

Cidade Linear

—
Arturo Soria y Mata

Pontifícia Universidade Católica de Goiás

Arquitetura e Urbanismo _ 2016/2

Teoria, Crítica e História da Arquitetura e Urbanismo III

Professora: Ana Paula de Oliveira Zimmermann

Alunos: Bárbara, Gabrielle Giacomolle, Guilherme,

Kennedy Mauro e Marcela Leão

“Todos os problemas da cidade resultam do problema da circulação”

Arturo Soria y Mata

Urbanista espanhol;

Nasceu em Madri, em 1844 e viveu até 1920;

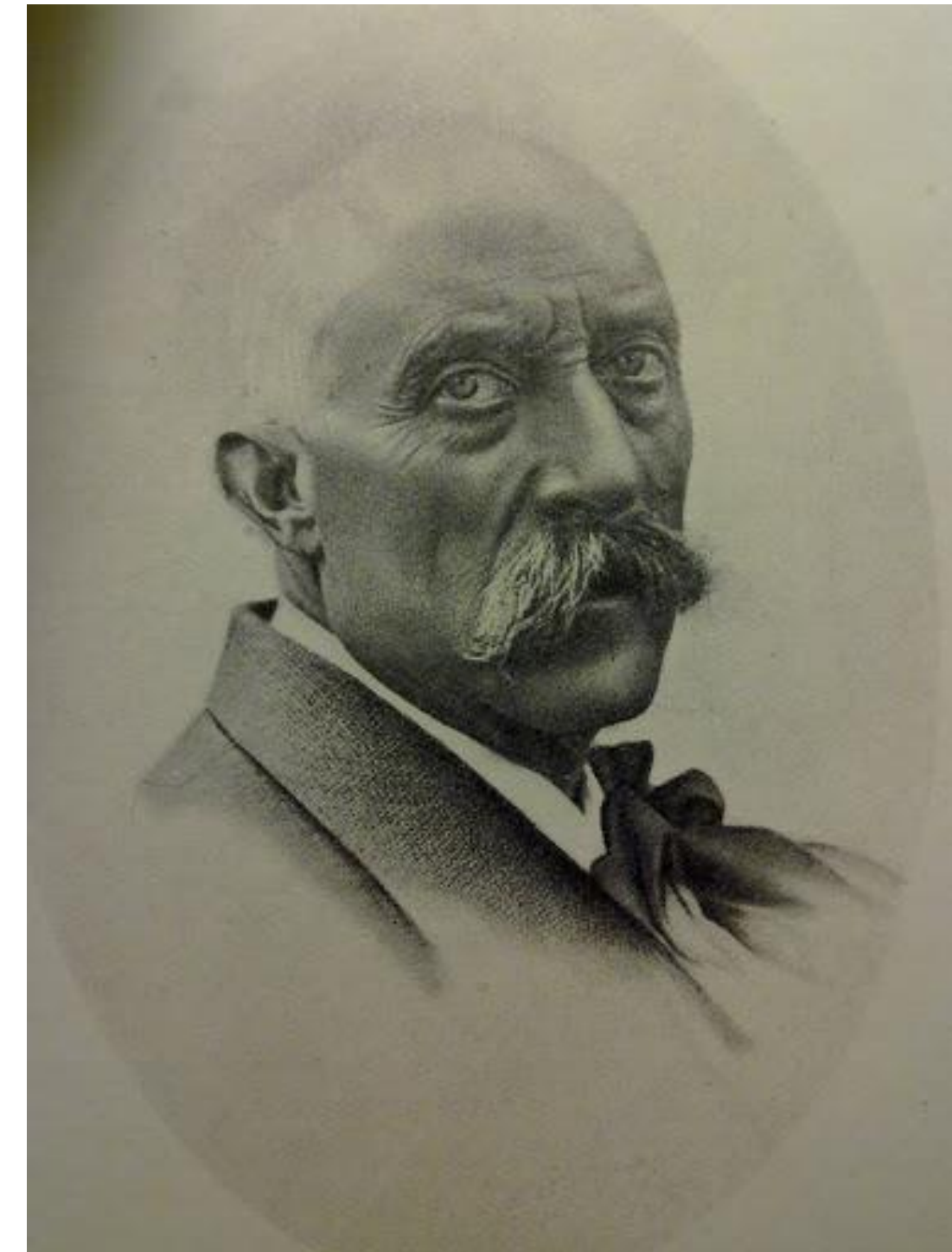
Autodidata;

Filho de um alfaiate liberal;

Desde 1886, dedicou-se ao seu projeto da Cidade Linear;

Tentou, sem sucesso, se juntar à Faculdade de Engenharia depois de completar os estudos de música;

Em 1864, se tornou assistente de telégrafo na empresa Santander;



Na capital, ele entrou em um escritório administrativo no Sul Railway Atocha, arranjado com os estudos na Escola de Cadastro e tutoriais de matemática que posteriormente deu aulas para os alunos do ensino médio;

Durante sua juventude, participou de reuniões e manifestações anti-monarquia com os amigos como os irmãos Melero, o jornalista Felipe Ducazcal ou Eusebio Blanco, entre outros;

Ele completou seus estudos em 1867 na Escola de Cadastro;

Foi trabalhar em Navalcarnero (Madrid) e La Granja (Segóvia);

Em 1882 Arturo apresentou, pela primeira vez nas páginas do jornal El Progreso, a ideia original da Cidade Linear;

Em 1894, fundou a Madrid Arturo Soria Contruction Company (CMU), a fim de explorar o eixo ferroviário, chegar à terra, urbanizar e construir as casas de sua cidade utópica.

A cidade linear é um modelo concebido pelo urbanista espanhol Arturo Soria y Mata no final do século XIX, construída como bairro experimental na periferia de Madri, Espanha, em 1894.

A noção de cidade linear foi utilizada no modernismo a partir do final da década de 20 por alguns urbanistas como Nicolai Miliutin, Le Corbusier, Ernst May, Lúcio costa, Kenzo Tange, entre outros.

A cidade linear tem como característica mais marcante o desenvolvimento em linha, geralmente com uma via central que funciona como estrutura principal, em torno da qual se desenvolvem ramos secundários.



A interpretação da cidade linear varia segundo cada um dos autores:

- Para Miliutin, ela estava ligada ao sistema de produção industrial;
- Le Corbusier a utiliza para atingir maior liberdade formal e de igual maneira trabalhar livremente o sistema viário dentro de sua proposta de hierarquia viária apresentada também em “Sur Les Quatre Routes” (“Sobre as 4 Vias”);
- Ernst May desenvolve a relação cidade/indústria proposta por Miliutin no seu projeto para a cidade soviética de Magnitogorsk;
- No pós-guerra, Lúcio Costa adota o partido linear no desenvolvimento do plano piloto de Brasília e, também em 1960, posteriormente utilizou o partido linear novamente como um dos elementos do seu plano para a Barra da Tijuca no Rio de Janeiro;
- Kenzo Tange apresenta um plano monumental de cidade sobre a baía de Tóquio.

A proposta abandona as estruturas tradicionais: quarteirão, praça. A dimensão simbólica está subordinada à dimensão técnica e o espaço público reduzido aos traçados de circulação e serviços – desconsidera a dimensão estética da cidade, submetendo o desenho urbano à dimensão técnica e privilegiando apenas um elemento do processo urbano: a CIRCULAÇÃO, determinando a configuração espacial na forma mais racional: a linha RETA.

Seu pensamento racionalista aborda que o maior problema dos grandes centros está associado ao congestionamento das áreas centrais, ao fluxo e ao tráfego urbano, por este motivo da crescente importância ao sistema viário no planejamento da cidade.

Em sua concepção inicial, com Soria y Mata, esteve ligada ao movimento higienista e de igual maneira à questão dos bairros operários.

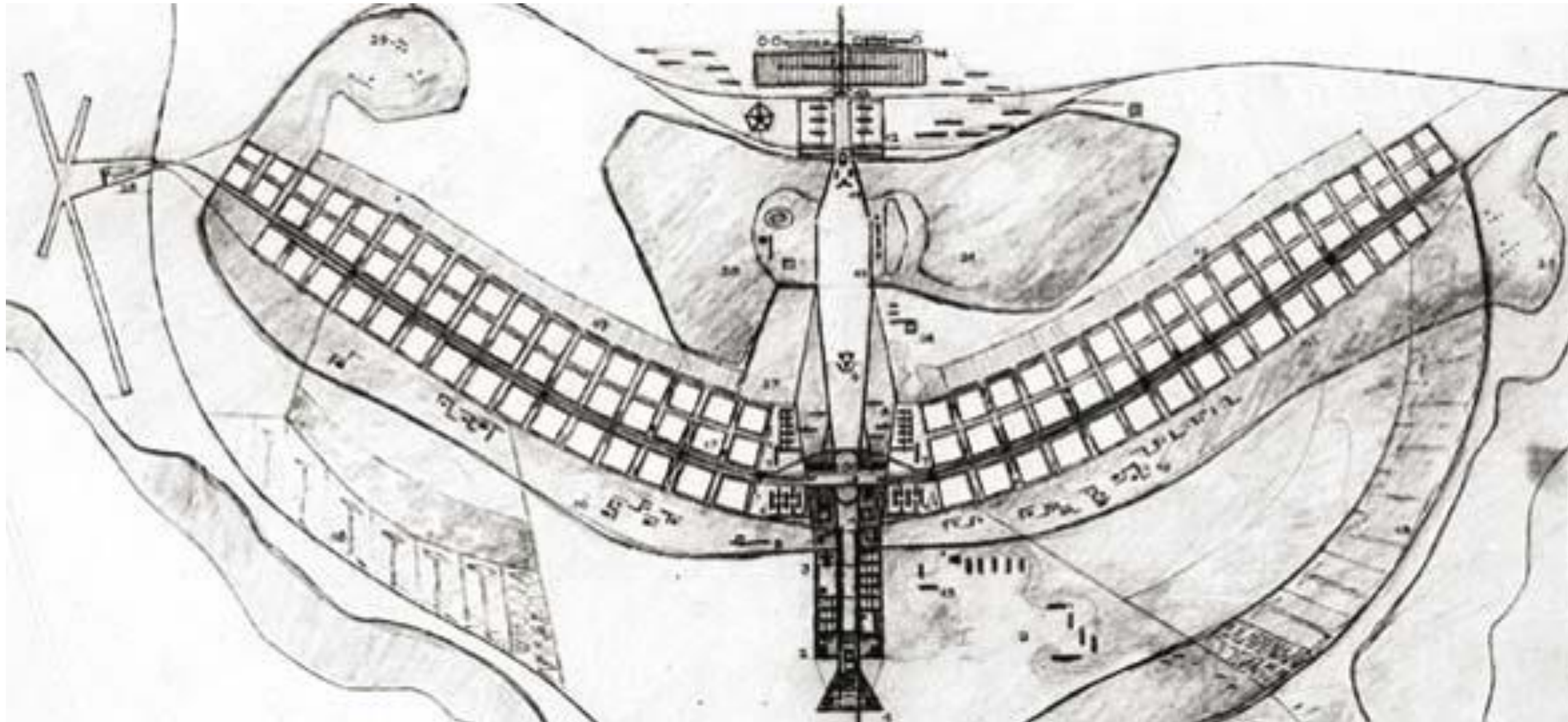
Desde a década de 1880, Soria y Mata acreditava que sua cidade poderia se estender pelo território se ligando a outras e até a diferentes países, em uma grande rede urbana. Este fenômeno não está longe da realidade dos nossos dias. Através de sistemas de transporte super-rápidos (como o trem-bala), cidades são interligadas em poucas horas no Japão e em alguns países da Europa.



A cidade linear de Madrid foi um marco importante para os projetos urbanos linearistas implementados em todo o mundo através das muitas propostas europeias.

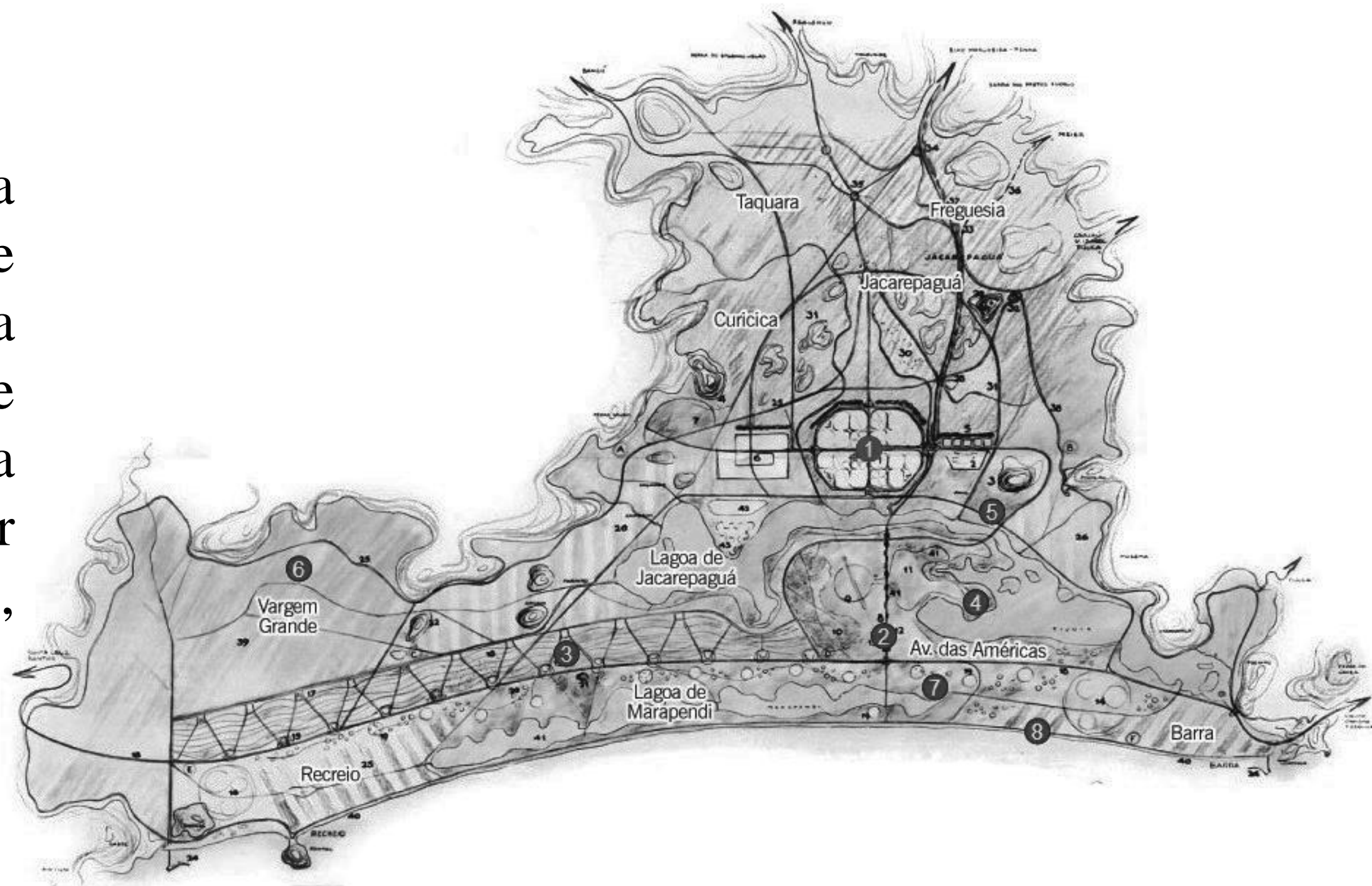
Nos fins do século XIX, foi construído um bairro experimental na periferia de Madrid, Espanha, entre 1894 e a década de 20, pela Companhia Madrilenha de Urbanização.





Brasília – o projeto de Lucio Costa para o Plano Piloto segue essa ideia e surgiu a partir do sistema viário;

A Barra da Tijuca se configura como uma “Cidade Linear” modernista, ao longo de uma rodovia (ainda que atualmente tenha sinais de trânsito), com segregação e cerceamento de espaços públicos, além da ocupação de espaços centrais por condomínios residenciais de baixa densidade, desperdício de terreno.



ARTURO SORIA Y MATA combate à cidade circular e cidade jardim com os seguintes argumentos principais:

- Terrenos centrais muito caros (procura maior que a oferta)
- Congestionamentos no centro da cidade
- Marginalização da população periférica

Na cidade linear tais inconvenientes não se verificam porque :

- Quando há crescimento da cidade a avenida central pode-se alongar indefinidamente
- A oferta de terrenos na área central , sendo praticamente ilimitada mantem o equilíbrio oferta-procura e impede a especulação imobiliária terrenos das zonas residências teriam uma uniformidade de preço.

<https://arquitetandoblog.wordpress.com/2009/04/17/cidade-linear-as-ideias-de-sorio-y-mata/>

http://www.biografiasyvidas.com/biografia/s/soria_arturo.htm

<http://portalarquitetonico.com.br/cidade-e-utopia-novos-modelos-sociais-e-espaciais/>