical census, p.34

¹²² FLETCHER, Banister - *A History of Architecture*, 1996, p. 569

¹²³ ref. SIJELMASSI, Mohamed - *Fés: Cité De l’Art Et Du Savoir*



fig. 49 - Fès. Vista aérea.



fig. 50 - Fès. Vista aérea.

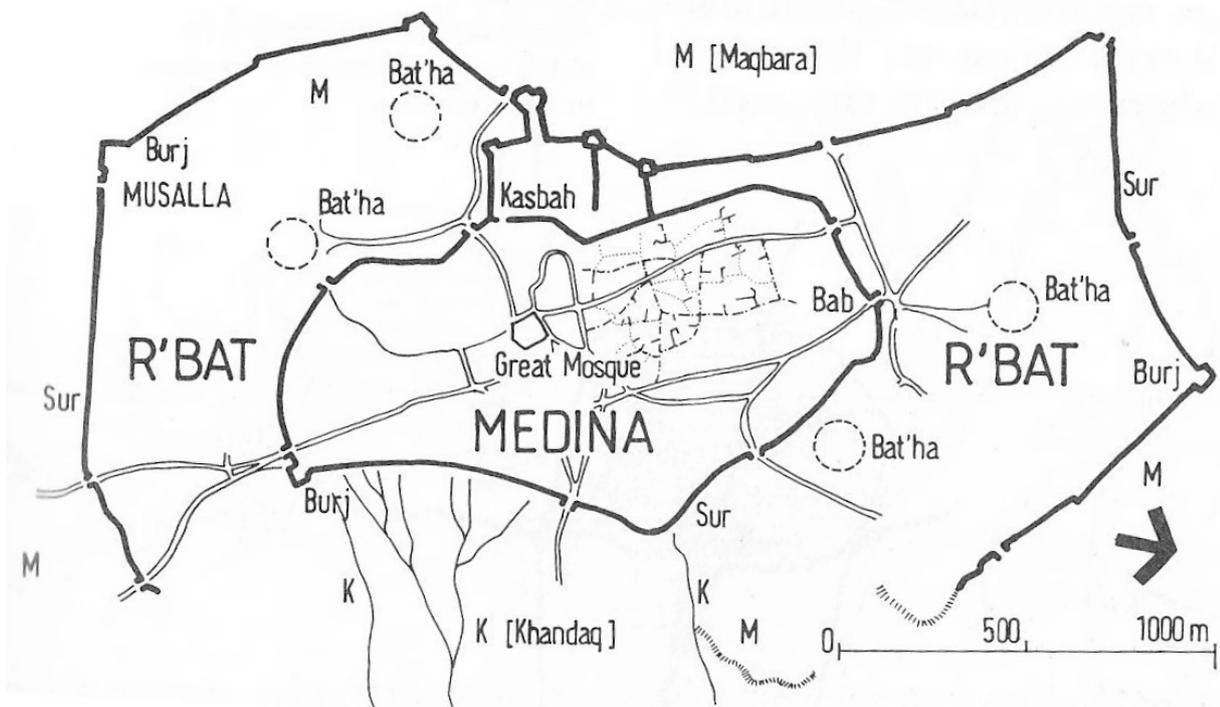


fig. 51 - Tunis. Planta diagramática exemplificando os elementos principais de uma grande cidade islâmica.

clima, moldam todos os movimentos físicos do lugar. Resta-lhe acrescentar, naturalmente, a sua cultura e tradições das suas raízes islâmicas fortes e o seu crescimento populacional, logo crescimento em área, ao longo dos anos.

De modo a qualificar-se ao *status urbano*, Besim Hakim defende que um aglomerado deveria incluir “*uma Mesjid al-Jemi (mesquita) para o Sermão de Sexta Feira que serviria os habitantes das cidades e quem vivia nos seus arredores; um governador e/ou Kadi (juiz e patesi) que executa os seus deveres na área de jurisdição da cidade; e um Suq (mercado), servindo as necessidades das pessoas da cidade e o campo envolvente*”¹²⁴. Enquanto que “*mercado e Igreja são comuns requisitos com o status urbano (cristão) europeu, a necessidade de um governador e um kadi é particular ao islamismo*”¹²⁵. A Europa sempre tentou criar Impérios. Por oposição, o Islão (como acontece em Ur) tem presente um sistema de cidades-Estado governadas, cada uma pelo seu *patesi*.

Embora o desenho da cidade e construção seja sempre consequência das condições locais, há naturalmente características típicas arquitectónicas e urbanas através da qual a cidade islâmica se distingue. James Morris baseou-se na cidade de Túnis para analisar os cinco elementos principais que, segundo ele, definem uma cidade islâmica consolidada¹²⁶. A *Medina* (ou *madina*, significa em árabe cidade ou vila), a qual consiste no núcleo central que “*pode referir a uma cidade inteira ou apenas à sua parte mais antiga, o seu núcleo histórico, se for possível a sua distinção física de adições posteriores ou do subúrbio*”¹²⁷. O *R’bat* constitui o subúrbio do centro, amuralhado na sua própria linha de defesa. Uma característica igualmente significativa é a divisão cidade em “*quarteirões das famílias com um passado ético ou religioso comum, que poderiam ser fechado por motivos de segurança*”¹²⁸. Em muitos casos diferentes bairros, os *mahalla*, ainda são chamados pelos nomes dos diferentes clãs que outrora os habitaram. Havia também bairros separados para não-árabes convertidos ao Islão entre os povos conquistados e, mais tarde, bairros para os não-muçulmanos.

A cidade era cercada por uma muralha que, além de fornecer alguma defesa em caso de ataque militar, protegia os habitantes contra as fortes tempestades de areia e ventos do

¹²⁴ HAKIM, Besim - *Arabic-Islamic cities: building and planning principles*, p.56

¹²⁵ MORRIS, A. E. James - *History of Urban Form: Before the Industrial Revolutions*, 1972, p.382

¹²⁶ *Ib.*, p.383

¹²⁷ *Ib.*, p.383.

¹²⁸ *Ib.*, p.384.

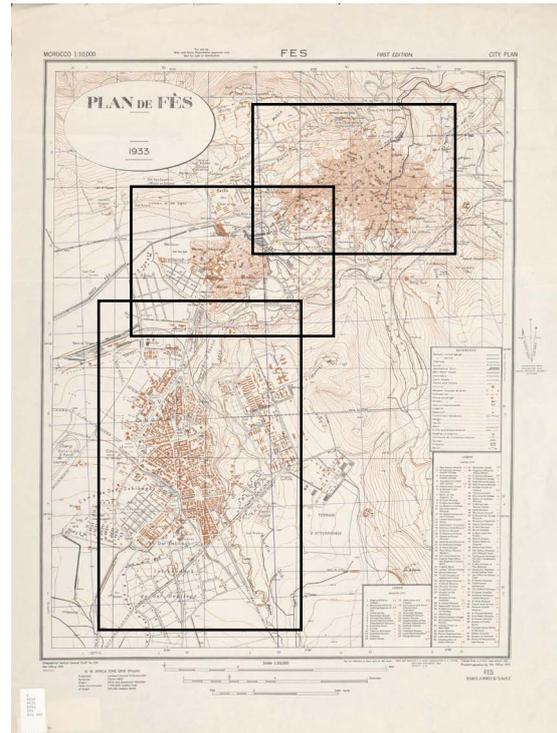
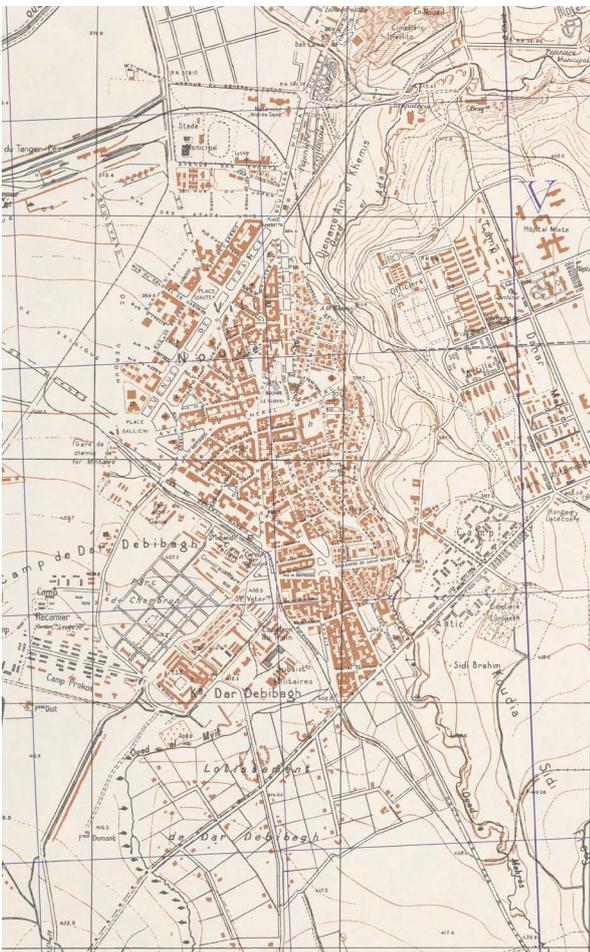
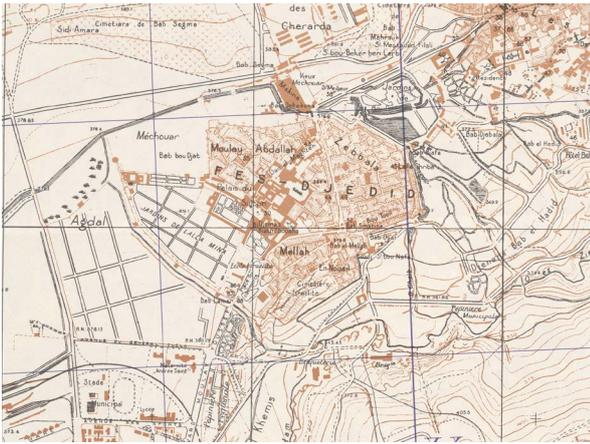
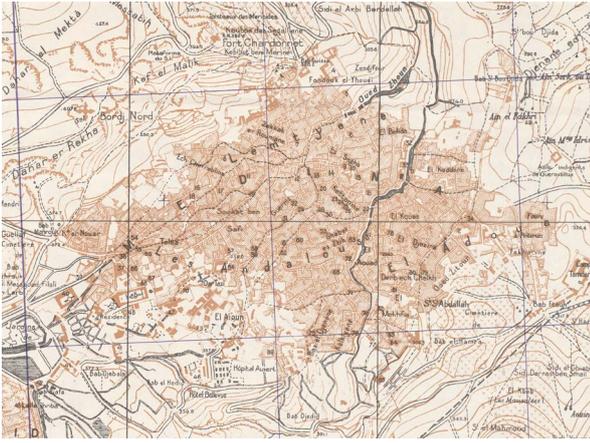


fig. 52 – Fés. Mapa militar da cidade, de 1933. Geral e aproximações.

deserto. A ela se anexava *kasbah*, a cidadela com acesso externo independente, e *musalla*, um espaço amplo “*para toda a população masculina se reunir para orar em ocasiões especiais*”¹²⁹.

Estas diferentes áreas da cidade estão ligadas por ruas e caminhos que se reúnem num centro comum. Contudo, Morris alerta para o facto de não existir “*uma cidade islâmica ‘ideal’ ou ‘modelo’ para o geógrafo, onde são reunidas as partes componentes standard, (...) os modelos falham pela generalização e não adequação aos mais variados tipos de cidade, construídas em Deltas, baías e frentes de rio. Dado a necessidade de campos férteis, é grande o número de cidades que prosperam nesse tipo de território*”¹³⁰. Apesar de parecer que a aplicação constante de guias urbanos poderia ter o efeito de estandardização na aparência das cidades islâmicas, numa repetição monótona de linhas repetidas, a realidade da forma histórica urbana islâmica é de uma rica diversidade.

Esta antiga capital divide-se em três cidades: *Fès-el-Bali* (cidade velha), *Fès Djedid* (cidade nova) e a *Ville Nouvelle*, construída pelos franceses em 1917. James Morris aprofunda estes diferentes ‘momentos’: “*Fès-el-Bali, fundada em 808 d.C., estabeleceu-se inicialmente como quarteirões separados e amuralhados no vale fértil de cursos de água, recebendo a sul os refugiados de Córdoba em 818, daí o nome da zona Adwat al-Andalus, com a mesquita al-Andalus fundada em 861. Dois anos antes tinha sido erguida a mesquita mais importante - a Mesquita Qarawiyin - que se tornou um grande centro de ensino*”¹³¹. *Fès Djedid* foi acrescentada em 1276 e desenvolveu-se a uma cota mais elevada a Noroeste. “*Desde então a capital de Marrocos alternou entre Fés e Marraquexe, passando por Meknes, antes de ser movida para em Rabat 1912 após a ocupação Francesa desde 1891*”¹³², como capital do Protectorado francês de Marrocos até 1956, mantendo-se depois capital de Marrocos até hoje. *Fès Djedid* foi a primeira de várias adições à medina inicial, era originalmente uma cidade real, um quarteirão palácio rodeado de jardins, fontes complexas e algumas habitações. A *Ville Nouvelle* foi desenhada como um verdadeiro satélite, preservando a integridade da medina.

A medina medieval, que corresponde à cidade velha, é “*um verdadeiro êxtase para os sentidos. Ao cruzar as suas portas será um estranho num mundo caótico que mudou muito*

¹²⁹ MORRIS, A. E. James - *History of Urban Form: Before the Industrial Revolutions*, 1972, p.384

¹³⁰ *Ib.*, p. 384

¹³¹ *Ib.*, p. 371

¹³² *Ib.*, p. 371

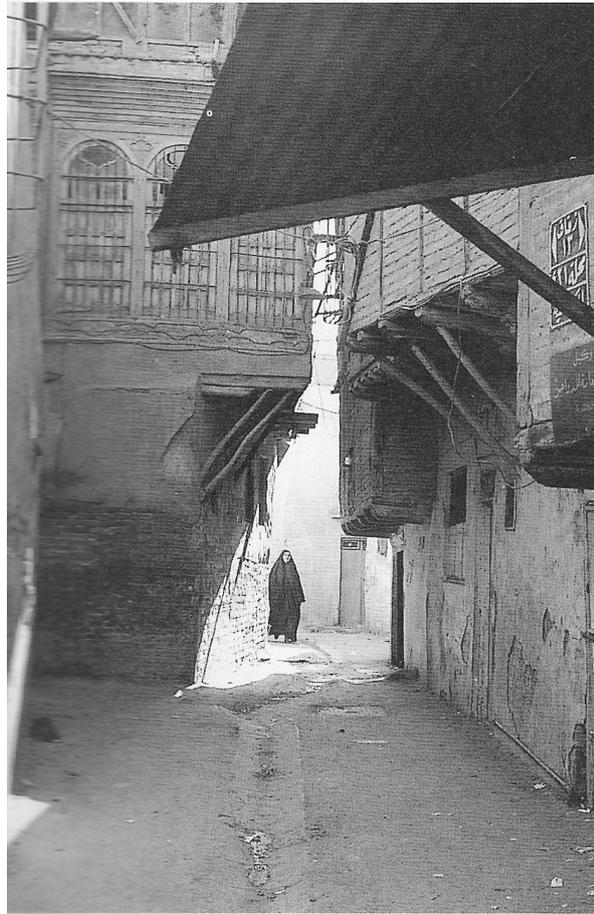


fig. 53 - Ruas em Bahgad, Raque, com casas sobrepondo-se ao já apertado espaço de passagem.

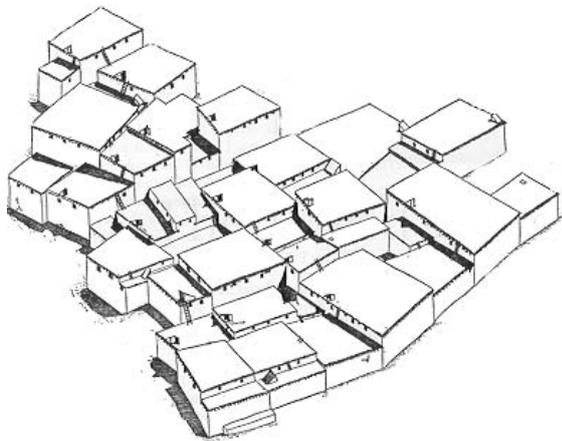


fig. 54 - Çatal Hüyük. Desenho de por Grace Huxtable.



fig. 55 - Marraquexe. Vista aérea.



fig. 56 - Fés. Vista aérea.

pouco nos últimos 500 anos”¹³³. Estendendo-se pelo vale, um grande mar de casas pontuadas por altos minaretes, *Fès-el-Bali* é dividida em dois distritos: Andalous e Karaouiyne, onde mais de 250.000 pessoas vivem, aclamada de “*a milha quadrada mais complicada da Terra*”¹³⁴. Os becos sem saída emergem em resposta à necessidade de fornecer acesso a partes mais profundas dentro dos blocos residenciais, após a subdivisão - causada na sua maioria pelas partilhas de heranças. Em outros casos são formados a partir do bloqueio do final de uma rua semiprivada, através da adição de um arco ou um portão. “*É típico da construção islâmica não existir uma tentativa de agrupar uma série de espaços e volumes num grande envelope cujas fachadas descrevem um único volume. Cada componente ergue-se identificado por si só e é expresso como parte de uma sequência de estruturas interligadas*”¹³⁵, realça Banister Fletcher. Esta característica parece assentar igualmente bem a Çatal Hüyük e à sua malha de habitações contíguas, formando uma única massa sólida.

Os minaretes que desenham a silhueta da cidade poderiam ser usados como pontos de referência, marcos que nos ajudam a localizar. Mas uma vez mais a *caoticidade* deste mundo nos é revelada. São tantos que se torna extremamente difícil ao ‘turista’ reconhecer qualquer um. E mesmo que reconheça a forma e os detalhes de um deles, existe uma grande probabilidade de ser um igual dois bairros a leste do primeiro. Imaginemo-nos em Paris, ocupada por uma centena de Torres Eiffel. A tentativa de orientação por uma delas só poderia aumentar o estado de desorientação. É este o sentimento vivido por um indivíduo que desconheça *Fés*.

Os tipos de edifícios principais nas cidades islâmicas históricas são descritos por James Morris na seguinte sequência: “*primeiro a mesquita (edifícios religiosos e de conhecimento/educação); segundo os quarteirões residenciais; depois o sistema urbano de ruas; em quarto o Suq (mercado e edifícios de trocas comerciais); o Kasbah, a muralha de defesa (e seus portões) e por fim o sistema de irrigação de água*”¹³⁶.

A mais importante delas é sem dúvida a *mesquita*, construída para expressar e focalizar o compromisso religioso da comunidade muçulmana e sua solidariedade entre si. A *mesquita*, escreve Stuart Cary Welch¹³⁷, “*é uma instituição islâmica única que é diferente do*

¹³³ KEEBLE, James – *Marruecos*, 1995. p.56

¹³⁴ KEEBLE, James – *Marruecos*. Ediciones Granica, 1995, p. 57

¹³⁵ FLETCHER, Banister - *A History of Architecture*, 1996, p. 573

¹³⁶ MORRIS, A. E. James - *History of Urban Form: Before the Industrial Revolutions*, 1972, p. 387

¹³⁷ WELCH, Stuart Cary, p.53



fig. 57 - Fès. Vista aérea.



fig. 58 - Fès. Pórtico da cidade Bab Boujeloud.



fig. 59 - Fès. Vista para Mesquita do pórtico da cidade.



fig. 60 - Praça Velha de Praga.

correspondente cristão ou judeu, a Igreja e a sinagoga”¹³⁸. Ao longo da História, teve um significado além do seu focus religioso, tocando a maioria dos aspectos da vida em comunidade. Segundo J. L. Nichon¹³⁹, “*a mesquita não é exactamente um local de oração, (...) mas um espaço de encontro ou fórum onde as notícias da cidade são trocadas. É um centro de educação religiosa onde crianças e adultos de todas as condições se sentam num círculo, maioritariamente ao fim do dia para cantar o Qu’ran ou ouvir os ensinamentos de um faih. Poderá ser um refúgio de pedintes, vagabundos e oprimidos podem abrigar-se e encontrar asilo recebendo a comida deixada generosamente pela comunidade nos locais de culto*”¹⁴⁰. As actividades comerciais e administrativas e edifícios associados cresceram em torno deste símbolo central da cidade islâmica.

O acesso à mesquita principal, para quem entra na cidade, é feito por grandes portões nas muralhas da cidade: o *Bab Boujeloud*, um portão azul e branco construído em 1913 e acesso principal para a medina de Fés.

Dada a importância da mesquita na cidade, alguns dos outros elementos enumerados por James Morris tendem a concentrar-se junto dela. A praça e o mercado ocupam as clareiras dispersas pela cidade, mantendo uma relação de proximidade com os edifícios religiosos. “*A definição da palavra Praça como um lugar largo e espaçoso, ordinariamente rodeado de edifícios, que propicie a convivência ou a sua apropriação para recriação, é complementada com a definição de Jane Jacobs dos quatro elementos necessários para que um parque ou praça funcione – complexidade, centralidade, insolação e delimitação espacial*”¹⁴¹. Nesta definição encontramos semelhanças da praça de Fez com a cidade ocidental. No entanto, estes espaços são de escala reduzida, nunca alcançando a proeminência das praças públicas europeias. E neste sentido, acabam por se tornar mais distantes do cidadão e menos convidativas, como o são a *Piazza Duomo* em Milão ou a Praça da Cidade Velha, no centro de Praga.

A escala da praça junto à mesquita dá a ideia que não é mais do que a junção de todas as ruas. A praça não parece propriamente formada de raiz, é antes o resultado/cruzamento da junção de um maior número de ruas que se encontram na entrada da mesquita – e assim é a

¹³⁸ MORRIS, A. E. James - *History of Urban Form: Before the Industrial Revolutions*, 1972, p. 387

¹³⁹ MICHON, J.L. in MORRIS, A. E. James - *History of Urban Form: Before the Industrial Revolutions*, 1972, p. 387

¹⁴⁰ MORRIS, A. E. James - *History of Urban Form: Before the Industrial Revolutions*, 1972, p. 387

¹⁴¹ MICHON, J.L., p.45 (Tradução da frase original)

http://infohabitar.blogspot.com/2011/03/rua-metropolitana-transitoria_26.html. (Pesquisa em 28.07.2011)



fig. 61 - Ur. Templo Ziggurat, construído por volta de 2100 A.C..



fig. 62 - Vista sobre a Acrópole de Atenas.



fig. 63 - Fés. Especiarias.



fig. 64 - Fés. Especiarias.

religião que ‘desenha’ a cidade. Segundo Robert Hillenbrand¹⁴², “os edifício pré-existentes, os sentimentos das pessoas locais e os serviços básicos não são ignorados”¹⁴³. Ou seja, a arquitetura religiosa não se impõe. É urbana.

A mesquita acompanha a escala da praça. Não tem uma posição de supremacia no território. Ao contrário do Zigurate e outros edifícios religiosos, símbolos de outras religiões e que ocupam lugar de destaque, como é o caso da Acrópole de Atenas onde o Parténon ocupa o seu lugar numa espécie de pedestal topográfico. A mesquita é o reflexo da sociedade intimista; é um edifício do e para o povo. Esta característica é bem explicada por Banister Fletcher no livro *A History of Architecture* no qual salienta que “a intrínseca estrutura das ruas oferece privacidade de acesso. A grande mesquita pode ser o mais importante mais é invisível de dentro da cidade porque a matriz urbana engole-a completamente. A fachada exterior não é comum e o espaço urbano é igualmente raro”¹⁴⁴.

As escolas islâmicas estão situadas em redor da mesquita. Em seguida, surgem as vias principais, onde as actividades comerciais se concentram. Do centro de comércio, ruas e caminhos ramificam-se para fora, geralmente por percursos cada vez mais estreitos e sinuosos, em espaços predispostos à privacidade e não ao acesso geral. Uma segregação voluntária associada ao modo de vida islâmico. Aqui é menor a escala das mesquitas ou salas de oração, tornando-se distinta da parte pública da cidade, e destina-se a proporcionar paz e tranquilidade, intimidade e segurança, para os moradores¹⁴⁵. As mesquitas de menor dimensão, os banhos, os pequenos mercados estão envolvidos pelo tecido residencial.

A Velha *Dehli* é um exemplo citado por Spiro Kostoff e que pode ajudar a interpretar a forma da cidade islâmica. Nesta cidade, as ruas principais carregam os bazaars e os conjuntos de lojas com o comércio maior. A produção, armazenamento e centros de serviço encontram-se atrás, nas vizinhanças residenciais. As ruas secundárias servem de espinhas de actividade comercial e residencial e podem ser fechadas na sua conexão com as ruas principais. As ruas sem saída terciárias, geralmente fechadas à circulação geral, penetram no coração dos bairros.

¹⁴² Robert Hillenbrand é historiador de Arquitectura, especializado na cultura, arte e arquitectura islâmica. É professor no *Department of Fine Arts* da Universidade de Edimburgo e autor de inúmeras publicações das quais destacaria *Islamic Architecture: Form, Function and Meaning*, 2004.

¹⁴³ HILLENBRAND, Robert - *Islamic Architecture*, 1994, p. 16.

¹⁴⁴ FLETCHER, Banister - *A History of Architecture*, 1996, p. 573

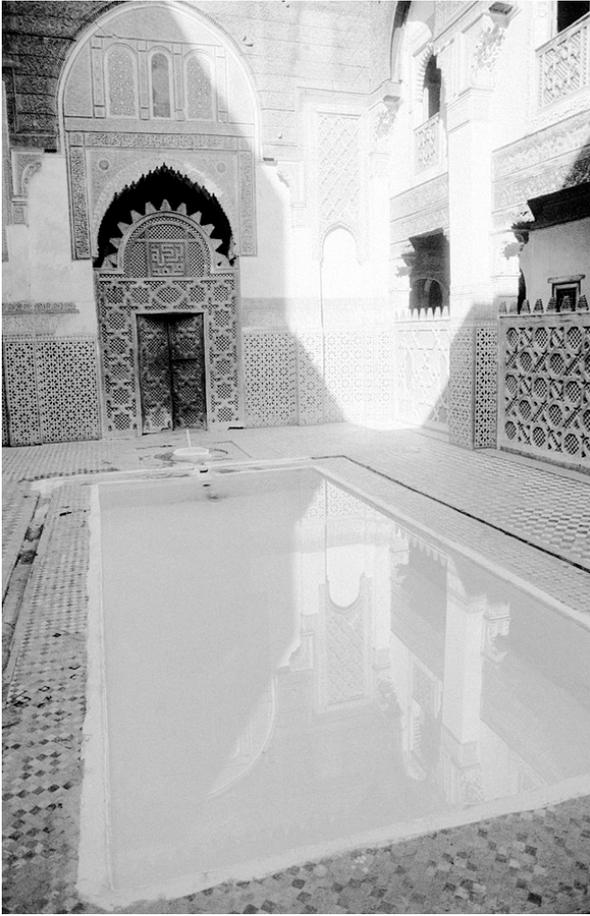


fig. 65 - Fès. Pátio interior na Medina da cidade.



fig. 66 - Fès. Rua da Medina.

“Na junção de uma ou mais ruas, expansões modestas, providenciam algum espaço de respiro na esmagadora densidade da cidade”¹⁴⁶.

Esta densidade é acentuada pela semelhança das fachadas exteriores de toda a cidade. Em contraste com esta simplicidade da expressão arquitectónica no exterior, o interior das casas seria rico em detalhes arquitectónicos e decoração, variando de acordo com os gostos e poder económico dos ocupantes. Assim, enquanto o rosto dos edifícios confirma a solidariedade e igualitarismo da comunidade, a variedade e riqueza dos interiores permite a liberdade individual. Resume-se assim, sucintamente, o modo de estar desta cultura.

Catherine Coquery utiliza o exemplo de *Fés* como forma de demonstrar que a rua é muito mais do que um local de ocupação humana. “*Existem para ser percorridas, com ou sem destino*”¹⁴⁷. É patente a intencionalidade em criar, mais do que um percurso pré-definido, um espaço que seja gerador de experiência subjectiva. Como foi analisado anteriormente, a disposição das estradas, vias e ruelas é composta, também em *Fés*, de forma hierarquizada assemelhando-se às raízes de uma árvore. Os troços maiores transformam-se sucessivamente em ramos de menor espessura - as ruas de carácter privado. Deste modo, “*a Medina labiríntica prova afinal ser bastante racional...*”¹⁴⁸, afirma Spiro Kostoff.

Neste emaranhado de percursos possíveis, cada pessoa escolhe o seu caminho diferente e cada vez que o atravessar terá seguramente uma experiência espacial distinta. Esta é, de resto, uma das características mais encantadoras da cidade islâmica – o espaço que percorremos dificilmente nos é revelado da mesma forma duas vezes. É esta organização que leva a que a maioria da arquitectura islâmica seja urbana: “*o arquitecto tem de abandonar qualquer ambição de garantir visibilidade total da sua construção, aprendendo a aproveitar ao máximo as dificuldades encaradas num projecto inserido neste denso ambiente urbano*”¹⁴⁹.

Andrew Crompton, professor e investigador de Arquitectura da Universidade de Liverpool, sugere um possível caminho/resposta a estas ruas ramificadas que geram um labirinto, associado à natureza fractal da cidade islâmica, afirmando que “*tanto Fés como Veneza estão partidas numa rica mistura de espaços com uma variedade de tamanhos, alguns*

¹⁴⁶ KOSTOFF, Spiro - *The City Shaped*, 1991, p. 63.

¹⁴⁷ COQUERY, Catherine in KOSTOFF, Spiro - *The City Shaped*, 1991, p. 45

¹⁴⁸ KOSTOFF, Spiro - *The City Shaped*, 1991, p. 63.

¹⁴⁹ HILLENBRAND, Robert - *Islamic Architecture*, p. 21



fig. 67 - Fès. Rua serena.



fig. 68 - Fès. Rua agitada.

secretos e alguns abertos, contrário à divisão regular de um parque de estacionamento ou um lugares de um estádio em partes iguais. Fés pode ser atravessada de várias maneiras sem nunca se repetir o percurso e, apesar de haver vários caminhos possíveis no parque de estacionamento, (...) para o pedestre não merecem a sua distinção. O tamanho do que absorvemos e a sua complexidade relacionam-se”¹⁵⁰.

A cidade regenera-se, não se alterando. Parece sempre nova, não cansa. O importante é percorrer o espaço e deambular num mundo islâmico associado “*a um ambiente de Mil e Uma Noites, de odaliscas e haréns, eunucos e cimitarras, tapetes voadores, sensualidade e poesia*”¹⁵¹.

A família, a troca e a partilha são factores que estão cravados na sociedade islâmica e, consequentemente, na sua urbanidade. A ordem é estabelecida pelas relações sociais e não pelo legislador e ordenador. Possui variadas leis de organização mas que sempre deixam o desenho ser feito pelos fluxos e dinamismo dos habitantes. A lei islâmica da herança em Fés “*é caracterizada por uma expressiva fragmentação da propriedade*”¹⁵². Começa-se a compreender o sentido da presença do fractal e consequente relação com a teoria *al-fwdá*, do caos, nessa outra complexidade. No momento de distribuição de heranças há o direito da partilha de propriedades que leva a mecanismos de subdivisão. Estes geram contínuas mudanças nos limites das propriedades, provocando o aumento da dimensão fractal das cidades. Consequentemente, a complexidade do tecido urbano é incrementada de geração em geração.

No entanto, estas acções desempenhadas pelos habitantes nada têm de aleatório. A grelha urbana adapta-se às necessidades dos habitantes, que procuram privacidade e segurança. Esta possibilidade de alterar o domínio privado de uma forma livre só se tornou possível com uma legislação que o permitisse. O *Wilaya*, um poder jurídico privado¹⁵³ dá aso e liberdade à realização de pequenas acções - alterar a porta de entrada das habitações, adicionar paredes, até criar pontes que unificam dois lotes separados por uma via de circulação pedonal. . É possível colocar mais um portão, fazer um muro, romper uma rua ou rasgar um lote para dar saída a um beco, resultado de uma lei que permite o proprietário alterar livremente a sua propriedade sem prejuízo de terceiros. É desta forma

¹⁵⁰ CROMPTON, Andrew Crompton - *Fractal Nature Of Everyday Space*

¹⁵¹ MACIAS, Santiago - *Portugal na Espanha árabe 27/10/2001* p.3.

¹⁵² HAMOUCHE, Mustapha Ben - *Nexus Network Journal* – Vol. 11, n. 2, 2009, p. 217 (tradução do livro do autor)

¹⁵³ “Na jurisprudência islâmica, a lei de *Wilaya* permite que uma pessoa em plena posse das capacidades físicas e mentais, tenha a liberdade de agir na sua propriedade com plena liberdade, sem necessidade de autorização por parte das entidades reguladoras, desde que não sejam causados danos aos vizinhos ou ao público” Mustapha Ben Amouche, p. 225

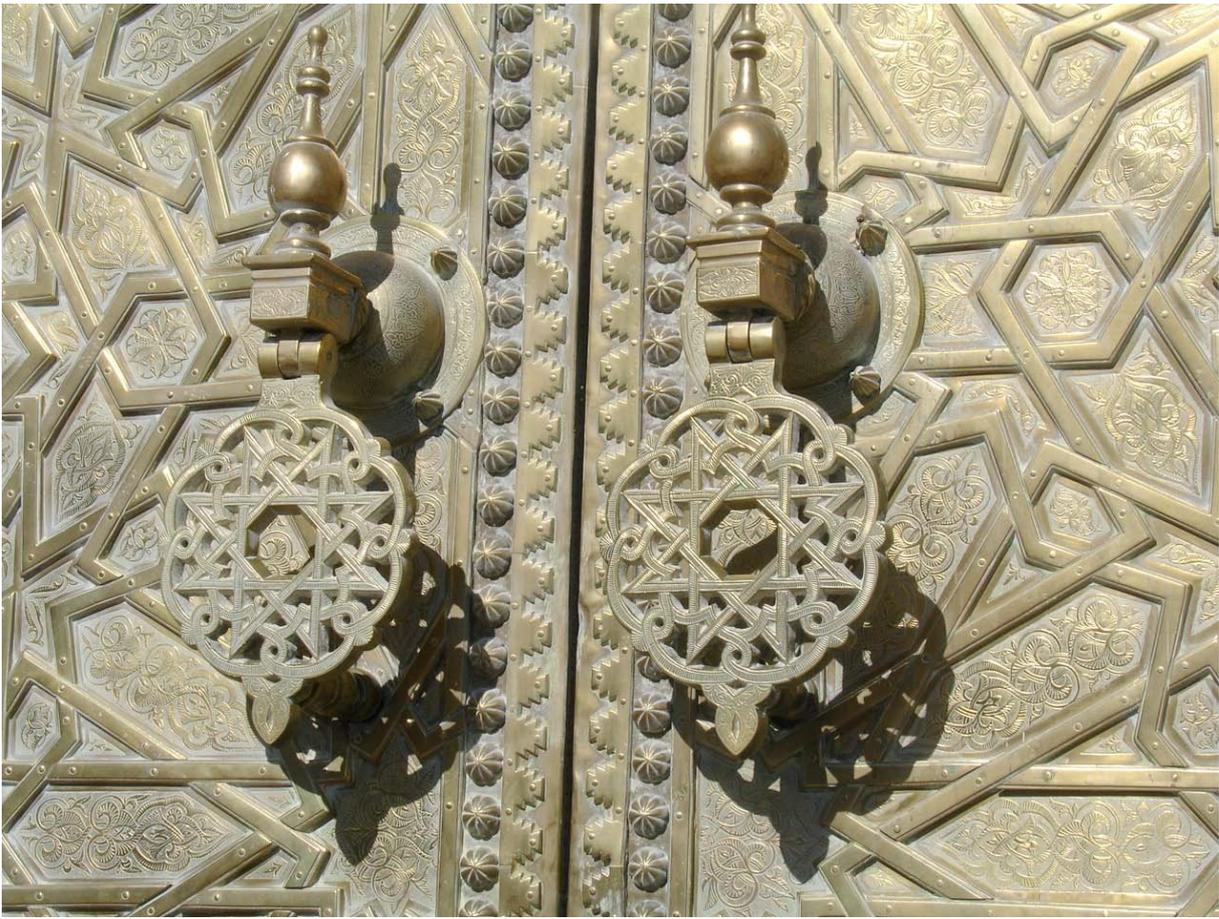


fig. 69 - Fès.



fig. 70 - Fès.

que se multiplicam as *zāwyh*, *tsh'bāt* e *zqāq*: as esquina, bifurcações e becos. Lembra-se uma afirmação de Spiro Kostoff, elucidativa de como “*a forma da cidade foi trabalhada por si sujeita ao respeito pelos costumes, propriedades e o direito muçulmano para privacidade visual. (...) O espaço público estava continuamente a ser negociado e redefinido, à medida que os edifícios esticavam e sobrepunha, interligavam e diversificavam. Quartos que sobrepunham as cul-de-sac (as ruas estreitas privadas e sem saída dentro dos blocos) eram comuns. (...) A renovação urbana radical estava fora de questão: a reparação urbana, isto é, as mudanças feitas como um lento puzzle era o procedimento habitual. Eram poucas as regras gerais. O cul-de-sac era propriedade comum, de quem cujas casas se entravam por aí*”¹⁵⁴.

Ao longo do tempo, sublinha Mustapha Ben Amouche, “*estas pequenas acções geram uma cascata de detalhes e geometria fractal que podem ser vistas na forma do tecido urbano*”¹⁵⁵, sendo consequentemente geradoras destas cidades que dia a dia ganham nova forma.

Existe também o direito de precedência no qual os direitos dos edifícios pré-existentes sobrepõem-se às novas construções. Ou seja, à liberdade de modificação das edificações existentes, opõe-se a forte restrição na concepção de novas construções. As últimas devem respeitar critérios específicos de privacidade, sombra, vento, entre outros. Quem constrói, vê a sua tarefa de tal forma limitada, que recorre a “*acordos verbais com os vizinhos, (...) podendo envolver verbas monetárias de forma às duas (ou mais) partes atingirem um consenso*”¹⁵⁶. Por outro lado, o interesse de quem quer *construir novo* desvanece-se, optando o proprietário por melhorar a construção existente - processo mais rápido, menos dispendioso e sem objecções. No seguimento deste pensamento, é necessário sublinhar que a constante mudança na malha urbana, que tanto enriquece a cidade, não ocorre apenas pela vontade do indivíduo. O próprio sistema político e jurídico estão pensados em função dessa mutação constante, dando liberdade e fomentando essa mudança. “*Isso acontece porque há uma forte estrutura social e tradição que garantem um consistente modus operandi*”¹⁵⁷.

Falta mencionar um factor que teve um papel preponderante na formação das áreas residenciais da cidade islâmica e que se reflecte em qualquer parte do mundo: o clima. Em qualquer cultura vernacular a implantação dos edifícios sempre foi baseada no território específico, para que esta permitisse o máximo aproveitamento das condições climáticas do

¹⁵⁴ KOSTOFF, Spiro - *The City Shaped*, 1991, p. 63.

¹⁵⁵ HAMOUCHE, Mustapha Ben - *Nexus Network Journal* – Vol. 11, n. 2, 2009, p. 225 (tradução do livro do autor)

¹⁵⁶ HAMOUCHE, Mustapha Ben - *Nexus Network Journal* – Vol. 11, n. 2, 2009, p. 225 (tradução do livro do autor)

¹⁵⁷ KOSTOFF, Spiro - *The City Shaped*, 1991, p. 64.



fig. 71 - Lagos.



fig. 72 - Marraquexe.

lugar. A cultura grega considerava um direito legal o acesso a luz e sol, e as cidades eram planificadas de modo a todas as habitações receberem a mesma radiação solar. Nas terras equatoriais o clima tropical implica também questões de calor intenso e de seca. Para isso, desde a Mesopotâmia à Suméria, as questões de ventilação e conforto climático eram pensadas, tanto na cidade como na habitação, segundo o aproveitamento dos elementos primários – sol, vento e água – como parte integrante do seu desenho, criando microclimas.

“O conceito de uma casa planeada em volta de um pátio tem o seu primo exemplo na cidade de Ur”¹⁵⁸. O facto de todas as divisões da casa serem dispostas em torno de um elemento central, mais não é que um sublinhar de todas as características já mencionadas, aplicadas na habitação. Ou seja, o sentimento de secretismo e de ‘virar para dentro’, enfatizado no local mais privado da cidade: a casa.

Banister Fletcher afirma que “os aspectos fundamentais da construção derivam do uso e do modo de vida (...) o ênfase na privacidade e segregação pública dos géneros leva a uma específica organização da habitação”¹⁵⁹ e, conseqüentemente, da cidade. Esta é uma das características ‘incómodas’ da cidade islâmica: a interiorização constante cria um distanciamento face ao mundo exterior. Ou seja, se por um lado sobressaem a paz e silêncio que este tipo de organização potenciam, por outro está sempre presente um sentimento clausura, como ‘prisioneiros’ desta Arquitectura. Acresce ainda o facto da acentuada espiritualidade que ‘comanda’ os muçulmanos criar uma barreira cultural às relações entre estes e outras sociedades. As relações sociais ficam, deste modo, para segundo plano uma vez que a sociedade islâmica vive segundo o *Inshallah*, que significa ‘se Deus quiser’, ou seja, “em última instância, é Alá quem sabe e controla tudo, é melhor sentar e esperar que aconteça a sua vontade”¹⁶⁰.

A Arquitectura-Espectáculo e o arquitecto-estrela, que se espalham a Ocidente e Oriente como um rastilho, pareciam ter o seu lugar muito condicionado a sul do mediterrâneo, rejeitados pela identidade muito própria destas cidades. No entanto, nos dias de hoje, a realidade é significativamente diferente. Tal e qual aconteceu entre as cidades históricas cristãs e islâmicas nos séculos que nos antecederam, parece novamente existir uma aproximação entre as cidades contemporâneas ocidentais e islâmicas. Mas por motivos diferentes.

¹⁵⁸ Courtyard housing and the urban street system Hakim p. 22

¹⁵⁹ FLETCHER, Banister - *A History of Architecture*, 1996, p. 573

¹⁶⁰ KEEBLE, James – *Marruecos*. Ediciones Granica, 995, Barcelona. p. 14



fig. 74 - Abu Dhabi. Fotografia aérea da cidade em 1958.



fig. 73 - Abu Dhabi. Hoje.



fig. 75 - Abu Dhabi. Hoje.

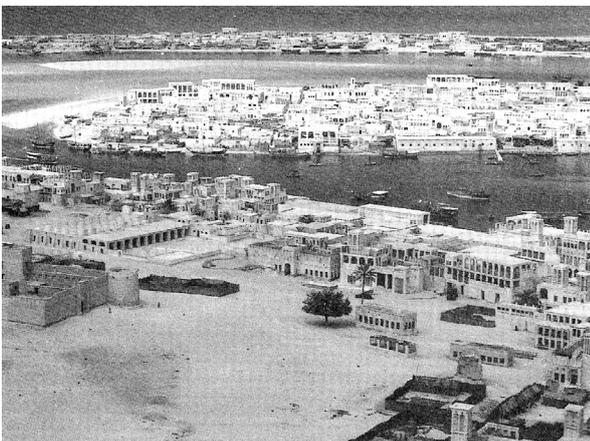


fig. 77 - Dubai. Vista aérea de 1952.



fig. 76 - Dubai. Hoje.



fig. 78 - Dubai. Nos dias de hoje, é uma realidade totalmente diferente.

Na cidade ocidental, à falência do modelo racionalista junta-se o crescimento acelerado dos aglomerados urbanos, nomeadamente das periferias. Estas crescem de forma desregulada e o seu desenho fragmentado e de crescimento espontâneo aproxima-se mais da forma islâmica do que do modelo regulado ocidental. E se por um lado sentimos o *caos* invadir a cidade ocidental, assistimos ao processo inverso em algumas cidades islâmicas que ‘recebem de braços abertos’ o modelo ocidental. Cidades como *Abu Dabhi* ou *Dubai* são exemplos claros desse processo. “*A cidade de Abu Dabhi desenvolveu-se em 1761, quando o povo Beni Yas descobriu água nesse local. Até aí não houve nenhuma povoação a fixar-se na costa entre Doha em Qatar e Sharjah. Os Beni Yas viveram como semi-nómadas com jardins regados pelos oásis até 1793 (...). A sua população em 1939 era de cerca de 10.500 habitantes e em 1991 crescia para 789.000, numa cidade regrada com uma supermalha*”¹⁶¹.

Do mesmo modo, o *Dubai* desenvolveu-se como uma cidade piscatória com uma relação de proximidade com a cidade de *Abu Dhabi*. “*A tradição das pérolas e novas actividades atractivas transformaram estas cidade num centro de imigração criando as fundações para a sua prosperidade económica. Em 1900 a população excedia 10.000 habitantes e o Suq (mercado) de Dairah com 350 lojas era um dos maiores na região, aumentando em 1939 o dobro de habitantes. Dubai tinha fortes rotas comerciais até ao Golfo com portos pérsicos e recebiam mercadores*”¹⁶². Actualmente, o *Dubai* cresce exponencialmente dia-a-dia.

Estas duas cidades com raiz islâmica evoluíram muito rapidamente e, graças ao seu enorme poder financeiro, têm capacidade para seduzir os arquitectos ocidentais, à semelhança do que acontece em Pequim ou Shangai.

Mas o que importa sublinhar, em forma de resumo, é que as cidades sarianas, bem como a África Negra que analisaremos em seguida, são desenhadas segundo a regra de quem a habita, segundo as leis da sociedade e a sua religião. Não se apreende que estas cidades servem o modelo perfeito (claramente não o são) mas pretende-se olhar sem preconceitos para esta sociedade diferente e para a forma urbana tão distinta da cidade islâmica. O próprio Spiro Kostoff aconselha esta abordagem ao afirmar que “*não há nada de errado em arquitectos e planeadores serem inspirados pelas velhas paisagens urbanas da Europa ou das medinas do Norte de África. Isso é, de facto, a dádiva destes profissionais - captar as qualidades distintas de uma rua ou espaço público, querendo incorporar essa qualidade nos seus próprios projectos*”¹⁶³.

¹⁶¹ MORRIS, A. E. James - *History of Urban Form: Before the Industrial Revolutions*, 1972, p. 371

¹⁶² MORRIS, A. E. James - *History of Urban Form: Before the Industrial Revolutions*, 1972, p. 371

¹⁶³ KOSTOFF, Spiro - *The City Shaped*, 1991, p. 9.

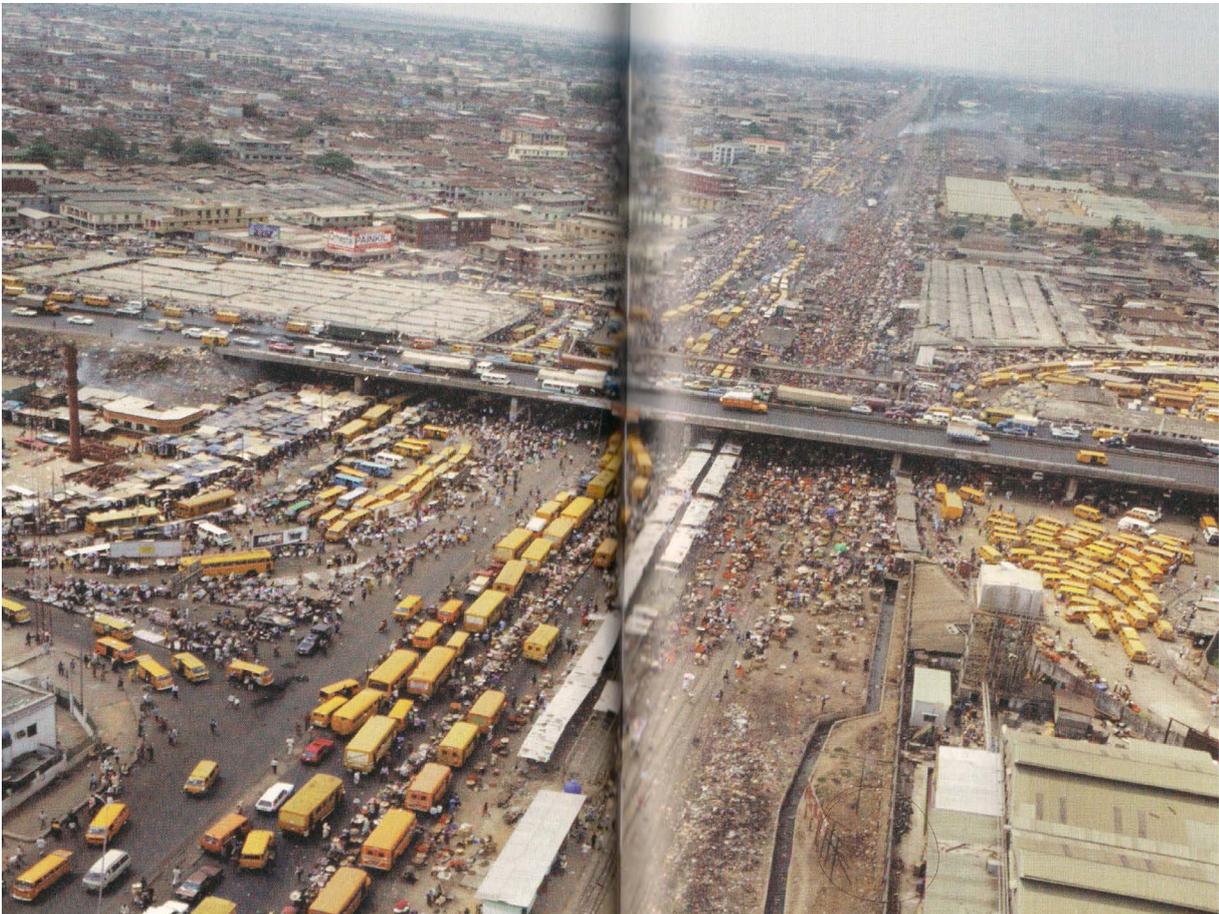


fig. 79 - Lagos. Mercado Oshodi.

“A ‘rua’ de Lagos é inadequadamente descrita com em termos casuais como ‘canal’, artefacto de comunicações’, ‘ espaço de fluxo’, ou ‘arena para expressão social’. Lagos não tem ruas; em vez disso, tem muros e portões, barreiras e vigaristas que controlam as várias paisagens. Algumas áreas podem mesmo parecer ruas; ou até super auto-estradas. Mas mesmo a super auto-estrada tem ao longo da sua extensão paragens de autocarros, mesquitas sob viadutos, mercados, e fábricas ao ar-livre”¹⁶⁴

William Vollmann, in *Ted Conover’s Roadside Attractions*

Capítulo 3

CAOS E CIDADE

Acaso e espontaneidade na cidade subsariana

Em África, seja ela ‘branca’ ou ‘negra’, procura-se a contemporaneidade.

Mas os caminhos são diversos. A cidade sariana pretende conservar a identidade que a caracteriza ao mesmo tempo que tenta acompanhar as evoluções do mundo ocidental. Estas cidades islâmicas correm o risco de ficar ‘presas’ no passado, caso não pretendam encarar as mudanças profundas com que a sociedade global se depara. De um modo bastante distinto, a cidade subsariana não consegue fugir à contemporaneidade. Confronta-se todos os dias e de uma forma cada vez mais acentuada com o crescimento acelerado e os problemas provenientes dessa explosão demográfica.

Como vimos anteriormente, a forte tradição urbana islâmica tornou difícil a implementação do modelo ocidental. Existem momentos de colonização nas cidades sarianas, mas estes não se conseguiram impor. O mesmo não se poderá dizer das cidades a sul do

¹⁶⁴ VOLLMANN, William - *Ted Conover’s Roadside Attractions*. The New York Times. February 16, 2010 <http://www.nytimes.com/2010/02/21/books/review/Vollman-t.html>. (Pesquisa em 28.07.2011)



fig. 80 - Lagos.

Sahara. No artigo intitulado *Um Olhar Transcultural: A Propósito da Escola Portuguesa em Benguela*¹⁶⁵, Nuno Grande afirma que “*historicamente só é possível falar de cidades consolidadas em Angola, a partir do processo de colonização portuguesa e sobretudo do seu último século de domínio administrativo. Na verdade, as cidades costeiras como, depois, as cidades interiores, tiveram a sua grande expansão nas primeiras décadas do séc. XX*”¹⁶⁶. Ou seja, não se pode dizer que existia propriamente urbanidade, eram povoações mais aproximadas do tribal do que do urbano. Portanto o modelo ocidental foi mais rapidamente implementado e acabou por prevalecer.

Desta forma, enquanto a cidade islâmica é caracterizada pelo desenho urbano do ‘caos’, na cidade subsariana existe, sobretudo, a experiência urbana do ‘caos’. Ou seja, a ‘caoticidade’ materializa-se na África Branca através da forma da cidade, enquanto na África Negra não existe fisicamente, pelo menos de uma forma tão clara, mas sim na vivência do espaço urbano.

Durante quatro anos os estudantes do *The Harvard Project On The City*¹⁶⁷ estudaram os ambientes urbanos produzidos pelo explosivo crescimento urbano. A longa análise está fragmentada em dois conceitos: novas formas de urbanização em regiões de acelerado desenvolvimento e, segundo, o fracasso dos profissionais do desenho para lidar adequadamente com essas mudanças¹⁶⁸. Procuravam tanto cidades pobres, de grande dimensão e que estivessem quase totalmente desconectada do sistema global. “*Isto forçou-me a confrontar uma coisa do qual ainda nada sabia: África. (...) Mas não estava de todo preparado para o imediatismo da inteligência que encontrei*”¹⁶⁹. África retinha a imagem de um continente em crise perpétua com graves problemas na saúde, economia, alimentação e política. A Nigéria era um dos países que se encaixava perfeitamente no perfil que tinha sido traçado pelo arquitecto Rem Koolhaas e pela sua equipa, em especial a capital: *Lagos*.

¹⁶⁵ Artigo contemplado na publicação *Cinco Áfricas / Cinco Escolas*. Esta publicação é o resultado da representação oficial Portuguesa na 8ª Bienal Internacional de Arquitectura de São Paulo.

¹⁶⁶ GRANDE, Nuno, “*Um Olhar Transcultural: A Propósito da Escola Portuguesa em Benguela*” in *Cinco Áfricas / Cinco Escolas*, 2009, p. 135.

¹⁶⁷ *The Harvard Project on the City* é uma cadeira coordenada pelo arquitecto Rem Koolhaas leccionada na *Harvard University, Graduate School of Design*. O curso tem como objectivo a pesquisa e estudo dos efeitos da modernização na cidade contemporânea.

¹⁶⁸ KOOLHAAS, Rem – *Mutations*, 2001, p. 309.

¹⁶⁹ Rem Koolhaas em entrevista efectuada por Bregtje van der Haak no documentário *Lagos: Wide and Close*

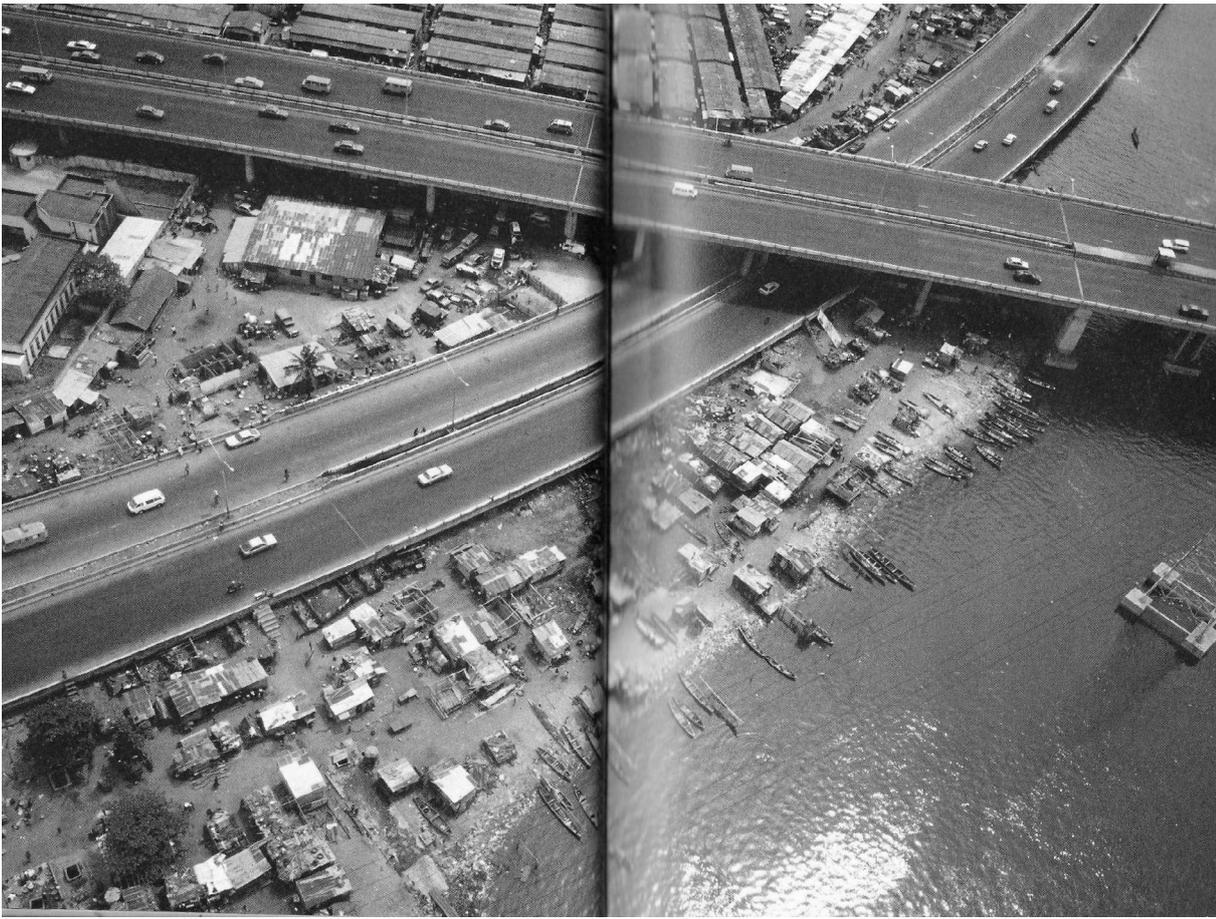


fig. 81 - Lagos.



fig. 82 - África. Mercado sob viaduto.

Lagos: a experiência do caos

Lagos era sinónimo de um território com uma população carente e subdesenvolvida, à beira de uma guerra civil que parecia opor um regime corrupto e associado às empresas estrangeiras de extracção de petróleo ao Movimento para a Emancipação do Delta do Níger que promete raptar trabalhadores ocidentais e fazer explodir oleodutos, até ter o controlo sobre o combustível produzido naquela região¹⁷⁰. “*Lagos é um mistério que se está a intensificar: por causa do petróleo, é um lugar muito rico, mas todas as pessoas são muito pobres. Desde os anos 1960, o salário médio diminui sistematicamente. Não me parece que se pode estar em Lagos sem se aperceber desta força; quando Lagos se organizar terá imenso poder; porque já sem organização é uma grande potência*”¹⁷¹. O petróleo é hoje em dia um controlador dos sistemas globais e enriquecedor dos países que detenham este ‘ouro negro’. No entanto, pouca dessa riqueza é utilizada para o benefício da população nigeriana e no desenvolvimento das cidades. Além disso, o crescimento populacional dos grandes centros urbanos transforma-se num enorme desafio para desenvolver as cidades de forma controlada.

O enigma fundamental de *Lagos*, como exemplo da cidade oeste Africana, é a sua continuada existência e produtividade apesar da ausência quase completa de infraestruturas, sistemas, organizações e comodidades que definem a palavra ‘cidade’ segundo a doutrina europeia. De modo a explicar este pensamento, Rem Koolhaas afirma que “*Lagos, como um ícone da urbanidade Oeste africana, inverte todas as características essenciais da chamada cidade moderna. É no entanto, por não haver melhor palavra, uma cidade que funciona*”¹⁷².

Terá sido provavelmente uma mistura de grande curiosidade com a necessidade intensa de estudar este tipo de cidade enérgica que se mexe no presente a uma velocidade inquestionavelmente feroz, o que não implica directamente crescimento económico, político, social ou cultural da cidade. Mas é mais rico o orgulho da nacionalidade. E até alguma verdade em relação ao povo nigeriano se reflecte nas boas-vindas de um seu aeroporto onde se lê ‘*Welcome to Nigeria, the happiest country in Africa*’¹⁷³.

¹⁷⁰ Reivindicação do General Godswill Tamuno à BBC, noticiado no jornal Público em 19-02-2006, p. 22.

¹⁷¹ Rem Koolhaas em entrevista efectuada por Bregtje van der Haak no documentário *Lagos: Wide and Close*

¹⁷² Rem Koolhaas. capítulo ‘Lagos’, in *Mutations*. p. 652

¹⁷³ Cooke, Kieran - Humour abounds amid Lagos chaos. BBC News, Nigeria. <http://news.bbc.co.uk/2/hi/6091682.stm>. (Pesquisa em 28.07.2011)

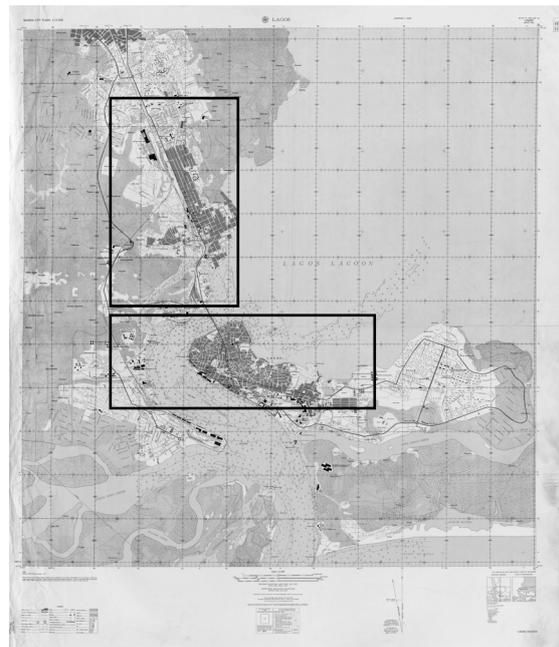
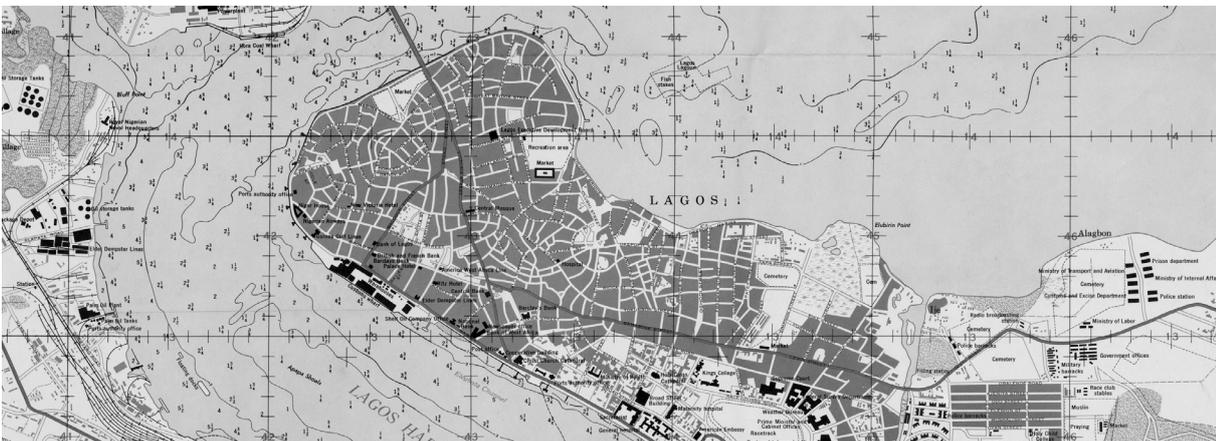


fig. 83 – Lagos. Mapa militar da cidade, de 1952. Geral e aproximações.



Rem Koolhaas procurava com estas bases, e desde o início se propôs a isso, “*descobrir o que se poderia aprender com Lagos*”¹⁷⁴. Esperava não só entender o modo de vida da cidade como também entender a organização auto-suficiente da sua população. No entanto a sua maior descoberta terá sido que esta cidade, com articulações muito africanas em termos de organização e divisão de funções, “*não teria conseguido o tipo de desenvolvimento presente se não tivesse sido modernizada para uma visão muito próxima do que será uma cidade Moderna dos anos 1970*”¹⁷⁵, uma cidade dinâmica com as infraestruturas necessárias e veias de interligação.

“*A maior descoberta de todas foi que este seu sistema não teria funcionado se Lagos não tivesse sido modernizada de acordo com uma visão convencional de como uma cidade moderna deveria parecer nos anos 1970*”. O plano de modernização da cidade de Lagos de 1970 proporcionou a construção de infra-estrutura, pontes, nós de acesso das estradas; uma articulação particular de como um país Africano independente deveria ser, e como devia funcionar. “*Nas décadas após a independência, Lagos foi genérica, a cidade moderna de 1970. Parece-me que apenas sobrevive hoje por causa disso – como se tivesse desenvolvido como reverso da direcção pretendida*”¹⁷⁶. Essa moderna ‘cidade genérica’, vinda do planeamento dos anos 1970, tinha todos os requisitos para funcionar, pelo menos do ponto de vista teórico.

No entanto, em Lagos, a realidade impôs-se. O plano de 1970 foi *atropelado* por uma avalanche de pessoas que rumaram à capital, perseguindo postos de trabalho, oportunidades ou, pelo menos, mínimas condições de vida. Procuravam um sonho – o ‘*living the Nigerian Dream*’. E neste caso, a realidade é dramática, pois a cidade cresce em centenas de pessoas diariamente.

A capital nigeriana é o maior porto e centro comercial da Nigéria. É uma das cidades de maior crescimento do Continente Africano. “*A cada hora é estimado que 53 pessoas comecem novas vidas nesta capital*”¹⁷⁷. A procura por um aglomerado urbano com a extensão de Lagos prende-se, sobretudo, pela procura de oportunidades que garantam uma melhoria do modo de vida precário de milhares de habitantes nigerianos. Para a maioria não é apenas uma questão de enriquecer, uma vez que seguem este ‘sonho nigeriano’ de forma a garantir a

¹⁷⁴ http://www.oma.eu/index.php?option=com_content&task=view&id=166&Itemid=25

¹⁷⁵ http://www.oma.eu/index.php?option=com_content&task=view&id=166&Itemid=25

¹⁷⁶ KOOLHAAS, Rem em entrevista efectuada por Bregtje van der Haak no documentário Lagos: Wide and Close

¹⁷⁷ VOLLMANN, William - Ted Conover’s Roadside Attractions. The New York Times. February 16, 2010 <http://www.nytimes.com/2010/02/21/books/review/Vollman-t.html>. (Pesquisa em 28.07.2011)



fig. 84 - Lagos. Vendedores mercado Oshodi.

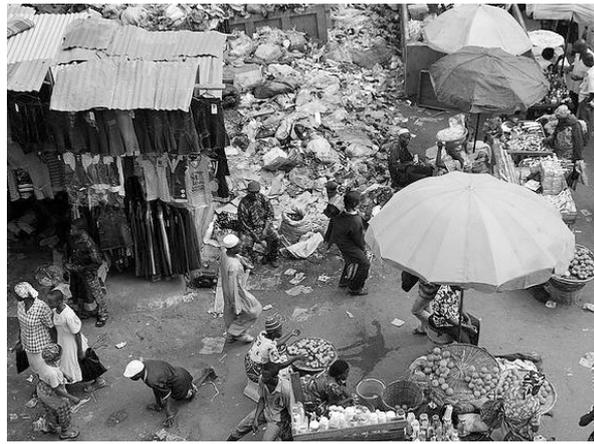


fig. 85 - Lagos. Vendedores mercado Oshodi.



fig. 86 - Fotograma do filme *Lagos wide and close*. O lixo como oportunidade de negócio.



fig. 87 - Fotograma do filme *Lagos wide and close*. Homem praticando boxe numa lixeira.

sobrevivência das suas famílias. E apesar da riqueza não abundar por estas paragens, os habitantes submetem-se a condições extremas, a habitar a cidade de uma forma “*altamente imprevisível e que requer riscos, conhecimentos e improvisação como modos essenciais para conseguir viver*”¹⁷⁸.

Os primeiros problemas básicos encontrados pelo *Harvard Project On The City* prendiam-se com a dificuldade no abastecimento de água, electricidade e tráfego. através de conversas com os habitantes e filmagens de momentos do quotidiano da cidade. A estes, adicionam-se as zonas de conflito, a insegurança, violência e brutalidade com que a cidade se debate dia a dia. Koolhaas não ignora os problemas de Lagos mas quer ultrapassar esse primeiro olhar, questionando-se “*se Lagos é uma cidade disfuncional, como é que, mesmo assim, existe?*”¹⁷⁹.

O ‘sucesso’ desta cidade explica-se, de forma simplista, através da utilização de sistemas de auto-organização aparentemente recônditos. “*A nossa primeira descoberta importante foi o processo de auto-organização de Lagos a habilidade da população de pegar no seu destino pelas suas mãos, e sobreviver pela sua perspicácia*”¹⁸⁰. Dando um exemplo: uma lixeira seria um dos últimos lugares onde imagináramos poder montar um negócio. No entanto, uma lixeira em Lagos pode representar uma fonte de sobrevivência, indispensável à economia local e à transacção de produtos. Bregtje van der Haak sublinha este facto mesmo facto ao afirmar que “*o lixo é uma das fontes de maior rendimento em Lagos*”¹⁸¹, uma vez que tudo é reciclado de forma a ser posteriormente vendido.

Este exemplo demonstra que a inexistência de postos de trabalho para cada um dos 15 milhões de habitantes, não é limitadora nem inibidora do crescimento populacional. Existe em cada nigeriano uma visão que transforma as dificuldades nas mais impensáveis possibilidades de negócio.

Em Lagos, o trânsito é, à primeira vista, uma das características mais devastadoras da cidade. No entanto, tornou-se num mercado vital. Quando os carros param, começam as trocas. Ou, como Koolhaas menciona, “*o trânsito omnipresente : embalado no*

¹⁷⁸ KOOLHAAS, Rem em entrevista efectuada por Bregtje van der Haak no documentário Lagos: Wide and Close

¹⁷⁹ *Idem*

¹⁸⁰ *Idem*

¹⁸¹ Sobre as consequências da globalização em África ver o filme O Pesadelo de Darwin, de Hubert Sauper (1996).



fig. 88 - Fotograma do filme *Lagos wide and close*. Viaduto.



fig. 89 - Fotograma do filme *Lagos wide and close*. Autocarro a circular. "Sem evento não há história."

congestionamento, em cativo pela largura da estrada, prosperando com a actividade empresarial”¹⁸².

“Fizemos um filme incrível sobre o tráfego em Lagos, o qual é realmente demonstrativo da pressão sentida no quotidiano destes habitantes. Existem engarrafamentos lotados sobretudo por autocarros – rios amarelos tentando atravessar as artérias da cidade; camiões gigantes – quase todo o trânsito é composto por transportes públicos e camiões. E nos intervalos, existem pessoas a desmantelar veículos que estão no engarrafamento. Não só estamos presos no trânsito, como também nos estão a desmembrar o veículo.”¹⁸³. Este episódio vivido nas ruas de Lagos é bastante elucidativo de como um congestionamento é mais do que trânsito de veículos. É na realidade um posto de reparação automóvel transformado num mercado de venda de peças, que por sua vez se transforma num congestionamento. Tudo isto em fases sucessivas e em frente de todos percorrem uma cidade caracterizada pelo “*metabolismo, fluxos e escala, definindo uma organização totalmente diferenciada*”¹⁸⁴.

A chave para compreender uma cidade como Lagos é compreender que não é um resultado controlável do planeamento Ocidental. Esta cidade deve ser vista como um organismo quase anárquico onde a iniciativa dos habitantes transforma aparentes desvantagens em vantagens. “*Angústia sobre deficiências da cidade face aos tradicionais sistemas urbanos oculta os motivos da existência contínua e exuberante de Lagos e outras megacidades como ela. Os defeitos geraram hábeis sistemas críticos alternativos*”¹⁸⁵.

Estes sistemas ajudam a sociedade, ou a própria sociedade, a não se perder em si mesma e a conseguir manter alguma coerência com uma rede de sistemas básicos para que funcione. Mas o seu elevado padrão de crescimento leva com que, ao ritmo que surge, os habitantes tornem cada vez mais complicado qualquer tipo de governo ou estruturação por dois motivos: a cidade funciona e o seu futuro é imprevisível. As pessoas são inventivas e possuem uma habilidade única de se ramificar numa paisagem urbana de ‘desordem’, e organizam-se em modos interessantes ultrapassando os aspectos mais negativos da cidade, como vimos anteriormente, tornando estradas incompletas em passeios públicos, lixeiras em mercados,

¹⁸² KOOLHAAS, Rem em entrevista efectuada por Bregtje van der Haak no documentário Lagos: Wide and Close

¹⁸³ Rem Koolhaas interview with Jennifer Sigler, for Index Magazine. 2000
http://www.indexmagazine.com/interviews/rem_koolhaas.shtml. (Pesquisa em 28.07.2011)

¹⁸⁴ Rem Koolhaas interview with Jennifer Sigler, for Index Magazine. 2000
http://www.indexmagazine.com/interviews/rem_koolhaas.shtml. (Pesquisa em 28.07.2011)

¹⁸⁵ KOOLHAAS, Rem em entrevista efectuada por Bregtje van der Haak no documentário Lagos: Wide and Close



fig. 90 - A economia de Oshodi.

caminhos de ferro inutilizados em autênticas linhas de produção, montagem e arranjo dos mais variados equipamentos electrónicos.

Assim sendo, poderemos afirmar que *Lagos* é um estado de permanentes fluxos. “*Note-se que as estruturas sociais nunca duram muito tempo; ao invés disso elas rapidamente tomam uma forma diferente*”. Consequentemente as cidades não são estáticas mas sim um fenómeno em evolução. *Lagos* é um centro urbano caracterizado pelo seu constante *state of becoming*¹⁸⁶. O que Koolhaas pretende demonstrar com este termo é que o falhanço de um determinado plano é rapidamente reciclado numa oportunidade para algo completamente novo. Se as partes de uma ponte não se cruzam ou a mesma não é terminada, então toda a ponte adquire uma função diferente, tornando-se numa zona pedestre. É precisamente esta improvisação urbana que tanto intriga em *Lagos*.

A malha urbana e o mercado de Oshodi

O jornalista e entusiasta pelo tema da cidade de *Lagos* William Vollmann, considera que ao analisar uma vista aérea da cidade, a rede de interligações da cidade se pode confundir com uma qualquer outra cidade ocidental. No entanto, a uma escala mais aproximada, “*em cada intersecção do plano esta omnisciência colapsa*”¹⁸⁷. De outra forma, as vias rápidas, originalmente pensada para ligar diferentes destinos e origens, são agora quase completamente irreconhecíveis para os olhos do planeador. Num mapa as grandes ruas aparentam organizar a cidade, parecem mesmo fazer sentido. Mas nem todas as ruas têm saída, algumas vias rápidas não estão concluídas, muitos caminhos levam a terrenos desertos.

Por este motivo, Vollmann defende que “*a ‘rua’ de Lagos é inadequadamente descrita com em termos casuais como ‘canal’, ‘artefacto de comunicações’, ‘espaço de fluxo’, ou ‘arena para expressão social’*. *Lagos não tem ruas; em vez disso, tem muros e portões, barreiras e vigaristas que controlam as várias paisagens. Algumas áreas podem mesmo parecer ruas; ou até super auto-estradas. Mas mesmo a super auto-estrada tem ao longo da sua extensão paragens de autocarros, mesquitas sob viadutos, mercados, e fábricas ao ar-livre*”¹⁸⁸.

¹⁸⁶ “It should be noted that these social structures are never long-lasting; instead, they quickly morph into another form. Its in a constant state of ‘becoming’”

¹⁸⁷ VOLLMANN, William - Ted Conover’s Roadside Attractions. The New York Times. February 16, 2010 <http://www.nytimes.com/2010/02/21/books/review/Vollman-t.html>. (Pesquisa em 28.07.2011)

¹⁸⁸ VOLLMANN, William - Ted Conover’s Roadside Attractions. The New York Times. February 16, 2010 <http://www.nytimes.com/2010/02/21/books/review/Vollman-t.html>. (Pesquisa em 28.07.2011)

Apesar da presença de arquivos sobre o uso do território à escala regional e do sistema de grelha nacional, uma fronteira de *Lagos* nunca foi desenhada ou concordada. A falta de fronteiras espaciais claras deixou em aberto e por resolver a questão da autoridade sobre as terras, levando a uma série de disputas na administração legal e política e na prática de estatísticas de censos sobre a população¹⁸⁹.

Em *Lagos* as noções de centro e de periferia perderam a sua estabilidade. Sobre esta matéria, Nadia Tazi escreve no livro *Mutations* que “*a noção do seu perímetro é muito relativa. (...) De um modo geral, a cidade perdeu o seu lugar. Ela está tendencialmente em toda parte e em lugar nenhum, com seu corpo comum, sem organismo, espaços sobre investidos e quebrados, quadrilhados, divididos e oprimidos, como palavras-chave descritas com rodeios no controle, na complexidade, no caos, no vectorial, no fractal, no genérico, no difuso, no oligopiteco, o pandemónico. Não há uma ordem do discurso*”¹⁹⁰.

Hoje em dia, as linhas de propriedade estão continuamente a ser reajustadas e renegociadas de acordo com leis, taxas, queixas e interesses. “*Esta estrutura camufla o sistema ordenado, mas reconhece que o direito do habitante de trabalhar e viver na cidade é flexível e mutável. (...) A negociação das linhas de propriedade significa que não existe uma tipologia fixa em Lagos*”¹⁹¹.

Lagos não é uma cidade em constante mudança apenas pelo número crescente de habitantes. Está igualmente sujeita a alterações diárias na estrutura das propriedades. Em semelhança com as cidades islâmicas, “*os limites da propriedade reconsideram-se e negociam-se constantemente segundo as leis do solo, dos impostos e dos interesses dos proprietários*”¹⁹². O sistema de ordenação do território torna-se, assim, mais complexo. Mas desta forma, fica salvaguardado o direito do indivíduo a residir e trabalhar numa cidade flexível e em mutação. O mercado e a liberdade do habitante parecem *governar*, de modo idêntico ao mundo islâmico.

Podemos afirmar, então, que apesar das diferenças tão marcantes entre cidade islâmica e subsariana se encontram pontos comuns entre ambas que as diferenciam da cidade Ocidental. Os vários complexos de *Lagos*, conjuntos de várias habitações de proximidade física,

¹⁸⁹ Apenas entre 1901 e 1962 houve um aumento da ocupação territorial de 18 milhas quadradas a 27,2 milhas quadradas que mesmo assim não contabilizava a totalidade da região periférica da cidade. Ver livro *Mutations*, Rem Koolhaas. capítulo ‘Lagos’, in *Mutations*. p. 661

¹⁹⁰ TAZI, Nadia. ‘Fragmentos de Net-Theory’, in *Mutations* p. 42

¹⁹¹ KOOLHAAS, Rem - ‘Lagos’ in *Mutations*. p. 661

¹⁹² KOOLHAAS, Rem - ‘Lagos’ in *Mutations*. p. 661



fig. 91 - Fotograma do filme Lagos wide and close. Comboio passando pelo mercado de Oshodi.

aproximam-se dos bairros das cidades islâmicas analisados anteriormente. Agrupam pessoas com os mesmos interesses, que coexistem lado a lado em concordância. E a relação de proximidade entre vizinhos tão ou mais forte, em comparação com os muçulmanos. Por outro lado, a liberdade de alteração das propriedades de cada indivíduo acelera a mutação da malha urbana. Desta forma, “os complexos regeneram-se e ocasionalmente reinventam-se, reemergindo por vezes como subúrbios. Em Lagos o subúrbio não está condicionado à periferia da cidade, como é frequente, mas antes implode na cidade”¹⁹³.

Para além das alterações constantes no domínio privado, também espaço público está continuamente a ser ocupado de novas maneiras. Os estudantes do *Harvard Project On the City* constataram esse mesmo facto ao observarem que “os pavimentos tornaram-se sobrelotados com vendedores ambulantes, mecânicos, alfaiates, cabeleireiros, e todo o tipo de empreendedores”. As pessoas empurram-se anarquicamente pelo território, enquanto a ‘vida’ parece prosperar no congestionamento das ruas. Não é claro o que vem primeiro: o extravagante e talvez ganancioso delimitar das terras de modo a isolar e construir o mundo interior de cada indivíduo, ou a densidade da vida urbana de Lagos.

Lagos, mais que uma cidade, parece ter-se transformado em um enorme mercado. Cada janela de oportunidade se transforma em negócio. Os lugares de congestionamento passaram a ser explorados como comércio improvisado, desregulado. Mas como será então um mercado numa cidade toda ela governada pela mercadoria? Como será, afinal, o principal mercado de Lagos?

Situado no preciso ponto de intersecção onde a principal circular Norte-Sul encontra a espinha ferroviária, o mercado de Oshodi¹⁹⁴ é considerado um dos mercados mais densos do mundo. O que o torna interessante, logo à partida, é o facto de não ter sido planeado.

Oshodi é o melhor exemplo de uma cidade que se organiza por si só. Rem Koolhaas referiu como sendo o indício de uma cidade não planeada pois “os planos dos anos 1970

¹⁹³ http://www.oma.eu/index.php?option=com_content&task=view&id=166&Itemid=25. (Pesquisa em 28.07.2011)

¹⁹⁴ Oshodi é hoje em dia o mercado mais intenso de Lagos e de toda a Nigéria. Localizado na intersecção da circular Apapa Oworonsoki e a espinha Norte-Sul da cidade, a Agege Road, ocupou um local destinado a infra-estruturas de transporte que existiam na cidade – uma rampa de acesso incompleta e uma ferrovia quase defunta. O nome original destinava-se a definir um nó entre estradas principais que, no entanto, ficou por terminar. O resultado desta hesitação respeita o direito de passagem da Cooperativa de Caminhos de Ferro Nigeriana (Nigerian Railways Corporation – NRC) mas ignora a lógica de fluxo do tráfico de veículos entre os eixos perpendiculares. As rampas de acesso disfuncionais foram recuperadas em cul-de-sacs (ruas particulares sem saída). O mercado é definido por todas as rampas de acesso à via de circulação bem como os terrenos por debaixo e na envoltória do viaduto.

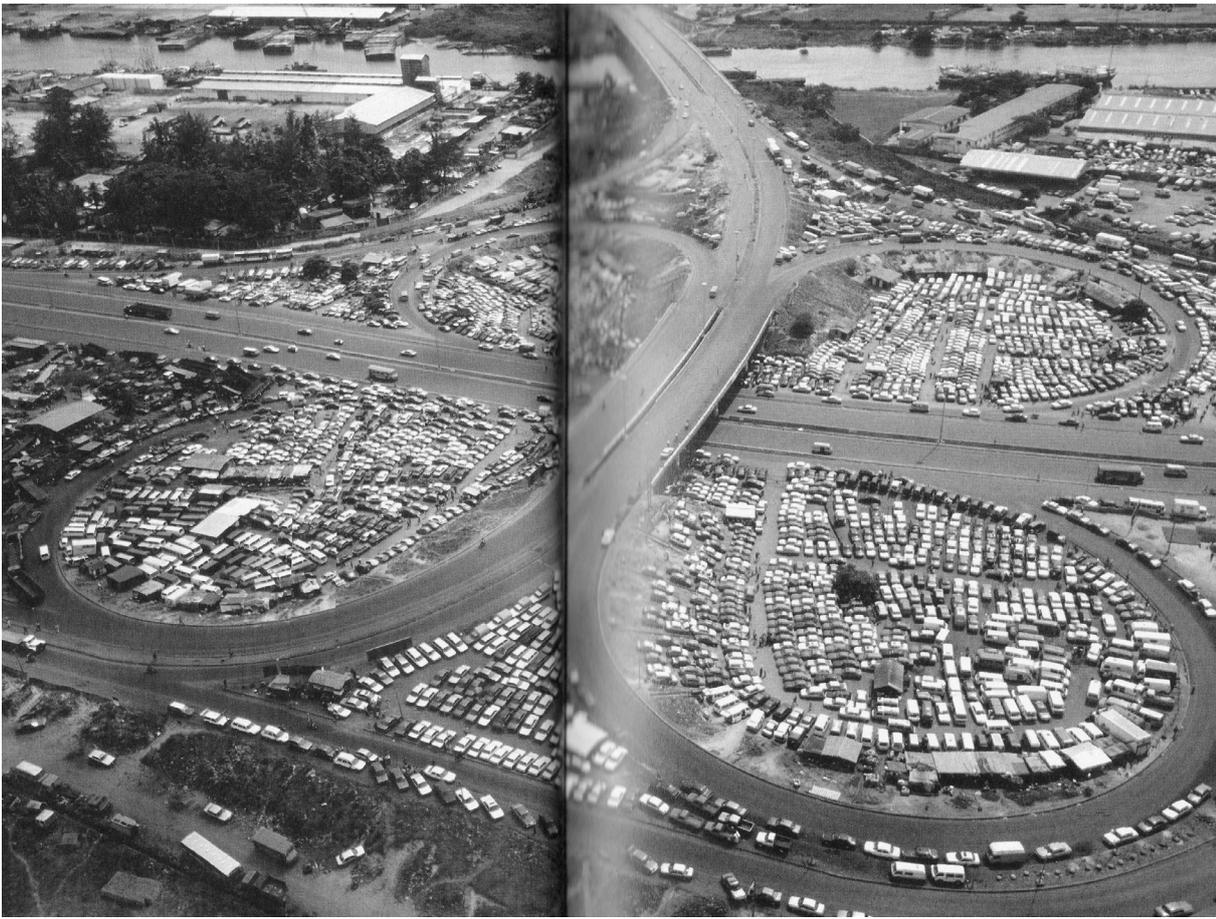


fig. 92 - Lagos.

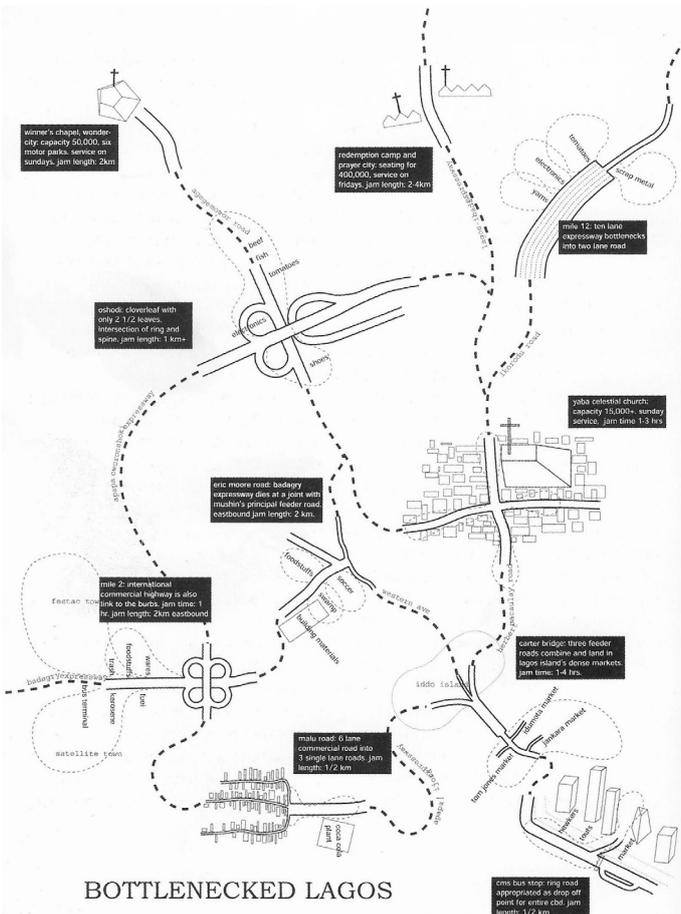


fig. 93 - Lagos. Esquema do funcionamento e relação das estradas principais.

tinham intenção que fosse densa em termos de circulação e agora é densa em termos de estagnação. Não é coincidência que Oshodi é, ainda agora, a parte mais bizarra e intensa de Lagos”¹⁹⁵.

Deste modo, onde se deveriam deslocar autocarros e táxis, carros e camiões, em passagem num não-lugar, terá sido tomado pela população como o sítio ideal para um dos maiores mercados de África. Em vez de ultrapassagens a alta velocidade, são feitas trocas de bens. Tudo o que uma pessoa necessite ou pense não necessitar, encontra: e em grande quantidade. Sempre em termos de negociação pura, bem ao modo africano. *“Pode-se comprar tudo o que se precisa das pessoas que controlam as filas dos autocarros, automóveis e camiões. Necessita de uma cortina? Sem problema, basta abrir a janela do carro. Um espelho? Mantimentos? Um livro, uma cadeira ou um ‘abat jour’?”*¹⁹⁶. Está tudo ali, no meio do imenso tráfego. É uma cidade dentro da própria cidade e apresenta-se de uma forma tão singular que ao estudá-la, analisá-la se questiona como consegue de facto funcionar.

Rem Koolhaas refere que *“Os comerciantes de Oshosi e empresas de transporte anexam literalmente a infraestrutura de transporte, a linha ferroviária de a Agege Road, e tomaram até medidas para construir novas estradas e passagens.”* Transformaram infra-estrutura num mercado, um não-lugar em produtividade. *“Aclamada por múltiplos interessados, Oshodi efectivamente não pertence a ninguém”*¹⁹⁷. Esta última afirmação poderá ser questionada, uma vez que o mercado foi ‘erguido’ pelos comerciantes, e a única regra que parece subsistir em Oshodi é a dos habitantes. Neste sentido, e se analisarmos por um ponto de vista diferente do de Rem Koolhaas, o mercado pertence a todos (os habitantes de Lagos).

‘Learning from Las Vegas’ já mencionava, ainda que de características diferentes, estes novos tipos urbanismo incontroláveis, muito particulares a cada lugar: *“Os elementos da auto-estrada são públicos. Os edifícios e rótulos são privados. Ao combinar-se, abarcam a continuidade e a descontinuidade, a marcha e a paragem, a clarividência e a ambiguidade, a cooperação e a competência, a comunidade e um feroz individualismo”*¹⁹⁸, defende Robert Venturi. Difícilmente se poderia encontrar melhor definição Oshodi.

¹⁹⁵ KOOLHAAS, Rem - ‘Lagos’ in *Mutations*. p. 693

¹⁹⁶ KIERAN, Cooke, - *Humour abounds amid Lagos Chaos*. BBC News, Nigeria. <http://news.bbc.co.uk/2/hi/6091682.stm>. (Pesquisa em 28.07.2011)

¹⁹⁷ KOOLHAAS, Rem - ‘Lagos’ in *Mutations*. p. 694

¹⁹⁸ VENTURI, Robert; IZENOUR, Steven; BROWN, Denise Scott - *Aprendiendo de Las Vegas*, 1998 [1978]. p. 58

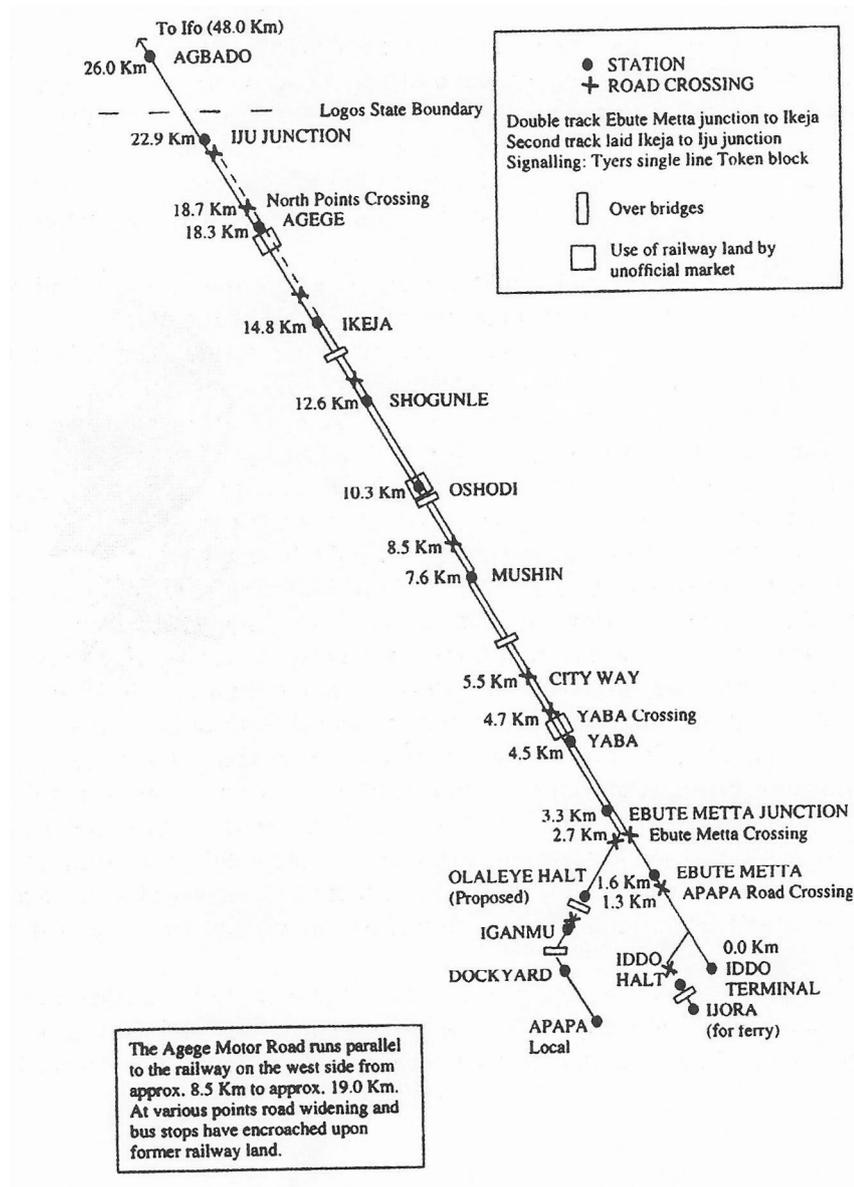


fig. 94 - Diagrama de organização de Lagos.

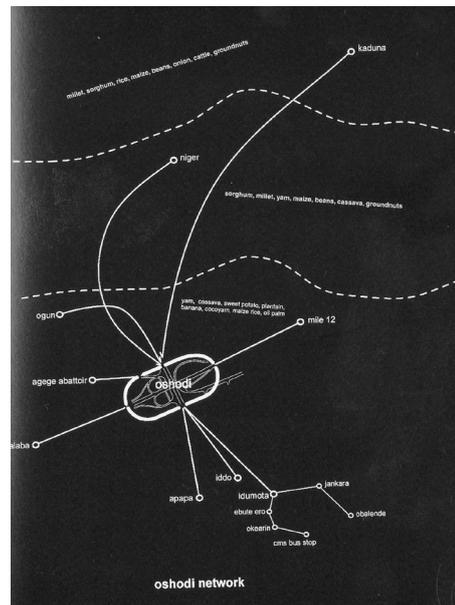


fig. 95 - Diagrama Oshodi.

Este é um mercado *louco*, onde apenas o ritmo dos *autocarros amarelos* é lento. O resto movimenta-se a grande velocidade e nem o escassear da luz do sol faz acalmar este *coração* da cidade. Ao primeiro olhar, tudo parece *caótico*, mas, afinal, tudo funciona, tudo tem a sua própria ordem. Não a mesma ordem com que os teóricos modernos pensaram a cidade, claro está. Mas sim a ordem de quem vive, do indivíduo e da sociedade.

Num artigo do *Observer*, jornal do Reino Unido associado ao *Guardian* de Dezembro de 2000, altura coincidente com os estudos de Koolhaas, Deyan Sudjic escreve um artigo sobre a cidade de *Lagos* constatando a sua admiração pelo modelo de organização da cidade. Afirma que “*o que pensei ser deprimente, é afinal poderoso, inspirador e brutal*”¹⁹⁹. Esta brutalidade deve ser entendida, logicamente, como um termo entusiasta. De facto, existe um choque entre as imagens do trânsito infernal, do sufocante aglomerado de pessoas e a constatação de que, na realidade, o mercado é funcional e próspero.

Não deixa de ser irónico perceber que o plano de 1970 acaba por ser determinante na criação deste mercado. Uma visão esclarecedora de forma a entendermos que em alguns casos não são precisos mega planos urbanos. Ou pelo menos, devemos perceber que se torna impossível prever que tipo de alterações poderão ocorrer. Neste caso, é precisamente uma negação directa pois o que tinha sido planeado como estradas de tráfego intenso, foi personalizado para um lugar público e que se tornou vital para o funcionamento da cidade.

Em suma, o mercado Oshodi incorpora a identidade de *Lagos*. E, tal como a cidade, também o mercado já foi caracterizado como ‘caótico’: “*Anteriormente, Oshodi já simbolizou para planeadores e geógrafos, a cidade disfuncional*”²⁰⁰.

No entanto, o tempo fez com que se tornasse inegável que Oshodi, de alguma forma, funciona. Hoje é a prova e evidência de uma resistência colectiva da cidade. Oficialmente temporário (uma vez que desde os anos 1970, sempre existiu uma vontade do poder local em alterar toda a zona de Oshodi), o layout incompleto de Oshodi aumenta em várias maneiras o número de funções que cada lugar proporciona. Tomando partido do jogo entre dois padrões de tráfego diferentes: a via de rápida velocidade sobreposta ao demorado caminho pedestre ao longo da linha ferroviária, muitos serviços e instalações colonizaram as rampas e rotundas. E acabam por estar juntos vários programas formando uma complexa sobreposição: uma estação de comboio, estações de autocarro urbanas e suburbanas, estações de reboque,

¹⁹⁹ Deyan Sudjic, He likes brutality and shopping. He's going to be the next big thing. The Observer, Sunday 26 November 2000. <http://www.guardian.co.uk/theobserver/2000/nov/26/2>. (Pesquisa em 28.07.2011)

²⁰⁰ KOOLHAAS, Rem - ‘Lagos’ in *Mutations*. p. 694

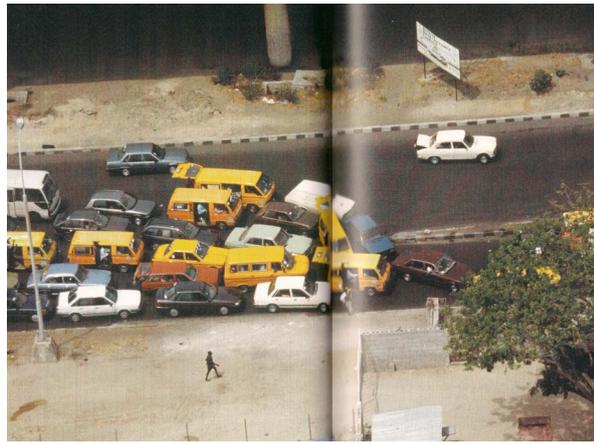


fig. 96 - Lagos. Entrada no mercado de Oshodi.



fig. 97 - Fotograma do filme Lagos wide and close. Painei de campanha eleitoral. "O principal objectivo desta administração é providenciar água potável a todos."

mercados de todos os tipos, auto-garagens, escolas, pelo menos uma igreja, e centenas senão milhares de barracas e tendas.

Tendo sido deixada incompleta, a intersecção tem um efeito nocivo no tráfego pendular metropolitano. Mas *“quando medida em termo de eficiência que não da velocidade, a intersecção é tremendamente funcional: a sua lentidão torna a congestão num destino”*²⁰¹.

Desde o estudo do *Harvard Project on the City* até aos dias de hoje, o mercado de Oshodi mudou. Em 2002, Rem Koolhaas afirmava que *“a Cooperativa de Caminhos de Ferro Nigeriana (Nigerian Railways Corporation – NRC) encontra-se recentemente no processo de retoma de Oshodi, apesar do mercado persistir apesar de todos estes incentivos reguladores, transformando linhas de caminhos de ferro defuntos no mercado mais produtivo da cidade”*²⁰². Mas de facto, as pressões políticas levarem a melhor nos últimos anos e um novo plano para Oshodi foi implementado.

A ‘mega cidade’ parece estar a caminhar por novos caminhos desde que, em 2009, o governador Babatunde Raji Fashola divulgou como um dos objectivos principais a organização e melhoramento das infraestruturas da cidade. Foi esta mudança política que gerou na cidade uma série de mudanças, reflectidas no Mercado Oshodi que se transforma aos poucos num lugar mais seguro e estabilizado. *“Passagens pedestres nunca utilizadas, são agora o caminho para casa e de encontro com o mercado. Caminhos sem luz, estão hoje iluminados de noite”*²⁰³. A simples substituição da cor amarela, tão característica, pela vermelha, demonstra a vontade do governo em fazer a sua cidade evoluir. A extensa arena de autocarros em fila é substituída por um lugar destinado a estacionamento e à paragens de autocarro. A principal entrada de Oshodi foi igualmente renovada e é agora feita por vias amplas que diminuem de forma substancial as enormes filas e o tempo de espera.

Em vários relatos dos habitantes de Lagos fala-se de uma nova cara de Oshodi. Outrora notória por um densificado e lento movimento de pessoas e veículos vindos sempre de todas e impossíveis direcções, é hoje reorganizada, limpa e mais segura. Na realidade geral da cidade os temas como acesso de água, luz, tráfego controlado, são de uma enorme importância o

²⁰¹ KOOLHAAS, Rem - ‘Lagos’ in *Mutations*. p. 694

²⁰² KOOLHAAS, Rem - ‘Lagos’ in *Mutations*. p. 694

²⁰³ Entrevista a um habitante no documentário Lagos Wide and Close *“Os autocarros amarelos são aos poucos substituídos por um vermelho. A extensa arena de autocarros parados é substituída por um lugar destinado à paragem do autocarro, e a entrada é feita em fila educada e com respeito.”*

desenvolvimento equilibrado da cidade ²⁰⁴. Apesar de ser uma avaliação precoce, dado o escasso tempo que passou desde que este novo rumo que *Lagos* parece tomar, pode-se dizer que estas alterações vêm beneficiar o modo de vida das habitantes de *Lagos*, através deste processo de modernização da cidade. No entanto, é necessário compreender o que se terá perdido com esta mudança.

Apesar do novo plano contemplar a permanência do mercado (de outra forma não poderia ser dada a importância deste para a cidade), com a regularização das estradas e acessos, surgiu também uma regra para a implantação das zonas destinadas ao comércio. Ou seja, um sistema regrado de instalação de bancas para venda de mercadorias. A maioria dos comerciantes opôs-se fortemente à implementação desta nova ordem em Oshodi, pois muitos foram os que deixaram de ter um local para a comercialização dos seus produtos. Ou seja, o planeamento acabou por beneficiar alguns em detrimento de muitos²⁰⁵.

No entanto, uma vez mais, a regra da sociedade impõe-se à regra do urbanista. Uma televisão local levou a cabo uma série de entrevistas a antigos comerciantes de Oshodi de forma recolher informações e testemunhos, e a resposta foi generalizada: a maioria começa a conquistar de novo o seu espaço no mercado²⁰⁶. Através das íntimas relações sociais entre os habitantes e de acordos entre antigos e novos comerciantes, as parcelas ganham novos formatos e são transformadas, repartidas ou ampliadas, tal e qual os sistemas de propriedades da cidade. Esta sociedade encontra, novamente, meios alternativos para lutar e sobreviver numa cidade tão intensa e em constante mutação.

O estudo do Harvard Project on the City conclui que *“Em lado algum senão Lagos se sente uma sensação tão forte da individualidade dos habitantes de uma cidade. É um território com um número astronómico de intervenções possíveis. Em Lagos não há escolha, mas há inúmeras maneiras de articular a condição de não ter escolha. Em Nova Iorque, por outro lado, há uma sensação de escolha infinita, mas uma colecção convencional de opções das quais escolher. Nunca existiu um particular interesse no habitante individual da cidade, mas em*

²⁰⁴ Entrevistas disponíveis em: <http://www.kennynaija.com/2010/01/new-face-of-oshodi-in-lagos-nigeria-hq.html>. (Pesquisa em 28.07.2011)

²⁰⁵ Idem

²⁰⁶ Entrevista *The Lagos Big Story Of Transformation*, <http://www.kennynaija.com/2010/01/new-face-of-oshodi-in-lagos-nigeria-hq.html>. (Pesquisa em 28.07.2011)



fig. 98 - Lagos. Vendedor mercado Oshodi.



fig. 99 - Lagos. Vendedor mercado Oshodi.

Lagos havia uma vivência horizontal. Isto é, ficámos tão familiares com a cidade que deixámos de ter a nossa abordagem inicial, e entrámos de facto em campo.”

Em 2002, a realizadora Bregtje van der Haak em cooperação com Rem Koolhaas e ‘*The Project On the City*’, fez o documentário *Lagos/Koolhaas*, sobre a auto-organização e urbanização na Nigéria. Como sequela, desenvolveram em 2006 um novo projecto: *Lagos Wide & Close, an Interactive Journey into an Exploding City* – em que o motorista de um autocarro, Olawole Busavo, leva o espectador a mover-se pela cidade onde tem a escolha de uma distante (‘Wide’) ou envolvida (‘Close’) perspectiva desta, a qualquer momento do documentário. “*Em Lagos, a diferença entre o primeiro plano e o plano de fundo é colossal. Pode-se mesmo escolher o que ver. Ou se vê o primeiro plano e tornar-se hipnotizado pelos modo que as pessoas sobrevivem na cidade, e pelas histórias individuais, ou pode-se ter uma perspectiva mais distante e concentrar em padrões formais. Mas em lugar algum eu vi o primeiro plano tão desconectado do plano de fundo.*”

O primeiro documentário e todo o trabalho escrito aproximam-se claramente da ‘perspectiva distante’, afastando-se do confronto próximo com o habitante e a vivência do individuo no espaço. Mas é precisamente o outro olhar – a ‘perspectiva envolvida’ - que interessa sublinhar. A visão de Koolhaas sobre a cidade de *Lagos* pode ser considerada pouco atenta aos graves problemas com que as cidades subsarianas se debatem, estando mais apoiada na exuberância do design gráfico através das fortes fotografias que muitas vezes tornam o texto elegível²⁰⁷. No entanto, este optimismo estetizado e mediatizado de Koolhaas leva à descoberta de uma realidade operativa e funcional, focada num ponto essencial de análise desta dissertação: a auto-organização da sociedade pode estar inscrita dentro de um modelo organizado de cidade. O processo de reocupação do mercado de Oshodi é exemplo disto mesmo: a ‘espontaneidade’ e o ‘caos’ acabam por conseguir encontrar o seu espaço no planeado e o ordenado. As palavras de Rem Koolhaas no documentário *Lagos: Wide & Close*, ajudam a compreender este fenómeno: “*Nas visitas mais recentes (...) comecei a ver as subtilidades de Lagos - há uma independência estranha entre o planeado e o não-planeado. Na verdade é uma forma extrema de modernização, e não um tipo de modelo Africano.*”²⁰⁸.

²⁰⁷ Ver por exemplo as páginas do estudo Pearl River Delta. (Koolhaas: “Pearl River Delta”, versão editada em Politics-Poetics: Documenta X, em algumas das páginas o texto está escrito de modo invertido)



fig. 100 - Fotograma do filme Lagos wide and close. Um “dia de negócios” em Lagos.



fig. 101 - Fotograma do filme Lagos wide and close. Vista sobre o mercado de Oshodi.



fig. 102 - Fotograma do filme Lagos wide and close. Vista da silhueta de Lagos a partir do rio.

Sugere-se, portanto, que *Lagos* pode ser um caso de estudo de uma cidade que não caminha para a modernidade de um modo exclusivamente africano. Isto é, antecipa muitos dos problemas com que a cidade contemporânea se confronta e outros com que esta se irá mais tarde deparar.

Para Rem Koolhaas, *Lagos* e o seu mercado são “*um caso de estudo de uma cidade avant garde na globalização moderna*”, revelando como o possível “*futuro estado de Chicago, Londres ou Los Angeles*”²⁰⁹. Assim, para Koolhaas e a sua equipa, *Lagos* é um caso de estudo em frente da modernidade globalizante²¹⁰.

Isto para concluir que *Lagos* pode servir como aprendizagem, uma cidade habitada pela extrema complexidade que a cada dia se acentua na cidade contemporânea.

Ou seja, o que Rem Koolhaas pretende fazer compreender, que no fundo é a mesma lição que Luciano Alfaya explica no livro *Habitares: las ciudades de los ciudadanos* de 2008, é que existe uma nova condição urbana. Uma condição que deixou de ser localizada, é global e tanto pode estar referenciada em África como no Oriente ou nas cidades europeias. É importante olhar para essas outras urbanidade e perceber que ensinamentos podemos retirar destas distintas formas habitar para melhorar as cidades europeias. É preciso olhar para as outras urbanidades para perceber aquilo que se está a passar com a nossa. *Lagos* pode ser vista como um futuro das nossas cidades, já existindo em África, isto é “*Lagos não nos está a alcançar, antes somos provavelmente nós que estamos a alcançar Lagos*”²¹¹.

²⁰⁸ Entrevista disponível no documentário *Lagos: Wide and Close* “*Os autocarros amarelos são aos poucos substituídos por um vermelho. A extensa arena de autocarros parados é substituída por um lugar destinado à paragem do autocarro, e a entrada é feita em fila educada e com respeito.*”

²⁰⁹ Faculty Profile HARVARD University <http://www.gsd.harvard.edu/people/faculty/koolhaas/>

²¹⁰ HAAK, Bregtje van der, p.23. <http://icarusfilms.com/new2003/lag.html>. (Pesquisa em 28.07.2011)

²¹¹ KOOLHAAS, Rem - ‘Lagos’ in *Mutations*. p. 694

Palimpsesto vs. Hipertexto

Aos dois grupos de cidades africanas analisadas anteriormente, foram associadas duas formas distintas de entender ‘caos’ como elemento enriquecedor da cidade.

À forma física fragmentada e (apenas aparentemente) desordenada, opõe-se a vivência e ao empirismo caótico. Esta distinção está intrinsecamente ligada à forma de desenvolvimento de cada uma das cidades. Temos em primeiro lugar a cidade islâmica, uma cidade histórica, alicerçada pelos valores do passado da cidade. Poder-se-á concluir que, neste ponto, se aproxima mais da cidade cristã do que da cidade subsariana. Por outro lado, temos uma cidade que cresce, inflama-se, inventa, fomenta, produz, altera-se e expande-se ²¹². Esta é uma cidade onde a complexidade contemporânea parece querer impor-se a cada dia que passa.

André Corboz, ao longo da sua vasta obra bibliográfica, apercebe-se desta distinção tão marcante nas cidade. Em 1983 escreve *El Territorio Como Palimpsesto*, onde se lê “o território, sobrecarregado de numerosos traços e leituras passadas, parece-se mais como um palimpsesto. Para colocar novos equipamentos ou explorar certas terras de um modo mais racional, resulta numa modificação substancial de um modo irreversível. Cada território é único e daí a necessidade de reciclar, raspar uma vez mais (no entanto com o maior cuidado possível) o velho texto que o homem escreveu no solo a fim de depositar um novo que corresponda às necessidades de hoje” ²¹³. Esta definição enquadra-se, naturalmente, nas cidades islâmicas e cristãs. Considera que “o território não é senão, o resultado de diversos processos” ²¹⁴ sejam eles naturais ou objecto de intervenção humana.

Refere várias vezes a cidade de Roma como um exemplo de como os habitantes podem apagar e reescrever novamente por cima do território. Também Colin Rowe, analisa a cidade de Roma como um ponto de partida para entendimento da cidade pois esta corresponde a um desenho urbano onde colidem vários momentos da história e em que ‘a desordem não é senão uma ordem complexa’ ²¹⁵.

²¹² CORBOZ, André in *O Território como Palimpsesto*, citado em *Lo Urbano en 20 Autores Contemporaneos*, p.26

²¹³ *Ib.* p.34

²¹⁴ *Ib.* p.34

²¹⁵ Ver publicações de Colin Rowe. *Idem*

O historiador de Arquitectura demonstra que Roma é uma cidade de colisão em que os vazios da sua malha condensada são elementos principais. Refere esta cidade como representação de ‘bricolage’: *“A proposição conduz-nos automaticamente (como os cães de Pavlov) à condição da Roma do século XVII, àquela colisão de palácios, piazzas e vila àquela fusão inextrincável de imposição e acomodação, àquela afortunada e elástica mistura de intenções, antologia de composições fechadas e matéria ad hoc entre elas”*²¹⁶. Rowe propõe uma ‘cidade colagem’ onde é possível interligar uma série de utopias em miniatura. Os mapas de Roma, de Nolli a Piranesi, são confrontados de forma a compreender que a cidade se desenvolveu através da colagem de várias peças, remetendo de certa forma para a ideia de aglomeração ou cidade-colmeia que vemos anteriormente em *Ur* e mais tarde na cidade islâmica.

Ou seja, existe uma ideia comum, utilizando termos diferentes, entre os dois historiadores de forma a demonstrar que as cidades são o efeito das acções de justaposição no espaço perlongadas por longos períodos de tempo.

No entanto André Corboz alimenta, dez anos mais tarde, uma outra linha de pensamento. Considera que nas cidades actuais existe uma contradição, ou mesmo uma divisão, entre forma e função, ou seja entre a estrutura histórica e o modo real de funcionamento. O historiador suíço afirma que *“se o problema fosse só arquitectónico, as próteses ou as cosméticas nas áreas centrais que neste último quarto de século se multiplicaram por toda a Europa, seriam a resposta esperada, desde que os seus operadores e projectistas fossem os mais qualificados. Mas a verdade é que aquilo que entretanto mudou na sociedade e na urbanidade foi tão profundo que não nos permite confiar em terapêuticas tão simples e limitadas, como a de adicionar ao “palimpsesto” uma camada mais. Mas a perturbação que se generalizou já atinge dimensões de “tsunami”: imigrações, deslocalizações, extensões, desqualificações, evasões, gentrificações ... E tudo isto em ambientes de incerteza, conflitos de interesses, reduzida capacidade de regulação por parte das Administrações, obrigando a estratégias de “refundação” em vez da simples “recuperação”.*²¹⁷

O próprio Nuno Portas, que defendeu na mesma altura a visão da cidade como um palimpsesto, faz a mesma actualização de pensamento ao considerar a cidade tem que lidar com multiplicidade de contextos, alguns coerentes outros dispares²¹⁸. Defende que

²¹⁶ ROWE, Colin; KOETTER, Fred, Idem. p. 107

²¹⁷ CORBOZ, André in *O Território como Palimpsesto*, citado em *Lo Urbano en 20 Autores Contemporaneos*, p.34

actualmente, com o factor tempo e os novos meios de velocidade, criaram-se maiores espaçamentos – os *spacements* referidos por Françoise Choay²¹⁹. Os espaços “entre” foram perdendo os contornos, e as próprias cidades também foram perdendo os seus velhos contornos, de muralhas e, mais tarde, de circunvalações. E na sequência desta ausência de limites, desenvolveram-se manchas de óleo sobre o território, criando-se de certa forma “cidades genéricas”, referidas por Rem Koolhaas, embora não pareça que Portas concorde com esta perspectiva.

No artigo intitulado *La Suisse Comme Hyperville*²²⁰ de 1993, André Corboz reconhece a quebra entre as cidades do passado, que geralmente encontram-se ordenadas e compostas, e a forma radicalmente diferente da cidade contemporânea, a qual parece aparecer com extensão homogénea e isotropia (isotropia refere a uniformidade em todas orientações, derivava do grego *isso* (igual) e *tropos* (direcção), feito de contrastes, tensões, descontinuidade, fragmentação e colagem. Tem uma forma que aparenta ser caótica por não ser capaz de expressar a harmonia comum da cidade do passado, feita de regras que definiam uma ordem elementar.

*“Proponho a hipercidade, por analogia ao hipertexto: Podemos definir um texto como um conjunto de parágrafos sucessivos, normalmente impressos em papel, e que se lê habitualmente do início ao fim”*²²¹. Um hipertexto é um conjunto de dados de texto digitalizados num meio electrónico que pode ser lido por ordens diferentes. Um texto é uma estrutura linear, hierárquica, perceptível pelos sentidos como um todo – um artigo, um livro. Um hipertexto, pelo contrário, não tem estrutura unívoca e imperativa; em casos extremos nem tem autor ou tem vários autores²²².

O termo hipercidade na vida dos aglomerados urbanos de grandes dimensões teria a *“vantagem de não prejudicar a densidade (em contraste com ‘cidade extensiva’ ou ‘cidade*

²¹⁸ Nuno Portas considera que “cidade não é um quadro com camadas”, e que até os próprios loteadores clandestinos o sabem, pois também fizeram ruas; e as ruas e as praças, foi o que sempre ficou, característica esta que já não se verifica com os edifícios. Ver ...???

²¹⁹ Cf. CHOAY, Françoise – *El reino de lo urbano y la muerte da la ciudad*. .pp.78-80

²²⁰ Cf. CORBOZ, André – *La Suisse Comme Hyperville* 1993

²²¹ André Corboz 1998, p. 236/237

²²² André Corboz analisa as cidades suíças e conclui que os limites entre os municípios se tronam cada vez mais difíceis de distinguir. Dá como exemplo a cidade de Zurique: *“Duas imagens de um ponto de vista semelhante do lago de Zurique em 1920 e 1973 mostram que a aglomeração, em poucas décadas, tem-se expandido em todas as direcções, até alcançar e mesmo ultrapassar os limites do Município”*. Ver André Corboz, Hipertexto (ou hipercidade?)

difusa) e não se opor à cidade histórica, uma vez que são constituintes da hipercidade”²²³. O que André Corboz pretende provar, é que vivemos num mundo em que começa a não fazer sentido a separação marcada entre cidades, uma vez que todos os grandes aglomerados se tornam cada vez mais próximos através das velozes redes de transportes e facilidade de deslocação entre vários pontos do globo. As ligações e fragmentações entre os grandes centros metropolitanos começam a assemelhar-se a complexa e ramificada rede urbana das cidades islâmicas. Não são ortogonais, não respeitam um desenho ou geometria, mas fazem sentido e são, obviamente, ordenadas.

Françoise Choay afirma que *“a Europa é hoje triunfalmente urbana. O espaço rural e as populações rurais reduzem dia a dia enquanto se multiplica o número de megalópolis, comunidades urbanas e pólos tecnológicos”*²²⁴. Também Álvaro Domingues, no seu livro *A Rua da Estrada* considera que se encontra em perda esta diferenciação entre ‘cidade’ e do ‘campo’, entre o ‘urbano’ e o ‘rural’. O geógrafo considera que *“da cidade, existe a ideia muito comum de que se trata ao mesmo tempo de uma forma de organização social (a polis ou a civitas) intensa e diversa que ocupa um território densamente construído, com uma forma, um centro e uns limites perfeitamente definidos. Esta imagem da cidade aparece como um interior confinado, rodeado pelos espaços extensivos e rarefeitos da agricultura, da floresta ou dos espaços ditos naturais. No mesmo registo, o rural seria o espaço da agricultura; agrícola porque maioritariamente dependente da economia agro-florestal, e rural, no sentido cultural, porque correspondente a estilos de vida e visões do mundo dominadas por um certo tradicionalismo atávico e pelo fechamento sobre si. Nada mais falso.”*²²⁵. De facto, As transformações da agricultura e do rural são tão radicais, quanto as que se verificam nas cidades. A Rua da Estrada é a perfeita imagem desta metamorfose. *“Mais do que lugar, a Rua da Estrada emerge como resultado da relação, do movimento. O fluxo intenso que a percorre é o seu melhor trunfo e a sua própria justificação. Sem fluxo não há troca nem relação, génese primordial da velha cidade. Dizia-me alguém explicando as manobras de sedução que praticava para tornar o seu negócio visível para quem vai na estrada: ‘o problema é fazê-los parar’.*

²²³ CORBOZ, André, *La Suisse Comme Hyperville*, Palestra de 29 Abril 1997 do ciclo “Suburbanisme et paysage”, organizada pela Société française des Architectes.

²²⁴ FRANÇOISE CHOAY, *El reino de lo urbano y la muerte da la ciudad*. p. 61

²²⁵ A RUA DA ESTRADA O problema é fazê-los parar..... Sinopse



fig. 103 - Douro vinhateiro.



fig. 104 - Douro vinhateiro.

Da mesma forma que os limites entre cidades se tornam cada vez mais ténues, também a distinção entre urbano e rural começa a deixar de ter tanto sentido. As cidades dispersaram-se de maneira a ocupar alguns lugares considerados inabitáveis antes do séc. XX²²⁶. A agricultura especializada e as migrações sazonais criaram redes de mobilidade até zonas rurais que acolheram serviços e postos de trabalho transformando-se rapidamente em zonas urbanas.

Corboz exemplifica com cidades suíças nas cordilheiras, onde foram implantados resorts de desportos de Inverno ou as cidades costeiras como Côte d’Azur e a Riviera Suíça. Outro dos exemplos analisados é a agricultura suíça, altamente especializada, de tal modo que hoje os agricultores já não têm uma perspectiva rural da produção, são essencialmente urbanos. Uma parte importante do trabalho é a viagem: têm aeroportos em quase todas as cidades. Ou seja, têm uma relação com o mundo extremamente cosmopolita que o antigo agricultor suíço.

Mas também em Portugal podemos encontrar os mesmos exemplos quer seja na procura de um lugar de lazer próximo do mar ou, em sentido inverso, boas perspectivas de negócio nas regiões interiores como o Douro para exploração vitivinícola. Daqui resulta que a relação tradicional entre cidade e campo foi invertida. No fundo o que acontece no Douro. O ‘agricultor’ é um empresário de um produto agrícola. Podemos afirmar, então, que o Douro é uma hipercidade no sentido em que existe uma consciência urbana. Apesar de ser um espaço rural, é gerido por pessoas com visão urbana²²⁷.

*“Se a hipercidade nos repugna, se aparenta ser contraditoriamente caótica e monótona, se traduz para a maioria das pessoas uma aflição abominável. Enfim, se nós a percebemos como um espaço de pura dispersão e força homogénea de heterogeneidade, como disse Alain Charre, é, penso eu, a razão de uma noção implícita que determina como que instintivamente a nossa visão da cidade”*²²⁸.

Pretende-se perceber se o conceito de harmonia não estará desactualizado. Será ela que, em última instância, nos impede de perceber os fenómenos urbanos de hoje? Refira-se uma

²²⁶ CORBOZ, André in *O Território como Palimpsesto*, citado em *Lo Urbano en 20 Autores Contemporaneos*, p.26

²²⁷ No seu livro, André Corboz relata a história do filho de um ‘agricultor’ suíço que estudou na cidade e, ao regressar aos campos agrícolas, carregou consigo a mentalidade urbana. Esta foi uma das vias principais para a sofisticação e especialização tão acentuada da Agricultura Suíça. “Um colega meu respondia que o oposto é também é verdadeiro. Assim, disse ele, o filho de um agricultor de uma montanha nos Alpes seu conhecido foi estudar agronomia na Escola Politécnica de Zurique para retomar exploração de seu pai. Este exemplo prova que a tradição continua bela e bem. Agora, pelo contrário, parece-me um bom exemplo para ilustrar a mutação em questão: o filho, formado na “cidade”, possui técnicas actualizadas, e vai importá-las para a montanha com uma visão que não tem nada de folclórico, e precisamente por isso é um caso em que a hipercidade penetra até aos glaciares sublimes ...”, in André Cor...

²²⁸ CORBOZ, André in *O Território como Palimpsesto*, citado em *Lo Urbano en 20 Autores Contemporaneos*, p.26

frase de André Corboz: “*gostaria de enfatizar, que o oposto da harmonia, ou melhor a não-harmonia não é necessariamente cacofonia e caos*”²²⁹.

A arte moderna e a arte contemporânea, a partir de Cézanne, e especialmente do cubismo e do construtivismo, passando pelo dadaísmo, expressionistas e surrealista, a pop art, arte pobre, arte conceptual, etc... deveria ter-nos preparado para não perceber em termos de harmonia, mas em termos de contrastes, tensões, descontinuidade, montagens e fragmentação. Em suma, como um sistema dinâmico que faz referência a qualquer estética anterior. As mesmas observações podem ser efectuadas na literatura ou na música. Explicando melhor: lembra-se uma frase de Alain Botton que refere: “*Numa peça de arte, o ‘caos’ deve tremeluzir através do véu da ordem*”²³⁰.

Tal como existe esta dicotomia entre palimpsesto e hipertexto na cidade, também à escala do edifício esta separação pode ser feita entre o monumento e o ícone. O primeiro apoiado na história, no consagrado, no conhecido e na importância dessa sedimentação²³¹.

Em suma, a hipercidade deve ser entendida como um elemento caótico uma vez que a multiplicidade de intervenções faz com que o resultado no território interior seja imprevisíveis²³². Assim, o modo de vida contemporâneo torna-se acentuadamente hiperurbano, vivendo o Homem em cidades onde a complexidade cresce abruptamente e cujo objectivo principal é competir com a globalização ao invés de se apoiar na história e no passado da cidade.

²²⁹ CORBOZ, André in *O Território como Palimpsesto*, citado em *Lo Urbano em 20 Autores Contemporaneos*, p.26

²³⁰ “*In a work of art, chaos must shimmer through the veil of order*” cf. Novalis in *The Architecture of happiness*, de Alain Botton

²³¹ Palimpsesto e Hipertexto, Monumento e Ícone, são temáticas desenvolvidas nas disciplinas de Culturas Urbanas I e II, no Curso do Programa Doutoral de Arquitectura 2010/2011, do Departamento de Arquitectura da Universidade de Coimbra. Ambas as disciplinas são coordenadas pelo Professor Nuno Grande.

²³² Ver publicações de André Corboz onde o autor afirma “*Hipercidade não é somente uma acumulação sem regras. É o resultado de um infinidade de opções que são racionais, ou que procuram ser, mas que obedecem a lógicas diferentes, muitas vezes em competição uns com os outros, especialmente no sistema do liberalismo selvagem como é o nosso.*”

CONCLUSÃO

Cidade Sem Regra

A cidade é o palco da vida humana.

As cidades têm sido um laboratório de tentativa e erro, fracasso e sucesso, de acaso e desenho urbano. É nesse laboratório que o planeamento urbano deveria aprender, elaborar e testar as suas teorias. No entanto, a contemporaneidade imprimiu uma velocidade estonteante ao ritmo das cidades, roubando o tempo destinado à experimentação.

Se o mundo urbano é um equipamento potencial de relações sociais e palco da vida humana, quanto mais complexo e diversificado, tanto mais plenamente pode ser apropriado para esse fim. Ao longo deste trabalho, percebemos que a origem do factor urbano esteve alicerçada, essencialmente, na vontade do Homem em viver em sociedade. Ou seja, a vida urbana tem na sua origem, um forte compromisso no desenvolvimento de relações sociais. A partir da aglomeração entre povos iniciou-se uma alteração dramática no modo de vida da raça humana, que define quem e como vivemos nos dias de hoje. A primeira conclusão que podemos extrair da análise dos primeiros aglomerados é que a regra nestas povoações não é definida por um plano mas sim pela necessidade de aglomeração das tribos. Esta constatação levanta a questão da importância do plano pré-definido como instrumento essencial para o funcionamento essencial de uma cidade.

As cidades de Fés e de Lagos ‘abalam’, ainda mais, esta questão. Em qualquer destas cidades africanas se percebe que quem desenha a cidade não é o urbanista. A regra é do ‘actor’

que habita o palco e o transforma diariamente. Estas cidades não se conseguem planejar, fragmentam-se, emergem e estão em constante mutação.

Fés ensina-nos que a forma física aparentemente caótica da cidade não impossibilita que as relações pessoais, económicas, culturais e religiosas. Após um olhar mais atento, é inegável que a cidade não só responde às necessidades da população, como é o reflexo do modo de vida dos cidadãos. É certo que para o turista, para quem vem de fora, a relação com a cidade não é directa, no entanto para quem vive a relação é de intimidade. Deverá a cidade acolher o individuo desconhecido de braços abertos, distanciando-se do habitante ou fortificar a relação com quem a habita, mantendo-se desconfiada do estrangeiro? Provavelmente algo a meio caminho destes dois extremos.

Atravessando o Deserto do Sahara, encontramos Lagos. Aqui não existe propriamente uma malha urbana labiríntica mas por outro lado, a experiência do espaço urbano é única e profundamente caracterizada pela metáfora do *caos*. Lagos confronta-se todos os dias com uma realidade estonteante. Uma realidade que cresce acentuadamente a cada dia que passa. É uma cidade que não tem infraestruturas suficientes, enfrenta problemas críticos que parecem suficientes para dinamitar qualquer tentativa de subsistência. O crescimento populacional acelerado tornam-na numa das maiores e mais densas do Mundo (isto caso um qualquer fluxo epidémico não se alastre, claro está).

No entanto a cidade funciona. A operação da megalópolis de *Lagos* ilustra a eficácia em grande escala de sistemas e agentes considerados marginais, informais, liminares, ou ‘ilegais’ de acordo com a compreensão tradicional (ocidental) da cidade. Sem nunca esquecer que a dimensão descontrolada de *Lagos* a tornou numa cidade perigosa, poluída e, nesse sentido, entendida como disfuncional. O ‘caos’ nesta cidade é um elemento gerador de cidade.

Mas atenção. Não se considera que *Lagos* ou *Fés* são os modelos ideais para a futura cidade Europeia. Estão longe de o ser. Lagos é, claramente, uma cidade mergulhada em dificuldades e cujo melhoramento das condições de vida é um objectivo com diminutas possibilidades de sucesso. Fés é uma cidade fechada e que aprisiona, onde parecem escassear os momentos de convívio e de lazer. A cidade islâmica torna-se incómoda. Incómoda, antes demais, para o turista uma vez que pouco são os ‘momentos’ em que se sente acolhido: a interiorização da sociedade cria o sentimento de desconfiança face a tudo o que lhe é exterior. Incómoda porque se a entendermos fascinante quando visitamos, o esplendor evapora-se quando a estadia se prolonga. Incómoda porque custa perceber, interpretar e diagnosticar

todos os seus dualismos e fragmentações. Parece que parou no tempo, e só agora tenta recuperar a evolução, reflectindo a contemporaneidade.

É uma ‘cidade de Deus’, em vez de uma ‘cidade do Homem’ torna-se mais próxima do divino, do que do habitante e, apesar de parecer contraditório, da própria sociedade.

Em suma, serve esta análise empírica destas cidades africanas para perceber estes ensinamentos de diferentes formas de habitar e de conceber o *palco da vida humana*. A cidade contemporânea debate-se contra o aumento de complexidade e resta-nos manter uma ‘mente aberta’ face a estas diferentes condições urbanas. Por outro lado, analisar os problemas destas cidades é um passo importante para precaver os problemas futuros com que a cidade europeia se pode vir a debater. A cidade precisa de momentos de descontração, de espontaneidade. No equilíbrio entre ‘caos’ e ‘ordem’, ‘planeamento’ e ‘liberdade’, está a caminho para uma cidade mais próspera e capaz de fazer face aos desafios que se avizinham.

Olhamos o Mediterrâneo e vemos, ao fundo, a costa de um outro continente, tão próximo quanto distante.

BIBLIOGRAFIA

- Aga Khan Award for Architecture - **Reading the contemporary African city**. Singapore : Concept Media, 1982. 165 p.
- ALFAYA, Luciano [et al.] - **Habitares : las ciudades de los ciudadanos**. Coruña: Andar Quatro, 2008. 285 p. ISBN 978-84-93692414.
- BOTTON, Alain - **The Architecture of happiness**. London : Hamish Hamilton, 2006. 280 p. ISBN 978-0241142486.
- BRAUDEL, Fernand - **Memory and the mediterranean**. New York: Knopf Doubleday Publishing Group, 2002. 400 p. ISBN 978-0375703997.
- BURCKHARDT, Titus - **La ciudad islamica**. Barcelona : R.B.Serjeant, 1982. 226 p. ISBN 978-8420679518.
- CALVINO, Italo - **As cidades invisíveis**. Lisboa : Editorial Teorema, 2002. 152 p. ISBN 972-695-374-X.
- CASTLEDEN, Rodney - **The Knossos labyrinth: a new view of the Palace of Minos at Knossos**. London : Routledge, 1989. 240 p. ISBN 978-0415033152.
- CHANDLER, Tertius - **Four thousand years of urban growth: an historical census**. Lampeter : Edwin Mellen Press, 1987. 676 p. ISBN 978-0889462076.
- CHOAY, Françoise - **O urbanismo: utopias e realidades: uma antologia**. 5ª ed. São Paulo : Editora Perspectiva SA, 1998. 350 p. ISBN 85-273-0163-6.
- CHUECA GOITIA, Fernando - **Breve história do urbanismo**. Lisboa : Editorial Presença, 2003. 212 p. ISBN 972- 23-1541-2.
- CONDE, Yago - **Arquitectura de la indeterminación**. Barcelona : Actar, 2000. 287 p. ISBN 9788489698505.
- COQUERY-VIDROVITCH, Catherine - **History of african cities south of the Sahara: from the origins to colonization**. Princeton : Markus Wiener Publishers, 1990. 422 p. ISBN 978-1-55876-302-9.
- CORBOZ, André - **Suíça como Hipercidade – Cicle Suburbanisme et Paysage**, Societé française des Architects. 29 Abril 1997.
- CORREIA, Jorge – **A implantação da cidade portuguesa no Norte de África**. Porto : FAUP Publicações, 2008. 512 p. ISBN 978-972-9483-90-5.

- CURTIS, William J. R. - **Modern architecture since 1900**. 3rd ed. London : Phaidon Press, 1996. 736 p. ISBN 0714833568.
- DOMINGUES, Álvaro - Os novos mapas da cidade : novos mapas para velhas cidades. Em Cima Do Joelho. Coimbra. (2000). ISSN 0874-6168.
- DOMINGUES, Álvaro - **A rua da estrada**. Porto : Dafne Editora, 2010. 257 p. ISBN 9789898217066.
- DOMINGUES, Álvaro - **Cidade e democracia: 30 anos de transformação urbana em Portugal**. Porto : Argumentum, 2006. 400 p. ISBN: 9789728479398.
- DOMINGUES, Álvaro - (Sub)úrbios e (Sub)urbanos : o mal estar da periferia ou a mistificação dos conceitos?. Revista de Geografia. Porto : FLUP. X/XI (1984/1985).
- DOOB, Penelope Reed - **The idea of the labyrinth: from classical antiquity through the middle ages**. Ithaca : Cornell University Press, 1992. 355 p. ISBN 0801423937.
- DUANY, Andrés [et al.] - **The new civic art: elements of town planning**. New York : Rizzoli International Publications, 2003. 384 p. ISBN 0847821862.
- FRAMPTON, Kenneth - **Modern architecture: a critical history**. 4th ed. London : Thames & Hudson, 2007. 424 p. ISBN 0500203954.
- FRIEDMAN, Yona [et al.] - **Pro Domo**. Barcelona : Actar, 2006. 318 p. ISBN 8496540510.
- GRANDE, Nuno - Vazio e emergência. In O Verdadeiro Mapa do Universo: Uma leitura diacrónica da cidade portuguesa. Coimbra : Departamento de Arquitectura da FCTUC, 2002. 190 p. ISBN 972-97383-7-8. p. 157-181.
- HAKIM, Besim S. - **Arabic-Islamic cities: building and planning principles**. New York : The University of Michigan, 1986. 192 p. ISBN 0710300948.
- HILLENBRAND, Robert - **Islamic Architecture**. New York : Columbia University Press, 1994. 700 p. ISBN 978-0231101325.
- HODDER, Ian - **The domestication of Europe: structure and contingency in neolithic societies**. London : Wiley-Blackwell Publishers, 1990. 256 p. ISBN 978-0631174134.
- JACOBS, Allan B. - **Great streets**. Massachusetts : The MIT Press, 1995. 331 p. ISBN 0262600234.
- JACOBS, Jane - **Morte e vida de grandes cidades**. São Paulo : Editora Martins Fontes, 2003. 528 p. ISBN 9788578271732.

- JACOBS, Jane - **The economy of cities**. New York : Random House, 1969. 268 p. ISBN 9780394705842.
- KEEBLE, James - **Marruecos**. Barcelona : Ediciones Granica, 1995. 192 p. ISBN 8475774482.
- KENYON, Kathleen - **Archaeology in the Holy Land**. 5 ed. Nashville : Thomas Nelson Publishers, 1985. 359 p. ISBN 978-0840775214.
- KERN, Hermann - **Through the Labyrinth - Designs and Meanings over 5000 Years**. Munich : Prestel, 2000. 360 p. ISBN 9783791321448.
- KOOLHAAS, Rem - **Delirious New York : a retroactive manifesto for Manhattan**. New York : The Monacelli Press, 1994. 320 p. ISBN 9781885254009.
- KOOLHAAS, Rem [et al.] - **Mutaciones**. Barcelona : Actar, 2001. 720 p. ISBN 8495273543.
- KOOLHAAS, Rem [et al.] - The generic city. In S,M,L,XL. 2nd ed. New York : Monacelli Press, 1998. 1376 p. ISBN 1-885254-01-6.
- KOSTOFF, Spiro - **The City Shaped : Urban Patterns and Meanings Through History**. London : Thames and Hudson, 1991. 352 p. ISBN 0821220160.
- KOSTOFF, Spiro - **The City Assembled : The Elements of Urban Form Through History**. London : Thames and Hudson, 1992. 320 p. ISBN 0821225995.
- KRIER, Léon - **Arquitectura: escolha ou fatalidade**. Lisboa : Estar-Editora, Setembro 1999. 207 p. ISBN 9728095643.
- LE CORBUSIER - **Por uma arquitetura**. 6ª ed. São Paulo : Editora Perspectiva, 2006. ISBN 8527301423.
- LEFAIVRE, Liane [et al.] - **Aldo Van Eyck: humanist rebel - inbetweening in a post war world**. Rotterdam : 010 Uitgeverij, 2000. 144 p. ISBN 978-9064503917.
- LYNCH, Kevin - **A imagem da cidade**. Lisboa : Edições 70, 2008. 200 p. ISBN 9789724414119.
- MELLART, James - **Çatalhöyük, a neolithic town in Anatolia**. London : Thames and Hudson, 1967. 232 p. ISBN 978-0070414624.
- MILHEIRO, Ana Vaz [et al.] - **Nuno Portas : Prémio Sir Patrick Abercrombie UIA 2005**. 2ª ed. Lisboa : Caleidoscópico, 2005. 132 p. ISBN 9789728897123.
- MONTANER, Josep Maria - **A Modernidade Superada**. Barcelona : Editorial Gustavo Gili, 2001. 220 p. ISBN 8425218950.

- MORRIS, A. E. James - **History of urban form : before the industrial revolutions**. 3rd ed. Essex : Longman Scientific & Technical, 1994. 456 p. ISBN 0582301548.
- PIRENNE, Henri - **Las ciudades de la Edad Media**. Madrid : Alianza Editorial, 2005. 176 p. ISBN 9788420638942.
- PORTAS, Nuno - **A cidade como arquitectura**. 2ª ed. Lisboa : Livros Horizonte, 2007. 212 p. ISBN 9789722414630.
- PORTAS, Nuno - A evolução da arquitectura moderna em Portugal: uma interpretação. In História da Arquitectura Moderna (de Bruno Zevi). Lisboa : Casa Viva, 1980. p.
- PORTAS, Nuno - **Políticas urbanas : tendências, estratégias e oportunidades**. Lisboa : Fundação Calouste Gulbenkian, 2003. 295 p. ISBN 9789723110616.
- QUINTAIS, Luís [et al.] – Intersecções : antropologia e arquitectura: Colóquios de Outono. Rua Larga. Coimbra : Reitoria da Universidade de Coimbra. 27 (2010) 70-71.
- RAMOS, Angel Martin - **Lo urbano en 20 autores contemporáneos**, Barcelona : Ediciones UPC, 2004. 232 p. ISBN 8483017520.
- ROAF, Michael - **Cultural atlas of Mesopotamia and the ancient near East**. New York : Facts on File, 1990. 238 p. ISBN 978-0816022182.
- ROSSI, Aldo - **A arquitectura da cidade**. Lisboa : Edição Cosmos, 2001. 260 p. ISBN 9789727621262.
- ROWE, Colin [et al.] - **Collage city**. Cambridge : MIT Press, 1984. 192 p. ISBN 9780262680424
- SADLER, Simon - **The situationist city**. Massachusetts : The MIT Press, 1999. 245 p. ISBN 0262193922.
- SIJELMASSI, Mohammed - **Fés cité de l'art et du savoir**. Paris : Art Creation Realisation, 1991. 288 p. ISBN 978-2867700521.
- SOJA, Edward W. - **Postmetropolis : critical studies of cities and regions**. Oxford : Wiley-Blackwell, 2000. 464 p. ISBN 978-1577180012.
- STIERLIN, Henri - **Islam: early architecture from Bagdad to Cordoba**. Koln : Taschen, 2002. 240 p. ISBN 978-3822817865.
- TORRES, Cláudio [et al.] - **O legado islâmico em Portugal**. Lisboa : Círculo de Leitores, 1998. 247 p. ISBN 972-42-1885-6.

- TSCHUMI, Bernard - **Architecture and disjunction**. Cambridge : MIT Press, 1996. 280 p. ISBN 0262700603.
- VAUTHRIN, Jak - **Villes africaines : anarchie et raison d'une architecture**. Paris : Harmattan, 1989. 223 p. ISBN: 2738401414.
- VENTURI, Robert – **Complexidade e contradição em arquitetura**. São Paulo : Martins Fontes, 2004. 231 p. ISBN 853361957X.
- VENTURI, Robert [et al.] – **Aprendiendo con Las Vegas**. São Paulo : Cosac Naify, 2003. 224 p. ISBN 8575031937.
- WIGLEY, Mark - **Constant's New Babylon : the hyper architecture of desire**. Rotterdam : 010 Publishers, 1998. 252 p. ISBN 978-9064503436.

REFERÊNCIAS ELECTRÓNICAS

- ALVES COSTA, Alexandre [et al] - Mazagão: de praça forte a “arrabalde”. Património Estudos Publicação do IPPAR [Em linha]. 2 (2002) 116-123. [Consult. Junho 2011]. Disponível em: WWW:<<http://www.igespar.pt/media/uploads/revistaestudospatrimonio/n2/Estudospatrimonio2.pdf>>. ISSN 16452453.
- BARBER, Kate - The Labyrinthine Effect. Australian Centre for Contemporary Art Education Kit [Em linha]. 4 (2003) 1-13. [Consult. Junho 2011]. Disponível em: WWW:<http://www.accaonline.org.au/Assets/25/1/The_Labyrinthine_Effect_Ed_Kit.pdf>.
- COOKE, Kieran - Humour abounds amid Lagos chaos. BBC News. [Em linha]. 28 Outubro 2006 [Consult. Junho 2011]. Disponível em: WWW:<<http://news.bbc.co.uk/2/hi/6091682.stm>>.
- CROMPTON, Andrew - The fractal nature of everyday space. [Em linha]. Fevereiro 2004. [Consult. Junho 2011]. Disponível em: WWW:<<http://www.crompton.com/download/pdffdocs/Madrid.PDF>>.
- GEWERTZ, Ken - GSD's Koolhaas heads : project on the city. Harvard Gazette Archives. [Em linha]. 6 Junho 1996. [Consult. Junho 2011]. Disponível em: WWW:<<http://www.news.harvard.edu/gazette/1996/06.06/GSDsKoolhaasHea.html>>.
- HAMOUCHE, Mustapha Ben - Can chaos theory explain complexity in urban fabric? Applications in traditional muslim settlements. Nexus Network Journal [Em linha]. 11-2 (2009) 217-242. [Consult. Junho 2011]. Disponível em: WWW:<<http://www.nexusjournal.com/volume-11/number-2-july-2009.html>>. ISSN 1522-4600.

- MACIAS, Santiago - Portugal na Espanha árabe. Expresso Revista [Em linha]. 27 Outubro 2001. [Consult. Junho 2011]. Disponível em: WWW:<URL:http://www.terrademouros.pt/artigos/ta_artigo_pt_es.htm>.
- MERRIFIELD, Andy [et al.] - The Situationist City by Simon Sadler and Constant's New Babylon by Mark Wigley. Harvard Design Magazine [Em linha]. 12 (2000). [Consult. Junho 2011]. Disponível em: WWW:<URL:http://www.gsd.harvard.edu/research/publications/hdm/back/12books_merrifield.pdf>. ISSN 1093-4421.
- Office for Metropolitan Architecture – OMA [Em linha]. [Consult. Junho 2011]. Disponível em: WWW:URL:<http://www.oma.eu/>>.
- SANTOS, Carlos Nelson Ferreira [et al.] - Quando a rua vira casa. [Em linha]. São Paulo : Projeto FINEP/IBAM. (1985) [Consult. Junho 2011]. Disponível em: WWW:<URL:http://soniaa.arq.prof.ufsc.br/arq1206/2004/vanessa_dorneles/FichamentoQuandoaruaviracasa.pdf>.
- SILVEIRINHA, Gustavo de Casimiro - A rua metropolitana transitória. Infohabitar [Em linha]. Ano VII (339). Março de 2011 [Consult. Junho 2011]. Disponível em: WWW:<URL: http://infohabitar.blogspot.com/2011/03/rua-metropolitana-transitoria_26.html>.
- SUDJIC, Deyan - He likes brutality and shopping. He's going to be the next big thing. The Observer. [Em linha]. 26 Novembro 2000. [Consult. Junho 2011]. Disponível em: WWW:<URL:<http://www.guardian.co.uk/theobserver/2000/nov/26/2>>. ISSN 0261-3077.
- TELLIER, Luc-Normand - Urban World History: an economic and geographic perspective. Journal of Regional Science [Em Linha]. 51 (2). Maio 2011. [Consult. Junho 2011]. Disponível em: WWW:<URL: <http://onlinelibrary.wiley.com/doi/10.1111/jors.2011.51.issue-2/issuetoc>>.
- The New face of Oshodi in Lagos Nigeria. [Em linha]. 30 Março 2001. [Consult. Junho 2011]. Disponível em: WWW:<URL:<http://www.kennynaija.com/2010/01/new-face-of-oshodi-in-lagos-nigeria-hq.html>>.
- The Lagos Big Story of Transformation . [Em linha]. 30 Março 2001. [Consult. Junho 2011]. Disponível em: WWW:<URL:<http://www.kennynaija.com/2010/01/new-face-of-oshodi-in-lagos-nigeria-hq.html>>.
- TORRES; Claudio - Para Compreender Melhor O Islão. Revista História [Em Linha]. Novembro 2003. [Consult. Junho 2011]. Disponível em: WWW:<URL:<http://historiaeciencia.weblog.com.pt/arquivo/033586.html>>.
- VOLLMANN, William T. - Ted Conover's roadside attractions. The New York Times. [Em linha]. 16 Fevereiro 2010. [Consult. Junho 2011]. Disponível em: WWW:<URL:<http://www.nytimes.com/2010/02/21/books/review/Vollman-t.html>>. ISSN 03624331.

VOLLAARD, Piet - Koolhaas's Blind Spot. *Archined News*. [Em linha]. 30 Março 2001. [Consult. Junho 2011]. Disponível em: WWW:<URL:http://www.classic.archined.nl/news/0103/koolhaas_eng.html>.

FILMOGRAFIA

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

Lagos / Koolhaas. Realização Bregtje van der Haak. Holanda : Pieter Van Huystee Films, 2002. 1 filme.

Lagos wide and close : interactive journey into an exploding city. Realização Bregtje Van Der Haak. Amesterdão : Submarine Media, 2006. 1 filme.

FONTES DAS IMAGENS

fig. 1 – http://www.semp.us/publications/biot_reader.php?BiotID=595

fig. 2 – Imagem do arquivo do autor.

fig. 3 – SOJA, Edward W. - *Postmetropolis : critical studies of cities and regions*. p. 33.

fig. 4 – SOJA, Edward W. - *Postmetropolis : critical studies of cities and regions*. p. 37.

fig. 5 – <http://www.megalithic.co.uk/modules.php?op=modload&name=a312&file=index&do=showpic&pid=33360>

fig. 6 – http://www.howardbloom.net/the_neolithic.htm<http://enderbynest.blogspot.com/2007/06/eames.htm>

fig. 7 – http://www.semp.us/publications/biot_reader.php?BiotID=595

fig. 8 – SOJA, Edward W. - *Postmetropolis : critical studies of cities and regions*. p. 41.

fig. 9 – <http://www.atamanhotel.com/catalhoyuk/oldest-map1.html>

fig. 10 – MORRIS, A. E. James - *History of urban form : before the industrial revolutions*. p. 21.

fig. 11 – <http://www.history-map.com/picture/003/Angeles-City-Los-of.htm>

fig. 12 – KOSTOF, Spiro – *The city Shaped : urban patterns and meanings through history*. p. 12.

fig. 13 – http://www.historiadomundo.com.br/imagens/babilonia_babel.jpg

fig. 14 – MORRIS, A. E. James - *History of urban form : before the industrial revolutions*. p. 9.

fig. 15 – SOJA, Edward W. - *Postmetropolis : critical studies of cities and regions*. p. 64.

fig. 16 – <http://www.the-truth-seekers.org/UR.htm>

fig. 17 – MORRIS, A. E. James - *History of urban form : before the industrial revolutions*. p. 7.

fig. 18 – MORRIS, A. E. James - *History of urban form : before the industrial revolutions*. p. 8.

fig. 19 – MORRIS, A. E. James - *History of urban form : before the industrial revolutions*. p. 22.

fig. 20 – MORRIS, A. E. James - *History of urban form : before the industrial revolutions*. p. 23.

fig. 21 – MORRIS, A. E. James - *History of urban form : before the industrial revolutions*. p. 23.

fig. 22 – MORRIS, A. E. James - *History of urban form : before the industrial revolutions*. p. 76.

fig. 23 – MORRIS, A. E. James - *History of urban form : before the industrial revolutions*. p. 383.

fig. 24 – <http://www.viajeestambul2011peugeot.com/img/foto%207.jpg>

fig. 25 – <http://blog.educacional.com.br/profsilviab/files/2010/03/sophia.gif>

fig. 26 – http://2.bp.blogspot.com/_JTk7XwPFUYg/TScf1s5-qBI/AAAAAAAAAABI/IXslrq2KbsY/s1600/20070718klparthis_6.Ges.SCO.png

- fig. 27 – <http://www.atpm.com/12.12/europe/Moorish%20Columns%20in%20the%20Mezquita,%20Cordoba,%20Spain.shtml>
- fig. 28 – http://4.bp.blogspot.com/_KGhu7uNajfQ/TNe29jMgPUI/AAAAAAAAAw/Q2dhigmvASw/s1600/mezquita_planta.jpg
- fig. 29 – MORRIS, A. E. James - History of urban form : before the industrial revolutions. p. 389.
- fig. 30 – MORRIS, A. E. James - History of urban form : before the industrial revolutions. p. 23.
- fig. 31 – KOSTOF, Spiro – The city Shaped : urban patterns and meanings through history. p. 49.
- fig. 32 – <http://www.quondam.com/27/2743ai01.jpg>
- fig. 33 – KOSTOF, Spiro – The city Assembled : the elements of urban form through history. p. 221.
- fig. 34 – KOSTOF, Spiro – The city Shaped : urban patterns and meanings through history. p. 65.
- fig. 35 – KOSTOF, Spiro – The city Assembled : the elements of urban form through history. p. 221.
- fig. 36 – KATZ, Jonathan G. (ed) – Architecture as Symbol and Self-Identity. p. 77.
- fig. 37 – AMOUCHE, Mustapha Ben – Can Chaos Theory Explain Complexity in Urban Fabric? p.222.
- fig. 38 – AMOUCHE, Mustapha Ben – Can Chaos Theory Explain Complexity in Urban Fabric? p.224.
- fig. 39 – <http://felipealbornoz.files.wordpress.com/2011/05/labirinto2.jpg>
- fig. 40 – <http://meioorc.com/wp-content/uploads/2011/04/labyrinth.jpg>
- fig. 41 – AMOUCHE, Mustapha Ben – Can Chaos Theory Explain Complexity in Urban Fabric? p.226.
- fig. 42 – AMOUCHE, Mustapha Ben – Can Chaos Theory Explain Complexity in Urban Fabric? p.226.
- fig. 43 – COMPTON, Andrew – How big is your city, really? p.3.
- fig. 44 – http://archiflux.files.wordpress.com/2010/09/goldenlane_01.jpg?w=500&h=647
- fig. 45 – KATZ, Jonathan G. (ed) – Architecture as Symbol and Self-Identity. p. 74.
- fig. 46 – <http://3.bp.blogspot.com/-2pskzbdxF8c/TaGoTDLs6iI/AAAAAAAAAyK/xIUZXqNucdE/s1600/006-almoravides-fez-mezquita-qarawiyyin-planta.jpg>
- fig. 47 – http://3.bp.blogspot.com/-yw1FhPBj3AE/TaGoVobbIxI/AAAAAAAAAy4/LEGh_0lfnFo/s1600/008-almoravides-fez-mezquita-qarawiyyin-planta-aerea.jpg
- fig. 48 – http://shaunhigson.photoshelter.com/gallery-image/Africa/G0000orxKU8qGq_Q/I0000v8NFjUMSbHE
- fig. 49 – Fotografia do arquivo do autor.
- fig. 50 – Fotografia do arquivo do autor.
- fig. 51 – MORRIS, A. E. James - History of urban form : before the industrial revolutions. p. 383.
- fig. 52 – http://mapas.owje.com/maps/6450_fes-city-map-morocco-1942.html
- fig. 53 – KOSTOF, Spiro – The city Shaped : urban patterns and meanings through history. p. 63.
- fig. 54 – SOJA, Edward W. - Postmetropolis : critical studies of cities and regions. p. 37.
- fig. 55 – Fotografia do arquivo do autor.
- fig. 56 – Fotografia do arquivo do autor.
- fig. 57 – Fotografia do arquivo do autor.
- fig. 58 – Fotografia do arquivo do autor.
- fig. 59 – Fotografia do arquivo do autor.
- fig. 60 – <http://www.bloggersbase.com/images/uploaded/original/dd3c611ed5de65ccfcc65ed8ab251385017175b4.jpeg>
- fig. 61 – SOJA, Edward W. - Postmetropolis : critical studies of cities and regions. p. 64.
- fig. 62 – http://historiadom.files.wordpress.com/2008/09/800px-athens_acropolis7.jpg
- fig. 63 – Fotografia do arquivo do autor.
- fig. 64 – Fotografia do arquivo do autor.

- fig. 65 – http://shaunhigson.photoshelter.com/gallery-image/Africa/G0000orxKU8qGq_Q/I0000ZnrFG3DHckk
- fig. 66 – <http://www.flickr.com/photos/slugicide/3682154759/>
- fig. 67 – Fotografia do arquivo do autor.
- fig. 68 – Fotografia do arquivo do autor.
- fig. 69 – Fotografia do arquivo do autor.
- fig. 70 – Fotografia do arquivo do autor.
- fig. 71 – KOOLHAAS, Rem [et al.] - Mutations. p. 645.
- fig. 72 – Fotografia do arquivo do autor.
- fig. 73 – <http://www.newyorksocialdiary.com/node/3011>
- fig. 74 – MORRIS, A. E. James - History of urban form : before the industrial revolutions. p. 368.
- fig. 75 – <http://www.flickr.com/photos/71933745@N00/136043597/>
- fig. 76 – http://www.guiamdubai.com/wp-content/uploads/2010/07/dubai_marina.jpg
- fig. 77 – MORRIS, A. E. James - History of urban form : before the industrial revolutions. p. 386.
- fig. 78 – http://atlashrugs2000.typepad.com/atlas_shrugs/2006/02/disraeli_in_dub.html
- fig. 79 – KOOLHAAS, Rem [et al.] - Mutations. p. 698-699.
- fig. 80 – KOOLHAAS, Rem [et al.] - Mutations. p. 670-671.
- fig. 81 – KOOLHAAS, Rem [et al.] - Mutations. p. 658-659.
- fig. 82 – KOOLHAAS, Rem [et al.] - Mutations. p. 238.
- fig. 83 – http://www.ecoi.net/file_upload/470_1279021645_txu-oclc-441966035-lagos-1962.jpg
- fig. 84 – <http://www.flickr.com/photos/80011010@N00/2599945715/>
- fig. 85 – <http://www.flickr.com/photos/80011010@N00/2599950615/in/photostream/>
- fig. 86 – Lagos wide and close : interactive journey into an exploding city.
- fig. 87 – Lagos wide and close : interactive journey into an exploding city.
- fig. 88 – Lagos wide and close : interactive journey into an exploding city.
- fig. 89 – Lagos wide and close : interactive journey into an exploding city.
- fig. 90 – http://3.bp.blogspot.com/_NHY5fTpbb8k/SXWH4lGBKVI/AAAAAAAAALk/MZ-nbziUzqg/s1600-h/%27The+Oshodi+Economy%27.JPG
- fig. 91 – Lagos wide and close : interactive journey into an exploding city.
- fig. 92 – KOOLHAAS, Rem [et al.] - Mutations. p. 676-677.
- fig. 93 – KOOLHAAS, Rem [et al.] - Mutations. p. 684.
- fig. 94 – KOOLHAAS, Rem [et al.] - Mutations. p. 692.
- fig. 95 – KOOLHAAS, Rem [et al.] - Mutations. p. 695.
- fig. 96 – KOOLHAAS, Rem [et al.] - Mutations. p. 676-677.
- fig. 97 – Lagos wide and close : interactive journey into an exploding city.
- fig. 98 – <http://www.flickr.com/photos/80011010@N00/2600778294/in/photostream/>
- fig. 99 – <http://www.flickr.com/photos/80011010@N00/2599958027/in/photostream/>
- fig. 100 – Lagos wide and close : interactive journey into an exploding city.
- fig. 101 – Lagos wide and close : interactive journey into an exploding city.
- fig. 102 – Lagos wide and close : interactive journey into an exploding city.
- fig. 103 – http://2.bp.blogspot.com/_bWfx9kbTio4/TIaaDKQ9pil/AAAAAAAAAKWM/pgk_apXUGMw/s1600/Douro062.jpg
- fig. 104 – http://www.aesolucoes.com/facebook/paisagensportuguesas/img/100000244892477_Alto%20Douro%20Vinhateiro.JPG