

MEGAFORMA E RELEVO COMO UMA ESTRATÉGIA POSSÍVEL

■ KENNETH FRAMPTON

Explorando a idéia de que neste fim de século nossas cidades não podem mais ser projetadas nem como totalidade coerente - tábula rasa - nem como desenvolvimento gradual - política reformista -, o autor desenvolve os conceitos de megaforma e relevo como instrumentos corretivos eficazes para a prática de projeto.

Megaforma e relevo, como estratégias de criação formal, enfatizam a necessidade de transformação topográfica de um dado sítio, em oposição à sua mera estetização.

Após diferenciar os conceitos de megaforma e megaestrutura, Frampton trabalha a distinção entre relevo, no sentido plástico e paisagismo. Na exploração do relevo, a topografia fica decididamente marcada, sua paisagem transformada, numa tentativa de conferir forma a uma área mais extensa que ficaria, de outro modo, informe.

Entre os diversos exemplos de projetos e obras, modernos e contemporâneos, o autor enfatiza o pioneirismo do Plano Obus, de Corbusier, como representativo da idéia de megaforma levada ao extremo.

Tradução: Anete Araújo
Revisão: Anna Beatriz Galvão

O voo de um aeroplano propicia um espetáculo e uma lição - uma filosofia. Não mais um deleite dos sentidos. Quando o olhar está a mais ou menos um metro e meio acima do solo, as árvores e as flores têm uma dimensão: uma medida relativa à atividade humana, proporcional. No ar, do alto é uma solidão indiferente às nossas idéias de milhares de anos, uma fatalidade de eventos e elementos cósmicos... Do aeroplano não existe prazer... mas uma longa, concentrada, triste meditação... O leigo que vóa (e portanto cuja mente está vazia) torna-se meditativo; ele pode refugiar-se somente nele mesmo e no seu próprio mundo. Mas quando desce para a terra, seus objetivos e determinações descobrem uma nova escala.

Le Corbusier

Diferentemente da segunda metade do século XIX, atualmente somos incapazes de projetar a forma urbana com muita confiança, seja como uma proposta utópica da **tábula rasa** ou como uma política reformista gradual a ser implementada em um longo período através da aplicação de códigos de zoneamento e posturas e regulamentações. No melhor dos casos, podemos apenas imaginar um futuro urbano em termos de estratégias fragmentárias de recuperação, na medida que elas podem ser eficazmente aplicadas aos densos centros urbanos de metrópoles existentes ou às dispersas megalópoles de regiões urbanizadas. Isto se deve principalmente ao fato de que nós hoje estamos cada vez mais sujeitos a ondas esporádicas de desenvolvimento, as quais ou escapam do nosso controle com grande rapidez

■ **Arquiteto, crítico, professor da Columbia University e presidente do Comitê Internacional de Críticos de Arquitetura**

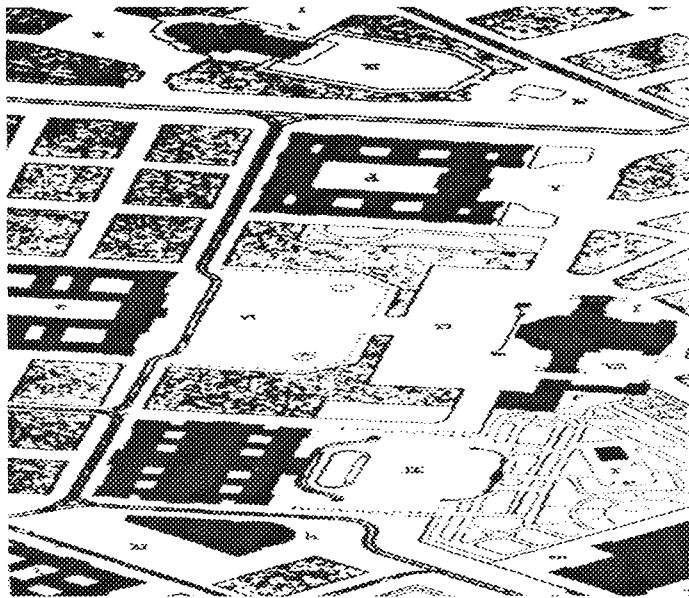
ou, alternativamente, acontecem aos borbotões seguidas por longos períodos de estagnação.

É desnecessário dizer que esta difícil situação confronta o urbanista com apenas uma única mas impossível tarefa, na qual a intervenção cívica tem de ser capaz não apenas de engendrar uma identidade imediata mas também de servir como um catalisador decisivo para os desenvolvimentos subseqüentes da área do entorno. Contudo nada disso é totalmente novo, e, em diferentes épocas, no século passado, os arquitetos tinham consciência das limitações de suas contribuições para o futuro desenvolvimento urbano. Isto já é evidente na obra quase reacionária de Camillo Sitte *A construção de cidades segundo princípios artísticos*, de 1889, na qual o que é claramente imaginado em relação ao "espaço sem fim" da *Ringstrasse* é uma forma de intervenção urbana que deveria ser capaz de fornecer uma certa definição em termos de um domínio delimitado e de uma certa continuidade da forma construída.

Eu cunhei os termos **megaforma** e **relevo**, no primeiro caso para enfatizar o caráter atribuidor de forma do trabalho em questão e, no segundo, para enfatizar a necessidade de uma transformação topográfica de qualquer sítio em lugar da mera estetização do terreno disponível. Assim, embora o termo megaestrutura, que data dos anos 60, pareça sobrepor-se à noção de megaforma, de tal modo que poderiam ser tomados como sinônimos, o que está em questão aqui é a continuidade plástica da forma em oposição à articulação do edifício em suas partes componentes e, portanto, uma proliferação de relações relativamente ilimitadas. Igualmente, a idéia de relevo pode parecer como indistinguível da de paisagismo, apesar do fato de aquele termo não expressar um tema meramente ligado à horticultura ou à vegetação decorativa.

Quando observamos a história deste século, somos imediatamente tocados pelo fato de que a maneira de Le Corbusier contemplar a cidade foi totalmente transformada pela sua visão do mundo visto do ar. Esta foi a escala do Plano Obus, de Le Corbusier, de 1931, um projeto feito para a Argélia inspirado pela topografia montanhosa do Rio de Janeiro, a qual ele experienciou primeiramente do alto, em 1929. Este panorama aéreo de um pássaro exótico fê-lo imaginar uma megaforma urbana na qual não se poderia discernir bem onde o edifício terminava e onde a paisagem começava, e então, neste sentido, este plano era também um relevo.

O corolário significativo disto foi imprimir no próprio edifício uma espécie de terreno artificial, dentro do qual o ocupante estaria livre para construir como quisesse. Assim, enquanto postulava a continuidade de uma megaforma como uma topografia monumental, Le Corbusier deixou o efetivo tecido doméstico em aberto e acessível ao gosto popular. Ao mesmo tempo, é necessário dizer que o Plano Obus não foi

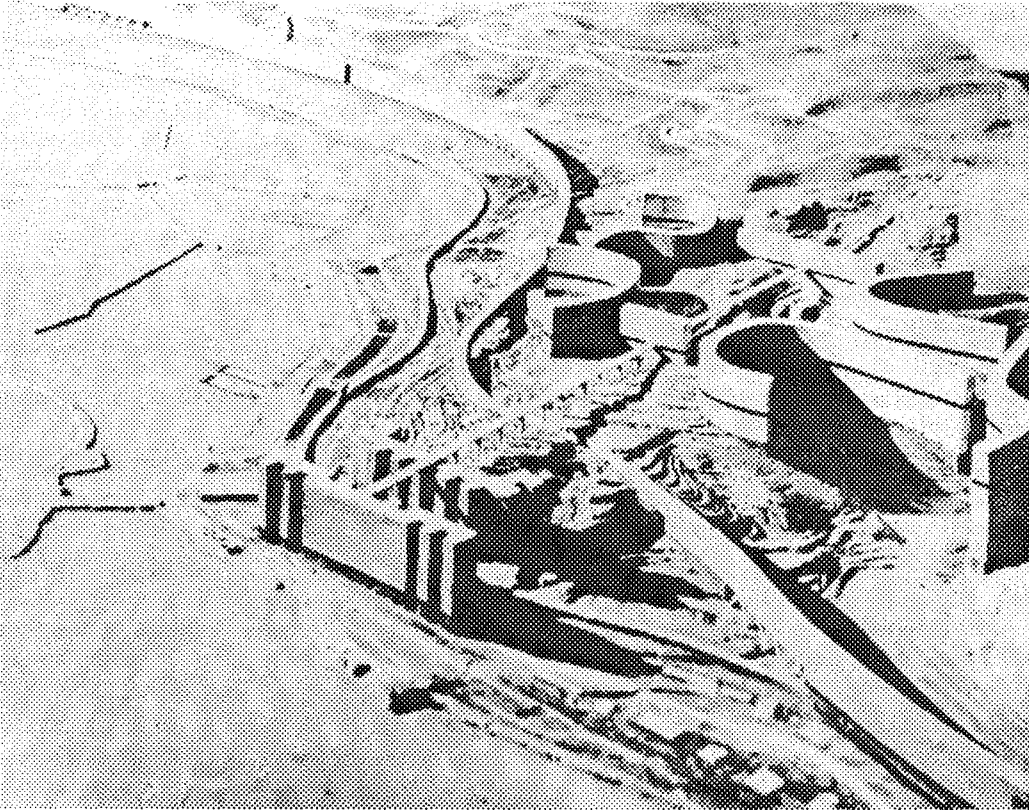


Projeto de Camillo Sitte para o Ring de Viena

uma proposição particularmente racional, seja de um ponto de vista político ou produtivo. Em seu fracasso para se conformar a qualquer outro modelo de cidade, o Plano Obus representava uma ruptura total com qualquer tipologia normativa. Diferentemente de sua Cidade Contemporânea, de 1922, ele não era nem haussmanniano nem sitteano. Ele não tinha nada a ver com a codificação de Joseph Stübben do espaço urbano **regulamentado**, como demonstrado meticulosamente no seu livro *Die Stadtbau* de 1890. Ele também não tinha parentesco algum com o bloco-tipo, largamente utilizado nas ampliações urbanas européias dos anos 20. Ao mesmo tempo, ele não obedecia ao modelo taylorizado de casas enfileiradas (*Zeilenbau*), abordagem ostensivamente industrializada para a produção de habitação, amplamente adotada na República de Weimar e em outros lugares.

Em termos de racionalidade construtiva, o plano repudiava totalmente as proposições anteriores de Le Corbusier para uma forma normativa, não obstante utópica, de habitação urbana. Distanciado da projeção ingênua de uma saliência urbana atravessando a paisagem aberta, como nós encontramos na Roadtown de Edgard Chambless, de 1910, o Plano Obus certamente representou a idéia de megaforma levada ao extremo. Ele já foi concebido na escala de uma região urbanizada, 30 anos antes de o geógrafo urbano Jean Gottmann ter reconhecido essa proliferação urbana como transcendendo totalmente a cidade tradicional.

Independente desta brilhante, porém estranha projeção, para quais dos outros paradigmas do legado moderno poderemos nos voltar de maneira a traçar a evolução da megaforma do modo como eu estou tentando postular aqui, isto é, como uma inflexão topográfica naquilo que,



Plano Obus de Le Corbusier

do século XX. Neste sentido, ela não é apenas uma metáfora para Manhattan mas também uma cidade em miniatura, da mesma forma que o Palais Royal em Paris, mesmo se ela não dispõe de qualquer acomodação residencial. Acima de tudo, o Rockefeller Center mantém uma continuidade plástica na sua forma de tal maneira que ele é quase legível como uma espécie de relevo artificial. Esta característica parece encontrar reflexo na proposta de Raymond Hood para agenciar jardins nos telhados mais baixos do complexo.

Na tentativa de traçar a evolução da megaforma urbana no Movimento Moderno, é pelo norte da Europa, quer dizer, no mar Báltico, mais do que no Mediterrâneo, que se deve começar. Observe-se, em

de outra forma, seria um território crescentemente sem lugar?

Antes de tentar responder a isto, deveríamos tentar estabelecer alguns critérios hipotéticos para este conceito. Pode-se imaginar a megaforma como apresentando as seguintes características:

1) Uma massa urbana contínua estendendo-se predominantemente na direção lateral ou horizontal em vez de verticalmente. Contudo, diferentemente da megaestrutura, sua massa não é interrompida em uma série de subconjuntos estruturais.

2) Uma forma capaz de inflexionar a topografia e o contexto existente. A este respeito ela não é um objeto solto, mas, ao contrário, uma continuação da topografia circundante. Ela pode, então, ser percebida como uma paisagem artificial ou, melhor, como uma metáfora geológica.

3) Uma forma complexa capaz de ser lida como uma metáfora para uma cidade ausente ou invisível. Ela deveria aparecer como um símbolo urbano denso, dentro da urbanização dispersa da megalópole.

Neste contexto podemos lembrar do Rockefeller Center, em Nova Iorque (1930-39), o qual, apesar de sua altura, obedece certamente a muitos desses critérios. E, ainda que pensemos no Rockefeller Center como uma polêmica obra moderna, ela é certamente um dos mais belos conjuntos urbanos

de outras palavras, o legado da Liga Hanseática e o conceito alemão de *Die Grossbauform* tal como ele aparece no trabalho de arquitetos como Hans Scharoun, Hugo Haring, Fritz Hoeger, Emil Fahrenkamp, Hans Poelzig, Karl Schneider, Hugo de Fries, Max Berg, Wilhelm Riphahn, Wassily Luckhardt e, acima de todos, Erich Mendelsohn.

Encontra-se nos trabalhos destes arquitetos uma predisposição para criar uma *civitas* orgânica removida dos campos/espacos desmaterializados das vanguardas do século XX. Eu tenho em mente, por exemplo, os trabalhos de Scharoun para o edifício da Exposição de Breslau Werkbund, de 1929; a fazenda Gut Garkau de Hugo Haring, de 1924; a Chilehaus de Fritz Hoeger, em Hamburgo; a Shell House de Emil Fahrenkamp, Berlim, de 1931; a Casa da Amizade de Hans Poelzig, Istambul, de 1916, e a proposta para a Alexanderplatz, de Erich Mendelsohn, de 1927, para não mencionar a proposta apresentada por Mies van der Rohe para a competição da Friedrichstrasse, em 1922, e a sua proposta inicial para a exposição da Weissenhof Siedlung, em 1927. Pode-se dizer que, em cada um destes exemplos, a edificação assume um caráter topográfico ou mesmo “montanhoso”.

O trabalho do arquiteto tirolês Louis Welzenbacher é também original deste ponto de vista particular, uma vez que muito de sua arquitetura foi expressamente concebida para um contexto alpino.

Outro arquiteto que está próximo da tradição alemã da *Grossbauform* é Alvar Aalto, como já é evidente na fábrica Sunila, de polpa de papel, de 1935-37, em que é estabelecida uma relação muito delicada entre a massa de tijolos da fábrica e a paisagem circundante. Este fato ocorre tanto na escala macro quanto na escala microintermediária. Em um contexto bastante diferente, é igualmente poderosa a afinidade que Aalto estabelece entre a forma-massa do Dormitório Baker, construído às margens do rio Charles, em Cambridge, Massachusetts, em 1938, e a forma da própria paisagem fluvial.

Um estudo da obra de Aalto, sob este aspecto, leva à observação desta síndrome através de toda a sua carreira, desde a “montanha-tenda” que ele projetou para o centro de esportes da Vogelweidplatz, em 1953, ao Instituto Pensions, construído em Helsinque, em 1958, ou, poder-se-ia dizer, desde a Casa de Cultura, executada em Helsinque (1958), à Universidade de Jyvaskala, da mesma época, sendo a forma total legível, em cada um dos exemplos, como uma metáfora da paisagem. Uma elisão semelhante aparece, a nível urbano, no Centro Cultural em Wolfsburg (1962) ou no edifício Enso-Gutzeit, em Helsinque. Embora este último apresente-se como um todo articulado em termos de sua estrutura, ainda assim é perceptível como uma forma-massa. Uma ênfase similar sobre a massa é também evidente no plano de Aalto para um novo distrito cultural na localidade de Tooloo, em Helsinque, em 1964.

Traços semelhantes da megaforma podem também ser encontrados no trabalho do Team X; no escritório da London Road, de Peter e Alison Smithson, de 1953, por exemplo, embora aqui se possa argumentar que a obra aponta mais para

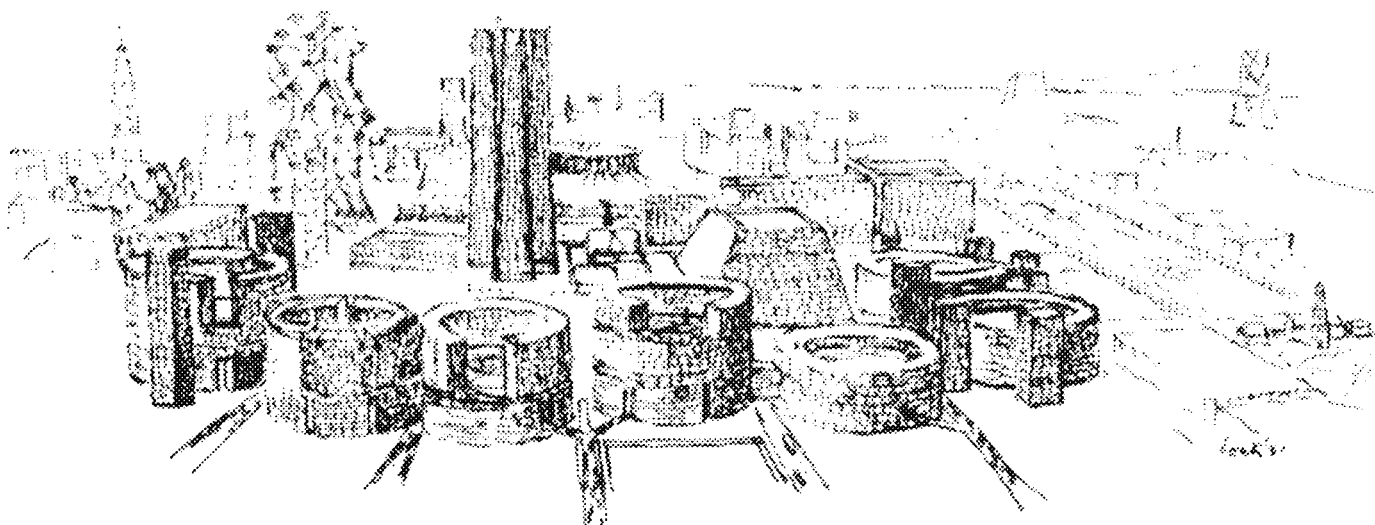
uma megaestrutura do que para uma megaforma. Eu estou me referindo à maneira pela qual a edificação engolfa um sistema viário elevado de forma a constituir uma formidável barreira na passagem de um setor da cidade para o outro.

Esta tradição da megaforma também reaparecerá no projeto de Jacob Bakema para a Universidade de Bochum, de 1962, e mais ainda na sua proposta para Tel-Aviv, de 1963. A preocupação básica é sempre a mesma, isto é, acomodar a realidade de uma **infra-estrutura de motopia** e, ao mesmo tempo, capitalizar o fato de que o sistema viário é o setor em que investimentos maciços serão feitos. Como resultado, a auto-estrada é a única estrutura permanente sobre a qual se pode, afinal, projetar a megalópole.

Observa-se este tipo de raciocínio na proposta dos Smithsons para o concurso da Hauptstadt de Berlim, de 1958, e mesmo nos planos de Louis Kahn para Filadélfia (1956-57). Contudo um certo empirismo distingue este trabalho da abordagem anterior da *Grossbauform* alemã. Pode-se ver essa ruptura dentro do próprio Team X, particularmente quando se compara o trabalho dos Smithsons com o projeto de Ralph Erskine para Svappavaara em Lapland (1963) ou o projeto posterior de habitação Byker Wall em Newcastle, de 1981.

Nesta conjuntura deve-se reconhecer a presença de outra figura seminal para o norte: John Utzon, o qual, embora leve o automóvel em consideração, não concede a ele uma importância indevida.

O recurso à megaforma utilizado por Utzon é evidente na Ópera House, de Sidney (1953), como também na ópera que ele projetou para Zurique (1964) e na sua Igreja Bagsvaerd, construída nas proximidades de Copenhague, em 1976.



Plano para Filadélfia de Louis Kahn

Parece-me que a tradição da megaforma teve considerável receptividade na Espanha nos últimos anos. Numa escala urbana ela é certamente evidente na obra de Rafael Moneo, desde seu extremamente modesto Banco Inter construído em Madri, em 1976, à forma contínua de seu Bloco L' Illa, terminado recentemente, na Diagonal de Barcelona, e projetado em colaboração com Manuel de Solà Morales, em 1993. Embora o Banco Inter seja uma edificação relativamente pequena em um espaço urbano limitado - um bairro de prestígio -, ele é também capaz de dialogar com a área maior do eixo da Castellana. Este projeto estabelece a um só tempo sua própria identidade e uma contribuição à mudança do caráter do bairro.

Em graus variados e em certo sentido, de diferentes modos a megaforma urbana tem sido um tema consistente na obra de Moneo, no desenvolvimento da sua carreira. Certamente é possível apontar esta idéia por trás do Museu Romano em Mérida (1986), como também na Estação Atocha em Madri (1992). Em cada um deles é dada uma específica inflexão em relação à morfologia existente, através da transformação da topografia que os envolve. Tal inflexão é evidente mesmo em seu trabalho mais formal, como a Prefeitura de Logroño. Ela está presente acima de tudo em sua proposta de 1992 para o Kursall em San Sebastián, com o seu pódio unificado e seus auditórios flexionados, voltando-se primeiro em direção à foz do rio e ao mar e, então, em direção à terra.

A megaforma, estratégia possível de recuperação, parece desdobrar-se em dois caminhos fundamentalmente diferentes: primeiro como uma “barreira” e, segundo, como um “edifício-tapete”, tal como aparece, por exemplo, no projeto habitacional Kingo e Fredensberg de Utzon (1956-1963), ou na proposta pioneira de habitação Roq e Rob de Le Corbusier, datada de 1949.

As duas condições indispensáveis para a caracterização de uma megaforma são: primeiro que a forma seja bastante densa em massa, ritmo e perfil, para dar um sentido indiscutível de identidade ao lugar, e, segundo, que a edificação não seja percebida como um objeto isolado e, sim, como uma forma que flui com a topografia ou da topografia,

criando, deste modo, um contorno que previamente não existia.

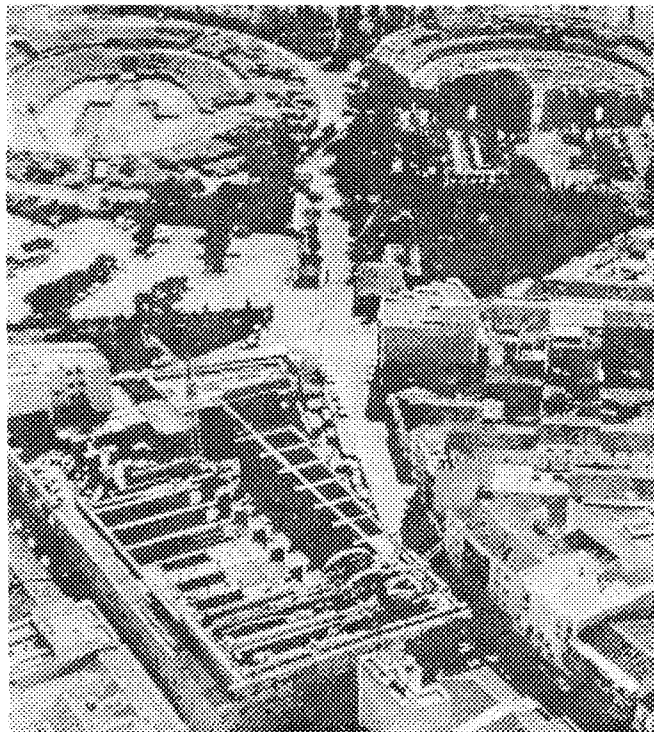
Com a dissolução megalopolitana da cidade e do campo, mesmo na chamada cidade tradicional, torna-se cada vez mais necessário, do meu ponto de vista, criar um sentido de lugar no ambiente construído emergente, o qual, de outra forma, careceria de definição.

Esta tentativa de diferenciar megaestrutura do conceito de megaforma encontra certo paralelo nas distinções que se podem esboçar entre relevo, num sentido plástico, e o paisagismo como um agenciamento de duas dimensões da superfície do solo, mesmo se este último for uma ficção polêmica, uma vez que existem poucas paisagens que são realmente bidimensionais. Contudo é certamente óbvio que o conceito de *parterre*¹ de Le Nôtre é muito menos tridimensional em caráter do que, digamos, o agenciamento de Luis Pena Ganhegui para a escultura de Eduardo Chillida, *A Crista do Vento*, tal como foi instalada na baía de San Sebastián, em 1986.

Podemos enumerar vários relevos que têm, mais ou menos, o mesmo caráter tridimensional do conjunto de Ganhegui. A este respeito, pode-se começar citando o palco/terreno construído sobre o monte Philopapu, Atenas, em 1958, projeto de Dimitrius Pikionis. Mais recentemente, podem-se citar as propostas de reestruturação do sítio do Alhambra, em Granada, concebidas por Peter Nigst, Erich Hubmann e Andreas Vass. Deve-se reconhecer aqui o trabalho de Enric Miralles, o qual, parece, sempre buscou situar seu trabalho em algum lugar entre a megaforma e o relevo, uma transformando-se no outro e vice-versa, como no Cemitério de Igualada ou no pavilhão dos arqueiros construído para as Olimpíadas de Barcelona.

Como já sugeri, é preciso levar em consideração a transformação da paisagem em

um sentido mais genérico, quer dizer, a tentativa de dar forma a uma área extensa e informe. Penso a este respeito no trabalho de Luis Barragan, em Pedregal, na Cidade do México, ou nos jardins de Burle Marx, principalmente no seu Parco del Este, em Caracas, Venezuela, e na propriedade de Olivio



Museu Romano em Mérida de Rafael Moneo



Rockfeller Center

Gomez, no Brasil. Sinto que não se pode enfatizar demais a importância do paisagismo hoje como um campo capaz de mediar o tecido totalmente fraturado da região urbanizada.

Pode-se objetar que os exemplos precedentes são, por definição, formalistas demais e que o futuro da região urbanizada enquanto infra-estrutura eficiente não está sendo suficientemente considerado ou, inversamente, que a constituição física da cidade é hoje, na era das telecomunicações, de pequena importância. Uma vez mais pode-se argumentar que a cidade européia pode ser reconstruída apenas tipologicamente, assim como o fez a linha da **Tendenza** italiana ou, ainda, segundo a tardia neovanguarda, que o contexto do tecido histórico não tem particular importância. Todos estes pontos de vista, de alguma forma instrumentalistas,

niilistas, parecem-me ser evasivos, de uma maneira ou de outra, para o desenvolvimento futuro, pois eles não enfrentam a responsabilidade de dar forma ao espaço urbano tardo-moderno e seus arredores. Enquanto isto, o automóvel, deixado à sua sorte, continua a espalhar seu caráter anticívico e anti-humano por todo o planeta.

Ao final deste século, sabemos que as cidades nunca podem ser projetadas como um todo coerente, no sentido da **tábula rasa**, e que também não podem ser tratadas prevendo-se seu desenvolvimento gradual. Talvez este tenha sempre sido o caso, mas o que mudou nítida e dramaticamente nos últimos 50 anos foi o grau de transformação tecnológica e a voracidade do desenvolvimento, os quais tendem a ultrapassar tudo o que a sociedade urbanizada experimentou no passado.

A cidade e o campo são igualmente afetados pelo dinamismo inexorável da **motopia**. Acima de tudo, talvez exista o fato de que o solo não é mais marcado significativamente pela ação do **trabalho**, isto é, pela produção de natureza agrária ou industrial. Em vez disto, ele é consumido totalmente pela distribuição, turismo e troca. Ao mesmo tempo, permanecemos relutantes em nos comprometer com uma tipologia urbana densa e com uma economia de uso do solo ou, pelo menos, com uma política de planejamento que seja consistente com a produção de um padrão cívico coerente. Enquanto isto, o desenvolvimento das cidades é ainda significativamente controlado por códigos de zoneamento e companhias de hipotecas e, acima de tudo, por bancos e especuladores do solo urbano. Certamente este é o caso dos Estados Unidos e é, creio, o que vem cada vez mais acontecendo na Europa.

Parece-me que, nestas circunstâncias, os arquitetos podem intervir de forma apenas a remediar esta situação e que o instrumento mais eficaz para isto é considerar o tecido construído como uma megaforma ou um relevo no qual a topografia, independentemente de sua localização, seja definitivamente “marcada”. Como Vittorio Gregotti uma vez disse, a arquitetura não começou com a rústica cabana primitiva, mas com uma marca no chão.

Notas

¹Parte de um jardim guarnecida de plantas, de flores, de grama, às vezes de espelhos d'água, com busca de regularidade, de simetria mais ou menos acentuada. (N. do T.)