

URBANIZAÇÃO

PLANTA DE MONTREAL EM 1815



URBANIZAÇÃO

MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS

Revista do Centro de Estudos de Urbanismo
e Habitação Engenheiro Duarte Pacheco

S U M Á R I O

O Futuro da Industrialização do País, o Desenvolvimento Regional — Ferreira do Amaral	131
O Novo Centro da Cidade Montreal — Norbert Schoenauer	137
Montreal com e sem Planeamento — Michel Barcelo	153
Les Nouveaux Territoires de Monaco	159
Principes d'integration d'une Methode d'urbanisme Souterrain	163
Unites Territoriales Administratives et Unités de Planification en Italie — Prof Gabriel Scimemi	167
Os Portos de Recreio do Departamento dos Alpes Marítimos — J. Lagautrière	175
Pent'on Definir une Armature Urbaine Ideale? — Jean Alaurent	185
Habitation et Urbanisme dans les Regions Rurales — Richard Stringer	191
Em Memória do Mestre Carlos Ramos	195

URBANIZAÇÃO

REVISTA DO CENTRO DE ESTUDOS DE URBANISMO E HABITAÇÃO
ENGENHEIRO DUARTE PACHECO

MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS

Comissão Directora da Revista

Eng. Manuel de Sá e Mello	Eng. Rafael dos Santos Costa
Prof. Eng. Antão de Almeida Garrett	Arq. José Tudela
Prof. Eng. Manuel da Costa Lobo	Eng. Jorge Carvalho de Mesquita
Prof. Arq. Nuno Portas	Arq. Luís Cunha
Eng. Augusto Celestino da Costa	Dr. António Ferraz de Andrade

REDACÇÃO E ADMINISTRAÇÃO

Centro de Estudos de Urbanismo e Habitação Engenheiro Duarte Pacheco
Rua de Malpique, 88 — 77 00 22 — Cidade Universitária — Lisboa

Preço da assinatura anual	120\$00
Preço do número avulso	40\$00

COMPOSTO E IMPRESSO NA GRAFICA SANTELMO, LDA. • RUA DE S. BERNARDO, 84 • LISBOA

O FUTURO DA INDUSTRIALIZAÇÃO DO PAÍS, O DESENVOLVIMENTO REGIONAL E AS EMPRESAS ESTRANGEIRAS

Ferreira do Amaral

338.924 (469)

Engenheiro Director-Geral dos Serviços Industriais

Em conformidade com os princípios de base que definem os rumos do desenvolvimento industrial, cabe à iniciativa privada, orientada e supletivamente completada pela acção do Estado, a promoção de novas indústrias em Portugal e a estruturação de novos estabelecimentos fabris, ou a ampliação e transferência de local das unidades existentes.

O futuro da industrialização do país depende, pois, em grande medida, das circunstâncias e dos factores que determinarão — na generalidade —, o grau de interesse do capital industrial a investir nos nossos territórios e, — no que respeita à natureza sectorial da expansão fabril ou à sua observação à luz dos problemas afectos à urbanização e à planificação regional, da variância dos diversos mercados, para produtos e para matérias-primas, e do condicionalismo que caracterizar, no futuro, os factores ou meios de atracção do investimento privado para zonas socialmente necessitadas de maior desenvolvimento.

Qualifica-se, pois, como discorrência presumivelmente abstracta, observadas aquelas premissas, o que se possa pensar ou escrever acerca do futuro da industrialização; mas se fixarmos as nossas ideias a tema mais restrito, que apenas relate o desenvolvimento industrial com os aspectos que mais se adaptam ao carácter desta revista, aqueles que correspondem às estruturas fabris e à sua distribuição espacial, torna-se ainda mais aguda a presunção de construção teórica, a que podemos conduzir os nossos vaticínios dedutivos.

O futuro a Deus pertence.

A industrialização do país dependerá muito, no espaço e no tempo, do que conjunturalmente vier a interessar aos capitais industriais. E esse interesse é função de muitas variáveis que virão a evidenciar-se no futuro. Aceitámos, todavia, o tema que nos foi apresentado para elaboração deste artigo e tentaremos desenvolvê-lo, na espe-

rança de que nos afastaremos o mais que nos for possível das considerações abstractas que podem marginar o problema. Para tanto, fugiremos a prospectivar o futuro e tentaremos fixar a atenção dos leitores para o condicionalismo que caracteriza, no presente, a industrialização do país. Admitiremos que a conjuntura se mantém. Se o leitor aceitar connosco esta hipótese (aliás, provável para o próximo vinténio) poderemos ambos deduzir o futuro da industrialização do país, sem cair no desenvolvimento abstracto de conceitos teóricos onde inevitavelmente se situaria a nossa definição no futuro, sem a premissa restritiva hipoteticamente aceite.

**

Dois aspectos interessam especialmente focar na apreciação da conjuntura: o primeiro (de sentido exclusivamente económico) reflecte as circunstâncias que — no presente — condicionam o desenvolvimento da produção industrial; o segundo liga-se à distribuição geográfica do poder económico pelo espaço português (de sentido eminentemente social) e é, como pensamos, o que mais se adapta ao carácter desta revista. Este depende, porém, daquele; abordamos, primeiramente, aquele aspecto por facilidade de exposição.

Define-se desenvolvimento industrial como progresso significativo do valor acrescentado no «produto nacional» da actividade secundária.

No passado, esse desenvolvimento processou-se, em quase todos os cantos do Mundo, em **ambiente** de economia protegida.

Não cremos que esse **ambiente** se mantenha; a conjuntura reflecte sintomas evidentes (na ideia e nos factos) de que a **economia de mercado** substituirá irreversivelmente soluções protecção-

nistas, como motoras primaciais do progresso da actividade industrial.

As políticas de desenvolvimento terão agora, portanto, de fundamentar-se em termos de desmobilização proteccionista — gradual e progressivamente estendidos a espaços económicos integrados, necessariamente transbordantes dos territórios nacionais.

Este condicionalismo impõe à produção industrial, inexoravelmente, característica de base que é condição necessária do desenvolvimento do «produto»: a **dimensão empresarial**.

Com efeito, se considerarmos incluído, no qualificativo «**dimensão**», o símbolo de muitos factores que caracterizam a empresa (com especial relevo para a triologia dos seguintes padrões que mais frequentemente a qualificam: o **poder de venda**, a **capacidade de produzir** e os **meios de investimento**), podemos deduzir que, em economia de mercado, a extensão da respectiva conjuntura consumidora, abrangida pelo potencial comercial da empresa, é uma condição de base que arrasta as restantes características factoriais que qualificam a **dimensão empresarial**.

É óbvio que a extensão industrial, na linha das necessidades imperiosas do nosso país, exige — em confronto com os grandes centros produtores da Terra — dimensões industrial e comercial competitivas.

Este «potencial», que é básico do dimensionamento da produção, não se alcança **necessariamente**, pela criação de novas ou diferentes estruturações industriais; é fortemente dependente da organização e da «força» comercial que — em grande medida — se confunde com a extensão e o volume do mercado dominado pela empresa produtora.

No caso da industrialização nacional, não é difícil reconhecer a realidade de que — na generalidade dos sectores — as medidas do mercado de que dispõe não apoiam o crescimento do produto industrial na medida desejável, especialmente, porque — em comparação com o Mundo industrial concorrente — o pequeno volume do mercado interno não tem efeito significativo na caracterização da **dimensão empresarial**.

A teoria do desenvolvimento da produção industrial portuguesa está por consequência afectada por conceitos aparentemente negativos, que se enformam e desenvolvem no indesejável equilíbrio focado no seguinte dilema:

- dimensão empresarial insuficiente (em especial no «poder» comercial) para o alarga-

mento do mercado de consumo ao seu alcance...

— mercado de consumo ao seu alcance (e correlative subdimensão comercial) abaixo do grau que lhe permite a necessária expansão dimensional das empresas.

O futuro expansionista da industrialização do país exige dinâmica externa adequada a romper este equilíbrio de forças internas, que é incapaz de servir o nosso crescimento na medida desejável e que é necessária para nos aproximar dos níveis de vida dos Povos mais desenvolvidos.

Como pode processar-se no futuro, dentro da lógica circunstancial do presente, essa desejada dinâmica de efeito positivo na industrialização nacional?

Voltemos à triologia que define essencialmente o padrão relativo da «dimensão competitiva»: a **capacidade de produzir**, os **meios de investimento**, a «riqueza» de «poder» e de «saber» vender, enunciada (não por acaso) por ordem diferente da que se adoptou atrás.

A regra é de aplicação universal; os países de mais alto nível de vida e industrialmente muito desenvolvidos são, nos mercados mundiais, aqueles que os dominam em todas as direcções e os que, por definição, atingiram a mais destacada posição na disponibilidade de meios de investimento. Nestes dois grandes aspectos que determinam «dimensão», não há confronto possível com as «forças» de projecção similar, usufruídas pela restante centena de países da Terra: a expansão comercial e o nível de investimento sobreponem-se a todos, por medida muito grande, que o poder político, no ambiente internacional, apoia e consolida.

Há, todavia, alguma justiça relativa nesta desigual distribuição de forças: aquela dúzia de Nações que dominam o comércio do Mundo e comandam as grandes fontes de dinheiro, são aquelas mesmas que retiram dos altos «produtos nacionais», as fatias de leão com que pagam praticamente a totalidade de investigação científica e tecnológica da Terra.

Mas esta desenvoltura que caracteriza, em intervalos de tempo que duram séculos, a solidez e expansão dos dois vértices do triângulo que determina o poder e o desenvolvimento económico das nações e das empresas, não tem réplica correspondente, nem perspectivas potenciais, que impliquem preocupações fundamentadas, na terceira

condição dimensional que respeita à «capacidade» de produzir.

Os factores de produção que determinam aquela capacidade são solicitados pelas «procuras», sempre crescentes, de enormes mercados de consumo — mas, embora gigantescas por definição, estão longe de infinitas.

O que distingue, portanto, na conjuntura, as empresas ou as Nações, no que respeita à hierarquia da escala do seu poder económico, consiste, essencialmente, em que as empresas economicamente muito dimensionadas ou os países muito desenvolvidos são dominados por preocupações de limitações que se desenham nas suas capacidades de produzir, em face das solicitações dos mercados de consumo. Há factores que não são «elásticos», por exemplo na possibilidade de recrutamento dos meios humanos aplicáveis a diversos tipos de trabalho industrial ou, ainda, na obtenção de custos competitivos da produção industrial, considerados os altos níveis económicos vividos pelas populações activas.

Pelo contrário, nos países ou empresas em via de desenvolvimento, as preocupações mais salientes dirigem-se para a busca e extensão de mercados seguros de consumo e de meios suficientes para investimento, definidores também, pelo seu grau, de dimensão industrial necessária.

Deste encontro de interesses, na realidade convergentes, pode formar-se a dinâmica externa capaz de romper o tal equilíbrio de forças internas referido atrás neste artigo.

Os países ou as empresas industriais seguem o bom caminho nas políticas do seu desejado desenvolvimento, procurando comparticipar no abastecimento das redes comerciais do Mundo através da colaboração acordada e facilitada aos grandes centros mundiais produtores, com trabalho operacional e apoio técnico complementar, em transformações parciais ou semiprodutos industriais, que são meios de produzir que se procuram hoje nos territórios onde eles se oferecem de sobra em condições competitivas de custos.

O futuro, repetimos, a Deus pertence.

Mas, no presente, e no passado recente, a política industrial portuguesa tem conduzido com êxito o nosso desenvolvimento, para esta via cooperadora das grandes empresas mundiais que em nossos territórios procuram meios de produção adicionais.

Esta política exige a permanência dos seguintes três factores circunstanciais que são alicerce básico de qualquer rumo, válido e eficaz, aos im-

pulsos que podem ser oferecidos ao crescimento da produção industrial:

- Ordem e legalidade, nos factos e nas ideias;
- Estabilidade monetária e intransigente solidez das finanças públicas;
- Infraestruturas sociais e económicas adequadas e exigidas pelas grandes expansões da produção.

A comparticipação no abastecimento das grandes redes comerciais é comprovadamente aceitável a alguns sectores da actividade industrial do nosso País se aquelas posições-chave se manterem e aperfeiçoarem no tempo, através da colaboração do trabalho nacional e dos nossos meios operacionais com as grandes empresas que procuram, na circunstância, alargamento da capacidade de produção ou melhoria de custos — apoiados em alguns factores que, em medida significativa, começam a perturbar o condicionalismo da produção em alguns dos centros industriais mais desenvolvidos.

Fixado, em linhas muito gerais, o enquadramento que julgamos equivaler ao rumo que orientará a expansão industrial dos países em desenvolvimento, no que se refere ao crescimento da produção de efeito imediato e mais significativo, pensamos completar este quadro de considerações com o enunciado do que pode ser entendido pelo **grupo de infraestruturas, sociais e económicas**, atrás referidas e consideradas como factores de conjuntura que são condição necessária ao nosso desenvolvimento. Tentamos fazê-lo, com a intenção de nos explicarmos um pouco melhor, misturando-lhe, no que vai seguir-se, a pretensão de abordar alguns aspectos que respeitam ao futuro da nossa indústria ligado à sua distribuição geográfica pelo espaço português.

É muito fácil classificar geográficamente o desenvolvimento económico dos territórios portugueses, na Europa e em África, em dois espaços totalmente distintos: as zonas que são servidas pelos portos nacionais de primeira classe (e que são essencialmente as manchas territoriais que os rodeiam) constituem um primeiro grupo de desenvolvimento socio-económico cujos índices significativos quase respondem em absoluto, pelo conjunto do espaço português. O resto, pelo que respeita ao território europeu, constitui o segundo grupo. Não nos referiremos aos grandes espaços africanos, em pleno desenvolvimento, nos «interlands» dos movimentados portos nacionais de primeira classe que operam nas costas portuguesas

do Atlântico ou do Índico. Limitamos o nosso comentário ao território do Continente Europeu, onde os dois portos portugueses de primeira classe — Leixões e Lisboa — determinam o tal espaço socio-económico que, nesta óptica, divide o País naquelas duas classes distintas.

Concretamente, no que respeita ao desenvolvimento da produção industrial, podemos incluir naquela primeira zona os distritos do Porto, Braga e Aveiro e os de Lisboa e o de Setúbal a norte do rio Sado.

No restante território continental, cujo desenvolvimento industrial está na linha das nossas necessidades sociais, destacam-se com fraco sinal positivo, os distritos de Leiria e de Coimbra e algumas manchas que não constituem, aliás, índices muito significativos de desenvolvimento anómalo, observando-se que são caracterizadas por actividades sectoriais especializadas de muito alto índice de «localização industrial». São características desta **altíssima localização** na indústria dos lanifícios, por exemplo, os Concelhos da Covilhã, da Guarda, de Seia e Gouveia.

Não parece necessário repistar as razões (especialmente de carácter social) que conduzem à necessidade de política de expansão geográfica das indústrias, situando-se gradualmente, em tanto quanto nos seja possível, em zonas que vão alargando a área abrangida pelo grupo territorial de maior desenvolvimento económico.

Assim tem acontecido aliás, embora com alguns vagares que a impaciência natural dos Povos pretende, com certa razão, ultrapassar.

Mas no que se refere a infraestruturas disponíveis e adequadas ao desenvolvimento, não cremos que a situação das regiões que se afastam de Lisboa e do Porto se caracterizem especialmente em situação de desfavor, em relação aos distritos do litoral economicamente mais desenvolvidos.

Com efeito, tentaremos fundamentar o conceito observando, antes de mais, que, no espaço europeu de Portugal, não há distâncias, medidas pelo padrão da conveniência aplicável à generalidade dos sectores industriais; se caminharmos em direcção conveniente, a partir de qualquer ponto do território português continental, chegaremos quase sempre a Espanha andando ao redor de duas centenas de quilómetros...

Se observarmos, contudo, que a cobertura do território, pela rede rodoviária, chega a todos os recantos urbanizados, ou, pela rede ferroviária, atinge áreas que são parcela relativa muito importante, não é difícil assentar em que — como regra muito aproximada — os encargos de trans-

portes não variam significativamente em relação às regiões escolhidas pela implantação dos estabelecimentos fabris.

No que respeita, na generalidade da actividade fabril, às necessidades de água, de esgotos, de energia eléctrica e, ainda, de combustíveis, o confronto entre as disponibilidades oferecidas, nas duas hipóteses que estamos a comparar, não se estruturam sistemáticamente em desfavor do interior das províncias portuguesas. Efectivamente, em regra, se os serviços infraestruturais mencionados (na realidade espalhados em todo o território) podem em alguma parte vislumbrar certas perspectivas de saturação, determinantes de imediatas ampliações estruturais ou de novas realizações, o fenómeno só pode situar-se, com possível fundamento, nas áreas geoeconómicas centradas por Lisboa ou Porto.

Em todo o restante espaço, as razões de eventual insuficiência de meios de abastecimento, em qualquer local, não legitimam a sua exclusiva dependência de situações em análise referentes ao interior do País. Pelo contrário, a observação dir-nos-á que, nas áreas mais afastadas da orla marítima, se, como é desejável, muito maior fora a «procura» na utilização das estruturas em serviço, larga folga existe e existirá para que a «oferta» a sobreleve.

Tal como foi referido relativamente às redes de transporte, a cobertura de todo o território português da Europa está completada pelas concessões de Grande Distribuição de energia eléctrica ou pelos serviços de abastecimento de combustíveis. Os rios ou águas subterrâneas e a possibilidade de esgotos, etc., não são apanágio exclusivo das zonas do litoral; pelo contrário, talvez aqui, as suas disponibilidades exijam algumas vezes prudente reflexão.

Demais, considerados os grandes princípios que orientam o desenvolvimento e exploração da Rede Eléctrica Nacional e a orientação dada à política de distribuição de combustíveis, os encargos dos respectivos serviços de abastecimento são função de diversas variáveis características da natureza dos consumos, mas o seu afastamento das zonas «ricas» não intervém significativamente na formação dos preços unitários.

*
**

Retomamos neste ponto a nossa discorrência acerca das perspectivas oferecidas ao desenvolvimento industrial do espaço português e tentare-

mos abordar alguns aspectos que referem uma infraestrutura que, lógicamente, se revela importantíssima se a observação se enquadrar na linha de pensamento que orientou a primeira parte deste artigo.

Trata-se da oferta de trabalho industrial e dos meios humanos potencialmente disponíveis.

O trabalho operacional e o apoio técnico complementar, oferecidos às grandes empresas mundiais que os procuram, processam-se pela emigração (que, como é óbvio não podemos aceitar como objectivos do nosso desenvolvimento industrial) e pelo seu aproveitamento em estruturas industriais localizadas nos nossos territórios (este, pelo contrário, o caminho desejável — no nosso interesse e no da «procura» — à expansão do «produto» nacional).

No plano do equipamento infraestrutural necessário àquela política de desenvolvimento respeitante ao potencial humano disponível para a indústria, o confronto que temos feito entre o interior e o litoral influenciado pelos grandes centros urbanos, torna claramente aliciante a primazia daquele comparada com as perspectivas destes últimos.

Com efeito, a grande procura de trabalho humano em muitos sectores da actividade industrial polariza-se no recrutamento de mão-de-obra, especialmente feminina, entre a juventude menor de vinte anos com larga preferência para raparigas que ultrapassam o grau mais elementar da sua preparação técnica.

Espalhadas pelo interior das províncias em pequenas vilas e cidades de vida socialmente tranquila e predisposta para o trabalho, dezenas de escolas elementares técnicas, pleáticas de pessoal discente, largam, ano a ano, para a vida do trabalho (com virtudes e qualificação que não receiam confronto com quaisquer outras sociedades hodiernas) milhares e milhares de homens e mulheres que são o valor potencialmente mais «rico» como promotor do nosso desenvolvimento económico.

O alto grau da sua disponibilidade nos espaços nacionais menos desenvolvidos mede-se, sem qualquer dificuldade, pela «fuga» que lhes é necessária e comprovadamente inconveniente aos meios onde nasceram e onde não podem sobreviver.

A fábrica agarra-os à terra e bem. O interesse e a vitória são mútuos: da actividade fabril e deles.

Posto o problema desta forma e observando-se o notável desenvolvimento que, no último quinquénio, tem qualificado a actividade fabril de operações complementares (chamemos-lhe internacional) no território nacional e o movimento que daí

tem resultado no crescimento do emprego industrial entre a nossa juventude trabalhadora (nomeadamente de origem rural) fica de pé a seguinte falta de lógica que tem traduzido a realidade dos factos: — as empresas insistem em escolherem a localização dos estabelecimentos fabris nos arredores de Lisboa ou Porto. Uma importantíssima infraestrutura faz falta às nossas pequenas cidades do interior do nosso território. Nas circunstâncias actuais afirmamos que a sua conveniente promoção é condição **necessária e suficiente** de desenvolvimento regional por via da actividade industrial. Dedicamos a última parte deste artigo ao Ex.^{mo} Presidente da Câmara Municipal de Viseu, homenagem singela de quem lhe reconhece, nas boas ideias e em factos prestantes, a acção denodada e superiormente inteligente como tem preparado o seu concelho (até agora sem êxito significativo) para aproveitamento dos factores locais, muito válidos e acessíveis, oferecidos a grandes empresas mundiais para, na região, montarem os seus estabelecimentos fabris.

Partindo de vários cantos da Terra, onde o poder económico ocupa muito alto as posições cimeiras de todos os índices que o podem caracterizar, têm sido realizados, por sábios da engenharia e da economia, estudos completos respeitantes a variadas modalidades industriais (mais frequentemente na electrónica) em relação à medida do condicionalismo socio-económico que, na conjuntura, é oferecido pelos nossos territórios para efeito da expansão industrial das grandes empresas produtoras e distribuidoras.

O exame tem-nos sido frequentemente favorável e, daqui, fica-nos a experiência que nos leva a admitir como certa a discorrência que abre este artigo, dedicada ao futuro do nosso desenvolvimento industrial.

Pormenorizando a eleição do nosso país como ponto de apoio desejável para o condicionalismo imposto para aquela expansão, temos conhecido, também, com muita frequência, que o concelho de Viseu se apresenta em óptimas condições de escolha.

Aproveitemo-lo como símbolo de cidade da província, em áreas de actividade industrial praticamente nula, e confirmemos, por hipótese, que consideramos comprovadamente aceitável, que as infraestruturas de Viseu, sàbiamente observadas e medidas, nos conduzem (como na realidade conduzem) a situação geo-económica óptima (em confronto com qualquer região do Mundo) para a implantação do trabalho industrial de especial qualidade, nomeadamente, na electrónica em geral.

Os pesados relatórios de peritos imparciais assim têm deduzido, não poucas vezes. Algumas fábricas têm sido erigidas em Portugal em consequência daqueles estudos; mas, eleita Viseu como a melhor solução, os estabelecimentos acabam por se situar a distância que não tem sido superior a meia centena de quilómetros de Lisboa ou do Porto.

Porquê?

Oferecemos a nossa resposta aos responsáveis pela política do desenvolvimento social das regiões da nossa Província: porque não há nas nossas cidades do interior meios de ensino oficial dos países estrangeiros de língua inglesa ou alemã onde os filhos daqueles que virão a ser responsáveis pelas gestões fabris (homens na idade de terem filhos nos estudos liceais dos seus países) encontrem processo de iniciar ou prosseguir os seus estudos, tal como fazem na Escola Alemã ou nas escolas oficiais inglesas de Lisboa...

Viver em Portugal é situação desejável por quantos se dispõem a sair dos seus países; com a compreensível restrição todavia, de viverem com a família em cidades onde os filhos não atrasem a sua instrução tal como a recebiam em suas terras.

Cremos estar aqui a chave do problema.

Será de tentar mais esta diligência, senhor Presidente da Câmara Municipal de Viseu?

Quase lhe podemos garantir que a constituição de uma escola oficial de língua inglesa, entre as infraestruturas que têm sido o grande objectivo da sua prestante acção administrativa, é apenas o que falta para se vaticinar a pesada contribuição regional que acompanhará, sem dúvida alguma, o êxito que as circunstâncias asseguram ao futuro da industrialização do País.

Finda o artigo com a apresentação deste apelo, síntese que intenta simbolizar o rumo que pode determinar, para a industrialização nacional, as perspectivas do futuro.

O NOVO CENTRO DA CIDADE DE MONTREAL

711.14(71 - Montreal)

Norbert Schoenauer

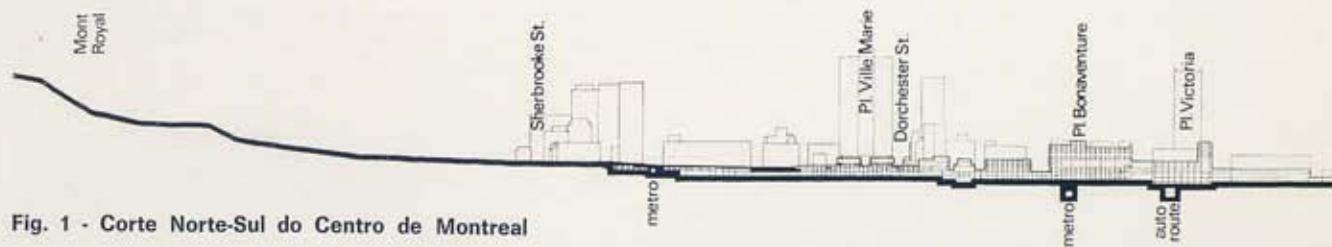


Fig. 1 - Corte Norte-Sul do Centro de Montreal

A última década da história de Montreal representa uma fase culminante na modificação do seu arranjo urbano. Estabeleceram-se, por exemplo, durante este período as raízes de um novo centro da cidade. Pode esta fase recordar outra que corresponde à passagem do século passado para o nosso e que levou à transformação de muitas cidades e povoações do Canadá, correspondendo também ao aparecimento dos CF, no início da exploração das regiões do Ocidente e ao movimento «City Beautiful» posterior à exposição de

Chicago. Tudo o que foi feito no passado fica no entanto diminuído, pelo menos do ponto de vista material, senão mesmo do ponto de vista social, perante as possibilidades tecnológicas do presente. Não foi ainda possível igualar a dimensão das alterações actuais.

As transformações correntes de Montreal são claramente visíveis no coração da cidade, enquanto que as alterações na periferia da cidade são apenas quantitativas, a área central sofreu alterações quantitativas consideráveis, que afec-

Fig. 2 - Vista aérea do centro de Montreal



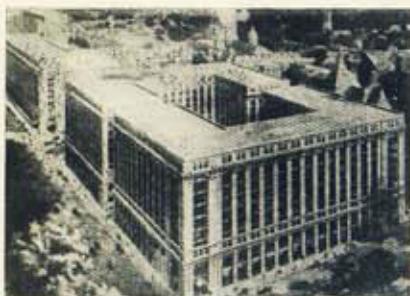


Fig. 3 - Projecto para um edifício no local da «Place Ville Marie», em 1913, por WS Painter, para a C. N. R.



Fig. 4 - Grande solução proposta por H. Jones para a «Place Ville Marie», nos anos 30



Fig. 5 - «Place Ville Marie» (1962-66) por IM Pei

Fig. 6 - O local da «Place Ville Marie» antes de urbanizado



Fig. 7 - Ângulo NE da «Place Ville Marie»

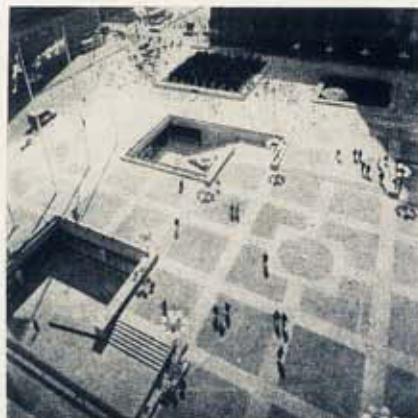


Fig. 8 - Escadaria da PVM até ao re-cinto comercial (varanda)



tam não só aspectos como o transporte público e a arquitectura, mas até mesmo o próprio espírito e as aspirações dos seus habitantes.

Evidentemente estas alterações devem-se, não a uma força única, mas a várias forças actuando em conjunto. O facto de Montreal ser a sede da Expos. 67 é apenas um dos factores que estão na base das alterações. Não são menos importantes a presença de um presidente da câmara cheio de energia e altamente competente, o estímulo do «boom» económico, o influxo de muitos imigrantes e, sobretudo, a capacidade crescente que adquirem os Montrealais — habitantes de língua francesa da cidade — de se afirmarem.

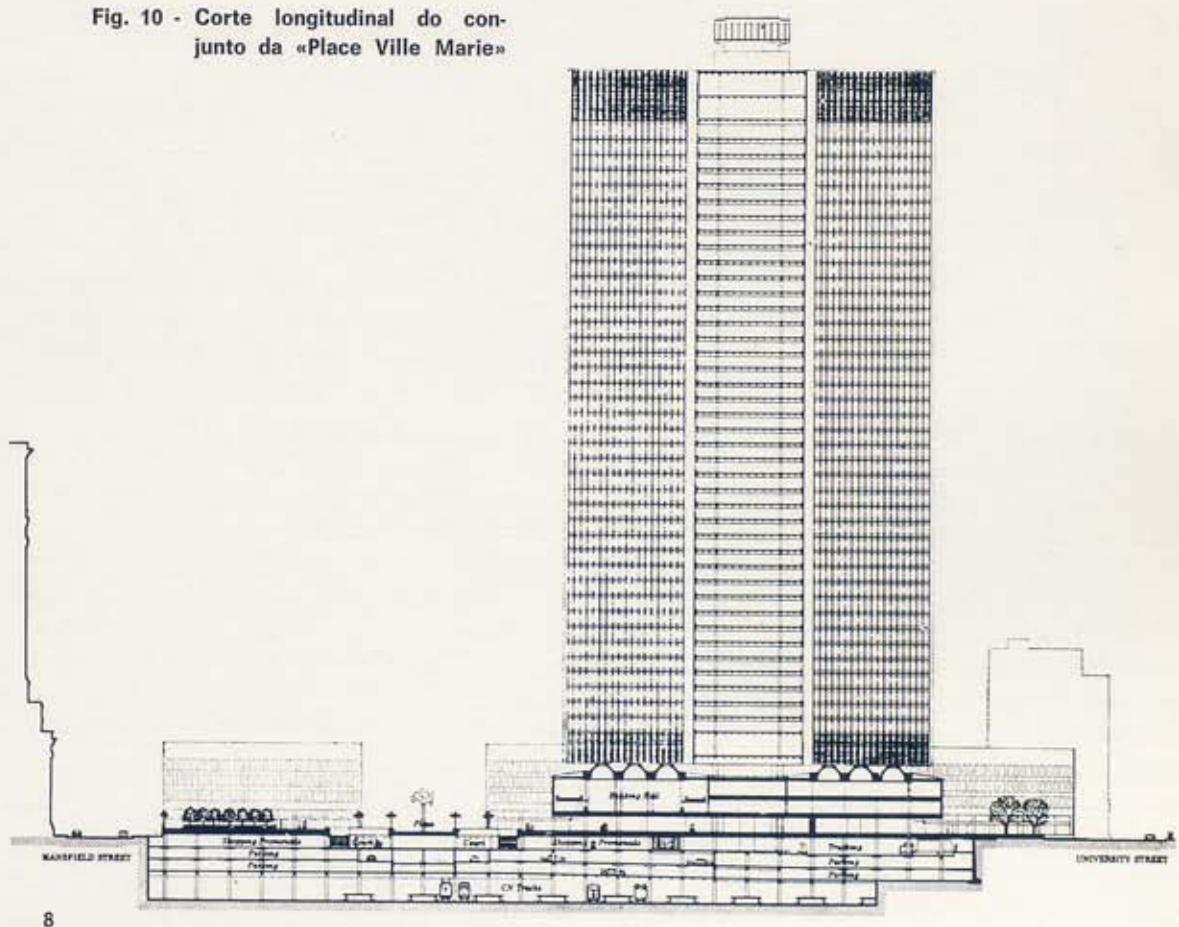
Não é minha pretensão rever as modificações políticas, económicas ou sociais que se verificaram em Montreal. A referência a estes factores é necessária para ser mais fácil delinear o substrato das modificações materiais que levaram ao desenvolvimento do novo centro da cidade de Montreal.

Sem dúvida que a modificação mais importante no novo centro urbano teve o seu início com o desenvolvimento do conjunto da Place Ville Marie, projectado e executado por William Zeckendorf. A estrutura mais alta deste conjunto

Fig. 9 - Entrada da garagem de estacionamento da «Place Ville Marie»

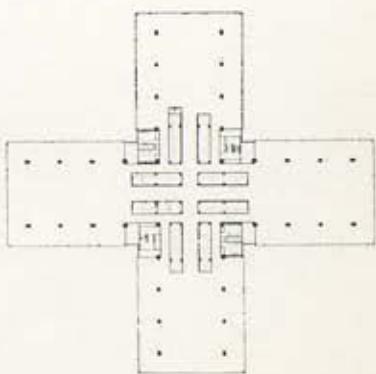


Fig. 10 - Corte longitudinal do conjunto da «Place Ville Marie»



é o edifício da Royal Bank of Canada uma torre cruciforme com andares para escritórios em que a área de pavimento de cada um dos 45 andares é de quase 1 acre ($4046,68\text{ m}^2$). O último edifício deste conjunto é o da IBM que ficou pronto o ano passado. Este edifício, a torre e ainda dois edifícios de 4 andares para escritórios, contornam a Place Ville Marie por três lados. Por baixo da praça temos a esplanada comercial, vários restaurantes, cinemas e a necessária garagem de estacionamento.

Fig. 11 - Planta característica de implantação dos pavimentos



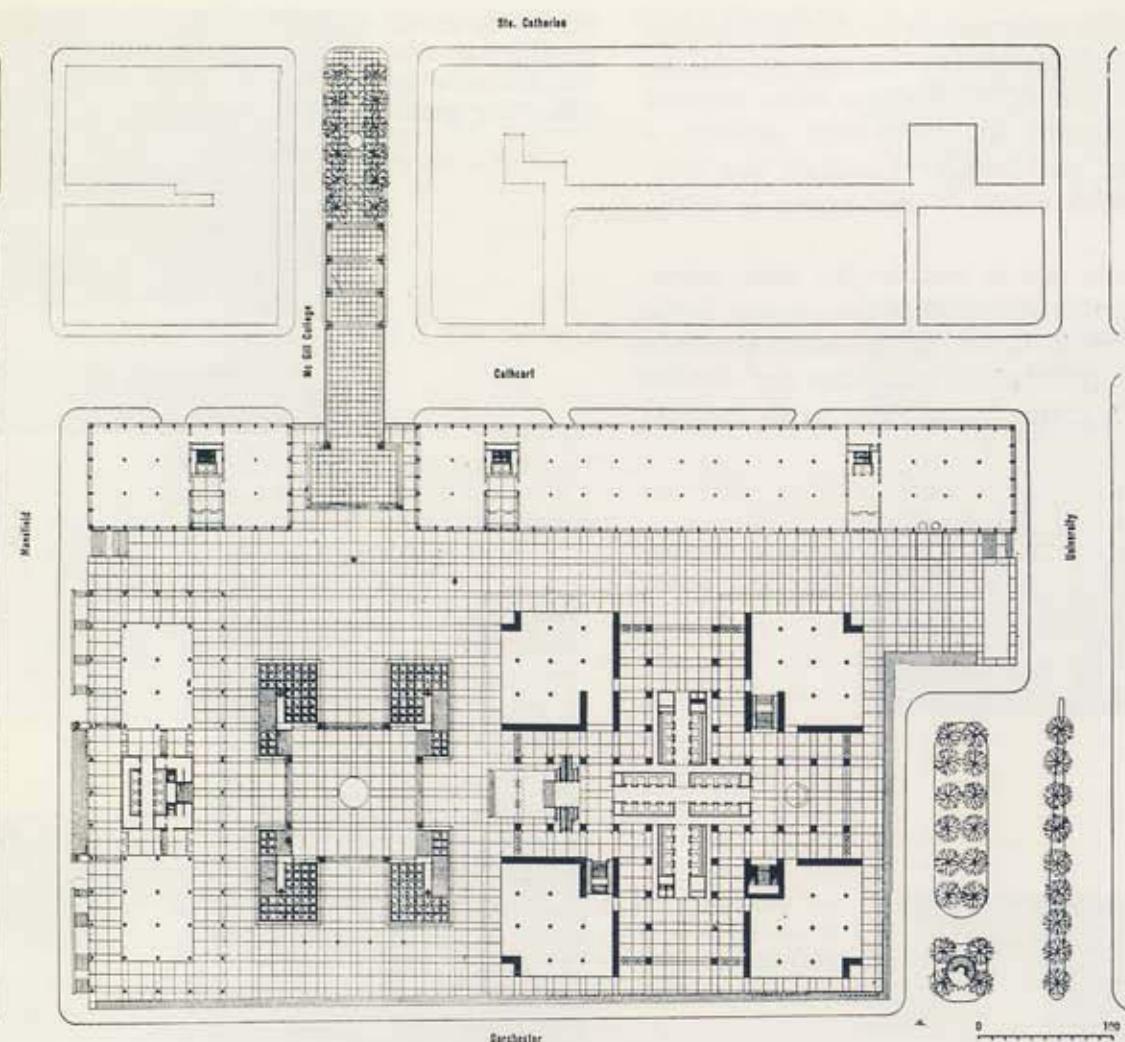


Fig. 12 - Planta do conjunto da Place Ville Marie ao nível do pavimento do largo

Antes do início da construção, os acres de terreno eram uma ravina de acesso difícil em que se encontravam a entrada de um túnel de CF e uma gare de triagem da CNR. Hoje em dia, pelo contrário, o «espaço aéreo» das linhas ferroviárias é ocupado por um grande conjunto de edifícios onde se pode trabalhar, comer, fazer compras e passar o tempo, sempre em ambiente climatizado. Vias internas para peões ligam este conjunto de construções directamente aos blocos urbanos vizinhos que dispõem de edifícios de

escritórios, arcadas para compras anexas aos hotéis, salas de reuniões e espaços para feiras ou exposições, que dão por sua vez acesso indirecto a outras «Plazas» já existentes e a núcleos urbanos em desenvolvimento.

Uma rede de passagens interiores ligando estes quarteirões (blocos) uns aos outros constitui um aspecto muito interessante num clima nôrdico como este; a sua constante utilização de inverno e de verão demonstra bem o seu interesse.

É erro considerar estas passagens como túneis subterrâneos, pois, de facto, quase todas se encontram ao nível da superfície estando apenas cobertas pelos edifícios construídos à superfície e sendo em muitos pontos — como na esplanada comercial da «Place Ville Marie» — iluminadas directamente pela luz que vem do exterior. A vizinhança dum local escarpado de 45 pés (13,716 m) é ainda outro factor que justifica esta forma de ligação lógica e natural. Por outro lado ainda não

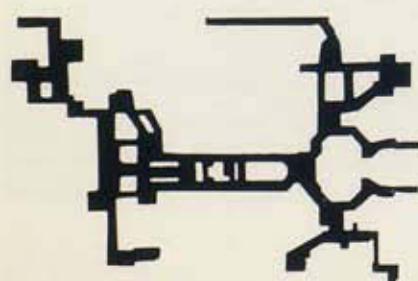


Fig. 13 - Esquema do «Rockefeller Centre» em escala igual ao da zona central de Montreal

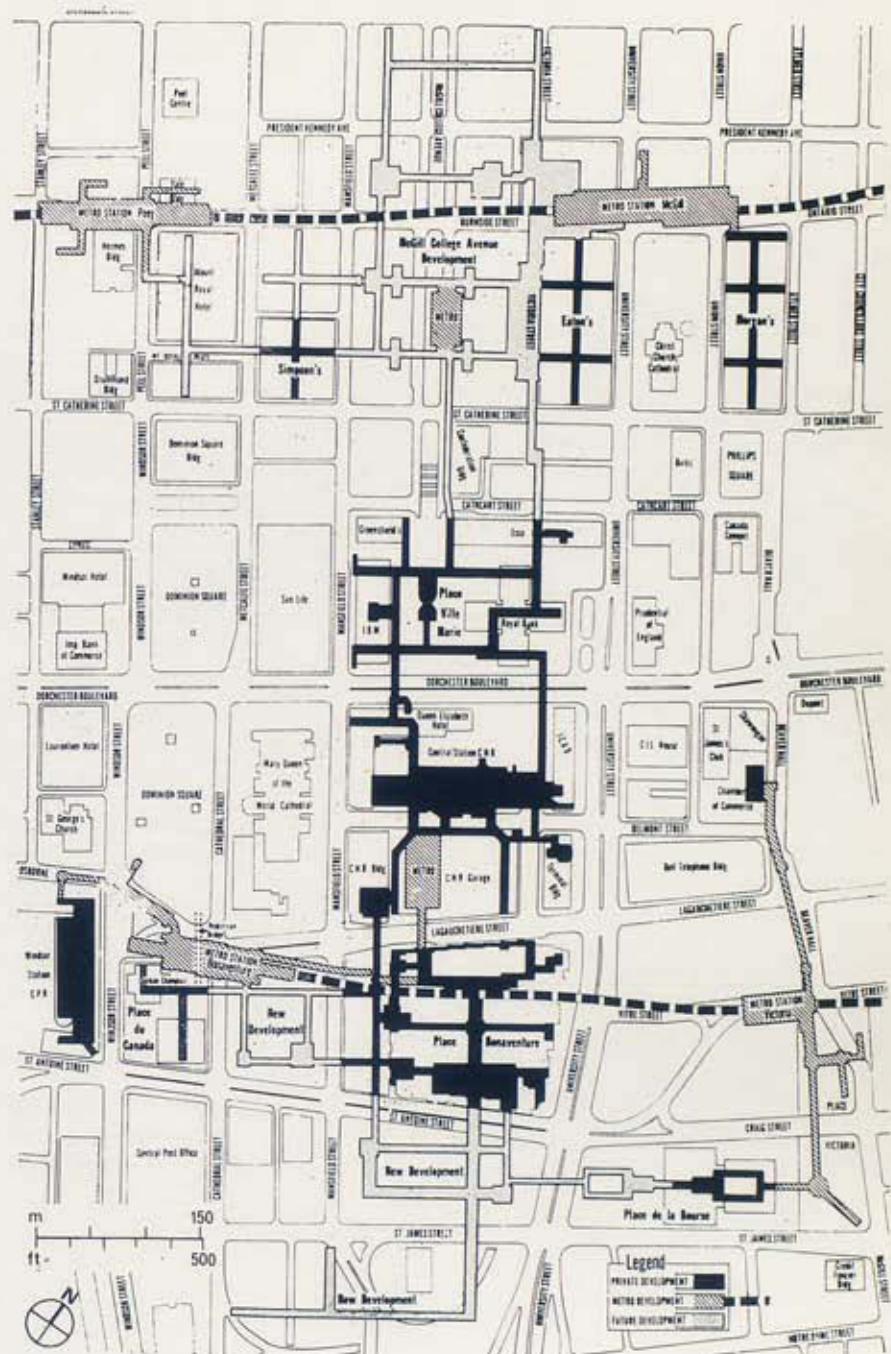


Fig. 14 - Planta da zona central da cidade elaborada em Março de 1967 por Vincente Ponte

está explorada a possibilidade oferecida pelas excepcionais condições topográficas existentes, e que consiste em se estabelecerem ligações entre os vários níveis por meio de pontes cobertas.

Mais dois edifícios em torre foram construídos mais ou menos ao mesmo tempo que o conjunto da Place Ville Marie, e na proximidade do mesmo. Temos assim o edifício de 34 andares da CIL construído por Greenspoon, Friedlander e Dunne com Skidmore, Owings e Merrill, e o edifício de 45 andares do Bank of Commerce construído por

Peter Dickinson e sócios. Esta concentração de construções altas destinadas a escritórios acabou por atrair muitas outras estruturas mais pequenas e também o impressionante edifício de 45 andares da «Place Victoria» construído por Greenspoon, Friedlander e Dunne com Luigi Moretti e Nervi e os edifícios de 28 andares da «Place du Canada» de que fazem parte o hotel «Château Champlain» de Roger d'Astous e JP Pothier e o bloco de escritórios ainda em construção por JB Parkin e JC Parkin, ambos situados no sopé da encosta escarpada.



Fig. 15 - Esquema da rede do metropolitano de Montreal

Há dois aspectos comuns a todos os maiores blocos para escritórios do novo centro citadino. O primeiro destes aspectos consiste no seu carácter «insular», proveniente não só da sua grandeza inerente como também da sua aparência



Fig. 16 - Passagem subterrânea da «Place Ville Marie»

exterior de monumentos arquitectónicos, pelo que se tornam diferentes e independentes do meio em que se encontram. As suas ligações com os edifícios que os rodeiam estão cuidadosamente escondidas não sendo visíveis no seu aspecto exterior, pelo menos ao nível da via. A influência de princípios errados de composição arquitectónica é muitas vezes dominante e, no caso da praça da «Place Ville Marie», conduziu a um planeamento axial errado que só é claramente visível numa fotografia aérea ou na planta do pavimento da maquette.

O segundo aspecto é mais positivo e depende do carácter múltiplo da utilização destes desenvolvimentos complexos. A maior parte dos edifícios descritos, das instalações para a finalidade a que se destinam têm instalações para lojas, esplanadas, restaurantes, cinemas, parques de estacionamento e garagens. Rompe-se assim em parte com o tipo rígido de arranjo urbano em zonas de finalidade única que tem sido habitualmente seguido até agora. Só não se rompe completamente com esta posição porque estes blocos não têm carácter também residencial, a não ser por incluirem instalações hoteleiras.

Há três hotéis nestes novos desenvolvimentos do centro citadino. O primeiro, o «Queen Elizabeth Hotel» faz parte do conjunto do (CANADIAN NATIONAL RAILWAY) CNR e, embora o

Fig. 18 - Edifício da IBM por IM Pei recentemente concluído na «Place Ville Marie»



Fig. 17 - Passagem subterrânea da «Place Ville Marie»



Fig. 19 - Edifício da IBM visto da sobreloja da «Place Ville Marie»

edifício tenha pouco interesse, está devidamente ligado à estação de caminhos-de-ferro e, indirec-tamente, à «Place Ville Marie» e à «Place Bonaventure» a sul.

Na «Place Bonaventure» temos o segundo novo hotel da cidade, que é por sinal parte inte-grante de um dos raros edifícios de utilizações múltiplas. O hotel de 400 quartos circunda um jardim de arranjo paisagístico situado no terraço desta grande e maciça estrutura de betão. Por baixo temos um centro comercial internacional, uma Feira Industrial com um enorme salão de

exposição e, finalmente, nos andares mais bai-xos, temos uma secção comercial com uma pas-sagem para o metro.

O terceiro hotel, o «Château Champlain», é uma torre de 40 andares, com cerca de 620 quar-tos, suites de luxo, restaurantes, bares, night-clubs, salão de baile, etc. Concebido nos mol-des tradicionais para corresponder ao desejo de grandeza do grande público, o edifício deste hotel constitui um ponto de referência importan-te na zona central da cidade de Montreal. Faz parte do conjunto da «Place do Canadá», do Canadian

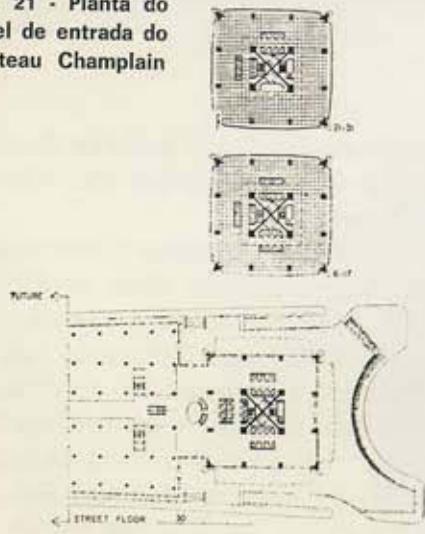


Fig. 20 - Corte dos edifícios da Place du Canada



Fig. 22 - O Hotel Château Champlain

Fig. 21 - Planta do nível de entrada do Château Champlain



Pacific Railway, e está em ligação com a vizinha estação de Windsor e com a estação do metropolitano da Place Bonaventure. Uma ponte aberta para os peões liga-o ao Dominion Square, tirando proveito das características topográficas para conseguir a devida separação do tráfego de peões e de veículos.

Há alguns anos discutia-se largamente o problema de os centros comerciais suburbanos virarem a constituir grande perigo para as ruas comerciais convencionais no centro das cidades. Com a construção de conjuntos de edifícios para utilizações múltiplas, esta ameaça — se alguma vez existiu — tornou-se mínima, vindo agora a



Fig. 23 - O edifício CIL

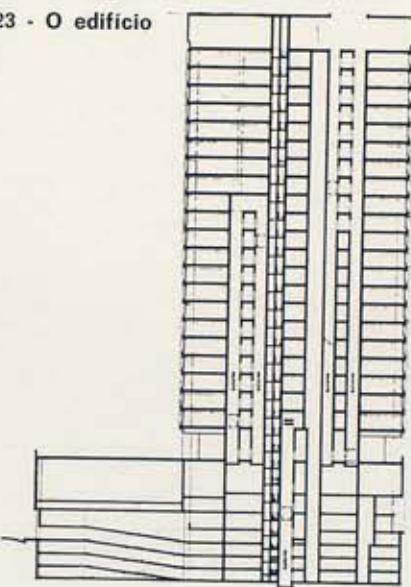


Fig. 26 - Corte do Canadá Building

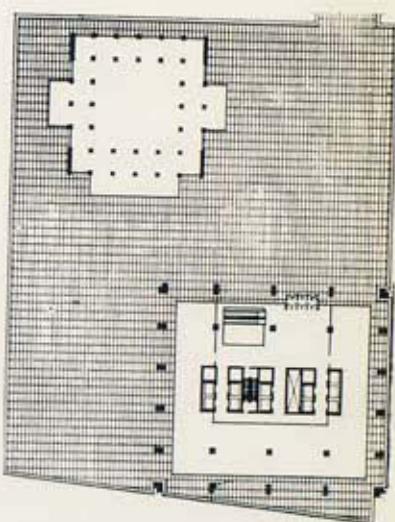


Fig. 27 - Piso de entrada do Canadá Building



Fig. 24 - O edifício CIL, de 34 andares



Fig. 25 - O conjunto do Château Champlain

concorrência, de facto, das esplanadas comerciais climatizadas, que se encontram na base dos edifícios em torre destinados a habitações ou a escritórios. A artéria-esplanada comercial da «Place Ville Marie», por exemplo, foi um autêntico sucesso desde a sua construção, sucesso assegurado logo de entrada pela vizinhança de milhares de empregados de escritórios e de numerosos utentes da vizinha estação de caminhos-de-ferro.

Nem todas as esplanadas comerciais têm tão bons resultados. Evidentemente, aquelas que se encontram em passagens na vizinhança de importantes nós de comunicação resultam melhor do que as que ficam isoladas. Como a maior parte destas esplanadas é muito recente é ainda cedo para se afirmar qual das suas duas formas — tipo bazar ou tipo especializado — teve maior influência nos bons resultados conseguidos.

Na nova zona central da cidade, em especial no Mont Royal, ficam situadas muitas das instituições da cidade, tais como hospitais e faculdades, além da Universidade McGill, etc. Duas posições caracterizam a concepção destes edifícios, em especial a da Universidade Mc Gill. A primeira posição diz respeito à necessidade de se construirem edifícios cada vez mais altos, a segunda responde à tendência para se substituirem as velhas árvores e os relvados verdes por espaços de pavimento rijo em cimento, com plantas em vasos e jovens arbustos em arranjos complicados. O «campus» tradicional, verde e com aspecto natural, dá lugar ao recinto, ao

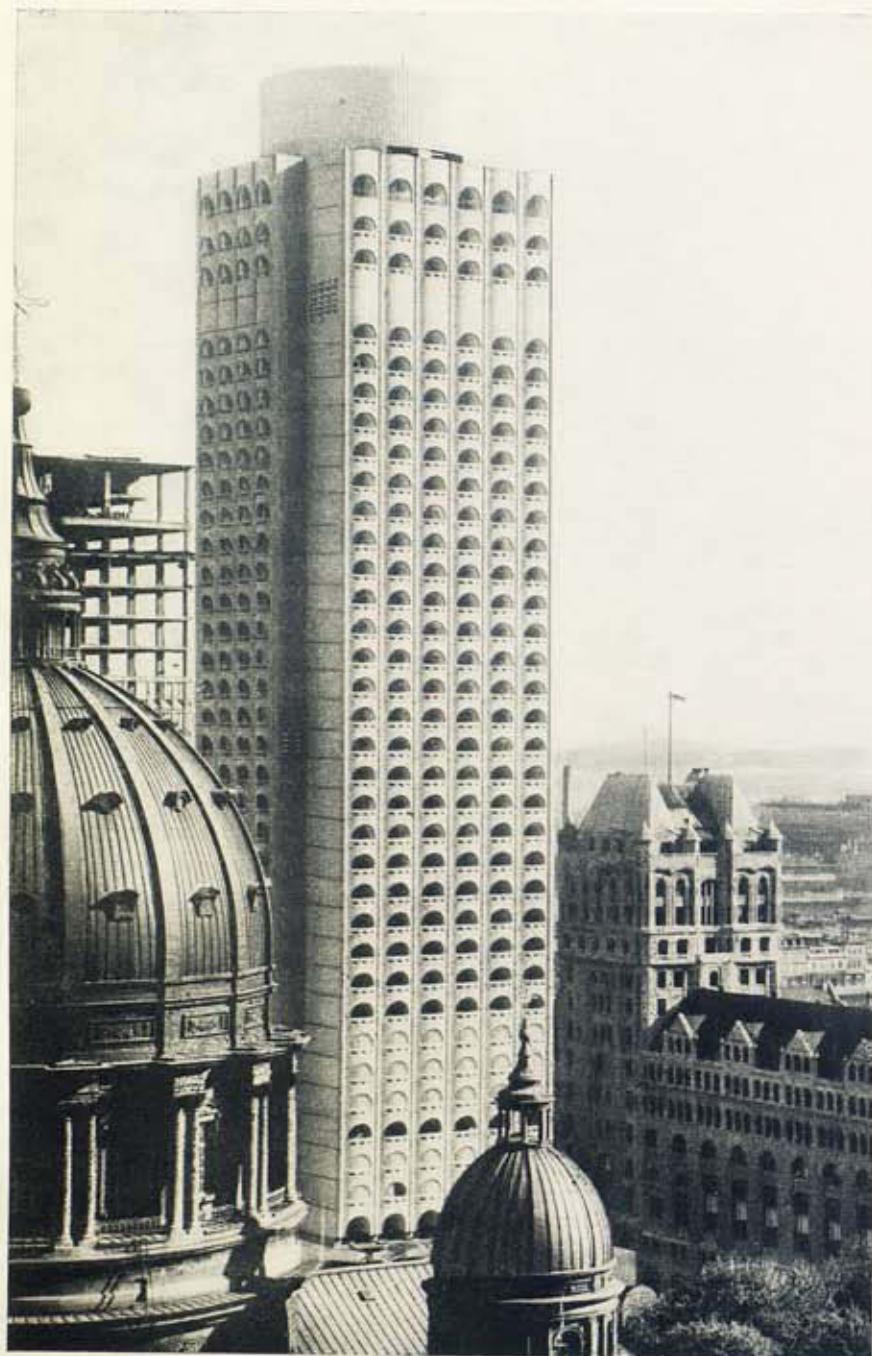


Fig. 28 - O Hotel Château Champlain

Fig. 31 - Outro aspecto do Château Champlain

Fig. 32 - O Château Champlain depois de terminado

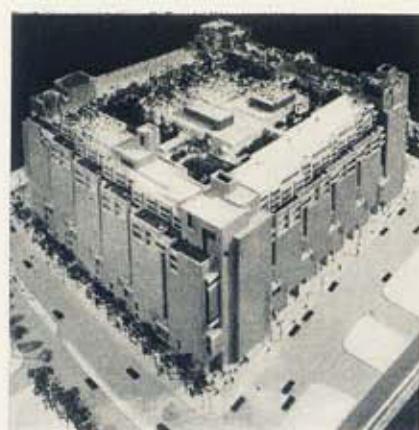
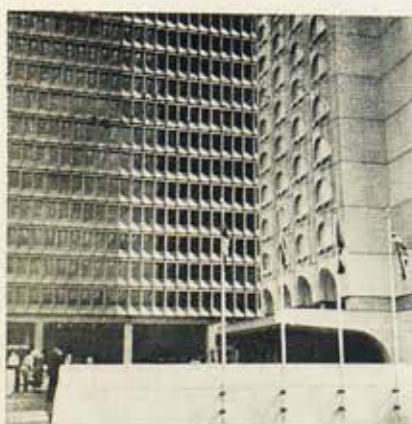


Fig. 29 - Maquette do Place Bonaventure



Fig. 30 - Vista da Place Bonaventure, do lado Oeste, com a Place Victoria, de Nervi, por trás

Fig. 33 - Place Bonaventure. O hotel no andar superior. Vêem-se os edifícios Château Champlain e Place du Canada ao fundo



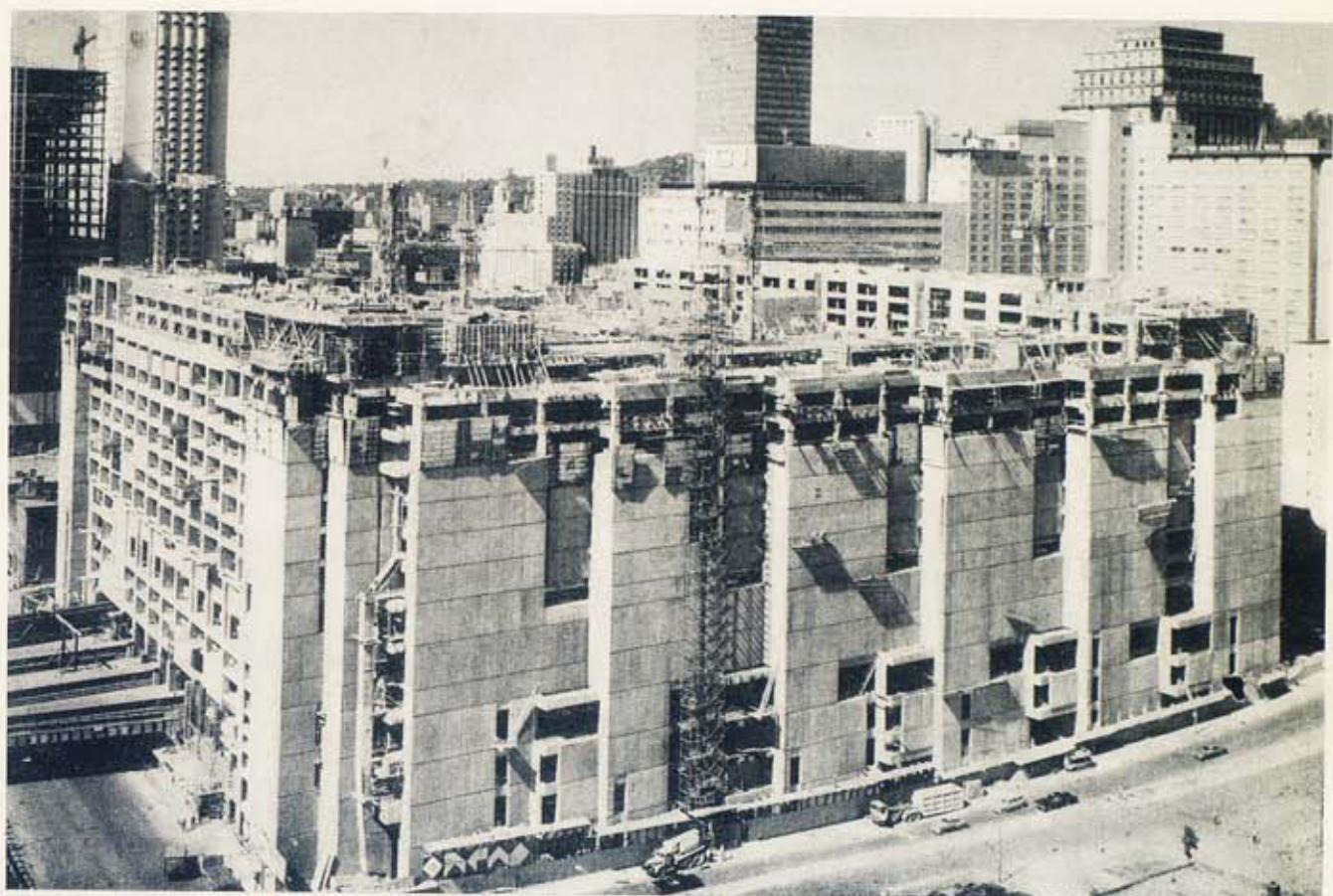


Fig. 34 - Place Bonaventure em construção, vista de leste, com o Château Champlain e a Place du Canada, à esquerda

ar livre, do tipo «largo». É assim de lamentar que uma política de planeamento de compromisso seja adaptada de preferência a uma forma aditiva ou cumulativa que seria mais capaz de satisfazer as novas necessidades e exigências do número crescente de estudantes nas mais altas instituições do ensino.

As zonas residenciais do novo centro da cidade sofreram também grandes modificações no decurso da última década. As grandes moradias de dois e três andares e as filas de pequenas

moradias urbanas têm sido gradualmente substituídas por edifícios altos de muitos andares. As grandes moradias construídas na encosta da montanha foram as primeiras a serem demolidas, em parte pelos problemas económicos inerentes à vida nesse tipo de residência, e sobretudo, talvez, por se verificar que os extensos terrenos que ocupavam eram explêndidos para a construção de grandes prédios de andares com vistas maravilhosas sobre o centro da cidade e o vale de St. Lawrence.

Fig. 35 - Corte vertical da Place Bonaventure

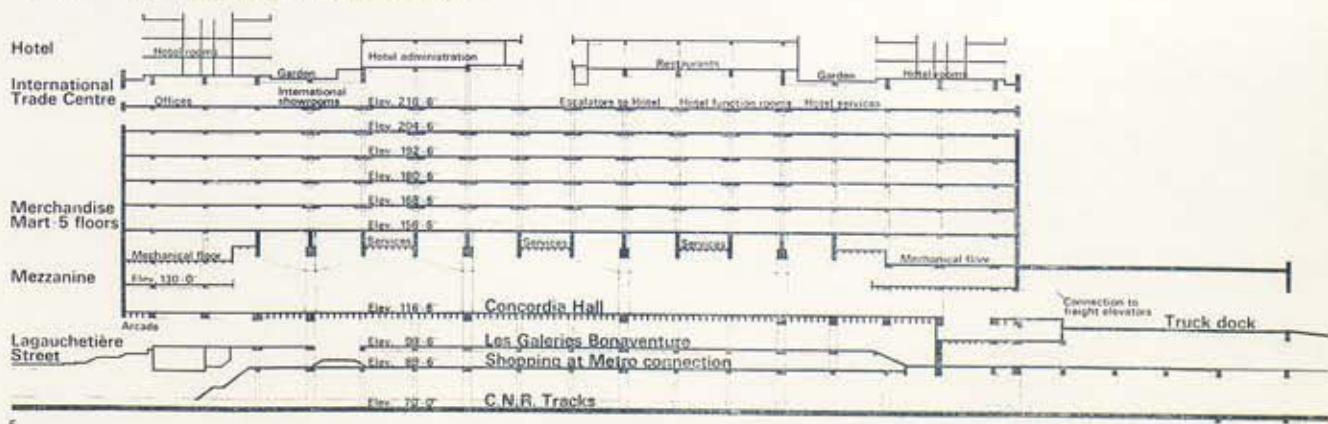




Fig. 36 - O edifício para exposições e congressos «Concordia», na Place Bonaventure

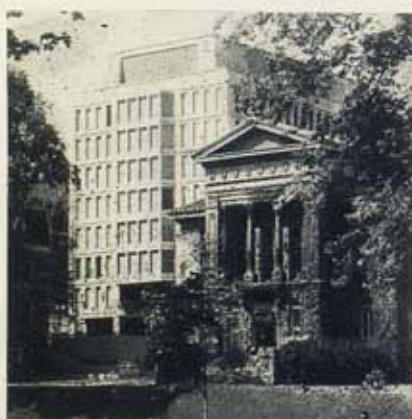


Fig. 37 - O novo edifício Stephen Leacock, McGill University

É interessante notar que alguns grupos encantadores de moradias, em volta de pátios quase particulares, puderam resistir a estas forças renovadoras. Construídas numa densidade de 20 ou 30 unidades por acre, não parece, no entanto por agora economicamente conveniente a sua demolição.

Dois tipos essenciais de construção têm substituído os velhos palácios e moradias: os prédios de andares do tipo baixo e largo («slab type») e os blocos estreitos («point-block»). Estes últimos mais interessantes no ambiente do centro

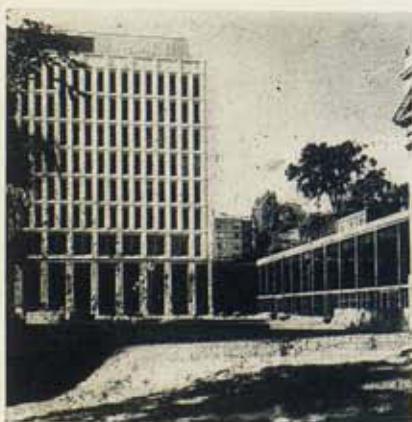


Fig. 38 - Outro aspecto do edifício Leacock



Fig. 39 - O McGill University Centre

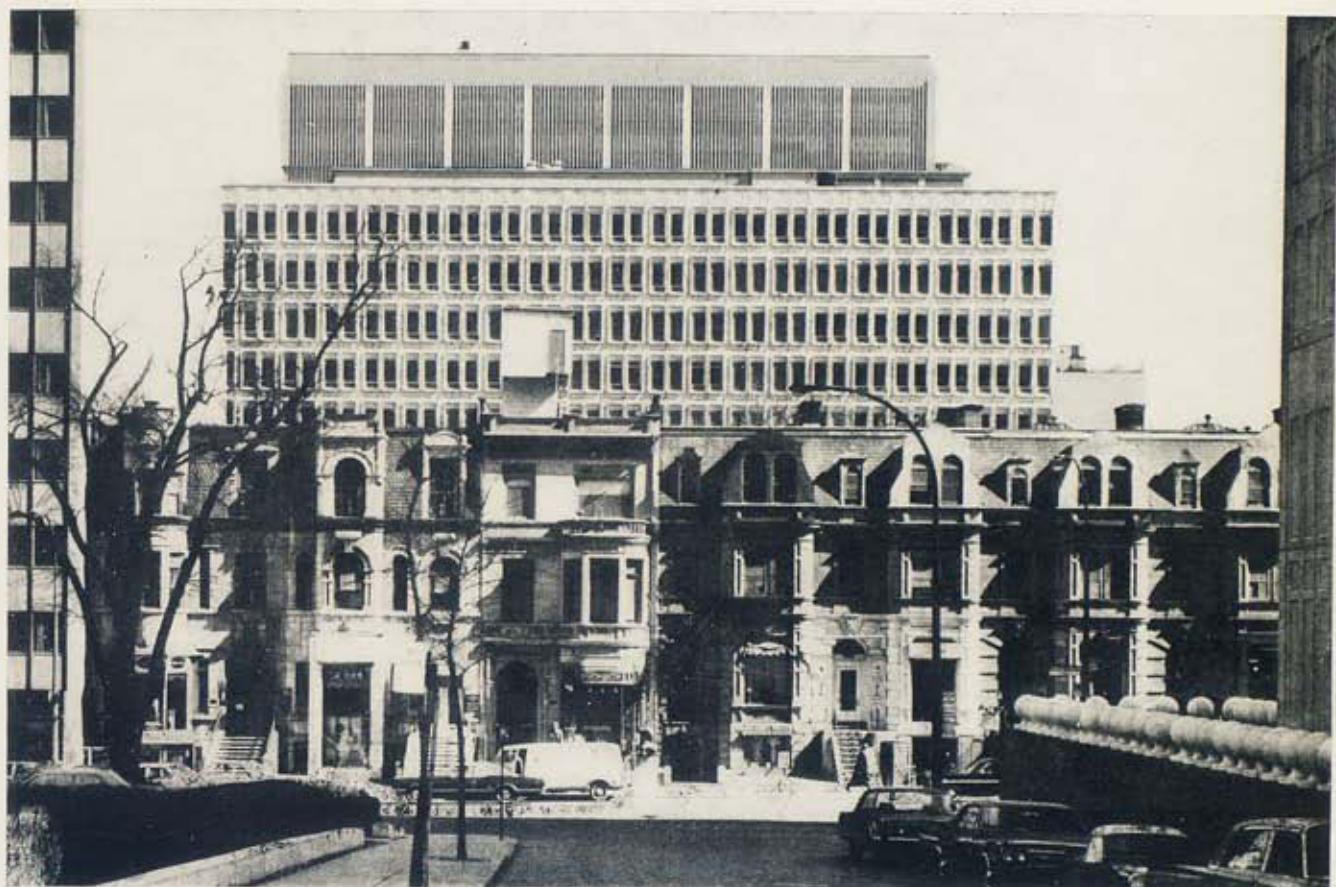


Fig. 40 - Casas em Sherbrooke Street, lado sul, com o edifício doado por Sir George Williams à Universidade de McGill ao fundo

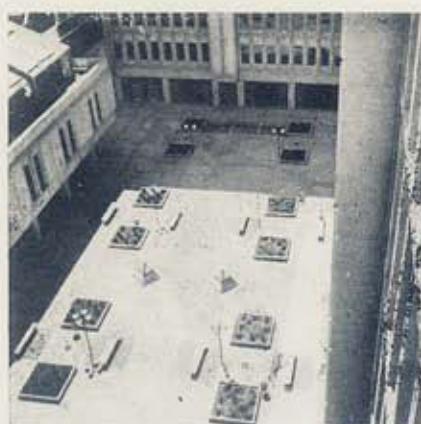


Fig. 41 - O pátio do Stewart Biology Building

de Montreal, em que a paisagem de fundo é constituída pela encosta da montanha, sendo mais visível o Mont Royal por entre blocos altos em torre do que por trás de blocos baixos e largos, em especial se estes são construídos paralelamente à montanha. Neste caso poderão mesmo esconder completamente a vista, por trás duma cortina de vidros, betão e aço.

Como a legislação municipal proíbe a construção de edifícios comerciais na encosta da montanha, a construção de edifícios para utilizações múltiplas fica limitada às zonas planas da nova área central da cidade. «Cantlie House», «Le Car-



Fig. 42 - Outro aspecto do mesmo pátio

Fig. 43 - Vista do «Le Cartier», para norte, com a «torre Stanley» ao centro, o edifício da Stewart Biology à direita e a construção circular do «Chancellor Hall» atrás



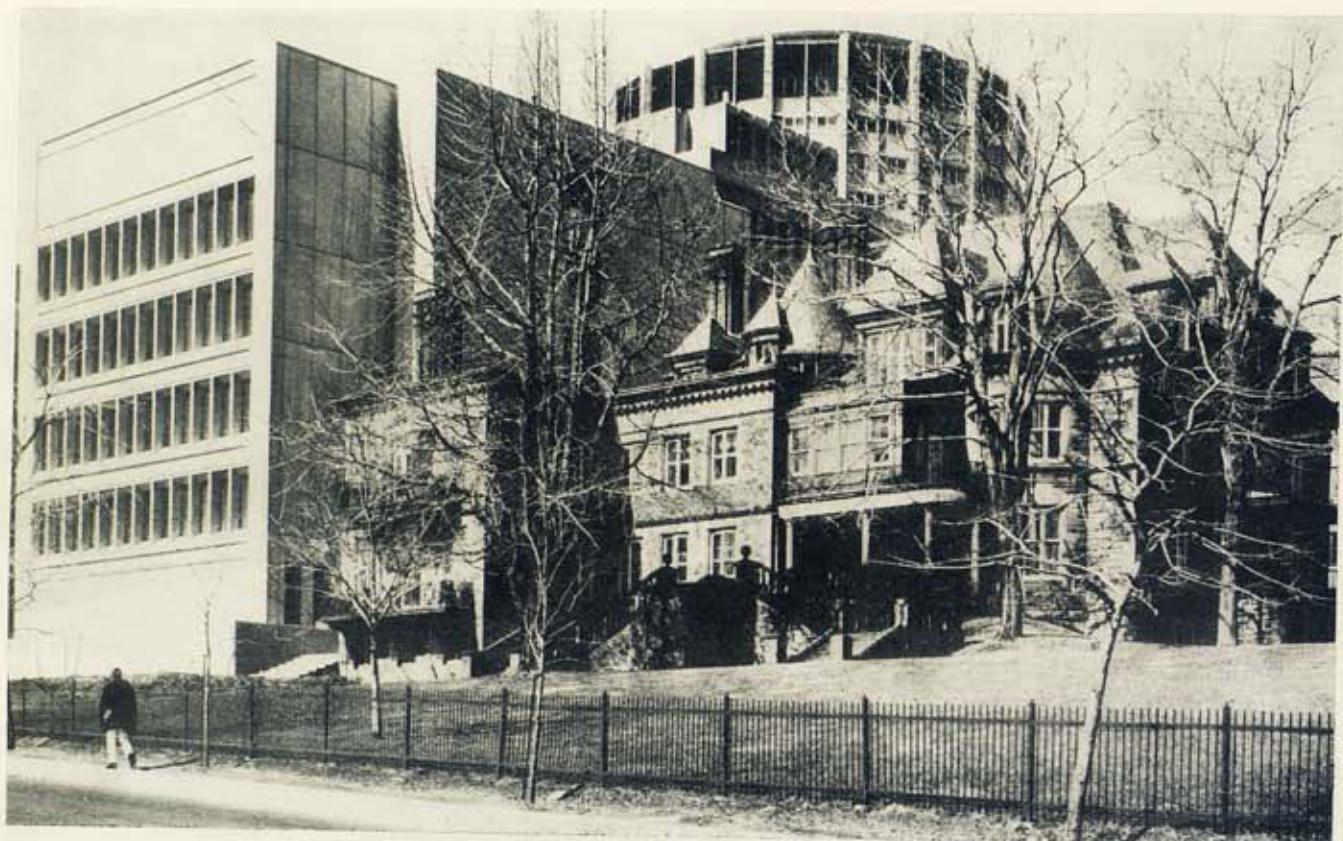


Fig. 44 - «Chanceller Dey Hall», Universidade McGill

Fig. 45 - Moradias em Elgin Terrace tendo por trás os blocos de andares «Le Cartier» e «Cantlie House»





Fig. 46 - O prédio de andares «Embassy Row» (1963) 1545 McGregor



Fig. 47 - As casas do séc. XIX dominadas pela «Stanley Tower».



Fig. 48 - «Le Cartier» (1965) à esquina da Sherbrooke Street West

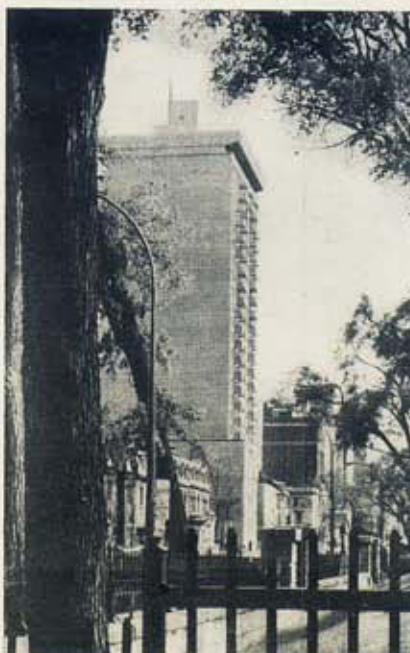
tier», «Port Royal», por exemplo, são novos blocos de muitos andares com instalações comerciais e de recreio para uso dos seus habitantes. Estão portanto situados no sopé da montanha. «Embassy Row» e «Stanley Tower» não dispõem de instalações para lojas ou escritórios, por se encontrarem situados já na encosta da montanha.

O mais puro conjunto residencial-comercial é o de «Westmount Square», cuja construção está quase concluída. Situa-se no limite ocidental do centro da cidade e é formado por uma torre com andares para escritórios, dois edifícios com andares para habitação e um centro comercial na base. Poucas cidades do Canadá têm novos cen-

Fig. 49 - «Contlie House» (1964) 1110 Sherbrooke Street West, do arquitecto Ian Martin

Fig. 50 - «Stanley Tower» (1966) 3470 Stanley Street, por Menkès e Webb

Fig. 51 - «Chelsea Place» dominada agora pelo edifício Port Royal (1966), do arquitecto Ian Martin



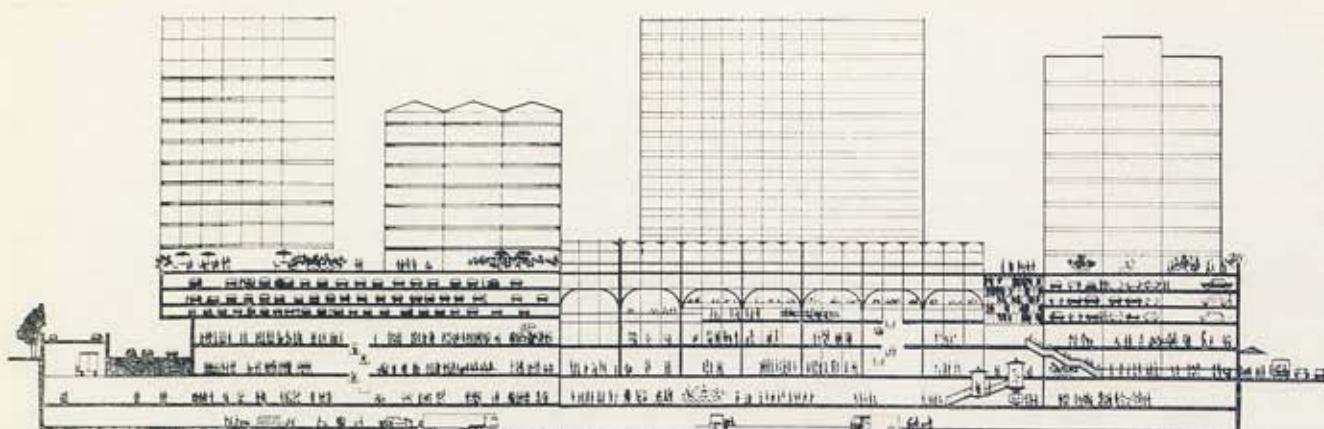


Fig. 52 - Corte dos edifícios em projecto da «Atwater Colonnade», perto do Westmount Centre

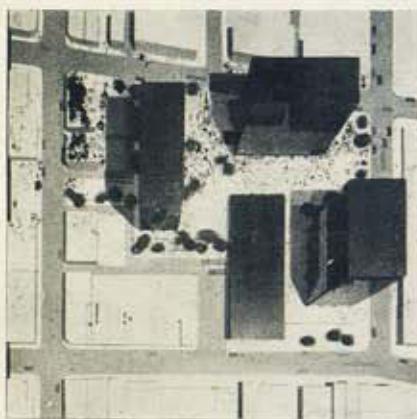


Fig. 53 - Maqueta do «Westmount Centre»

tros com um fundo tão paisagístico tão belo como o de Montreal. O centro da cidade foi evoluindo no decurso dos anos, sem plano director, respondendo, portanto, exclusivamente a forças ecológicas. Um bom plano director teria podido, no entanto, impedir muitas demolições prematuras que deixaram a sua marca em vários sectores no centro da cidade. Além disso, constituem graves cicatrizes urbanas as grandes extensões de espaços abertos para estacionamento.

Fig. 54 - Outro aspecto da maqueta do «Westmount Centre»



MONTREAL COM E SEM PLANEAMENTO

Michel Barcelo

711.14 (71 - Montreal)



Fig. 1 - Montreal. Gravura em madeira, séc. XIX

Aqueles que vieram de avião até Montreal, para ver a Exposição de 1967 sobrevoaram as vastas regiões desertas do Labrador e do Golfo de St. Laurent. À medida que se aproximava o fim da viagem começavam a ver os primeiros sinais indicadores da presença do Homem — constituídos pela divisão do terreno de tipo característico do Canadá Francês — de um lado e doutro do rio que é a «raison d'être» e a espinha dorsal do Canadá Inferior: talhões de terrenos estreitos e compridos, estendendo-se inicialmente ao longo dos rios como meios de comunicação, e tentando responder às necessidades opostas de dispôr de grandes propriedades e de ter condições de proximidade e facilidade de acesso entre os colonos das zonas fronteiriças, nos séculos XVII e XVIII.

Desde então este tipo de divisão da propriedade cobriu sempre as planícies do vale de St. Laurent e as terras baixas em cujo centro se encontra Montreal, onde propriedades correspondentes a extensões estreitas de terreno se encontram alinhadas ao longo das estradas rurais. Temos assim uma forma indígena de arranjo linear das zonas rurais, correspondendo o aglomerado (aldeia ou freguesia) apenas a uma maior densidade linear, isto é sendo as propriedades formadas por talhões ainda mais estreitos.

Esta subdivisão da propriedade rural tem grande influência na forma da cidade, que reflecte, na disposição dos seus arruamentos, (único ordenamento urbano) a antiga divisão de terreno, perpendicular aos rios e aos «rangs». Algumas destas propriedades deram origem a importantes artérias urbanas, com vias secundárias seguindo a linha de orientação dos talhões, de dimensões estreitas e compridas. Trata-se segundo a sua própria expressão, de um sistema lógico de crescimento urbano rápido e orgânico, em ambiente sem pla-

neamento, onde não se conheciam técnicos que projectassem ou planeassem. O ordenamento espacial positivo ou negativo é algo que de todo não existe, pois a única regra abstracta a impedir que se viva no caos é constituída pela estrutura quadriculada. Nos arredores da cidade pode ainda ver-se esta clara e monótona regra de desenvolvimento lado a lado com a situação que no passado lhe deu origem.

Foi já no ano distante de 1642 que Montreal teve o seu início como centro de colonização urbana (no sentido tradicional europeu), com o aparecimento de espaços positivos considerados como «arruamentos» e «largos».

Só na zona primitiva que constitui o coração da «velha cidade» — é assim que hoje se chama esta parte da cidade apesar dos seus muitos edifícios do século XIX — e que foi mesmo cercada de fortificações durante mais de 100 anos, é hoje possível descortinar as características urbanas tradicionais.

O aglomerado urbano inicial foi projectado acompanhando a crista dum monte situada no ponto em que apareciam os primeiros grandes obstáculos à navegação, desde o Atlântico. Para a construção de Ville Marie — um empreendimento de carácter religioso, na opinião do seu fundador, Le Royer, — escolheram os antigos colonos esta elevação de terreno de preferência ao Mont Royal. Duas grandes ruas principais de Notre Dame e de Saint Paul — se estendiam ao longo da crista e da base do monte e arruamentos secundários mais pequenos definiam os quarteirões da cidade e os três largos que nela se encontravam: Place d'Armes, Place Jacques Cartier e Place Royale. É aqui que se encontra reunido tudo o que o Canadá pôde herdar da arte europeia de construção de cidades, e é na conservação deste pe-

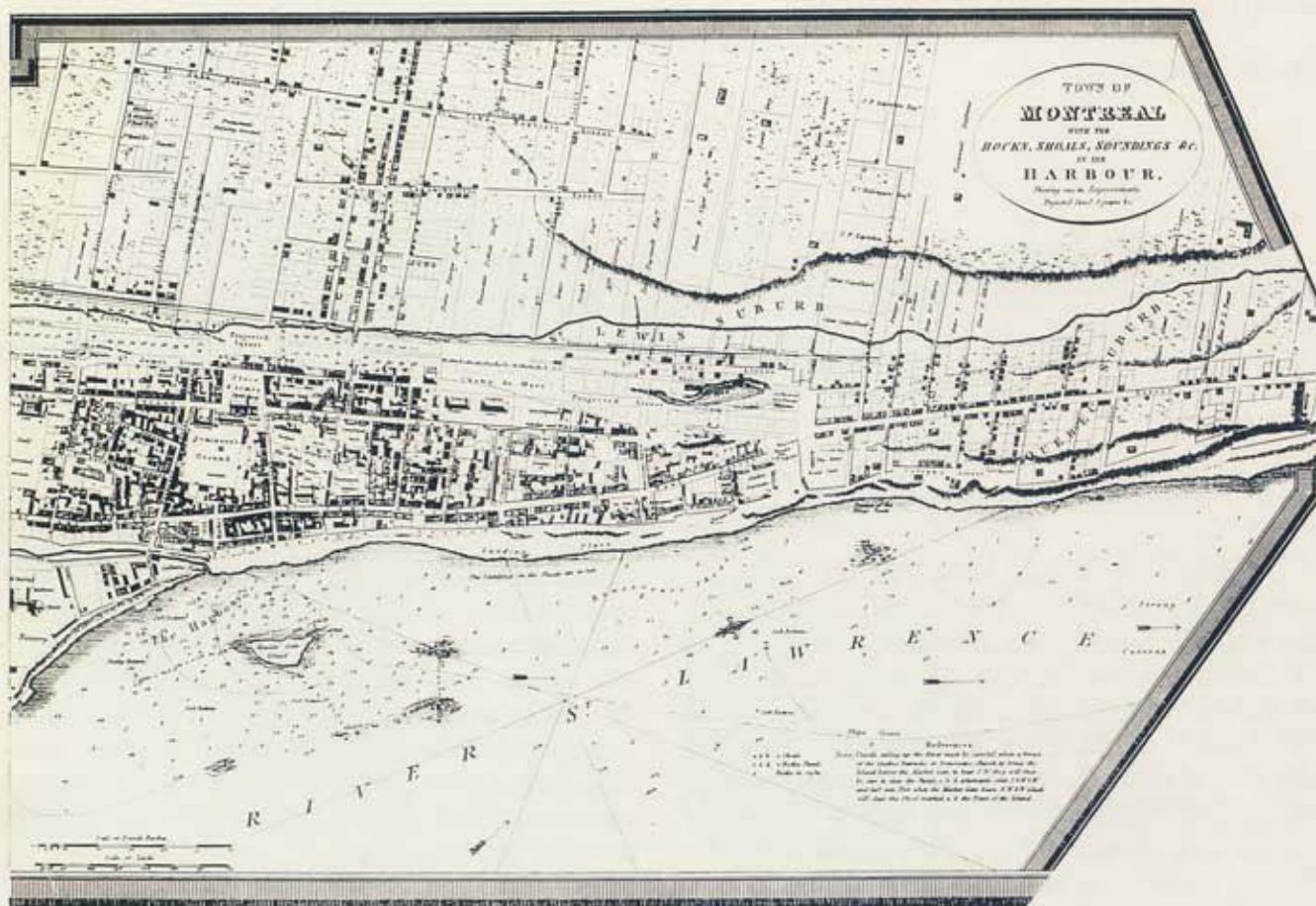


Fig. 2 - Planta de Montreal, do mapa de Joseph Bouchette, 1815 (Arquivo do Seminário de Quebec, gaveta 216, n.º 11)

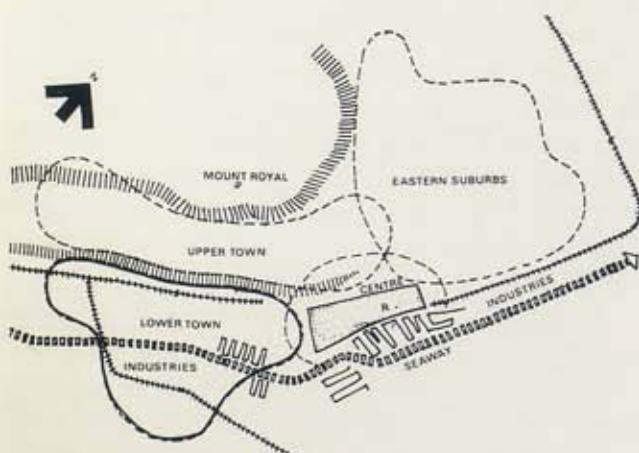


Fig. 3 - Arranjo urbano esquemático de Montreal em 1895

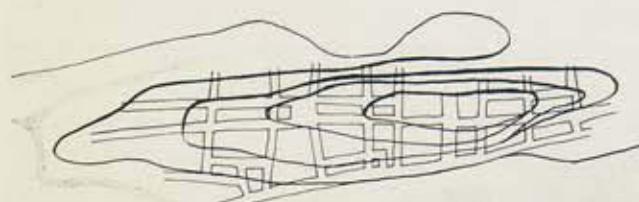


Fig. 4 - Esquema do velho coração da cidade, do núcleo central de Montreal

queno núcleo que se encontram os esforços de todos aqueles para quem a arte do viver urbano tem profundas raízes na tradição.

O objectivo religioso dos primeiros colonos foi abandonado em benefício do futuro desenvolvimento comercial da cidade que pela sua situação geográfica constituía um ponto de passagem importante para o comércio entre o Atlântico e as regiões limítrofes do centro e do ocidente Norte-Americanos.

O velho coração da cidade é hoje em dia o coração da actividade financeira, tendo sido grande a luta travada para poupar o velho arranjo urbano com características europeias à força destrutiva e à ambição das instituições financeiras que agiam em âmbito regional. Grandes arranha-céus de aspecto rico e majestoso e até um «Park Avenue Plaza» vão aparecendo dentro duma rede de arruamentos, a limitarem os espaços urbanos em escala horizontal, e a conterem o movimento que é constituído por uma deslocação linear até aos pontos nodais a utilizar pelos peões. Parece que as forças destruidoras acabaram afinal por ganhar, ficando apenas uma parte do velho coração da cidade para regalo dos turistas.



Fig. 5 - Os primitivos talhões de Montreal

O domínio inglês no século XIX veio trazer as novas forças da revolução industrial e a deslocação para oeste. Eram necessários novos meios de comunicação e em 1826 foi construído o primeiro para permitir fugir aos rápidos que tinham feito de Montreal um porto marítimo interior. Mais ou menos em 1848, foi construída a primeira via férrea da ilha, paralelamente ao canal, percorrendo, tal como este, a encosta escarpada que veio a influir ainda mais no desenvolvimento urbano do que o seu mais característico acidente geográfico,



Fig. 6 - Os mesmos talhões com ocupação total

o Mont Royal. A demolição das muralhas de defesa, em 1818, tornou possível a expansão em duas direcções. Assim, expandiu-se a cidade por baixo da encosta, ao longo do canal e da linha ferroviária, em construções de 2 andares de tijolo e madeira, de tipo barato, e com pequenas oficinas. Acima da encosta, Montreal veio ocupar um pequeno planalto de cerca de 1000 pés (30 480 m) de largura, aos pés do Mont Royal, onde temos toda a abundância e riqueza da nova cidade.

Dois desenvolvimentos urbanos paralelos e

Fig. 7 - Evolução do mesmo esquema de ocupação



Fig. 8 - As modernas tendências dessa ocupação





Fig. 9 - Desenho de uma velha rua de Montreal, a ilustrar o carácter de «vila urbana»



Fig. 10 - Frente das casas típicas, em andares, dos bairros velhos de Montreal



Fig. 11 - Traseiras das casas...

Fig. 12 - Alçados das casas típicas em andares de Montreal, cerca 1925



10

lineares se estavam então a processar; partindo do velho coração da cidade (cada vez mais ocupado pela actividade comercial e financeira) as áreas industriais estendiam-se em duas direcções ao longo do rio, do canal e do caminho-de-ferro.

Entre o Mont Royal e a encosta escarpada apareceu o bairro de St. Catherine, novo centro comercial, com uma zona de compras bem definida estendendo-se no sentido este-oeste (Figs. 1 e 2).

Perpendicularmente a estes eixos temos outro constituído pela rua de St. Laurent onde surgiam pouco a pouco novas indústrias e habitações de operários.

No quadriculado dos arruamentos aparecia constantemente o ponto correspondente à localização da igreja paroquial. Havia assim uma rede de «pequenas vilas urbanas» onde eram mais fortes os laços da vizinhança e da religião do que a filiação na urbe. À volta da igreja, das suas instituições e à volta da oficina ou pequena fábrica era necessário manter-se uma densidade alta mas com construções baixas. Utilizaram-se assim vários métodos: arruamentos com duplo alinhamento de construções, com «portes-cochères» que passavam por uma primeira fila de casas e iam servir outra fila colocada por trás da primeira, com a frente para o lado oposto. Os andares estreitos sobrepostos aos dois e três, com escadas exteriores, são característicos de Montreal, apesar de estarem em contradição com o seu clima. Foi no entanto este sistema que deu melhores resulta-

Fig. 13 - Plantas do rés-do-chão das casas...

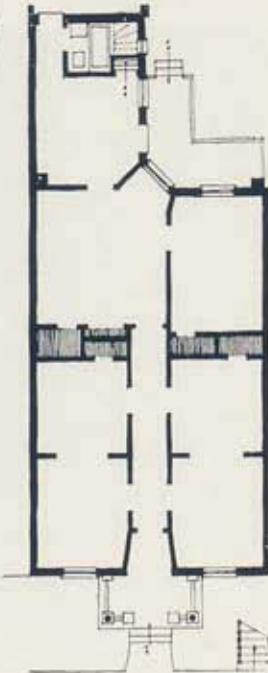




Fig. 14 - Vista da St. Catherine Street para leste



Fig. 15 - Vista da St. Catherine Street para oeste

dos, sendo grande parte da cidade construída desta maneira, ao longo dos dois eixos industriais.

Constituem, hoje em dia, estes bairros as «zonas cinzentas» da cidade e carecem das mais elementares condições, estando completamente desprovistas de serviços, e sofrendo as consequências do inevitável crescimento do tráfego.

Os esforços pouco intensos e mal coordenados no sentido de melhorar as condições nestes bairros conduziram apenas a uma acção de «limpeza das zonas miseráveis» como única forma de renovação urbana possível, constituindo um programa extenso a executar com verbas insuficientes, do qual consta a demolição de 5000 habitações sendo reconstruídas apenas 800, pela cidade, sem que tenha sido definida qualquer política da habitação.

O planeamento mais importante que se tem feito tem sido o dos transportes, estando simultaneamente em planeamento e execução uma rede de vias rápidas e um metropolitano, ambos integrados numa rede global de transportes. As vias rápidas constituirão uma segunda rede sobre o quadriculado da rede já existente. Devido à falta de coordenação entre municipalidades rivais e devido a deficiências várias e falta de pessoal técnico, a influência desta rede na utilização do



Fig. 16 - O largo da Place Ville Marie



Fig. 17 - Pormenor do largo

solo será grande mas não poderá ser controlada. O mesmo se poderá dizer da rede do metropolitano em que as primeiras linhas construídas seguem os eixos principais das «zonas cinzentas». Mesmo que fique construído dentro dos limites dum só município, não há por enquanto ainda nenhum processo seguro de controlar as consequências sobre as zonas mais antigas da cidade. Com o exemplo trágico da falta de coordenação, entre as duas redes e o sistema de controle da utilização do solo, temos uma via rápida e uma linha de transporte metropolitano que ficarão lado a lado (pelo que se vê no projecto) cada uma ignorando

completamente a existência da outra e do «vale» que se situa entre os pontos terminais que ambas servem.

O metropolitano constitui no entanto uma tentativa séria e planeada para se conseguirem melhores condições de transporte subterrâneo, sendo parte de um programa de arranjo espacial integrado, ligado ao centro urbano subterrâneo em desenvolvimento e ao sistema de rede de superfície com estrutura quadriculada. Cada uma das estações foi concebida por uma empresa construtora diferente, sendo bem patente a total diferença de concepção em cada uma. Ao percorrer toda a linha nunca se sabe se a estação seguinte será uma explosão de arquitectura «pop» em que se utilizam ingenuamente materiais opostos ou se, pelo contrário, aparecerá uma estação em que são patentes as dificuldades na escolha dos materiais e no tratamento do problema do «espaço necessário para a movimentação». A falta de coordenação existente não impede que o metropolitano de Montreal seja muito concorrido e venha a ter grande influência no gosto arquitectónico das massas populacionais que o utilizaram, tal como a Expos. 67, que será até servida por uma das suas linhas. A estação principal, a de Berri-de-Montigny, é um dos maiores conjuntos arquitectónicos subterrâneos do seu género, e apresenta uma boa utilização do espaço, do movimento e dos materiais.

A sua situação fora do centro surpreenderá os turistas, enquanto não vierem a saber que a estação central não está ainda constituída e que ainda falta iniciar a construção duma quarta linha. Esta linha deverá corresponder a um novo eixo de desenvolvimento que está pouco a pouco a ligar dois novos centros lineares, a fim de dar a Montreal o novo centro de que necessita para fazer face ao seu crescimento e à sua população de 3 000 000 de habitantes.

Este eixo (ver esquema na pág. 154) data do princípio do século com a construção de uma linha de caminhos-de-ferro por baixo do Mont Royal a única linha que conseguiu finalmente — em 1940 — ligar ambos os lados do coração da velha cidade com a estação central. Na parte superior da zona velha temos uma linha abaixo da superfície, na parte inferior fica a linha acima da superfície na sua própria «muralha da china» que torna definitivamente impossível qualquer extensão para oeste do velho núcleo central da cidade, ao longo do velho canal. As propriedades adquiridas para este fim pela companhia nacional de CF tem sido aproveitadas de maneira irregular. A parte mais

importante do novo eixo é sem dúvida a Place Ville Marie, um centro comercial e de escritórios com edifícios do tipo «super-bloco» com arruamentos comerciais subterrâneos, para peões. A nova cidade subterrânea está em rápida expansão devendo em breve ligar os dois velhos centros lineares com uma rede para peões.

Os peões em baixo e o tráfego pesado em cima, entre grandiosos arranha-céus, são os componentes deste novo eixo servido por várias linhas de transporte profundamente enterradas no solo e por vias rápidas.

A rede para peões que surgiu lentamente com o desenvolvimento desordenado nos terrenos de propriedades dos CF, sofre ainda grandemente as consequências da falta de planeamento inicial não podendo sequer ser considerada como uma rede, em muitos pontos. Sofre também da falta de relações visuais entre todas as redes do novo centro. Deve no entanto aos habitantes de Montreal a primeira experiência de um meio ambiente controlado e planeado, devendo agora qualquer desenvolvimento seguir o seu modelo, pelo menos parcialmente.

As batalhas a travar de futuro para um bom planeamento são de dimensões ingentes. Os novos centros consolidados são rodeados por «zonas cinzentas» para as quais não se estão a elaborar políticas equilibradas ou integradas. Nos arredores da zona urbana, que se expande para além do território natural da extensa Ilha de Montreal, surgem filas consecutivas de «bugalows» em estilo californiano ao longo de arruamentos curvilíneos pseudo-românticos, servidos por artérias e vias rápidas que originam desenvolvimentos em «fita», formas e utilizações não coordenadas, todo um ambiente de cores violentas em contraste, fazendo a publicidade do último produto da técnica com que se pretende enganar o habitante dos subúrbios.

LES NOUVEAUX TERRITOIRES DE MONACO

626.13 (449.49)

(in: Techniques et Sciences Municipales - 64^e année - n.^o 4 - p. 117/119 - Avr. - 1969)

Monaco et la Hollande sont sans doute les seuls pays qui aient agrandi substantiellement leurs territoires sans guerre, simplement par leur travail et en gagnant sur la mer.

Monaco s'est agrandie des deux côtés de son célèbre rocher que dominent le Palais de Grimaldi et le Musée océanographique.

A l'Est, au Portier-Larvotto, 3,5 ha de terrain ont été remblayés, sur lesquels les nouvelles plages occupent 1,2 ha.

Après études sur modèle réduit, un type de plage artificielle a été mis au point. Il est formé d'épis perpendiculaires au rivage, terminés par une courte digue. Entre les épis et le rivage la plage prend une forme d'arc de cercle. L'un des problèmes à résoudre a été celui de la nature et de la granulométrie du matériau constituant ces plages. Finalement le sable est constitué de calcaire dur concassé à la taille 4 mm, qui tient bien en place et n'attache pas à la peau des baigneurs.

Des cabines de luxe, que l'on peut louer à la journée, à la semaine ou au mois, permettent de profiter complètement de ces installations. En arrière des plages, un ha est consacré à des jardins et à un futur palais des fêtes. En outre, la Société des Bains de Mer projette de construire sous les cabines un ensemble de déshabilloirs. Elle réalisera également sous la coupole de son Sea Club une boîte de nuit, utilisée le jour en restaurant. Elle érige également un centre de thalassothérapie qui sera doté de tous les équipements nécessaires. Enfin, elle projette d'édifier sur un terre-plein qui lui appartient un hôtel de luxe et un casino destiné à remplacer celui qui existe et qui date de 1930.

Monaco avait d'ailleurs fait un effort considérable depuis quelques années pour développer ses installations sportives. En dehors de son célèbre terrain de football, elle a construit près du



Fig. 1 - Vue générale des nouvelles plages du Portier-Larvotto à Monaco. On distingue les épis qui protègent les plages et terre-plein où seront érigés un hôtel et le nouveau casino.



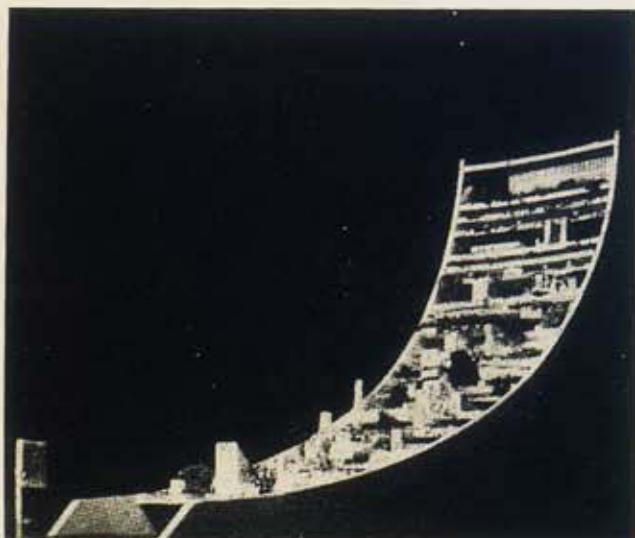
Fig. 2 - Plage du Portier-Larvotto. On a installé des douches et conservé les arbres existants.



Fig. 3 - Maquette du terre-plein de Fontvieille. De bas en haut: Cap-d'Ail, la plage Marquet et le nouveau port de plaisance, le terre plein avec les mégastructures, le rocher de Monaco.

port de la Condamine une piscine olympique, le stade nautique Rainier-III, alimentée en eau de mer et dotée par Degrémont de tout l'appareillage nécessaire au traitement permanent de l'eau et à sa désinfection au bioxyde de chlore. Cette piscine est nettoyée tous les jours et complètement vidée tous les dix jours. A côté se trouve une salle de culture physique dotée de tous les appareils inventés, non pour torturer les innocents comme on pourrait le croire, mais pour dé-

Fig. 4 - Maquette d'une mégastructure formant colline artificielle.



velopper les muscles de chaque catégorie de sportifs.

Cette salle est complétée par un sauna, et elle est dirigée par M. MIERCZUK, culturiste convaincu qui remporta naguère un titre de « Monsieur Muscle ».

**

A l'ouest de Monaco, à la limite de la commune de Cap-d'Ail, le projet est encore plus audacieux puisque 22 ha ont été remblayés, ce qui augmente de 20 % le territoire de la principauté: c'est le terre-plein de Fontvieille.

Ce remblai a été fait à l'abri d'une digue et sur un enrochement descendant à la cote — 40 m et dont la figure 5 donne le principe. Chacun des quelque quarante caissons constituant la digue a un volume de 7000 m³ et pèse 5000 t. Ils ont été préfabriqués à terre et amenés sur place par remorquage. La digue du large aura au total 1000 m de long.

Un profil spécial de garde-corps mettra les promeneurs à l'abri des plus fortes vagues tout le long du bord de mer.

La conception de l'urbanisme de ce quartier est résolument moderne. Le but est d'assurer à ses 7000 habitants tout le confort possible.

Dans ce but, les circulations seront séparées. Les voies routières seront à la cote + 2 et desserviront 10 000 places de parkings. Les piétons circuleront dans des jardins et sur des passerelles à la cote + 7. Les magasins sont naturellement prévus pour bénéficier de cette double circulation.

Deux ports de plaisance pourront être aménagés, l'un de 7,5 ha à l'est entre le terre-plein et le rocher de Monaco, l'autre de 5 ha, à l'ouest devant Cap-d'Ail.

La ville nouvelle disposera de réseaux de chauffage, d'air conditionné et de distribution pneumatique des marchandises. Il est prévu une université de la mer, un centre culturel, un centre commercial international et une église unique pour toutes les confessions, triomphe de l'écuménisme.

Le chauffage urbain sera réalisé grâce à la reconstruction de l'usine d'incinération des ordures ménagères.

Pour mettre fin à une certaine pollution de la mer qui baigne Monaco, il est nécessaire de supprimer le déversement des eaux d'égouts qui se fait actuellement au pied du rocher par des fonds de 10 m. Il est envisagé de créer une station de traitement complète dont l'effluent traité

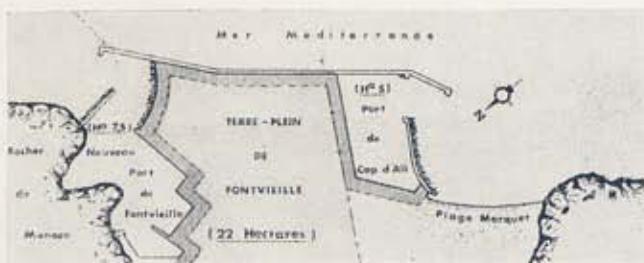


Fig. 5 - Plan du terre-plein de Fontvieille.

sera évacué par un émissaire en mer dont le tracé et la longueur ont été fixés par des études de courant et de dispersion de flotteurs effectuées par le CERBOM.

Mais le plus révolutionnaire est la conception des immeubles due à l'architecte italien Nicoletti. Les éléments de base du plan sont des «collines artificielles» qui sont d'énormes mégastuctures en formes d'amphithéâtres. Les étages élevés seront réservés à l'habitation, les plus bas au commerce. Mais chacun pourra, sauf mesures de contrôle souples, construire à son idée la maison qui lui plaira sur le «terrain» qu'il aura acquis et y aménager le jardin de son rêve. Chaque logement recevra le soleil et aura une vue entièrement dégagée sur la mer et sur l'admirable paysage de la Côte-d'Azur.

La masse des mégastuctures ne gênera en rien l'arrière-pays, car elles se trouveront à l'aplomb du quartier industriel et des terrains de sport de Monaco. Et leur altitude ne sera pas une gêne, car le rocher couronné par le palais des Grimaldi s'élève déjà à 60 m au-dessus des flots. En fait, l'ensemble fera penser à un village typique des collines méditerranéennes.

Utopie? Nous ne tarderons en tous cas pas à le savoir car le projet a été adopté en août 1966, après cinq ans d'études, mais en septembre 1968, les congressistes de l'A.G.H.T.M. ont pu consta-

ter que les millions de tonnes du remblai étaient en place derrière la digue achevée, et que la construction de la nouvelle ville pouvait commencer.

Nous devons remercier MM. SALVA, directeur des Travaux Publics de Monaco; LORENZI et le Dr. AUBERT, maires adjoints; PASSERON, directeur du Bureau d'Hygiène, qui ont fait visiter aux congressistes de l'A.G.H.T.M. le 25 septembre dernier les installations de Larvotto ainsi que le stade nautique et la salle de culture physique, et à M. ORTOLI, ingénieur chargé de l'assainissement de Fontvieille qui leur a commenté les travaux de Fontvieille.

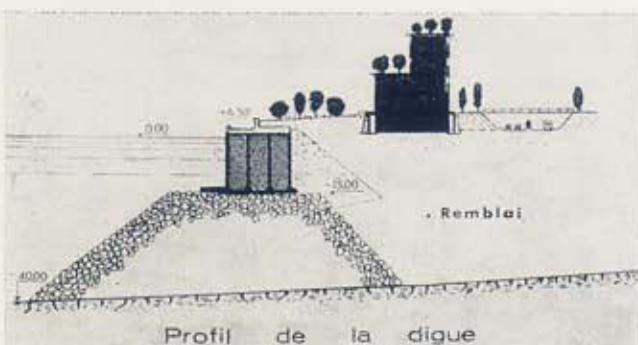


Fig. 6 - Coupe du remblai qui protège le terre-plein. Ce remblai est à l'heure actuelle complètement terminé.

COLÓQUIO SOBRE POLÍTICA DA HABITAÇÃO

MINISTÉRIO
DAS OBRAS PÚBLICAS
1969



Conforme foi noticiado na imprensa diária e da especialidade, e já largamente difundido, realizou-se em Julho no Laboratório Nacional de Engenharia Civil um Colóquio sobre Habitação.

Era intenção fundamental desse Colóquio determinar as causas e apontar os caminhos para a solução de tão premente problema para o qual se solicitou a participação de largos sectores profissionais.

A revista URBANIZAÇÃO tendo sido associada a tão importante diálogo publicará pròximamente as conclusões e comentários mais salientes do Colóquio.

PRINCIPES D'INTEGRATION D'UNE METHODE D'URBANISME SOUTERRAIN

71.003.1 (24) (44 - Paris)

Depuis de nombreuses années le G.E.C.U.S. a souligné et démontré l'intérêt que présentaient certaines solutions «souterraines» s'agissant de résoudre des problèmes d'urbanisme spécialement difficiles.

Il s'est penché il y a quelques temps sur le problème plus particulier de **l'aménagement du secteur des Halles** de Paris, à propos duquel de nombreuses idées et études diverses ont été élaborées de toutes parts, assignant au sous-sol un rôle restreint, une utilisation timide, souvent sans envisager vraiment son utilisation rationnelle, dans le cadre des moyens techniques aujourd'hui à notre disposition.

En 1967 les bases d'une étude préliminaire étaient jetées, qui tenaient compte principalement des éléments suivants:

- a) Les terrains à aménager et les sols libérés étaient de surfaces telles qu'il était permis d'envisager dans Paris l'ouverture de **fouilles à ciel ouvert** de grandes dimensions, intéressant toute une gamme de techniques éprouvées, efficaces et rentables.
- b) Les encombrements du sous-sol — à part quelques éléments majeurs, tels que la ligne de métro n.^o 4, ou les grands collecteurs Nord-Sud et Est-Ouest — n'obligeaient pas, à première vue, à des détournements ou des ouvrages d'art onéreux.
- c) Le programme de l'occupation future, tant à sous-sol qu'en surface, n'étant pas définitivement arrêté, il était permis d'espérer une utilisation optimale des surfaces nouvellement construites, tout en gardant la souplesse indispensable pour la mise en place

d'une architecture opérationnelle progressive et variable.

Le G.E.C.U.S. s'est donc proposé d'établir un **SCHEMA DIRECTEUR** pour l'aménagement souterrain des Halles, qui ne soit pas un projet d'architecture (et nous nous permettons d'insister sur cette idée), mais bien une **méthode** exposant l'intérêt fondamental qu'il y aurait à utiliser rationnellement le sous-sol d'un tel ensemble.

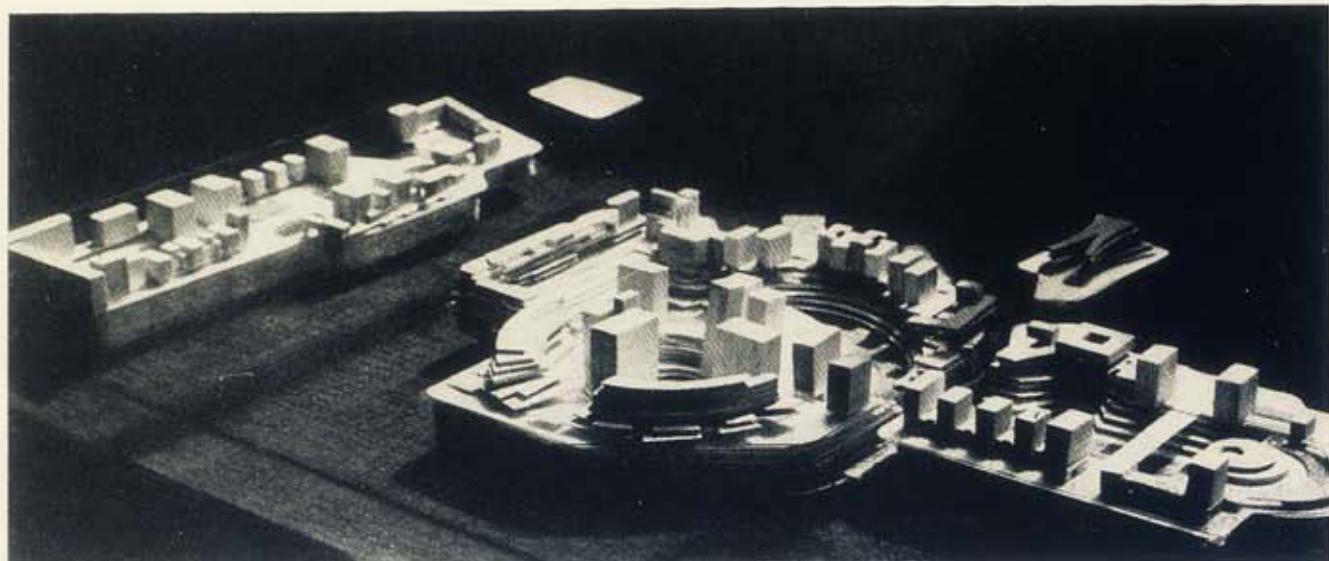
Autrement dit, il s'agit de faire comprendre et accepter aux responsables, urbanistes, architectes, etc., un certain nombre de points fondamentaux hors lesquels l'organisation du sous-sol ne peut être rationnelle et rentable. Et s'il est entendu que l'urbanisme souterrain et ses techniques propres ne sont que parties de l'urbanisme tout court, on peut dire cependant que ses problèmes spécifiques doivent être désormais abordés avec une disposition d'esprit nouvelle, les techniques d'exécution commandant le parti, la conception architecturale et la rentabilité.

Ces points fondamentaux peuvent être résumés de la façon suivante:

1°) Unité de conception:

Ce qui doit et ce qui peut être aménagé «en dessous» doit être pensé en même temps que ce qui peut ou doit être aménagé «au-dessus». Ceci conduit à abandonner l'idée que l'on se fait habituellement de «poser» les bâtiments sur le sol naturel, accompagnés ou non de quelques locaux enterrés.

Les constructions partent du fond des excavations (qui est généralement le bon sol) et rencontrent au passage le sol naturel, au-



quel elles peuvent se raccorder. Un maillage spatial laisse toute liberté à l'implantation échelonnée des programmes.

2°) Rattachement à un plan d'ensemble:

Le fond des excavations, au même titre que le sol naturel, doit être raccordé à des réseaux de circulation ou d'échanges divers, tels que: voies souterraines (ferrées, routières ou auto-routières, parkings, «parkings-filtres»), liaisons verticales de toutes sortes (ascenseurs, monte-charges, gaines, galeries, salles d'échanges, etc., etc.). Les communications se superposent et s'établissent à divers niveaux.

En outre, des programmes aussi importants permettent de construire des rampes ou accès vers le sol naturel, dont les encombrements posent toujours des sujétions considérables.

Les excavations doivent donc être pensées en fonction de leurs relations avec leur voisinage et audessous du sol naturel.

3°) Techniques d'excavation:

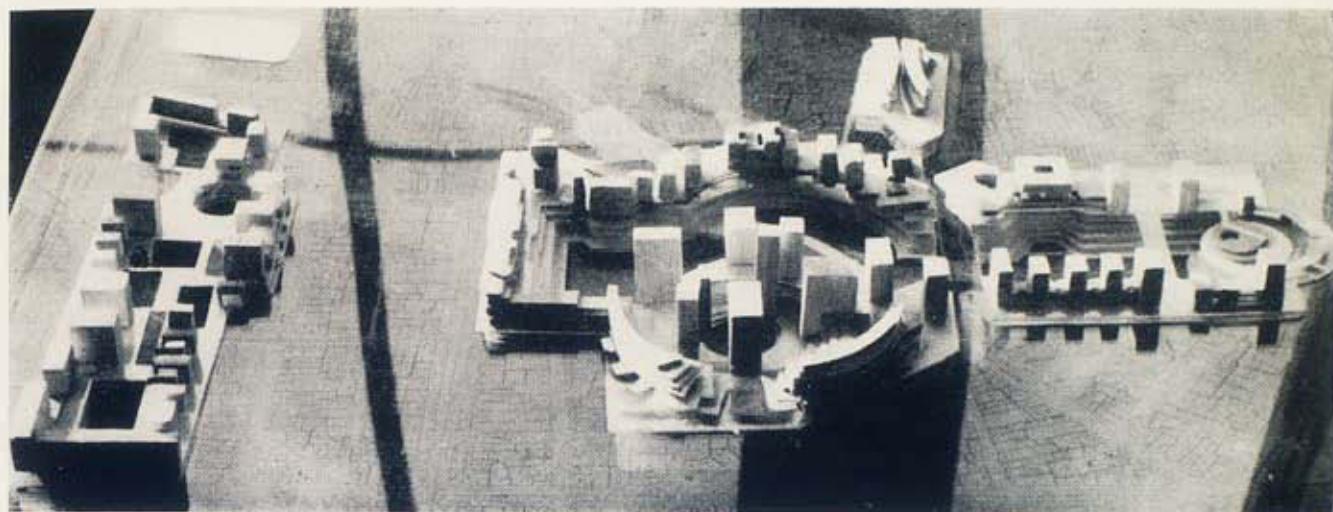
Les grandes excavations procèdent, pour leur exécution, de différentes techniques, qu'il

convient de bien connaître et d'appliquer au mieux, compte tenu:

- a) de la surface à découvrir,
- b) de la nature géologique du terrain à exca-
ver,
- c) de la profondeur de la fouille,
- d) de l'importance et de la hauteur des nap-
pes phréatiques,
- e) de la contexture du sol au niveau du plan
de pose,
- f) de la facilité d'évacuation des déblais,
etc., etc.

4°) Le «remplissage» plus ou moins aéré des grandes excavations, accompagné ou non, suivant les cas, de leurs superstructures, donne lieu à un éventail très varié de solutions architecturales, que chaque créateur dispo-
sera au gré de son imagination, compte tenu de son programme et de diverses contrai-
nances: ensembles disposés «en cratères», en
«atriums», puits de lumière, dalles transluci-
des ou semi-opaques, etc., etc....

La variété des volumes et des formes ainsi trouvés peut être l'occasion d'un renouvellement passionnant des expressions architec-
turales.



5°) Utilisation:

Les volumes ainsi construits seront utilisés judicieusement pour trouver leur pleine occupations dans les locaux aveugles prenant place, bien entendu, les parkings, échangeurs, locaux techniques, locaux conditionnés, etc., etc.... Par contre, dans le système «en cratères», ou «en patios», les locaux situés en frange seront directement éclairés et aérés. Ils pourront même être à double orientation, en combinant le système «cratères» avec des «patios» ou «atriums».

Une trame spatiale préétablie peut être appliquée, permettant une mobilité indispensable à des programmes d'une pareille envergure, comportant forcément beaucoup d'inconnus. Ce tissu «souterrain» pourra alors s'adapter à une croissance continue, dans le cadre de programmes non figés.

D'autre vastes programmes réclament des équipements publics, sociaux, culturels, etc... qui s'accordent remarquablement de constructions à forte épaisseur. La combinaison des parties aveugles et des parties aérées ou ventilées peut être l'occasion d'un jeu de volumes et de lumière très intéressant.

Pour mieux faire comprendre les applications que l'on pouvait tirer des théories du G.E.C.U.S. et de l'URBANISME SOUTERRAIN, les auteurs de cette étude ont été amenés à établir une proposition concrète d'aménagement du secteur des Halles. Pour ce faire ils se sont donné un programme fictif des périmètres possibles, qui a donc

engendré un projet théorique. Tous les éléments figurant dans cette étude ne sont qu'une hypothèse de travail. Il faut donc se garder de juger l'image ainsi présentée, encore moins de critiquer son architecture, pour ne retenir que la méthode et l'esprit dans lesquels l'étude définitive de l'aménagement du secteur des Halles de Paris devrait être entreprise.

71.003.1(24) (44-Paris)

Principes d'Integration d'Une Methode d'Urbanisme Souterrain

(in: *Travaux Souterrains* - 33^e année - v. IX - n.^o 155 - Juli./Aout./Sept. - 1968)

Urbanização - Lisboa - v. 4 - n.^o 3 - p. 163/166 - Set. - 1969

O problema de Paris é como o de todas as cidades antigas: a falta de organização do espaço social central.

Como solução para um caso favorável — a demolição dos Mercados Centrais, «les Halles» — propõe a G.E.C.U.S. como solução o interesse que há no aproveitamento não só do solo como também do subsolo tornando este economicamente viável — e rentável — pela possibilidade das escavações a céu aberto.

Centro de Estudos de Urbanismo e Habitação Eng. Duarte Pacheco

627.2:797(44)

LAGAUTRIÈRE, J.—Os portos de Recreio do Departamento dos Alpes Marítimos

(in: *Techniques et Sciences Municipales* - 64^e anné - n.^o 1 - p. 1/9 - Jan. 1969)

Urbanização - Lisboa - v. 4 - n.^o 3 - p. 175/184 - Set. - 1969

Faz o autor uma descrição pormenorizada das ampliações dos antigos e construção de novos portos do Departamento dos Alpes Marítimos na França Mediterrânea que viram a sua capacidade aumentada para 88.90 ha de superfície podendo abrigar 6420 barcos de recreio e 400 barcos de pesca.

Centro de Estudos de Urbanismo e Habitação Eng. Duarte Pacheco

353(45)

SCIMEMI, Gabilele — Unites Territoriales Administratives et Unites de Planification et Italie

Urbanização - Lisboa - v. 4 - n.^o 3 - p. 167/174 - Set. - 1969

Descreve o autor, para boa compreensão entre as zonas administrativas e os planos territoriais da Itália e com a finalidade de tornar compreensível os estudos e projectos de leis em curso para alteração das leis existentes, o que se torna indispensável conhecer em relação ao ordenamento territorial e aos instrumentos para a sua efectivação que a lei Italiana prevê.

Centro de Estudos de Urbanismo e Habitação Eng. Duarte Pacheco

71.003.1(100)

ALAURENT, Jean — Peut-on definir une Armature Urbaine Ideale?

(In: *Plan* - Toronto - v. 10 - n.^o 1 - 1969)

Urbanização - Lisboa - v. 4 - n.^o 3 - p. 185/190 - Set. - 1969

O problema da «armadura urbana» pode ser encarada de dois modos: ou pelo estudo do sistema formado num determinado território pela hierarquização das cidades ou «centros urbanos» ou pelo estudo das estruturas internas dos exemplos mais representativos dos vários níveis desses aglomerados urbanos hierarquizados.

De acordo com este postulado o autor desenvolve uma teoria que estrutura a hierarquia dos aglomerados urbanos a partir de A (comuna) com 5/6000 habitantes até E (megálopole) com 3/4 000 000 de habitantes.

Centro de Estudos de Urbanismo e Habitação Eng. Duarte Pacheco

UNITES TERRITORIALES ADMINISTRATIVES ET UNITES DE PLANIFICATION EN ITALIE

Prof. Gabriele Scimemi

353(45)

Centro di Studi e Documentazione per la Pianificazione Territoriale — Istituto di Urbanistica della Facoltà di Architettura — Università di Roma

Afin de se rendre compte du rapport entre les zones administratives et les plans d'aménagement en Italie et dans le but de comprendre les motifs des études et des projets de loi actuellement en cours, en vue de modifier la situation actuelle, il est indispensable de se référer à l'aménagement du territoire qui existe dans notre pays et aux instruments de l'aménagement prévus par la loi italienne.

L'Italie a une superficie de 301 255 km² et une population de 52 596 565 d'habitants (en 1965) avec une densité de 174,6 habitants par km² (Note: c'est-à-dire sa dimension est à peine inférieure à la moitié de celle de la France, tout en ayant une population supérieure). La superficie nationale est divisée en 20 régions, les régions à leur tour sont divisées en provinces; les provinces en communes.

La dimension des régions est très inégale, soit comme superficie du territoire, soit comme population. La Lombardie par exemple, a une superficie de 23 809 km² et une population de 7 884 502 habitants. La Sicile a 25 708 km² et une population de 4 283 561 habitants. Du côté opposé se trouve la Vallée d'Aoste avec 3 262 km² et 104 327 habitants.

La situation des provinces est pareillement variée. Parmi les provinces les plus vastes se trouve Cagliari avec 9297 km² (donc plus vaste que certaines régions italiennes) et avec 778 401 habitants.

Parmi les plus petites provinces, Trieste (210 km²), Gorizia (475 km²), La Spezia (882 km²), mais également Naples (1171 km²) dont la population est trois fois plus nombreuse que celle de (1 225 137 habitants) Cagliari; par conséquent la densité de la population des différentes provinces varie de 31 (Aoste) à 2180 (Naples). Une semblable disparité se vérifie également dans la grandeur et dans la population des communes.

L'ordre de la grandeur des superficies des communes varie de peu de centaines d'hectares (de très petites communes d'environ 1 km² se trouvent presque exclusivement dans l'Italie du Nord, en particulier dans les provinces de Turin, de Varèse, de Côme, de Trente et de Bolzano) aux 10 000 hectares (Milan et Turin par exemple) aux 100 000 hectares (Rome, dont la superficie communale est plus grande que celle de plusieurs provinces).

De telles considérations peuvent confirmer que les échelons institutionnels en vigueur ont des rapports très variables avec les réalités physiques et humaines et l'on peut se demander pour quelle raison l'on ait indiqué des structures administratives analogues à des entités territoriales et démographiques si différentes. La structure administrative d'aujourd'hui est l'héritage d'une situation politique relativement récente: la péninsule jusqu'en 1861 était subdivisée en de nombreux états indépendants au point de vue politique. Du reste, le système employé pour définir au point de vue institutionnel les limites régionales, peu d'années après l'unification, fut celui d'établir les subdivisions du territoire à être employé dans les enquêtes et dans les informations des statistiques.

Aussi les provinces ont des répartitions géographiques dont la validité est un souvenir historique, et même les communes qui pourtant sont les unités administratives les plus riches de tradition, ont perdu une grande partie du rapport économique et politique avec leurs territoires (Note: pour établir ce que signifie ces dimensions, il est utile comparer l'aménagement italien avec celui d'autres pays: nous verrons ainsi, par exemple, que les régions françaises sont en général bien plus grandes que celles italiennes et que les départements ont une superficie moyenne presque triple de nos provinces. Bien plus grandes encore sont les régions espagnoles, et les pro-

vinces espagnoles ont une superficie moyenne triple. Le nombre des communes italiennes n'arrive pas au tiers des communes françaises, tandis qu'il est plus que le double de celui des communes espagnoles).

L'aménagement des territoires en Italie se base essentiellement sur la loi de l'urbanisme n° 1150, promulguée le 17 août 1942.

Cette loi prévoit trois genres principaux de plan d'aménagement: le plan territorial de coordination, le plan d'aménagement général-communal et le plan détaillé d'exécution. Ce dernier s'intéresse en général aux petites portions du territoire à l'intérieur de chaque commune; nous ne nous y arrêterons pas.

Les deux premiers nous intéressent plus directement. En relation à notre discours, il est nécessaire d'expliquer que le plan territorial de coordination a presque toujours été appliqué à l'entièvre superficie d'une région institutionnelle. Il répond à une initiative directe du Gouvernement Central (Ministère des Travaux Publics) et son élaboration est confiée aux sections régionales du même Ministère. Le plan général-communal au contraire est un instrument d'initiative de l'administration municipale locale et c'est la même administration qui en soigne la préparation et l'adoption (sauf l'approbation finale de la part du Président de la République, qui lui donne la valeur de loi).

En voulant rester dans les limites de notre thème, il est impossible examiner en détail l'expérience faite pendant ces dernières 23 années à travers une activité de l'urbanisme développée avec ces modalités.

Il est au contraire nécessaire d'avertir que la situation italienne s'achemine vers un changement radical à cause de certaines transformations importantes.

Au niveau régional ces transformations concernent surtout:

- les rapports entre la planification physique et la planification économique.
- la structure administrative du territoire.

Arrêtons-nous un instant sur ces modifications actuellement en cours: la première à cause de la nouvelle place que la planification occupe dans l'économie politique italienne. La seconde à cause des nouvelles institutions administratives qui sont peu à peu réalisées dans notre pays en mettant en pratique les lois de la Constitution.

Tandis qu'au cours des années successives à l'avènement de la République la vie économique

du pays continuait la voie traditionnelle, basée sur l'initiative privée; au cours des années plus récentes l'exigence d'augmenter les interventions directes du Gouvernement et de les rendre plus organiques s'est manifestée, les raisons de ce changement d'économie politique sont connues et peuvent être en grande partie attribuées à l'impossibilité que les grands déséquilibres démographiques et régionaux du pays puissent spontanément trouver de nouvelles conditions d'équilibre sous la poussée automatique des lois du marché.

La nouvelle politique appelée «politique du plan» aura certainement d'importantes conséquences dans le secteur de l'aménagement. En effet la planification physique aura la fonction de mettre en pratique les indications contenues dans le plan économique au moyen d'oeuvres d'intérêt public et des transformations déterminées au point de vue géographiques et physiquement réalisées.

Les plans territoriaux surtout à grande échelle, sont ainsi l'instrument fondamental du programme économique, ceci se lit clairement dans le texte du programme du développement, (appelé Quinquennal ou plan Pieraccini) approuvé à la fin de 1965 et en vigueur jusqu'en 1971. Avec ceci on ne veut pas dire que les plans territoriaux seront réduits seulement à la fonction d'instrument, et donc soumis au point de vue hiérarchique à des directives économiques. Au contraire, les déterminations d'espace introduites par l'aménagement du territoire seront enrichies par la plus profonde signification économique. Il est tout à fait évident que ce genre de fonction ne pourra pas être résolue en faisant recours aux plans communaux, trop petits, expression principalement d'exigences individuelles et particulières de chaque ville et de chaque village.

Le plan d'aménagement communal en outre peut difficilement dépasser les limites d'une zonation, qui peut être certainement utile en évitant de mauvaises interférences entre les agglomérations incompatibles, et dans ce sens dans les limitations des densités, ou dans les prescriptions pour les espaces verts, peut offrir des services importants à la Communauté. Mais tout cela est loin de fournir une base efficace pour la localisation fonctionnelle à échelle nationale des grandes interventions infrastructurelles sur projet du Gouvernement et des gros placements productifs (publics c/o privés) organiquement prévus dans le cadre de la politique économique du plan.

Les plans régionaux deviennent ainsi extrêmement importants et urgents. Toutefois il ne semble pas possible les réaliser avec les «plans traditionnels territoriaux de coordination» puisque, comme nous avons vu, ceux-ci viennent directement du Ministère des Travaux Publics et ne laissent pas de place donc, aux expressions démocratiques locales.

Personne ne doute que les deux questions difficiles:

- la planification économique et la planification physique;
- rapport entre les différents niveaux de planification, doivent être affrontées systématiquement avec urgence.

Beaucoup de personnes pensent que la solution pourra être trouvée au niveau de la planification régionale (Note: voir le Congrès de Lyon 6-7 avril 1962 sur «Les problèmes de l'aménagement régional en France» organisé par la Fondation Nationale des Sciences Politiques et de l'Université de Lyon).

Il convient donc d'analyser la deuxième transformation radicale dont nous venons de parler. Aussi en Italie, comme dans bien d'autre pays européens, l'aménagement traditionnel de l'Etat ne prévoit pas (il n'y a pas *lonatempos*) un niveau effectif intermédiaire de l'administration, à échelon régional (Note: cette carence a été mise en évidence par le rapport du Committee on Housing, Building and Planning de la Commission économique pour l'Europe des N. U., au cours d'une réunion qui a eu lieu récemment à Genève (3d session, 3-6 nov. 1965):

«The most striking aspect of Regional Physical Planning in Western European Countries is the rarity of separate regional planning bodies. Though the establishment of such bodies is under discussion in several countries there is little evidence of an administrative parallelism to the theoretical concept of three stage planning: national, regional and local.

One of the main reasons for this seems to be that the existing structure of Government is usually divided into local and central, and makes no provisions for a regional organ. Without a recasting of this structure (which is uncommon) the trend is either for local authorities to form

joint (usually advisory) planning bodies or for the central Government to organize its own responsibilities on a regional basis (though not necessarily with regional offices).

La constitution de 1945 introduit la Région comme administration autonome avec ses propres pouvoirs et ses propres fonctions.

Toutefois, seulement 5 Régions en Italie (Sicile, Sardaigne, Trentin-Alto Adige, Friuli Venezia Giulia, Vallée d'Aoste) ont été rendues autonomes au moyen d'adoption de constitutions spéciales.

Les autres régions, dites «ordinaires» (Piémont, Lombardie, Vénétie, Ligurie, Emilia-Romagna, Toscane, Ombrie, Marche, Lazio, Abruzzi, Molise, Campanie, Pouilles, Basilicate, Calabre) jusqu'à ce jour (1965) n'ont pas encore obtenu l'autonomie.

Les régions autonomes ont leur gouvernement local, élu démocratiquement avec une assemblée régionale, un président et différents départements qui sont analogues aux ministères centraux, et dont accomplit certaines fonctions administratives. Plusieurs de ces fonctions se rapportent à l'aménagement du territoire, pas seulement à l'urbanisme, mais aussi l'agriculture et les forêts, l'assainissement, l'industrie et le commerce, les travaux publics, les mines et le tourisme, la sauvegarde du paysage, les communications et les transports.

Les régions autonomes ont déjà institués de nouveaux instruments d'intervention: et plus exactement les programmes de développement économique régional et les plans régionaux d'urbanisme.

Toutefois aussi dans les régions ordinaires, en attendant l'autonomie, l'exigence de décentraliser la programmation économique nationale a été reconnue et ainsi par un décret du Ministère du Bilan (22 septembre 1964) ont été créés des comités régionaux spéciaux pour la programmation économique. A part la nature singulière de ces comités, qui avancent d'une certaine façon l'autonomie de toutes les régions, tout semble donc procéder pour le mieux.

Mais à ce point une question importante se pose, c'est-à-dire de vérifier si les régions administratives ayant vigueur de loi en Italie correspondent au point de vue territoire à la «notion» de région élaborée par les études des géographes et des urbanistes.

A la suite des observations faites à propos des grandes difformités de dimension (et aussi morphologique) parmi les différentes régions, et après avoir établi les origines, non seulement historiques mais statistiques de ces circonscriptions,

je crois qu'il est évident que la réponse soit négative. Les récentes initiatives (on récemment reprises) de l'aménagement régional en Italie, pour autant valables et positives qu'elles soient sous quelques rapports, laissent profondément perplexes, pour la façon de s'adapter à des limites d'espace extrêmement impropre, pour ne pas dire arbitraires. Ces situations n'ont pas échappé aux savants italiens parmi lesquels les géographes Lucio Gambi et Francesco Compagna qui ont avancé des propositions concrètes. L'une d'entre elles, représentée dans la petite carte ci-jointe, se base sur quelques opinions générales que nous résumerons brièvement.

Chaque région devrait avoir une autonomie effective, politique civile et économique. Chaque région devrait être organique, c'est-à-dire, pas homogène mais au contraire constituée par la cohésion de genres diversifiés de zones homogènes. La région devrait être «relativement auto-suffisante». Les régions devraient être plus grandes que celle actuelles et devraient graviter autour d'une dizaine de métropoles régionales, métropoles dans le sens entendu par Jean Labasse (Note: J. Labasse «A la recherche d'un cadre régional» dans *Economie et humanisme* n° 127), contenues en elles-mêmes; il devrait être garantit donc le caractère centripète, jamais centrifuge, de chaque région. Dans le cas particulier de l'Italie la proposition arrive à la réduction du nombre des régions de 20 à 13 (dont deux dans les îles: Sardaigne et Sicile) et à l'annexion de plusieurs provinces à régions confinantes autour des quelles elles gravitent déjà.

Le Friuli et la Vénétie Giulia seraient annexés au Veneto. La Ligurie, l'Ombrie, la Basilicata et le Molise devraient disparaître et leurs provinces devraient être distribuées dans les différentes régions voisines. L'importance de Cosenza, de Ancona et de Bari devraient être augmentée; les fonctions centripètes des grands pôles actuels: Turin, Milan, Rome, Naples, devraient être reconnues.

Les régions spéciales de la Vallée d'Aoste et de l'Alto-Adige correspondant seulement aux caractères ethniques et linguistiques de la population; difficilement elles pourraient rentrer dans la notion fonctionnelle de région. Dans la proposition que nous avons examinée, ces situations exceptionnelles ne trouvent pas une solution qui puisse convaincre.

Quelle que soit la situation que l'on pourra obtenir à propos du niveau régional, il faut encore considérer la planification dite locale, c'est-

-à-dire à échelle communale. L'examen critique de la situation nous a convaincu effectivement que aussi à cette échelle il y a d'importants motifs pour prévoir de prochains changements très importants. Nous observons tout d'abord le phénomène de l'urbanisation en Italie.

Comme pour beaucoup d'autres pays, la population italienne tend actuellement à une concentration urbaine progressive. Il y a désormais en Italie 32 villes avec plus de 100 000 habitants, qui accueillent environ un quart de l'entièvre population italienne. Entre le 2 derniers recensements (1951-1961) les circonscriptions provinciales de Rome, Milan, Naples, Turin, Gênes, ont absorbé toutes ensemble le 60 % de l'augmentation de la population national. Leurs chef-lieux ont subi une expansion tout à fait explosive, en arrivant respectivement à 22 477 267, 1 668 717, 1 225 137, 1 111 731, 846 469 habitants en 1965.

Faisant un rapport entre l'importance de ce phénomène avec la dimension des communes italiennes nous nous rendons compte immédiatement que dans beaucoup de cas le cours urbain édifié a gagné et dépassé les frontières administratives communales. Ce fait dépend du genre de la morphologie urbaine typique de chaque ville. Le cas de Milan, par exemple, qui dépasse 1 million et demi d'habitants est considérable, car la superficie de la commune est relativement petite, et l'installation de la population est relativement éparsillée, formant une nébuleuse de noyaux secondaires une fois petits et ruraux, actuellement gros et industriels qui ont été conglobés peu à peu par l'expansion de la ville, jusqu'à former une structure complexe et unique. Rome, au contraire, où la population dépasse les 2 millions d'habitants a au contraire une morphologie citadine bien peu compacte et un territoire administratif dix fois plus vaste, donc le phénomène de l'expansion au dehors des limites communales est bien moins considérable. Il est évident que dans le cas où le corps même de la ville occupe en plus de la commune principale toute une série de communes environnantes, c'est impossible de considérer un plan d'aménagement limité seulement au chef-lieu. Cette notion était déjà prise en considération avec la loi de 1942: toutefois à cette époque-là, la concentration urbaine de la population avait provoqué des effets encore assez modestes en comparaison des dimensions actuelles. La loi de 1942 se limite à proposer un genre spécial de plan qui prend le nom de «Plan d'Aménagement Général Intercommunal». Le plan d'aménagement général intercom-

munal a été quelques fois expérimenté ces dernières années, avec des résultats très peu satisfaisants. Nous en connaissons aujourd'hui la raison.

La formule de ce genre de plan est assez simple: le Ministère des Travaux Publics décide les cas où des motifs d'expansion de bâtiments (analogues à ceux que nous avons considérés peu avant) conseillent l'adoption d'un projet d'ensemble pour les différents communes limitrophes. Dans ce cas le Ministère même promulgue un décret avec lequel il trace le plan, oblige les communes à pourvoir aux projets et à partager entre eux les frais pour les études nécessaires. Mais aussi en supposant que la préparation du projet puisse être terminée le mieux possible, une difficulté fondamentale surgit au moment de son approbation. En effet la loi italienne pour l'urbanisme demande que chaque conseil communal, indépendamment des autres, approuve entièrement le plan d'aménagement.

Ceci veut dire que si seulement une des communes n'approuve pas le document, il perd complètement sa valeur. Il serait suffisant de penser aux divergences politiques qui existent entre les différentes administrations communales pour comprendre qu'en pratique, aucun plan d'aménagement intercommunal peut être approuvé avec cette formule. Toutefois même en mettant de côté les divergences d'idées politiques, il serait difficile d'imaginer un plan d'aménagement intercommunal qui satisfasse toutes les communes intéressées, sans pour cela contenir de vrais paradoxes d'urbanisme. Les urbanistes savent très bien, en effet, que la structure d'un territoire, est un fait d'espace différencié, et que le but de l'aménagement du territoire n'est pas certainement celui de le rendre homogène, mais dans bien des cas celui de renforcer les particularités d'espace, ou bien de créer de nouvelles polarisations qui assurent une organisation efficiente et fonctionnelle dans l'ensemble. C'est le plan d'aménagement qui doit indiquer les zones dans lesquelles il faut prévoir des installations industrielles, des centres d'habitation, des magasins, des bureaux, des services pour les transports, services de récréation et de tourisme, et des réserves de paysage ou agricoles, et de décider si les grandes infrastructures doivent traverser cette zone-ci ou celle-là. Toutes les différentes indications ne peuvent absolument se multiplier à l'infini, et non plus se morceler au point de trouver place à l'intérieur de chacune des 8000 communes italiennes. Les géographes nous

enseignent que chaque localité a ses vocations et ses aptitudes. Les économistes nous aident à reconnaître que l'organique du territoire est faite de concentrations et de raréfactions, et pas l'homogénéité, mais les manques d'équilibre fonctionnels engendrent le développement. Ces incontestables vérités se heurtent contre un fait très concrèt, c'est-à-dire que tous ces choix de localisation agissent très fortement dans un sens positif au bien dans un sens négatif sur les communautés locales (dans les termes de progrès économique, social, éducatif, hygiénique) et sur le bilan de la publique administration locale (dans le stermes de dépenses pour des services et installations publics, ou bien d'augmentation du rendement fiscal), sans que à l'état actuel des choses, on puisse obtenir aucune compensation.

Il ne s'agit certainement pas d'un problème seulement italien. (Note: voir Victor Jones «Local Government Organization Metropolitan Areas: in the Future of Cities and Urban Redevelopment — Coleman, Woodbury ed. (Chicago, U. of Chicago Press, 1953). Cet auteur considère toute une série de possible formules résolutives: élargissement des zones de compétence du chef-lieu (limité seulement à quelques fonctions) planification coopérative des administrations locales, extention de l'administration de l'Etat; création de nouvelles institutions, annexion des communes périphériques, annexion de l'administration du territoire à l'administration urbaine, etc.).

Mais en Italie ce problème a été très discuté ces dernières années, à l'occasion de nombreux projets pour la réforme de la loi d'urbanisme qui a conduit à la conception d'une nouvelle entité administrative et d'urbanisme qui prend le nom de «comprensorio» (Note: comprensorio: c'est-à-dire groupement de communes qui, sans nécessairement appartenir à la même division géographique ou administrative, peuvent être réunies dans une même opération d'aménagement des territoires). Le sens de ce mot n'est pas encore clair. Sur la nécessité d'arriver à une dimension surcommunale du plan d'aménagement il y a un accord d'opinions très répandu.

Au contraire les opinions sont très différentes en ce qui concerne les dimensions et la délimitation. On fait souvent recours à des systèmes empiriques qui peuvent être obtenus en étudiant certaines organisations des territoires qui ont déjà fonctionné en Italie et qui fonctionnent toujours bien que avec de différents buts. Les associations d'assainissement appartiennent à ce groupe, largement employé ces dernières 30 années pour des

fins agricoles (amélioration foncière, irrigation, découlement des eaux), et les institutions de valorisation et de colonisation rurale; plus récemment les zones de développement industriel et les noyaux d'industrialisation, institués par le Ministère de l'Industrie, surtout dans le cadre des activités accomplies par la «Caisse di Midi» pour le progrès de l'Italie du Sud. Ces organismes dérivent des frontières institutionnelles des administrations locales et adoptent eux-mêmes leurs frontières. Mais ils ont des buts de secteurs évidents pour être considérés comme un modèle assez approximatif pour un «comprensorio» d'aménagement du territoire. On ne néglige pas de continuer les études théoriques afin d'arriver à une définition scientifique du «comprensorio».

Quelques savants pensent que le «comprensorio» ne devrait pas représenter un instrument autonome, mais plutôt une synthèse intelligente d'interventions agissant chacune dans son secteur. En effet bien des interventions actuelles de l'Etat, ne sont pour le moment pas agrégées, donc on n'a pas obtenu les effets stratégiques qu'on aurait pu avoir si elles avaient été raccordées au point de vue fonctionnelle; le choix de ces interventions pourrait être fait en étudiant à fond lesquels d'entre eux peuvent avoir une valeur de propulsion, et provoquer des effets obtenus sur une zone entière.

Pendant que ce problème est discuté sur le plan scientifique il y a aussi beaucoup de centres de recherches d'urbanisme qui ont essayé des hypothèses d'étude pour arriver à définir les «comprensori» et expérimenter avec ceux-ci de nouvelles sortes de plan. Parmi ces sortes d'étude nous devons nous rappeler certainement celles de l'ILSES (Institut Lombard des Etudes Economiques et Sociales) utilisé par le Plan Intercommunal de Milan, celles de l'IRES (Institut de Recherches Economiques et Sociales) utilisé pour le plan intercommunal de Turin, celui du Centre d'Etudes et Plans Economiques, étendu dans tout le territoire national, et d'autres analogues. Le prochain Congrès de l'Institut National d'Urbanisme italien, qui aura lieu à Palerme dans quelques mois, aura comme thème «l'Administration de l'Urbanisme», durant lequel on parlera beaucoup du «comprensorio».

Naturellement les projets de loi qui se sont succédés et qui sont continuellement sous l'examen du Parlement Italien, permettent de mieux voir la nature de cet organisme.

D'après ces projets il s'agit d'une institution à caractère administratif qui devra être institué à

travers les lois régionales. C'est le gouvernement régional en effet, qui devra subdiviser le territoire des régions dans des unités géographiques de plan dites justement «comprensori», qui pourront être, un peu plus ou un peu moins étendues des provinces.

De cette Institution feront partie les administrations communales et aussi celles des provinces comprises dans toute la nouvelle entité territoriale, ou en partie. Elle aura donc, de quelque façon, un caractère représentatif en rapport à la population locale. Son assemblée sera élue par des conseils des administrations locales appelés à y participer. Il sera élu un président et un directeur. Le gouvernement régional réglera les rapports entre les administrations des communes et la nouvelle institution. Il fournira aussi les directives fondamentales d'urbanisme et de l'économie, mais ce seront les associations du «comprensorio» qui formeront et réaliseront les plans, en pouvant acheter et vendre les zones, construire des œuvres publiques, accorder ou refuser les permis de construire. En préparant les études nécessaires et en développant toutes ces activités, qui se synthétisent avec le nom de «gestion d'urbanisme» l'institution du «comprensorio» obtiendra des contributions de l'Etat où il sera nécessaire.

Comme l'on peut voir, c'est seulement une possible interprétation de la notion du «comprensorio».

Bien des savants doutent qu'en elle se trouvent effectivement les garanties nécessaires pour une planification démocratique. En outre une typologie aussi générale ne pourrait pas s'adapter aussi bien aux zones avec une agglomération principalement éparpillée, et pareillement aux zones métropolitaines.

On assiste en somme au contraste entre la nécessité de définir même géographiquement le plus rapidement possible, les «comprensori» à l'immatérité des recherches scientifiques qui permettent de les déterminer d'une façon satisfaisante et définitive.

Aujourd'hui en Italie il y a un intérêt très vif pour ces études concernant cet argument: quelques unes de ces études sont en élaboration justement auprès du Groupe d'Etudes et de Documentation sur l'Aménagement à la Faculté d'Architecture de l'Université de Rome. Les résultats seront bientôt publiés.

Je ne voudrais pas insister sur ce thème, car je crains que je finirais par exprimer mes théories

personnelles au lieu de rapporter une situation objective.

Nous pouvons conclure qu'en Italie la situation qui intéresse le rapport entre les unités administratives et unités de planification est en train de traverser actuellement une phase extraordinairement dynamique, non seulement dans le sens théorique, mais aussi dans le sens pratique, politique; juridique; et administratif. La responsabilité de cette situation dynamique revient probablement aux urbanistes italiens et à leurs œuvres persévérandes d'étude et de diffusion des idées.

Aujourd'hui toutefois, même l'opinion publique est très attentive au déroulement de la situation. Les partis politiques l'ajoutent dans leurs accords et dans leurs programmes. Le Gouvernement assure au courant de l'année l'approbation de la nouvelle loi sur l'urbanisme. Pendant que continue peu à peu la transformation des régions ordinaires en régions indépendantes, les comités régionaux des premières et des secondes sont au travail pour la programmation économique (comme nous l'avons déjà vu). La modification de la structure régionale avec la variation des frontières régionales et même avec l'élimination de quelques régions ou éventuellement la création de quelques nouvelles régions est prévue comme possible par la Constitution (art. 132). Enfin auprès du Gouvernement il y a une commission spéciale qui a le devoir de réformer la loi provinciale et communale, c'est-à-dire de réformer (comme cela se passe aussi en Grande Bretagne actuellement) l'organisation et les devoirs des administrations locales.

En Italie toutefois, nous nous trouvons dans une situation plutôt exceptionnelle, soit pour la institutionalisation d'un niveau régional, soit parce que la sévérité des institutions habituelles (ceci d'après les affirmations des experts, constitue l'obstacle principal à la réalisation de réformes semblables (Note: c'est l'opinion de L. Reissman (*"The Urban Process"*, the Free Press of Glencoe, London 1964): «One might as soon hope for those who hold power under admittedly outmoded administrative units to give it up for the common good, as for a mad rush to begin tomorrow to (build) the kind of icty visualized for us by Frank Lloyd Wright» (la dernière page) et de Victor Jones, déjà cité: «units of local government are tough organizations with many political and legal protections against annihilation or absorption by another government») à été dépassée par les faits et les événements.

Il faut donc espérer que cette grande occasion ne soit pas sous-estimée, mais au contraire efficacement utilisée.

La carte à la page suivante peut donner une idée de l'importance des interventions d'aménagement territorial ou réalisées ou proposées par le Gouvernement italien dans le cadre de la politique du développement du «Mezzogiorno». (D'après la carte élaborée par l'ing. Mario D'Erme).

Schéma d'une possible réorganisation territoriale des régions italiennes

La ligne continue représente les actuelles frontières des régions institutionnelles. A l'intérieur de chaque région on doit imaginer des différentes provinces. Les flèches indiquent comment certaines régions pourraient être subdivisées dans leurs provinces, et donc les provinces être rattachées aux régions voisines, en formant ainsi des régions plus grandes et plus organiques. Le long de la frontière de l'Italie du Nord sont visibles (hachées) les régions de la Vallée d'Aoste, du Trentin — Alto Adige, et de la Vénétie Giulia — Friuli qui d'après l'auteur devraient être l'objet d'une particulière organisation étant donné leurs caractéristiques ethnique, historique, linguistique.

(D'après Francesco Compagna, «L'Europe des Régions».)

Zones de compétence des autorités pour la réforme agricole

Associations d'assainissement.

Quelques opérations d'aménagement du territoire en Italie ont été opérées sans tenir compte des limites administratives de l'organisation de l'Etat (provinces et communes).

De même pour l'assainissement, par exemple. Les zones de compétence des associations d'assainissement ont été établies un cas après l'autre selon la situation réelle et à la base de systèmes agronomiques et hydrauliques.

(D'après Francesco Compagna: «Le problème du Sud»).

Manques d'équilibre démographique en Italie

L'Italie se présente très déséquilibrée non seulement pour la dimension très variée de ses unités administratives, mais aussi à cause de la distribution très diversifiée de la population. Quelques chiffres sont reportés dans le texte.

(D'après Bruno Nice «Connaître l'Italie», ed. Rai, modifié).

338.924 (469)

AMARAL, Ferreira do — **O Futuro da Industrialização do País, o Desenvolvimento Regional e as Empresas Estrangeiras**

Urbanização - Lisboa - v. 4 - n.º 3 - p. 131/136 - Set. - 1969

Afirma o autor que dois aspectos principais condicionam a conjuntura: o grau do interesse do capital industrial em investir nos nossos territórios e os factores ou meios de investimento privado nas zonas socialmente necessitadas de maior desenvolvimento se bem que, observadas aquelas premissas como discorrência presumivelmente abstracta e do que se possa observar ou escrever acerca do futuro da Industrialização, torna-se ainda mais aguda a presunção da construção teórica a que possa conduzir os nossos vaticínios construtivos.

Como afirma o autor, o futuro a Deus pertence.

Centro de Estudos de Urbanismo e Habitação Eng. Duarte Pacheco

711.14 (71-Montreal)

SCHDENAUER, Norbert — **O Novo Centro da Cidade de Montreal**

Urbanização - Lisboa - v. 4 - n.º 3 - p. 137/152 - Set. - 1969

As transformações de Montreal são claramente visíveis no coração da cidade, pois as alterações periféricas são mais quantitativas do que qualitativas. Com um núcleo central rodeando um arrojado empreendimento urbanístico — a Place Ville Marie — pode Montreal orgulhar-se de possuir um centro articulado e digno com um fundo tão belo como o de Montreal.

Centro de Estudos de Urbanismo e Habitação Eng. Duarte Pacheco

626.13 (449.49)

Les Nouveaux Territoires de Monaco

(in: Techniques et Sciences Municipales - 64ª année - n.º 4 - p. 117/119 - Avr. - 1969)

Urbanização - Lisboa - v. 4 - n.º 3 - p. 159/161 - Set. - 1969

Como a Holanda, Mónaco, pressionado pela «sociedade dos lazeres» empreendeu a conquista ao Mediterrâneo de 3,5 ha das quais as praias, novas, ocupam 1,2 ha.

Trata-se de mais um empreendimento em que a sociedade de consumo investe sem consideração pela ecologia e pelas responsabilidades para com o futuro.

Noutro desenvolvimento mais a oeste foram conquistados ao mar 22 ha o que aumenta o território do Principado em mais 20 % da sua superfície.

Centro de Estudos de Urbanismo e Habitação Eng. Duarte Pacheco

Centro de Estudos de Urbanismo e Habitação Eng. Duarte Pacheco

OS PORTOS DE RECREIO DO DEPARTAMENTO DOS ALPES MARÍTIMOS

J. Lagautrière

627.2:797(44)

(in: *Techniques et Sciences Municipales* - 64^e année - n.^o 1 - p. 1/9 - Jan. 1969)

1 - SITUAÇÃO ACTUAL

Numa extensão de um total de 116 km, o litoral dos Alpes Marítimos tem vinte e um portos susceptíveis de acolher a navegação de recreio.

Vejamos a sua descrição sumária.

1.1 - Théoule-sur-Mer

Instalada ao pé dos últimos contrafortes do monte Estérel, o porto de Théoule-sur-Mer, inaugurado em 1961, foi construído por iniciativa da Comuna com o auxílio financeiro do Estado e do Departamento. Foi concedida à cidade, que assegura a administração e a exploração, o recebimento das taxas de acostagem e fundeadouro (decreto ministerial de 11 de Setembro de 1962 - J.O.R.F. (¹) de 24 de Outubro de 1962).

A sua superfície útil de água de 0,8 hectares pode receber 145 barcos de recreio e 15 barcos de pesca; os fornecimentos de água potável, de carburantes e de lubrificantes estão assegurados no próprio porto que dispõe igualmente de um posto telefónico público.

1.2 - Cannes I

No fundo do golfo de La Napoule, o primeiro porto de Cannes foi construído por volta de 1840 para abrigar a praia utilizada pelos pescadores e foi ampliado diversas vezes para permitir a recepção de pequenos navios mercantes.

Por razão da sua implantação esse foi o primeiro porto a ser frequentado pela navegação de recreio e muito antes de 1939 já estava em plena actividade. Nestes últimos anos os iates, que invadiram toda a bacia do porto, eliminaram definitivamente a marinha mercante, exceptuando os

serviços de ligação com as ilhas Lérins e com os paquetes que fundeiam ao largo.

A sua superfície útil que tem 11,4 hectares, pode assegurar abrigo e amarração a 455 barcos de recreio — dos quais alguns, já de boa tonelagem — e a 85 barcos de pesca; está equipado com uma rede de distribuição de água potável e outra de distribuição de electricidade e de telefones e de um posto de distribuição de carburantes e lubrificantes.

A Câmara do Comércio e da Indústria de Nice e dos Alpes Marítimos (decreto ministerial de 14 de Setembro de 1965, J.O.R.F., de 27 de Outubro de 1965) que recebeu a concessão dos serviços públicos do porto, gere e explora os dispositivos de amarração, a armazenagem «a seco» e os diversos sistemas de distribuição, cobrando as respetivas taxas. No contexto dessa concessão e graças às receitas de utilização do equipamento, a Compagnie Consulaire empreendeu, desde 1966, um programa de renovação, reforço e extensão das instalações da superestrutura — órgãos de amarração e acostagem, distribuição de água potável, de energia eléctrica e de telefones, sistema de iluminação pública, estação radiotelefónica, etc.

Por outro lado a Câmara de Comércio participa com fundos para os trabalhos de infra-estrutura feitos pelo Estado; desse modo os melhoramentos da protecção do porto por prolongamento do molo sul está prevista para a vigência do V Plano.

1.3 - Canne II

Posto ao serviço em 1965, o segundo porto de Cannes foi construído por iniciativa privada, tendo a Sociedade proprietária, a «International Sporting Yachting Club de la Mer», recebido a concessão do estabelecimento e da exploração do porto (de-

(¹) Journal officiel de la République Française.

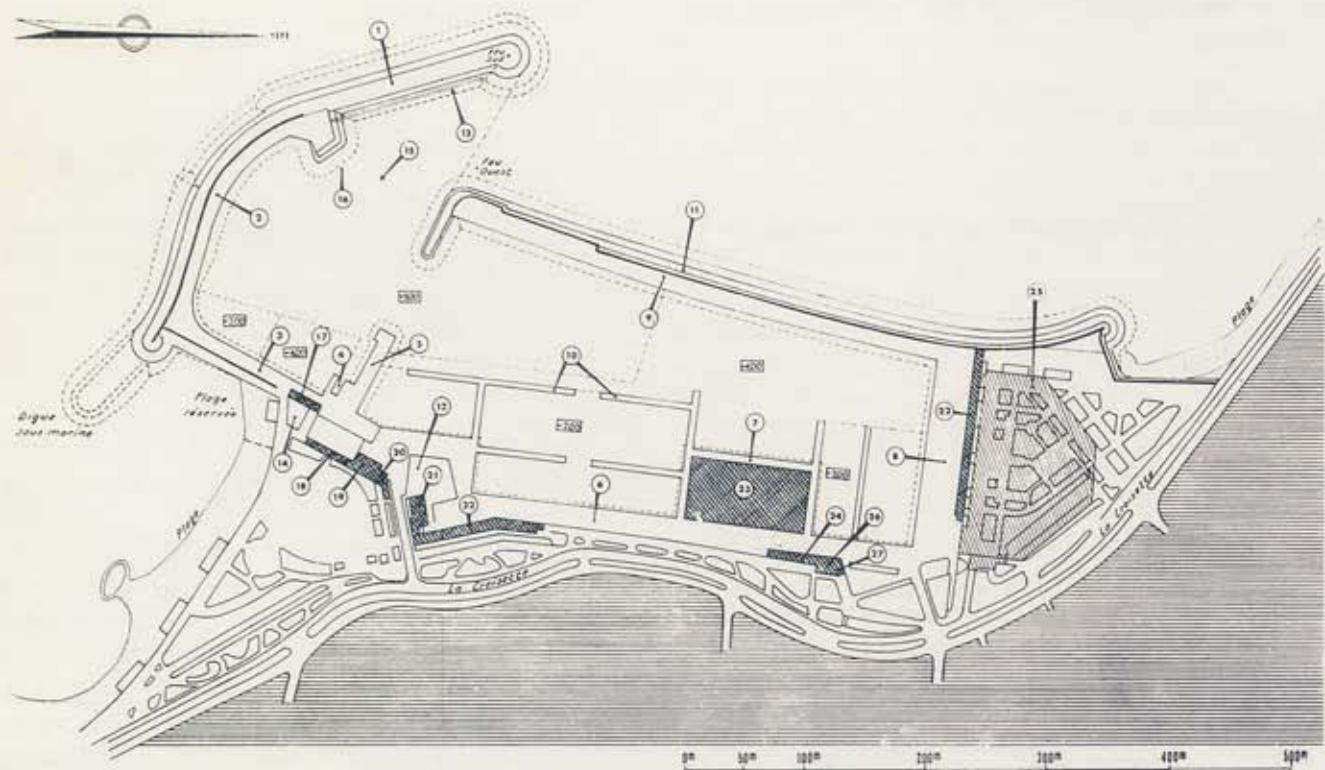


Fig. 1 - Esquema do arranjo do porto de Pierre-Canto em Cannes

creto ministerial de 13 de Março de 1964, J.O.R.F., de 14 de Abril de 1964).

Especialmente adaptado à navegação de recreio, o empreendimento comporta todos os tipos de equipamento necessário ao «yachtmanship»: distribuição de água potável e de electricidade; rede de telefones e de televisão; estação de abastecimento de carburantes e lubrificantes; elevador para retirar as embarcações da água e para pô-las no mar. Dispõe igualmente de instalações anexas particularmente desenvolvidas: clube náutico de grande luxo, bloco administrativo, lojas, caves, vestiários, estaleiros, etc. Rodeado de jardins públicos o Second Port constitui uma das realizações mais prestigiosas destes últimos anos nesse magnífico florão da Côte-d'Azur que é a cidade de Cannes.

A sua superfície útil tem 10 Ha na totalidade e está equipada com dispositivos de acostagem que totalizam 600 lugares, dos quais 480 são reservados a título privado aos accionistas da Sociedade concessionária e 120 para uso dos não accionistas mediante o pagamento de taxas de utilização, recebidas estas pela Société Fermière que está encarregada da gestão e da exploração do porto.

1.4 - Cannes, Pointe de la Croisette et Moure Rouge

Estes dois portos situados de um lado e de outro da Pointe de la Croisette são frequentados por um grande número de pequenas unidades pertencentes, na maior parte, aos habitantes de Cannes. Além das superfícies úteis de 1.50 e 1 Ha têm áreas assás consideráveis de varadouro (1300 e 1400 m², respectivamente), à disposição dos utentes.

Restaurados e melhorados pela Comuna entre 1964 e 1966 os dois portos foram-lhe cedidos pelo decreto ministerial de 18 de Setembro de 1967 (J.O.R.F. de 22 de Outubro de 1967). Durante o curso dos próximos anos a cidade deverá completar os trabalhos de infra-estrutura e melhorar as diversas redes de distribuição actualmente em mediocre estado; receberá as taxas de uso estabelecidas como contrapartida das suas despesas de gestão e de exploração.

1.5 - Golfe-Juan

No centro da enseada do mesmo nome, o porto de Golfe-Juan foi construído nas mesmas condi-

Fig. 2 - Os dois portos de Antibes: o porto Gallice e o porto Vauban entre a cidade e o forte



ções do porto de Cannes I; é também quase que inteiramente utilizado pela navegação de recreio. A sua superfície útil de 6.3 Ha permite-lhe abrigar 480 barcos de recreio, dos quais alguns de tonelagem média e 40 barcos de pesca; mas a maior parte são unidades pequenas que fazem turismo náutico na enseada.

A infra-estrutura do porto não é suficiente; o molhe oeste, abalado em 1944 não foi ainda definitivamente reparado; a protecção da bacia não está completamente assegurada no que diz respeito a vagas do sector sul/sudoeste. As obras de superestrutura são inexistentes, com excepção de uma distribuição de carburantes. Os pontões, edificados na sua maior parte por iniciativa privada, são medíocres a não ser aqueles que pertencem ao Clube Nautique du Golfe-Juan que acabam de ser construídos. Deve também ser feito um grande esforço dentro em breve, para dar a esse porto os equipamentos necessários. Pensa-se, para esse efeito, proceder à concessão das facilidades públicas em favor da Câmara de Comércio e da Indústria de Nice e dos Alpes-Marítimos.

1.6 - Gallice — Juan-les-Pins — Cap-d'Antibes

Construído no começo da Pointe-du-Grouton, o porto de Gallice pode receber 500 barcos de pequena e média tonelagem numa superfície útil de 3.3 Ha. Construído para a navegação de recreio, este porto dispõe, como o de Cannes II, de todos os equipamentos necessários desejáveis: rede de distribuição de água potável e de electricidade,

rede telefónica e de televisão; estação de distribuição de carburantes e lubrificantes e equipamento para a reparação dos barcos. Além disso, as instalações administrativas e comerciais edificadas no cais leste, satisfazem todas as possíveis necessidades dos utentes.

Construído graças a fundos privados, o porto foi cedido à Comuna de Antibes (Decreto interministerial de 31 de Julho de 1967, publicado no J.O.R.F. de 4 e 5 de Setembro de 1967) que subarrendou a sua exploração à Société du Port-Gallice — Juan-les-Pins — Cap-d'Antibes, a qual administra o conjunto. Tem portos de amarração acostagem privativos à disposição dos seus 350 accionistas e recebe taxas de utilização dos 150 utentes da zona pública.

1.7 - Antibes

O porto de Antibes, na sua actual forma, é de construção muito antiga (o molhe exterior foi construído em 1681). A sua superfície útil de 3.9 Ha comporta portos de acostagem que permitem acolher 220 barcos, dos quais, uns quarenta, de pesca. Está equipado com rede de água potável e de energia eléctrica e de uma estação de distribuição de carburantes e de lubrificantes; um estaleiro naval importante, instalado sobre o domínio público marítimo, constrói e repara navios de grande tonelagem.

Graças à instalação, na baía Saint-Roch, de molas flutuantes, o porto de Antibes pode receber



Fig. 3 - O Gros-de-Cagnes



Fig. 4 - Beaulieu-sur-mer e a península de Saint-Jean-Cap-Ferrat

durante o verão grande número de pequenas embarcações.

Em 1967, foi terminada a construção de um ante-porto para a bombagem de petróleo. As obras de protecção, que delimitam uma bacia de 12 Ha onde serão estabelecidos os postos de amarração dos cargueiros, foram financiadas pelo Estado, pela cidade de Antibes e pela Câmara de Comércio e da Indústria de Nice e dos Alpes-Marítimos.

O princípio da concessão à Comuna do conjunto da baía Saint-Roch foi admitido pelo Ministério do Equipamento e do Alojamento; os estudos de arranjo estão em curso. O projecto comporta a construção de obras complementares para a amarração de barcos de recreio e das redes diversas de distribuição necessárias ao equipamento de um porto moderno. A capacidade melhorada da superfície útil será elevada para cerca de 1000 unidades e os arredores serão tratados com todo o cuidado que merece o magnífico local que é Antibes e com todo talento dos arquitetos G. Gillet (primeiro Grande Prémio) e P. Mondieu D.P.L.G.

1.8 - Gros-de-Cagnes

Construído pelo Departamento para os pescadores (capacidade para cerca de 40 barcos) este pequeno porto com cerca de 0,3 Ha de superfície útil pode receber também cerca de 40 barcos de recreio. Foi cedido ao Departamento dos Alpes Marítimos (Decreto interministerial de 15 de Julho de 1965, publicado no J.O.R.F., de 16 de Setembro de 1965); a concessão foi sublocada à Comuna de Cagnes-sur-Mer.

1.9 - Nice

A bacia norte do porto de Nice dita «Bassin Lympia» é utilizada em parte pela navegação de

recreio. Mas a coexistência das navegações de comércio e de recreio não deixam de criar certos conflitos porque este é o porto mais seguro de todo o litoral da Côte-d'Azur. Entretanto, em razão das actividades comerciais, não é possível desenvolver a parte destinada aos iates. Actualmente podem acolher-se a ele 390 barcos de recreio e nele encontrar água potável, carburantes e lubrificantes.

A construção de dois molhes permitirá proteger o ante-porto dito «Bassin de la Tour rouge» em vista ao seu arranjo ulterior; poderão assim ser criados perto de 200 postos suplementares.

1.10 - Villefranche-sur-Mer

Na baía de Villefranche, bem protegida das vagas de leste e sudoeste encontram-se dois portos: La Santé et la Darse. O primeiro é sobretudo frequentado pelos pescadores e utilizado no transbordo de carga dos navios que ancoram na baía; o segundo, que é mais frequentado pela navegação de recreio, dispõe da única doca de reparações existente no litoral do Departamento. O porto de la Darse, que foi objecto de importantes melhoramentos por iniciativa de diversos clubes privados, pode acolher, numa superfície útil de 2,9 Ha, 420 barcos de pequena e média tonelagem; está equipado com uma rede de distribuição de água potável e uma estação de distribuição de carburantes.

Graças à concessão que acaba de obter (Decreto ministerial de 21 de Setembro de 1967, publicado no J.O.R.F., de 3 de Novembro de 1967) a Câmara de Comércio e da Indústria de Nice e dos Alpes Marítimos tomou a seu cargo a gestão dos órgãos de amarração, os aterros e as redes de distribuição; recebem assim as taxas de utilização, cujo produto permitirá, como em Cannes I, melhorar e desenvolver o equipamento e, desse modo, aumentar o bem-estar dos utentes.



Fig. 5 - Menton

Fig. 6 - Menton-Garavin — no 2.º plano a velha povoação, ao fundo Roquebrune



1.11 - Saint-Jean-Cap-Ferrat

O porto de Saint-Jean-Cap-Ferrat, antigo e insuficientemente equipado, dispõe de uma superfície útil de 0,7 Ha e pode abrigar 160 pequenas unidades. Já não corresponde de todo às necessidades actuais num sector onde os «yachtmen» são numerosos. Assim, a Comuna decidiu recentemente dar o seu acordo à construção, por iniciativa privada, de um novo porto de dimensões mais conformes com as exigências dos navegadores de recreio de Saint-Jean.

1.12 - Beaulieu-Pierrefourmi

Implantado na magnífica «baie des Fourmis», o pequeno porto de Pierrefourmi, que não pode receber, numa superfície útil de 0,6 Ha, mais de 100 barcos de pequena tonelagem sendo ainda por cima dotado de um equipamento muito mediocre. A Comuna procedeu ultimamente a trabalhos de dragagem.

1.13 - Beaulieu-sur-Mer

Este pequeno porto de 0,8 Ha de superfície útil, capaz de abrigar 160 barcos pequenos e alguns barcos de pesca, encontra-se na mesma situação de Saint-Jean-Cap-Ferrat. Também aqui a necessidade de obras importantes conduziu a Comuna e uma sociedade privada a pensar na criação de um novo porto que, numa superfície útil de 7,8 Ha poderá, a partir do verão de 1968, receber os numerosos «yachtmen» da região. Esta obra, concedida à Sociedade do Porto de Recreio de Beaulieu será dotado, como Cannes II e Gallice, de todos os aperfeiçoamentos actuais exigidos pelos utentes. Num conjunto de 830 postos, 650 ficarão retidos a título privativo para os accionistas da Sociedade e 180 serão reservados

ao livre uso dos navegadores de recreio de passageiros.

1.14 - Menton

Por iniciativa da Administração da cidade e com o concurso do Estado e do Departamento, o porto de Menton foi consideravelmente ampliado e arranjado no curso dos últimos anos. Essencialmente destinado à navegação de recreio, pode abrigar, numa superfície útil de 3,6 Ha 400 unidades, das quais, algumas de grande tonelagem; por outro lado uma vintena de barcos de pesca nele têm a sua base. O seu equipamento compõe-se de uma rede de distribuição de água potável, um grande varadouro e uma estação de reabastecimento de carburantes e lubrificantes.

A cidade de Menton é concessionária do equipamento público (Decreto interministerial de 25 de Agosto de 1961, publicado no J.O.R.F., de 8 de Outubro de 1961).

1.15 - Menton-Garavin

Construído por uma sociedade privada concessionária do Estado, o porto de Menton-Garavin pode recolher 1050 barcos de 5 a 40 metros de comprido numa superfície útil de 9 ha. Tal como os de Cannes II e de Gallice-Juan-les-Pins, esse porto é dotado de todas as instalações necessárias ao conforto dos utentes: distribuição de água potável e de electricidade, rede de telefone e de televisão; estação de distribuição de carburantes e lubrificantes.

Ao longo do cais norte estão edificadas as lojas importantes onde se encontram recolhas para barcos e os vestiários subterrâneos. O porto é gerido e explorado pela concessionária (Decreto ministerial de 28 de Julho de 1966 publicado no

J.O.R.F. em 15, 16 e 17 de Agosto de 1966) que recebe as taxas de uso e põe à disposição dos seus accionistas os postos do sector privativo.

1.16 — Outros portos

Outros quatro pequenos portos acolhem, em condições de segurança medianas, alguns barcos de recreio. São eles:

- Saint Honorat (Comuna de Canes); 0.25 ha; 35 pontos de amarração.
- Crouton (Comuna de Antibes); 0.20 ha 85 pontos de amarração dos quais 20 são reservados aos barcos de pesca.
- Salis (Comuna de Antibes); 0.85 ha, 100 pontos dos quais 5 para barcos de pesca.
- Silva-Maris (Comuna de Eze-sur-Mer); 0.30 ha; 80 pontos de amarração dos quais 10 para barcos de pesca.

No seu conjunto a capacidade total de abrigo do litoral dos Alpes-Marítimos eleva-se, em Julho

de 1968 a 6420 pontos de amarragem ou de acostagem abrigados conforme o seguinte quadro:

QUADRO 1

Portos	Superfície em hectares	Barcos de Recreio	Barcos de Pesca
Théoule-sur-Mer	0.80	145	15
Cannes I	11.40	455	85
Cannes II	10.00	600	—
Saint Honorat	0.25	35	—
Pointe de la Croisette	1.50	195	5
Moure Rouge	1.00	190	5
Golfe-Juan	6.30	480	40
Gallice-Juan-les-Pins	3.30	500	—
Crouton	0.20	65	10
Salis	0.85	95	5
Antibes	3.90	180	40
Cros-de-Cagnes	0.30	40	40
Nice	14.00	390	35
Villefranche-Santé	0.20	20	35
Villefranche-Darse	2.90	420	30
Saint-Jean-Cap-Ferrat	0.70	160	10
Beaulieu-Pierre Fourmi	0.60	100	5
Beaulieu-sur-Mer	7.80	830	10
Silva-Maris	0.30	70	10
Menton	3.60	400	20
Menton-Garavin	9.00	1 050	—
Totais	88.90	6 420	400

2 - NECESSIDADES

O recenseamento sistemático dos barcos de recreio nos portos e docas abrigadas do Departamento é, desde 1965, efectuado trimestralmente.

As informações que se obtiveram para o 1.º e 2.º trimestres são interessantes, mas o estudo das necessidades futuras será feito a partir das «contagens» de Agosto e de Novembro, que constituem a ponta máxima e mínima de ocupação. (Quadros 2 e 3).

Destas informações, que não comportam uma margem de erro de mais de 10 %, podem tirar-se certas conclusões:

- que o crescimento do número dos barcos é mais importante no Inverno do que no Verão (as taxas de aumento no Inverno são de 10,1 e 15,7 % enquanto que no Verão são apenas de 6,3 e 5,4 %).
- que, contando com o mesmo sistema de crescimento até 1970, será necessária, globalmente nessa altura uma capacidade de abrigo compreendida entre 7200 e 9600 pontos de amarração ou de acostagem.

O litoral não dispõe portanto, como vimos, de mais de 6400 pontos de amarragem e acostagem em 1968 e os trabalhos em curso devem elevar esse número, em 1969 e 1970 a mais cerca de 3000.

Outros elementos interessantes podem ser obtidos a partir do recenseamento efectuado em Agosto de 1967:

1.º - De um total de 8044 barcos por um lado, 7262 são franceses (ou seja 90,2 %) e 784 estrangeiros (ou seja 9,8 %) e por outro 2656 são à vela (ou seja 33 %), e 5390 são a motor (ou seja 67 %);

2.º - Apenas 861 barcos têm mais de 10 m (ou seja 10,4 %) e 315 mais de 15 m (ou seja 3,8 %).

Mas a sua repartição é muito desigual entre os franceses e os estrangeiros. Com efeito:

- de 7262 barcos franceses 500 têm mais de 10 m de comprido (ou seja 6,9 %) e 123 mais de 15 (ou seja 1,7 %);
- dos 784 barcos estrangeiros 361 têm mais de 10 m de comprido (ou seja 46 %) e 190 mais de 15 m (ou seja 24,2 %);

3.º - A relação barcos a motor/barcos à vela varia da seguinte maneira:

Conjunto da frota	2,03
Barcos de menos de 10 m	2,04
Barcos de mais de 10 m	1,93
Barcos de mais de 15 m	2,96

Para satisfazer necessidades já previsíveis falta promover a extensão de certos portos existentes ou criar portos novos. No futuro imediato convém admitir o financiamento privado quando as colectividades não puderem suportar as despesas impostas pela construção e a gestão das obras. Para seguir a evolução da navegação de recreio, que é um dos elementos essenciais da actividade turística, o departamento dos Alpes-Marítimos deve aumentar, e também melhorar, o seu potencial portuário.

3 - OS PROJECTOS

Diferentes projectos, aprovados em princípio pelos Serviços locais e pela Administração Central dos Portos Marítimos, devem ser terminados antes do final do V Plano. Devidos geralmente à iniciativa privada permitirão completar o equipamento portuário departamental nas condições assinaladas mais atrás e mesmo tomar um ligeiro avanço em relação ao futuro. É por isso que estão previstas de oeste para leste as seguintes obras:

3.1 - O porto de Théoule-La Galére

Criado por iniciativa da «Compagnie Concessionnaire de Port la Galére» (uma empresa privada) este porto permitirá, numa superfície útil de 1,4 ha, abrigar 190 barcos de 5 a 12 m. Trata-se de uma operação de pequena envergadura ligada a um desenvolvimento imobiliário de grande nível. Os trabalhos são inteiramente financiados com fundos privados.

3.2 O porto do estuário de La Rogue

Previsto no território das Comunas de Théoule-sur-Mer e de Mandelieu este porto, cuja concessão será a «Société Balnéaire et Nautique de la Rogue» (empresa privada) disporá de duas bacias de uma superfície total de 1,4 ha. Num comprimento total de 1646 m lineares de cais acostáveis poderá acolher 530 barcos de 5 a 25 m. A despesa total, avaliada em perto de 10 000 000 francos (70 mil contos), será coberta pela sociedade que completará as obras portuárias com balneários e instalações comerciais.

3.3 - O porto de Mandelieu-La Napoule

Como os precedentes, este porto será devido à iniciativa privada. A «Société Yacht Club International Mandelieu-La Napoule», candidata à cons-

QUADRO 2

Bandeiras	Barcos à amarração todo o ano			Barcos à amarração durante as férias			Barcos de passagem			Total		
	1965	1966	1967	1965	1966	1967	1965	1966	1967	1965	1966	1967
Franceses	3 104	3 845	4 194	2 908	2 688	2 413	405	404	655	6 417	6 937	7 262
Estrangeiros	313	274	368	315	278	244	135	143	172	763	695	784
Totais	3 417	4 119	4 562	3 223	2 966	2 657	540	547	827	7 180	7 632	8 046

QUADRO 3

Bandeiras	Barcos à amarração todo o ano			Barcos de passagem			Total		
	1965	1966	1967	1965	1966	1967	1965	1966	
Franceses	3 559	3 911	4 344	84	111	352	3 643	4 022	4 696
Estrangeiros	325	332	315	39	60	98	364	392	413
Totais	3 884	4 243	4 659	123	171	450	4 007	4 414	5 109

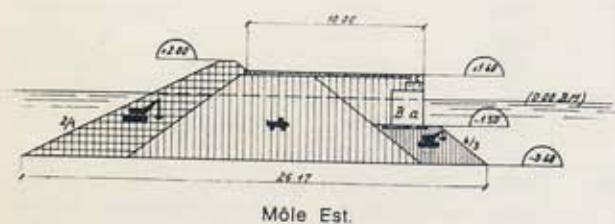
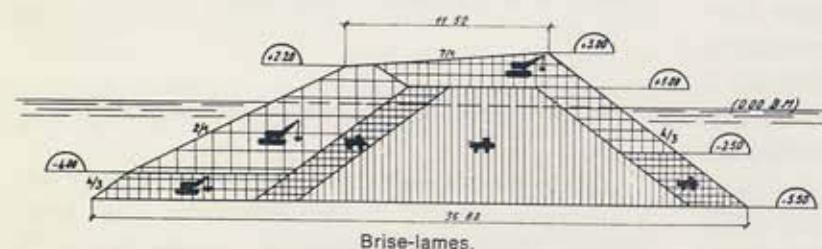
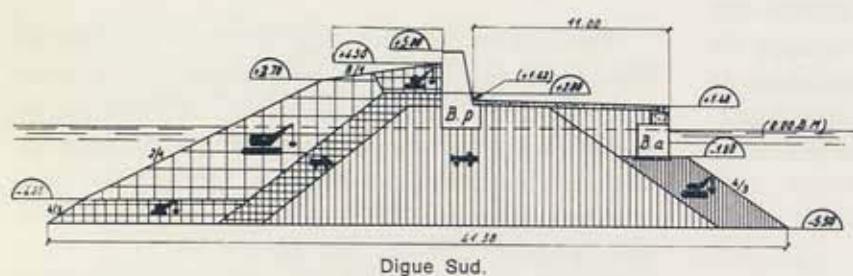
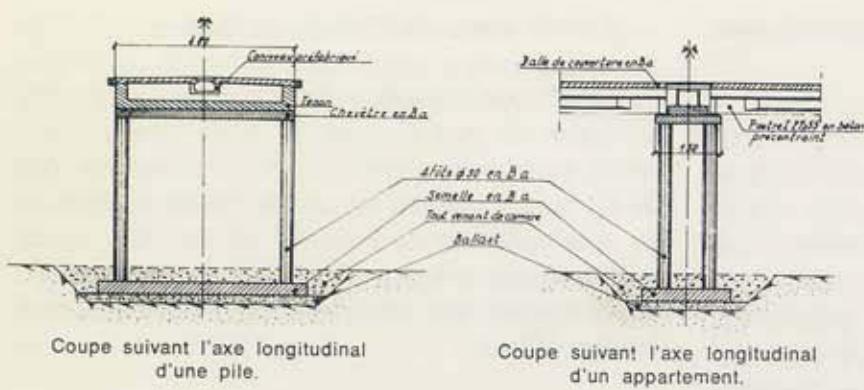


Fig. 7 - Menton-Garavin — Cortes e processo de construção dos moinhos

trução, tenciona criar uma vasta superfície de água protegida com cerca de 10,6 ha entre Riou e l'Argentièr e o castelo de La Napoule. A obra, que poderá abrigar cerca de 1250 barcos, disporá de cerca de 3445 m de cais acostável. O seu financiamento será assegurado por fundos privados, num conjunto de despesas estimado em 25 000 000 francos (175 mil contos). Será construída uma galeria comercial ao longo do porto, servindo de suporte à estrada do litoral (R. N. 559).

3.4 - O porto d'Antibes-Vanban-Anse Saint-Roch

O porto Vanban-Anse Saint Roch, de que falámos em 1.7, será realizado pela Comuna de Antibes sendo a fiscalização e o financiamento feito pelo Estado e pelo autofinanciamento da Comuna. Os trabalhos previstos para uma despesa de perto de 20 000 000 fr. (140 mil contos) consistirão no melhoramento da protecção da bacia e na

construção de cais de acostagem e permitirão criar 840 postos suplementares. Os barcos de recreio de maior tonelagem poderão ancorar neste porto que será o mais vasto do Departamento (12,4 ha). Instalações comerciais de todas as espécies virão completar este magnífico conjunto edificado no «decor» prestigioso do Fort-Carré e da velha cidade de Antibes.

3.5 - O ante-porto de Nice

Antes do fim do ano de 1968 o ante-porto de Nice ou «Bassin de la Tour Rouge» será protegido por dois molhes que delimitarão uma superfície de água de 1,5 ha susceptível de acolher 200 pequenos barcos de recreio. Construído por uma sociedade privada de acordo com uma convenção que a liga ao Estado, essas obras passarão a ser propriedade do Estado no futuro. O arranjo do plano de água, que não está ainda definitivamente estudado, será provavelmente cedido em concessão.

3.6 - O porto de Saint-Jean-Cap-Ferrat

Por iniciativa da Comuna, que deseja há já longos anos ampliar o pequeno porto actual de Saint-Jean-Cap-Ferrat, uma sociedade privada tenta construir uma nova bacia com 4,8 ha. A capacidade do porto será assim elevada de 160 para 750 postos de amarragem; a despesa, que se elevará a 8 000 000 fr. (56 mil contos) será inteiramente coberta com fundos privados.

Assim, no fim de 1970, o potencial de abrigo do litoral dos Alpes-Marítimos deverá aproximar-se dos 9840 postos de amarragem enquanto que o cômputo das necessidades foi fixado no capítulo 2 como sendo de 9600 postos. Os projectos a curto prazo são portanto perfeitamente concorrentes com o desenvolvimento previsível da navegação de recreio nas nossas costas do sul.

Mas para um futuro um pouco mais longínquo será necessário organizar um esquema de equipamento da costa a fim de definir em função de todos os elementos em causa a delimitação dos diferentes sectores:

- zonas onde não deverá haver nenhuma espécie de desenvolvimento a fim de conservar a natureza no seu estado virgem;

Fig. 8 - Mandelieu.
Montagem fotográfica do futuro porto de La Napoule



- zonas de vocação balnear onde as praias deverão ser melhoradas para prazer dos «amantes do sol»;
- zonas portuárias para os fervorosos da navegação de recreio.

Sem se tomarem já posições definitivas é possível imaginar quais os sítios que terão mais probabilidades de receber equipamento portuário:

- a oeste do Departamento pode ser criado um pequeno porto na baía da Figueurette (Comuna de Théoule-sur-Mer) para os habitantes de Trayas e Miramar;
- um porto suplementar pode ser criado na parte leste do porto de Cannes;
- o porto de Golfe-Juan, inscrito numa zona propícia à navegação de recreio, deverá ser muito ampliado;
- um outro porto encontrará uma localização favorável no território da Comuna de Ville-neuve-Loubet, constituindo uma escala entre Antibes e Nice;
- o planalto submarino situado em frente das comunas de Saint-Laurent-du-Var e de Cagnes permitirá o estabelecimento de um porto importante;
- poderá ser construído um porto no litoral da Comuna de Cap-d'Ail na proximidade do Principado de Mónaco.

Outros sítios, tais como a baía de l'Olivette no cabo d'Antibes, o flanco oeste do cabo de Nice, a ponta de la Veille em Roquebrune-Cap-Martin merecem não ser negligenciados porque poderão participar na satisfação de certas necessidades locais.

Enfim, a baía de Villefranche pode constituir uma vasta reserva para o futuro. Assim, sem sacri-

ficar as possibilidades de tratamento da costa para fins balneares e conservando intactos os sítios mais pitorescos, poder-se-á pensar num programa de equipamento do litoral para a navegação de recreio que poderá acolher de 15 a 18 000 barcos e poderá satisfazer as necessidades durante os próximos anos.

No quadro deste programa é de evitar freiar a iniciativa privada que, só por si, parece capaz de acompanhar a evolução das necessidades.

Se é verdade que o Sol constitui a riqueza principal da Côte-d'Azur o Mar representa um trunfo quase tão importante como aquele e a perfeita união entre esses dois elementos faz do nosso litoral o «paraíso» do turismo náutico.

O futuro turístico do Departamento pode ser encarado com optimismo na medida em que a política actual de construção e de melhoria dos portos de recreio será prosseguida com dinamismo e tenacidade.

PEUT-ON DEFINIR UNE ARMATURE URBAINE IDEALE? *

Jean Alaurent

(in: PLAN - Toronto - v. 10 - n.º 1 - April/Avril 1969)

71.001 (100)

1 - CONSIDERATIONS GENERALES

La recherche d'une armature urbaine idéale apparaît d'abord largement subordonnée à la conception d'une ville idéale, à l'image d'une «cité», à un choix entre la compacité (Venise) et le relâchement (Los Angeles), aux valeurs attachées à la vie citadine, et non seulement urbaine.

Cette image n'est pas uniquement physique: elle met en jeu la notion de civilisation, toujours développée et exprimée par des cités, phénomènes socio-économiques aux dominantes historiques variables de foi, de pouvoir, de beauté; dans le passé, la défense; dans le présent, le calcul économique.

La définition de cet «idéal» est elle-même malaisée: la cité est faite pour les humains, mais que devient-elle si l'enquête sur l'habitation désirée fait apparaître avec constance les préférences contradictoires entre le toit familial personnalisé et la proximité du travail et des distractions, le coût du système étant finalement à la charge de la collectivité? (!)

Le débat entre modèles, aspirations, besoins théoriques, désirs et demande (solvable ou non) s'annonce ici: c'est celui de l'urbanisme dit «intellectuel» et d'un urbanisme prétendu «pratique», qui suit au lieu de devancer.

La ville nouvelle idéale appartient au premier, mais les risques d'une création ex nihilo en site vierge indifférencié sont d'autant plus grands que

l'objectif fonctionnel est plus complexe, et il l'est nécessairement si l'on dépasse la spécificité politique (Brasilia), industrielle (Cité prototype de Tony Garnier), touristique (Miami) dans la recherche d'une plénitude dépendant elle-même de la masse urbaine et régionale (zone d'économie urbaine, métropolitaine, etc.) et des dimensions de ses «univers».

Définition

Selon la définition des lexiques l'«armature» est l'«assemblage» de maintien des différentes parties d'un tout.

En termes abstraits ce pourrait être la combinaison de ces forces de coalescence qui tendent à entrelacer les fonctions les plus diverses, et à se perpétuer d'ellesmêmes quand au delà d'un certain seuil «la congestion nourrit la congestion» (Ackerman), et l'activité engendre l'activité (Problème du «basique» décroissant).

En termes physiques nous retiendront:

- Le tracé des principales lignes de circulation des personnes, des matières et des fluides, ou «voirie et réseaux divers», généralement confondus en plan;
- Les points noraux et terminaux de ces réseaux;
- Les emplacements des principales installations d'intérêt public ou caractéristiques des activités centrales (gouvernement, finances, commerce, spectacles) ou relativement périphériques (enseignement, santé, sports) généralement du type tertiaire.

Ces équipements sont les indicateurs du niveau de la vie collective, à distinguer du «niveau de vie collectif» (Lebret) qui intervient également dans la recherche des structures (logis, automobiles, etc.).

(*) Communication présentée au colloque «Développement urbain et économique» de la Société Canadienne de Science Economique, Université Laval, 1968. Publication autorisée par M. François-Albert Angers, Directeur de l'Institut d'Economie Appliquée, Ecole des Hautes Etudes Commerciales, Université de Montréal.

(!) La valeur de ces enquêtes est toute relative, en raison du petit nombre de types d'habitation connus et expérimentés par les intéressés.

En termes techniques, c'est le contenu normal du Plan Directeur si l'on ajoute «la répartition du sol en zones suivant leur affectation».

Mais le zonage, tel qu'il est généralement conçu comme différenciation (voire ségrégation) n'est pas intrinsèque à l'armature, malgré l'évidence des relations réciproques en termes de fonctions et de densités.

Le schéma à établir sera dès une combinaison de réseaux (voies et places); de vides (attribués ou réservés), et de points vitaux (édifices significatifs et dimension verticale).

Les contraintes du site.

Bien que l'élaboration de quelque prototype suppose en principe un sol-support indifférencié, il reste qu'un tel schéma serait dans la plupart des cas déformé — heureusement sans doute — en raison de la signification pour l'urbaniste du plus modeste accident de terrain, de la présence de l'eau (sur une centaine de villes «millionnaires» moins de dix sont en site sec) de la végétation, sans parler du climat ni des liaisons préférentielles.

On évoquera pour mémoire:

- des sites fermés: îles, presqu'îles, boucles (de Manhattan à Berne)
- des archipels (de Venise à Stockholm)
- des rivages (de Chicago à Volgograd)
- des amphithéâtres (d'Alger à Rio)
- la variété des sites de vallée de confluent (Pittsburgh) ou de cuvette (Fez), et.

Le type «acropole» de Québec, la «pente appuyée sur relief» du Montréal victorien, poursuivent cette liste sans la clore.

Ces contraintes du site qui s'exercent différemment selon l'échelle, restent évidentes dans les villes anciennes; elles sont souvent impératives (Gênes) parfois absurdement ignorées (quadrillage de San Francisco).

Nous admettrons qu'elles sont nulles dans le cas présent c'est le «site plan ou à faible pente uniforme» nécessaire à la recherche théorique, espace abstrait cher aux pionniers de la localisation par le calcul économique.

Esquisse de quelques approches

Sur ce sol-support doit se matérialiser une idée de la ville qui dépasse notoirement les sché-

mas de «cristallisation économique» ignorés par les époques révoltes.

Si cette idée reste d'essence humaniste, son expression formelle répondra à une grande variété de besoins ou d'aspirations concernant:

- a) la vie physique et la santé;
- b) la connaissance sensorielle et mentale;
- c) l'action et l'expression;
- d) l'autonomie et la sécurité;
- e) l'association et la solidarité.

On a montré (2) que chaque domaine se démultiplie en cinq catégories et qu'à chacune répond une nécessité seconde ou alternance, le mysticisme et l'érotisme étant considérés à part.

Une partie seulement de ces besoins (eau, nourriture, logis travail et loisirs...) peut donner lieu à l'utilisation de normes de consommation et d'équipement [en a) et c), notamment] tandis que la plupart [b), d), e)], échappent à la mesure directe et relèvent de la psychologie et de l'art qui «se tient tout entier du côté de l'esprit». Ici se combinent «un art de l'étendue et un art de l'humain» (Gilson).

L'approche éthique

La cité théologique est la règle des civilisations antiques; le temple est le noyau; la procession appelle l'axe, et le culte officiel ou subconscient du soleil oriente cet axe vers le Sud (parfois l'étoile Canopus).

Les tracés orthogonaux en découlent pour les voies, les places et les enceintes. Le «Lévitique» et les «Nombres» en consacrent le prototype carré de um demi-mille à deux kilomètres, les 12 portes; et la Jérusalem Céleste de l'Apocalypse est aussi un carré, de 450 miles de côté...

Si l'«urbanisme pratique» apparaît avec Aristote les cités consacrées ne meurent pas avec lui, comme en témoigne la Salt Lake City des Mormons (1848) où cette origine joue encore actuellement dans sa politique de population, donc sur son armature de développement.

Même les villes rondes des Hittites et de Platon (3) conservent à l'intérieur la trame quadrillée,

(2) Plaquevert — «Problématique des besoins», Economie et Humanisme, No. 84, 1954.

(3) 5040 lots en 12 quartiers — 5000 également selon Léonard de Vinci.

dont on sait la fortune dans les deux Amériques.

Plus près de nous la qualification même de la ville n'échappe pas à des considérations d'ordre moral: les imprécations contre ces «refuges du vice», ces «tombeaux de la race» et le mot de Mirabeau (les hommes, comme les pommes, pourrissent quand on les entasse) sous-tendent souvent la tendance à la décentralisation. Elles trouvent leur réponse dans la Cité-jardin de Howard (1898), la «Broadacre City» de F. L. Wright (1934) «les trois établissements humains» de l'Ascoral (1945) et, en général, dans la «suburbia» et l'«exurbia» actuelles.

De là tous les schémas du type moléculaire, les arrangements en grappe, les tracés ramifiés, les «archipels» nordiques, corigeant les conurbations industrielles informes du XIX^e siècle, et enfin les villes-satellites, avant-garde et trop-plein des métropoles.

La notion primordiale des masses optimales y apparaît, quatre siècles après Vinci.

Elle ne s'oppose d'ailleurs pas entièrement à la conception de la ville serrée sur un cœur puissant et significatif hérité du forum romain, où se conjuguent jour et nuit les relations d'affaires, de plaisir, de culture.

L'économie foncière et celle des circulations n'est pas seule décisive dans ce retour à la densité: des considérations d'efficacité et de cohésion sociales y trouvent leur compte ainsi que les champs ouverts à un art urbain dont la limite et la négation sont représentées par les ruches monolithiques de quelques visionnaires (⁴).

L'approche formelle

A la cité médiévale, sommet de cet art urbain élaboré par le temps dans un espace clos succède l'ère des tracés classiques, fermés en polygones, puis largement ouverts: la ville royale succède à la ville-forteresse. Multiplication des plans rayonnants, en étoile, en éventail et des points de perspective donnant naissance à toutes les variantes du radio-concentrique formel (Carlsruhe) ou hérité de l'histoire (Paris, Moscou).

De multiples variétés pourraient être citées, de la superposition pure et simple du rayonnant

à l'échiquier (Washington) ou de leurs combinaisons à différentes échelles (Chicago, région de New York).

Héritées de la volonté organisatrice et de l'histoire deux schématisations élémentaires de la ville restent donc en présence, auxquelles s'ajoute la cité linéaire, suggérée par un axe de transports rapides (Volgograd, Brasilia).

Des tissus diversement serrés et denses s'accrochent à ces armatures, formant éventuellement en banlieue des dessins pseudo-biologiques, le quadrillage routier favorisant en principe une fluidité étalée des trafics que le radio-concentrique tend à rassembler vers le cœur selon les lignes de désirs, au prix d'une éventuelle congestion, tandis que le modèle linéaire étroit peut être discuté comme originellement industriel et ferroviaire (⁵).

L'échelle du problème est à cet égard décisive, et des transpositions ne peuvent être envisagées le long de la gamme statistiquement dite «urbaine» étendue de cinq cents familles à Mégapolis.

En termes d'art urbain un certain nombre de principes restent néanmoins valables et susceptibles de diriger le choix d'une armature au delà des notions élémentaires de sécurité, hygiène, confort et commodité. Ce sera la recherche de:

- «l'unité profonde dont l'heureux effet se fera sentir sur la vie de chacun» (M. F. Rouge);
- la personnalité urbaine identificatrice;
- l'articulation de ses différents éléments;
- la dominance significative de certains d'entre eux, édifices ou espaces libres;
- la continuité apparente à l'observateur en mouvement;
- les contrastes, que cele-ci n'exclut nullement;
- les échelonnements, étages, percées;
- la «polyphonie» dans l'exécution architecturale;
- les facteurs d'animation de la vie sociale; accessibilité, espaces définis, modulés, etc.

toutes exigences apparemment contradictoires mais atteintes d'autant plus aisément que la ri-

(⁴) Voir dans l'«Avenir des villes» (1964) certains de ces dessins, moins villes que sculptures gigantesques.

(⁵) Il devient essentiellement routier dans les schémas d'Hilberseimer (The New Regional Pattern, 1949).

chesse et la variété des fonctions s'affirment sur un site convenablement choisi.

L'échelle humaine est conservée comme constante, et la primauté du piéton reste parmi les postulats généralement admis, (séparation des trafics) malgré l'usage universel et obligé du véhicule privé dont Los Angeles présente l'exemple le plus commun.

Evoquée en contraste total, l'image de Venise fournit un premier élément de réforme en nous ramenant à une structure moléculaire inimitable (et invulnérable au manque d'eau ou de carburant).

Echelles et hiérarchies urbaines

Si le vocable «ville» couvre une telle variété d'agglomérations que toute recherche de schéma commun ne saurait être même envisagée il paraît par contre possible de suggérer des «ordres» hiérarchisés, correspondant à des degrés d'autarcie relative dans les fonctions dites «tertiaires». Le passage d'un ordre de grandeur au suivant selon un mode mathématique rudimentaire correspond alors à l'apparition dans les différentes «composantes» ou secteurs (habitation, société, production, services, gouvernement) d'équipements nouveaux par leur nature et leurs dimensions.

Le meilleur rendement des services publics apporterait à la détermination des ordres de grandeur un élément important mais les chiffres fournis à cet égard diffèrent de pays à pays, seuils et coûts marginaux variant d'ailleurs selon les services, publics ou privés.

Une classification approximative fondée sur l'observation des villes existantes (⁶), pour une époque et un niveau de vie donnés semble cependant révéler une hiérarchie empirique où chaque étage serait de l'ordre du quintuple du précédent.

Dans cette perspective, l'étage de départ étant représenté par l'unité de voisinage estimée classiquement au minimum de 5000, les seuils seraient voisins de:

A	5—	6,000 habitants	(commune)
B	25—	30,000	» (ville)
C	600—	150,000	» (cité)
D	600—	750,000	» (métropole)
E	3,000—4,000,000		» («mégalopole»)

(⁶) Cf. Losch en référence à Christaller (The Economics of Location, p. 433).

caractérisés par des fonctions typiques en matière de commerce, d'éducation, de vie artistique, etc.

Pour les deux premiers ordres l'observation de la géographie urbaine du Québec semble confirmer cette hypothèse de travail, les centres de service dits «anormaux» apparaissant en nombre 4500 et 6000 habitants (⁷).

L'inventaire des centres avoisinant 10—15,000 ne fait pas apparaître de caractéristiques supérieures tandis que le passage à la «ville» (25—30,000) met en relief une nouvelle série homogène, de type quasi-urbain: chef-lieux administratifs, religieux, bancaires, culturels, etc., connaissant déjà quelques problèmes de structure, de circulation, d'évolution (⁸). Les «maladies» urbaines n'apparaissent qu'au-delà de ce chiffre.

Les chef-lieux régionaux de l'ordre du double (⁹) n'en diffèrent pas essentiellement, et un certain de vie citadine n'apparaît qu'à l'échelon supérieur, celui de Québec.

Statistiquement, c'est le seuil des zones métropolitaines, et une étude de structure devrait tenir compte des rapports (en population et superficie) de l'agglomération continue au territoire dépendant. En termes de masse il est de 2.5 dans le cas de Québec (164-407) comme de Toronto, Los Angeles, etc.

A Montréal il se situe à 2 (1200—2400) mais en surface le «cœur» fonctionnel de la métropole occupe seulement 1/60 de la région. A ces niveaux toute comparaison à intention normative rencontre des disparités géographiques, historiques, administratives, économiques susceptibles d'orienter la planification dans les directions les plus diverses: la dominate du logement public (URSS 100%) ou privé (bungalow américain) est à elle seule décisive.

La recherche d'une «armature idéale», d'autre part, concerne en principe une ville créée de toutes pièces; sa masse n'atteindra qu'exceptionnellement le million, même en Sibérie...

Dans les exemples occidentaux connus elle est plus souvent de l'ordre de 100,000 (Harlow, Stevenage 130,000) et les projets pour la région parisienne (satellites de 500,000) n'ont pas encore dépassé le stade de l'ébauche.

(⁷) Montmagny, Saint-Félicien, Saint-Georges de Beauce.

(⁸) Saint-Hyacinthe, Saint-Jérôme, Grand-Mère, Drummondville, Granby, etc.

(⁹) Sherbrooke, Trois-Rivières, Hull.

Les deux échelons hiérarchiques C et D ici envisagés (125—150,000) et (600—750,000) (10) semblent de ce fait offrir un champ privilégié à une approche théorique (11).

Les cités de l'ordre C (ref. 12), considérées comme économiquement valables, conjuguant une gamme étendue de services de toute nature, atteignent à cet égard un degré élevé d'autarcie et d'économies externes avec le bénéfice de la concurrence et de la spécialisation: l'enseignement y atteint le seuil de l'Université, l'équipement médical, celui de la spécialisation; les spectacles et «clubs» offrent des choix le megasin à rayons apparaît avec les édifices à ascenseurs, un système élémentaire de transports en commun et une aérogare de classe C.

Dans la plupart des cas l'unité de l'administration municipale peut être conservée, alors qu'aux échelles supérieures apparaissent des problèmes de fragmentation politique, de coordination, de péréquation fiscale entre centre et banlieues, etc.

Cette unité permet avec des économies de gestion des politiques d'industrialisation fondées sur la disponibilité de quelque 20,000 emplois «basiques» diversifiés.

On peut admettre que cette unité de direction et d'orientation des activités compense dans une mesure appréciable une relative faiblesse par rapport aux zones métropolitaines d'ordre supérieur moins sensibles aux variations cycliques de l'économie (13) mais plus alourdies de zones grises et de problèmes sociaux.

II - ESSAI DE SCHEMATISATION POUR UNE ENTITÉ URBAINE DE 125—150,000 HABITANTS

Le principe initial est la création d'une ville, par opposition à la simple juxtaposition de quartiers spéculatifs de résidence diluée et de supermarchés autor d'un centre présentant, même à cette échelle, des problèmes d'adaptation.

L'unité de voisinage demeure une notion utile, mais non dominante, en raison de l'étroitesse des

(10) Correspondant aux «size orders» 1 et 3 du classement aux U.S.A. (U.L.I. Research Monograph, No. 2, 1959).

(11) Le second élargissant la discussion sur le «basic-nonbasic».

(12) En Amérique: Régina, Albany, etc.; en Europe: Reims, Liège, Mayence, Parme.

(13) V. W. R. Thomas: qui suggère un «seuil» vers 350,000 et compare les taux de résilience économique entre 50,000 et 500,000 habitants.

choix offerts par chaque unité «fermée» et des écarts entre masses optimales selon les fonctions.

Les postulats de la recherche sont:

- Diversité des formes d'habitation, l'accent étant mis sur les habitations collectives et la «town-house».
- Hautes densités centrales, sans ségrégation des fonctions affaires-habitation, éducation-loisirs, etc.
- Activités industrielles sélectionnées et non systématiquement rejetées en périphérie. Le mot «industrie» couvre en effet des activités sans commune mesure de nuisance, volume, densité, relations et esthétique.
- Circulation desservant directement le centre domaine des piétons, sans le sectionner (deux niveaux). Les schémas en croix ou en étoile sont rejettés, au bénéfice du double Y éventuellement ramifié.
- Le trame générale de ce centre allongé (non de la ville entière) est un carroyage d'un quart de mille (400^m) comportant essentiellement 12 unités, soit 3/4 de mille carré (2km²).
- Un «cœur» de 1/2 mille × 1/4 mille (14) est défini par deux axes de trafic routier formant «échelle» de circulation en flux constant. Le rail est tangent au rectangle central, la gare supp. rail-route formant héliport (dispositif prévu dès 1912 par Antonio Sant-Elia) (15).

Ce rectangle central de 480 acres pourrait se décomposer hypothétiquement en:

«Cœur» des affaires, distractions, résidences:	80 acres
Résidence et activités compatibles, écoles, circulations:	160 acres
Voirie principale:	50 acres
Université:	40 acres
Institutions, hôpital:	25 acres
Laboratoires, recherche:	20 acres
Industries sèches, à haute densité:	50 acres
Héliport, gare, hôtels, etc.:	20 acres
Espaces verts, sports:	35 acres

(14) 80 acres (32 Ha) — A Montréal le rectangle compris entre Sherbrooke et la Gauchetière, Guy et Bleury en compte 210 (1200^m × 700^m). A Paris, les 80 acres son l'espace des Tuilleries.

(15) V. F. Gutheim «Cities and Space», p. 124.

Au coefficient d'usage du sol (C.U.S.) = 3 la population résidente atteint 40,000 habitants. La capacité du centre des affaires (mixtes) serait de l'ordre de 20,000 emplois, le secteur «industrie» avoisinant 7,000, soit 35 % de l'évaluation temporaire de ce type d'emploi⁽¹⁶⁾. 2/3 de l'emploi secondaire à densité moindre sont répartis à proximité du rail, de l'aéroport, et vers les quartiers résidentiels moins compacts.

L'articulation des quartiers non centraux met en question:

- les habitudes de déplacement, l'aptitude à la marche et la distance admissible pour les parcours quotidiens;
- l'influence du climat sur la mesure de la «zone piétonnière», la texture urbaine et les circulations couvertes;
- le principe d'un développement maximum des fonctions du centre, ne laissant en périphérie que les activités strictement quotidiennes: écoles, commerces de détail, un certain pourcentage de manufacture et les entrepôts.

Si l'on admet que la zone accessible à pied s'étend à 3/4 de mille du centre, la population en continuité urbaine s'accroît de 25,000 habitants, soit un total de l'ordre de 65,000.

Le projet anglais désormais classique pour la Ville de Hook (100,000 habitants) en contient environ 80,000 dans un rectangle de 1 mille sur 3^{1/2}.

Le schéma envisagé ici en réponse aux mêmes préoccupations, et comportant également un cœur rectangulaire sur tablier ou «à double sol» en diffère très sensiblement par l'abandon d'une symétrie systématique.

Il est en effet «appuyé» (solution rejetée à Hook) sur une voie ferrée longitudinale; la gare-héliport participe au centre⁽¹⁷⁾; les secteurs industriels linéaires s'en rapprochent, ainsi que l'aéroport: toute une face de la ville est ouverte sur l'espace (trafic aérien, services publics de grande surface, parcs, horticulture, etc.) tandis

que les quartiers suburbains se développent à l'opposé, sur une amorce d'éventail⁽¹⁸⁾.

Pour éviter la création de cités satellites de l'ordre B (25—30,000) susceptibles d'une dispersion anti-économique, voire anti-sociale des équipements publics, les quartiers envisagés comme des «unités de chalandise» groupant environ 10,000 habitants desservis par un centre d'achats, et subdivisées en deux ou trois «unités de scolarisation» cadres de la vie quotidienne de la femme et de l'enfant.

Des secteurs d'industries compatibles sont communs à deux unités voisines et groupent autant que possible des établissements complémentaires entre eux et offrant une certaine gamme diversifiée d'emplois masculins et féminins.

Ces unités sont desservies par deux artères principales de transport en commun parallèles aux autoroutes régionales en «parkways» à un demi-mille environ de celles-ci.

A moins de deux milles du centre, ce secteur d'extension laisse encore place à un parc de 400 acres (bois, golf, lac, etc.) et à 400 acres de développements résidentiels «verts» à très faible densité.

⁽¹⁶⁾ La remarquable étude anglaise pour Hook (100,000 habitants) retient des proportions élevées (de 60 à 52 %) en «manufacture» (moyenne nationale 42 %) pour des raisons d'ordre régional.

⁽¹⁷⁾ Cette gare centrale «optimise» les relations générales avec les autres centres, les migrations quotidiennes de travail, et dessert par navette certains quartiers extérieurs.

⁽¹⁸⁾ Cette asymétrie (Chicago, Copenhague) est de nature à réduire considérablement les phénomènes de congestion, les «cisaillements» de la ville, et la longueur totale des rocades.

HABITATION ET URBANISME DANS LES RÉGIONS RURALES

CONGRÈS INTERNATIONAL, DUBLIN 1969

Richard Stringer

Les Rapports:

Le premier jour, un rapport préliminaire a été prononcé; celui-ci couvrait largement le sujet afin de fournir des sujets de discussion, mais n'offrait pas de propositions catégoriques. Dans les discussions qui ont suivi, il peut être significatif de constater que la question traitant des villages est celle qui a reçu le plus d'attention; celles traitant des régions éloignées ou en déclin, des problèmes sociaux et de la qualité du milieu où nous vivons, ont été largement ignorées. Ceci pourrait indiquer que même l'aménagement rural est considéré avec un parti-pris urbain.

Une étude détaillée et informative, du logement rural subventionné en Belgique et un compte-rendu intéressant des progrès réalisés en Tunisie ont occupé la seconde journée. Mais ces intéressantes contributions n'ont pas été discutées comme elles le méritaient. Une des caractéristiques des deux rapports, et qui aurait dû être stimulante, était leur arrière-plan très différent. Le rapport tunisien a également apporté une nouvelle dimension, dont l'appréciation peut paraître difficile aux nations européennes plus vastes, mais qui présente un grande intérêt pour les pays sous-développés du monde. Nous ferions bien d'avoir davantage de rapports de cette sorte.

La troisième journée a commencé par un compte-rendu, simple mais complet, des progrès réalisés pour créer des emplois dans la partie rurale de l'Irlande, en mettant l'accent, en particulier, sur les petites industries. Ceci a été suivi par une discussion des changements qui se produisent dans la campagne tchécoslovaque, dans les structures des fermes, la diversification de l'emploi dans l'industrie rurale et les problèmes du déclin des villages. Ces deux conférences se situaient sur le plan pratique et ont provoqué de longues discussions.

Deux rapports officieux ont été soumis, l'un sur les recherches faites récemment en ce qui concerne les bâtiments et les logements agricoles à Taiwan, l'autre décrivant une approche théorique des problèmes urbano-ruraux actuellement mise au point en Finlande.

Discussions:

Certaines contributions aux discussions ont eu tendance à être descriptives ou déclamatoires; il y a eu peu d'examen raisonné des questions présentées. Néanmoins, certaines tendances de pensée ont été clarifiées.

On a généralement accepté que les régions rurales doivent être défendues et aménagées, que l'enthousiasme et le patriotisme locaux sont essentiels au succès, que les colonies existantes ne doivent pas périr. Mais les détails de ces propositions et les moyens de les réaliser n'ont pas été examinés.

On a plaidé pour que l'autorité régionale soit plus grande et qu'il y ait davantage d'aménagement régional. Cette approche contribuerait à clarifier les hiérarchies des villes et villages, peut-être à développer le regroupement des villages complémentaires, basé sur une division du travail, et à examiner les possibilités d'une «vocation de district», intéressant concept, introduit par notre collègue tchèque, et qui mérite une étude plus approfondie.

Allant assez à l'encontre de la tendance générale, une plaidoirie a été faite en faveur de la nécessité d'apprendre à faire des plans de «décroissance» là où cela est inévitable, aussi bien que de «croissance» là où cela est possible. Malheureusement, les aspects sociaux et politiques de cette question n'ont pas été présentés.

La stimulation de la croissance rurale par l'utilisation de la croissance industrielle a été mise en question. Il a été suggéré que les industries sont mieux placées ailleurs et que les villages ne doivent pas être considérés comme des villes industrielles miniatures.

D'autre part, il a été admis que des emplois de rechange pour les travailleurs agricoles en surnombre étaient très nécessaires. Ici, la difficulté semble être d'ordre sémantique: nous avons besoin de termes plus précis, relatifs aux industries, particulièrement de termes qui définissent l'ampleur et l'échelle, aussi bien que les fonctions économiques.

On a suggéré la construction industrialisée comme remède à la demande sans cesse croissante de maisons, mais on a mis en question la pertinence de la rapidité dans les régions rurales, parce que si l'on diminuait la quantité de travail local, cela créerait du chômage dans ces régions. Le dilemme de la construction industrielle dans les régions rurales est par conséquent évident. Plus simplement dit: certaines des personnes auxquelles les maisons préfabriquées sont destinées pourraient avoir à émigrer à la ville afin de les fabriquer!

La prospérité agricole a été considérée comme le besoin essentiel lorsqu'on fait des plans pour la campagne. Sans cela, rien ne peut guère se faire et la croissance et la prospérité deviennent plus difficiles à assurer.

Le tourisme a été défendu comme étant une aide utile à la prospérité rurale, et une attention particulière a été attirée sur la viabilité des «vacances à la ferme» en tant qu'à côté rentable de l'entreprise agricole. Une discussion utile sur les frais a commencé, mais ne s'est pas développée. Ce sujet présente un intérêt spécial pour les pays pauvres, dont les ressources sont aussi limitées que leurs besoins et leurs ambitions sont grandes. Lors d'un futur congrès, ce serait là un bon sujet de rapport.

Une brève contribution venant de Norvège, contenait les bases d'un important rapport de grande importance; elle touchait aux aspects économiques et physiques de la diversification industrielle dans les régions rurales. Enfin, un certain intérêt a été manifesté à la méthodologie. Lorsque les renseignements sont insuffisants, les urbanistes sont souvent obligés, pour emprunter une expression imagée, de «tirer à vue». Ceci n'est plus acceptable, même dans les pays petits et économiquement faibles. Bien que les ressources soient rares, et souvent à cause de cela, il est toujours rentable de se procurer de bonnes infor-

mations sur lesquelles l'action puisse reposer. L'utilisation intelligente des ordinateurs permet d'éviter des erreurs ou de les corriger plus rapidement lorsqu'elles ont été faites.

Conclusions:

Si les débats ont quelque peu manqué de cohésion et ont été peu concluants, ma première et plus importante conclusion est que ce sujet devait être traité tel quel, à cette première occasion, afin de déblayer le terrain pour une approche ultérieure plus efficace.

L'exercice n'aura pas été vain s'il a clairement démontré la nécessité urgente de développer des activités concernant le côté rural de l'urbanisme. A mon avis, toutes les imperfections de la discussion proviennent principalement du manque de pratique que nous avons de nous concerter au sujet des problèmes ruraux. Il y a eu tellelement de recherches et de discussions sur les questions urbaines qu'un language commun utile, très varié et précis, a pu être élaboré. Nous en avons besoin également dans le secteur rural. Avec davantage de connaissances, et des lignes de communication plus claires il devrait y avoir moins de confusion et l'on obtiendrait plus de résultats, voulus et attendus par le public.

Je pense que la Fédération a un rôle à jouer ici, rôle qui pourrait presque être considéré comme un devoir.

La seconde conclusion principale concerne l'artificialité qu'il y a à penser en termes urbains et ruraux, séparément. Cela conduit à mettre en relief les questions urbaines et à négliger l'ensemble du sujet, ce qui, naturellement, mène à négliger les régions rurales. Le continuum rural-urbain devrait constituer le domaine à la fois de l'activité et de la pensée.

Troisièmement, il est très à la mode aujourd'hui de parler de «participation», parfois en termes anarchiques assez peu pratiques, parfois sans savoir vraiment comment on la réalisera. Nos discussions ont constamment inclus le slogan «self-help» (initiative locale) dans un grand nombre de contextes.

En tant qu'alternative à l'aide accordée d'en haut et reçue passivement, ce concept de «self-help» est très important. Si la population locale participait aux réalités de l'aménagement, elle serait moins soupçonneuse à l'égard des urbanistes et de l'urbanisme, et il y aurait une meilleure

chance de succès en croissance. Mais le «self-help» doit fonctionner au sein du cadre général de l'aménagement national et régional.

Enfin, à titre personnel, je désire déclarer combien j'ai été stimulé par la participation à ce congrès, et combien l'occasion d'examiner ces pro-

blèmes complexes m'a été salutaire. J'espère qu'au moins certains d'entre vous penseront de même.

Pour terminer, je remercie le Bureau de la Fédération de m'avoir fait l'honneur de m'inviter à être votre Rapporteur.

POLITIQUE FONCIÈRE URBAINE

Jozef Zwaenepoel

L'accroissement rapide de la population urbaine, l'augmentation de l'espace-standard urbanisé par tête d'habitant, le rôle des zones urbaines dans une structure plus étendue font naître une demande accrue de terrains appropriés dans les zones urbaines. Par contre l'offre de terrains est essentiellement limitée et localisée. Les projets d'expansion et de rénovation urbaine provoquent un monopole pour ceux qui par hasard sont propriétaires de ces terrains. Ces propriétaires peuvent décider d'une façon arbitraire à quelles conditions et à quel instant ils mettront les terrains à la disposition de ceux qui veulent réaliser l'affectation prévue. La pénurie du sol dans les zones urbanisées — par rapport aux besoins — amènent tous les pays à prendre une série de mesures. Ces mesures ont pour conséquence que l'exercice du droit individuel de propriété est totalement ou partiellement limité. C'est là, l'aspect fondamental et délicat de la politique foncière. La définition suivante a été donnée de la politique foncière: c'est l'effort systématique et l'action coordonnée afin d'obtenir par un ensemble de mesures que les terrains les plus appropriés soient au moment le plus opportun et à des conditions acceptables pour la société mis à la disposition de ceux qui doivent y réaliser la destination, répondant aux besoins du bien-être général.

Les problèmes fonciers se posent aussi bien dans le domaine de l'extension des villes que pour la rénovation des centres urbains existants.

Les problèmes qui présentent lors de l'extension d'une ville ou lors de la création d'une ville nouvelle peuvent être divisés en quatre catégories: Les problèmes de la planification, les problèmes de l'organisation du sol, les problèmes de l'aménagement de l'infrastructure et les problèmes de la construction.

Nous avons constaté que la rénovation urbaine ne peut se limiter à la substitution de logements

neufs à des logements anciens mais que le problème comporte également une restructuration qui modifie profondément le morcellement parcellaire, les réseaux de voirie et les emprises d'équipements publics.

Une politique foncière ne peut se faire que sur la base préalable d'un aménagement du territoire bien fondé. Il faut avoir une coordination entre le stade de la planification, la phase de décision et l'exécution. La préparation psychologique du grand public, l'information, de calcul du prix de revient, la vérification des possibilités d'exécution sont déjà nécessaires dans le stade du planning. Un aménagement du territoire doit être nécessairement accompagné d'une politique foncière. Les expériences des différents pays ont prouvé qu'une nationalisation ou une municipalisation du sol ne résoud pas tous les problèmes. Il existe une tendance à collectiviser une partie du territoire aussi bien dans les pays à économie planifiée que dans les pays à économie de marché.

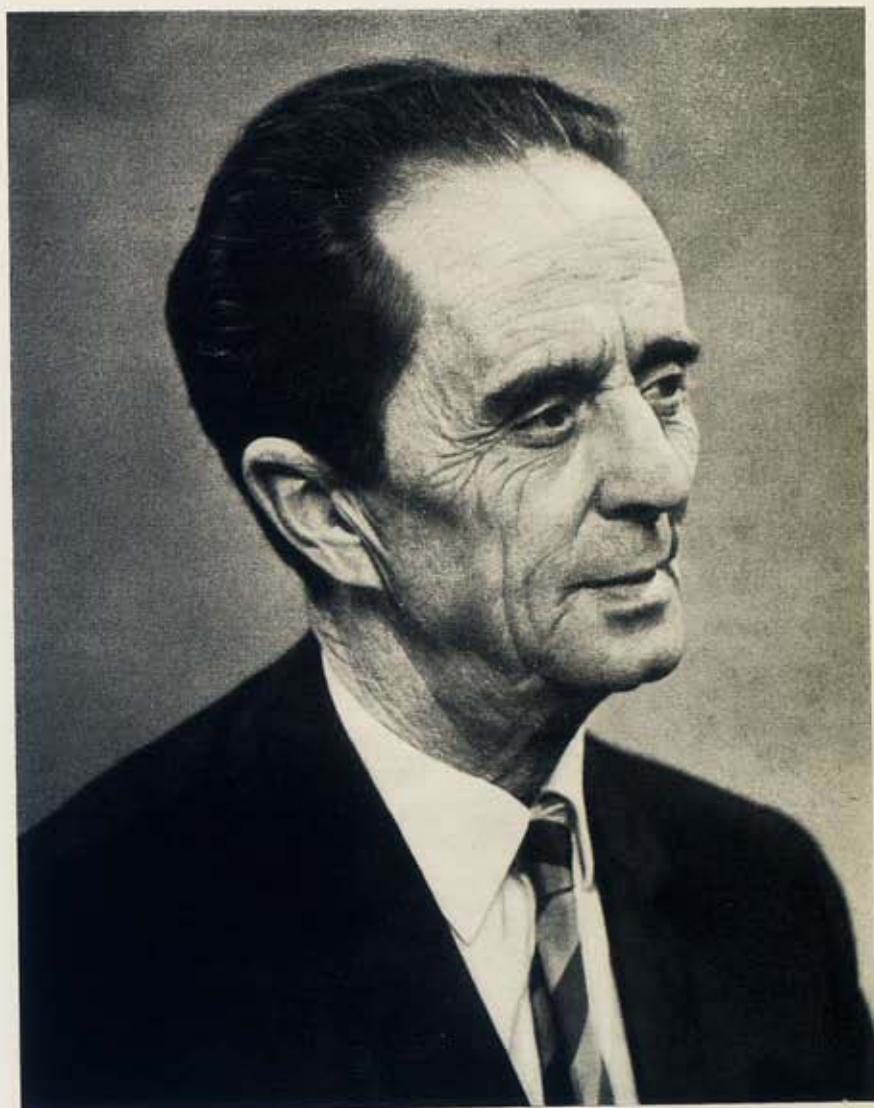
Les méthodes employées dans les différents pays sont: la taxation, la réglementation et le contrôle des prix, la constitution de réserves foncières, l'exercice du droit de préemption ou du droit de préférence, l'achat à l'amiable de la part des autorités, le bail emphytéotique, le remembrement, la création de sociétés d'économie mixte ou d'associations de propriétaires. En général on peut constater que des mesures fiscales isolées ne produisent par les résultats escomptés. La constitution de réserves faite par les autorités peut influencer le marché des biens immobiliers. Afin d'éviter que les plus-values occasionnées par les investissements ne profitent aux particuliers il y a une tendance à donner en bail emphytéotique les terrains appartenant aux instances publiques.

L'inconvénient de ce système est que le pouvoir public ne peut que difficilement récupérer les fonds nécessaires pour constituer de nouvelles réserves. Dans cet ordre d'idée on peut se demander si l'on ne peut pas faire une plus nette distinction entre le droit de propriété et le droit d'usage.

Il est pensable que dans les zones urbaines les pouvoirs publics aient la possibilité de remplacer le droit d'expropriation par un droit d'usage moyennant une indemnité annuelle, éventuellement indexée, à payer aux propriétaires. Dans ces conditions le droit de propriété serait respecté et donnerait lieu au paiement d'une rente foncière dans les cas où l'utilité publique exigerait que le droit d'usage soit exercé par la communauté.

De toute façon l'exercice du droit d'usage et du droit d'expropriation doivent se faire d'après des critères objectifs, dans une procédure simplifiée et accélérée adoptée aux exigences de l'évolution moderne.

Si les problèmes fonciers sont dans leur essence identique dans les différents pays, les mesures à prendre, se basant sur les mêmes principes généraux peuvent différer d'un pays à l'autre d'après l'intensité des problèmes qui se posent et d'après les structures juridiques et administratives existant dans ces pays.



Registrar nas colunas desta revista a notícia do desaparecimento do Mestre Carlos Ramos do nosso convívio não pode ser apenas entendida como efeméride.

É, para além de comungar no conhecimento geral da notícia do desaparecimento de Alguém, que foi grande pela sua obra, como arquitecto, como pedagogo, como homem, rico nos contactos com os homens, registrar nestas colunas o ecoar de mais uma lição de quem foi Mestre no mais intenso significado do termo.

Fazer ecoar uma lição constante a inscrever na doutrina fundamental desta Revista, será, julgamos a mais justa homenagem a quem na sua vasta actuação, riquíssima de variedade também inscreveu a problemática da urbanização nos múltiplos campos de batalha que foi toda a sua vida.

Se à proto-história da Urbanização em Portugal se seguiu DUARTE PACHECO com cujos diplomas se inicia a história o

Mestre CARLOS RAMOS com todo o seu entusiasmo situa-se na primeira linha. A batalha que então vai travar-se em prol do bem comum conta com o seu espírito de pionheiro.

A incipienteza dos métodos, então possíveis, e as estruturas da Sociedade ainda hoje adversa à intervenção que se impõe têm levado a transferir a sua acção directa para outros campos onde seria possível, embora com efeito remoto, fazer sentir os benefícios da sua urbanidade da sua noção de civilização.

Para mais desapareceria o Eng. Duarte Pacheco de quem se podia esperar então a aceleração da reforma das estruturas adversas.

Será assim na Escola de Belas-Artes do Porto que irá imprimir a marca de uma visão universal, de uma integração do ensino da arquitectura e do urbanismo.

Será também na Junta Nacional da Educação onde cada parecer que dava correspondia a «estabelecer corpo de doutrina»; estas suas palavras são bem expressivas do espírito que norteou toda a sua vida de Mestre incontestado.