

# As faces do desenvolvimento urbano: origens e principais movimentos urbanísticos

Lina Yule Queiroz de Oliveira<sup>1</sup>  
Maria Augusta Castilho<sup>2</sup>

---

## Resumo

O planejamento urbano possui uma história recente, surgindo de medidas de controle para responder às adversidades enfrentadas nas cidades no início do século XX, não se restringindo ao desenho ou ordenamento físico. Cada modelo de planejamento proposto foi criado também para solucionar os conflitos sociais presentes nas cidades. O artigo objetiva compreender as iniciativas de planejamento urbano historicamente adotadas com o intuito de traçar o surgimento da prática de planejamento, seus principais modelos e suas características. Para atingir esse objetivo, o estudo utilizou como base metodológica a pesquisa bibliográfica e documental. Dessa forma, a pesquisa buscou expor elementos para provocar maiores reflexões sobre as práticas atuais de planejamento urbano e suas influências na vida dos cidadãos.

**Palavras-chave:** desenvolvimento urbano; evolução urbana; história do urbanismo; planejamento urbano; processos de urbanização.

## The faces of urban development: origins and main urban movements

### Abstract

*Urban planning has a recent history, arising from control measures to respond to the adversities faced in cities in the early twentieth century, not being restricted to physical design or organization. Each planning model proposed was also created to solve the social conflicts present in the cities. The article aims to understand the urban planning initiatives historically adopted in order to trace the emergence of planning practice, its main models and characteristics. To achieve this objective, the study used bibliographic and documentary research as a methodological basis. Thus, the research sought to expose elements to provoke greater reflections on current urban planning practices and their influences on the lives of citizens.*

**Keywords:** urban development; urban evolution; history of urbanism; urban planning; urbanization processes.

## 1 Introdução

O planejamento urbano possui uma história recente, surgindo de medidas de controle para responder às adversidades enfrentadas nas cidades no início do século XX, não se limitando apenas ao desenho urbano ou ordenamento físico, mas também aos conflitos sociais presentes no ambiente urbano. Para Peter Hall (2016, p. 23), figura célebre no campo do urbanismo, o planejamento das cidades na prática “funde-se, quase imperceptivelmente, com os problemas das cidades, e com aqueles na economia, na sociologia e na política das cidades, e esses, por sua vez, com toda a vida socioeconômico-político-cultural da época”.

---

<sup>1</sup> Mestrado em Desenvolvimento Local (Universidade Católica Dom Bosco). Graduada em Arquitetura e Urbanismo. <http://orcid.org/0000-0001-9955-5900> Email: [linayule.arq@gmail.com](mailto:linayule.arq@gmail.com)

<sup>2</sup> Pós-doutorado em Linguística (USP) e Doutorado em Ciências Sociais - História do Brasil (USP). Professora do Programa de Pós-Graduação em Desenvolvimento Local da Universidade Católica Dom Bosco. <http://orcid.org/0000-0001-9955-5900> Email: [macastilho@gmail.com](mailto:macastilho@gmail.com)

Em vista disso, é fundamental observar o contexto histórico para compreender as iniciativas adotadas e de que forma elas buscavam responder aos problemas de cada época. Cada modelo de planejamento urbano proposto foi criado como uma reação às adversidades enfrentadas nas cidades, sejam sociais, econômicas, políticas ou culturais.

O presente artigo teve por objetivo compreender as iniciativas de planejamento historicamente adotadas, até as tendências mais recentes, com o intuito de traçar o surgimento da prática de planejamento urbano, identificar seus principais modelos e suas características. Para atingir esse objetivo, o estudo utilizou como base metodológica a pesquisa bibliográfica e documental. Dessa forma, o estudo buscou expor elementos para provocar uma reflexão crítica sobre as práticas atuais de planejamento urbano, os modos de fazer e pensar o projeto territorial e suas influências na vida dos cidadãos.

## **2 Origens do planejamento urbano**

As origens oitocentistas do planejamento urbano no século XX originam-se nas preocupações de alguns pensadores e planejadores pioneiros com os milhões de pobres encurralados nos cortiços vitorianos, após uma série de inquietações sobre as condições de vida nas cidades (HALL, 2016). No entanto, as autoridades que deram ouvidos a essas mensagens fizeram em grande parte pela violência mal reprimida e pela ameaça de insurreição da população.

As cidades planejadas do século XIX objetivam tanto facilitar a livre circulação das multidões quanto desencorajar os movimentos de grupos organizados (SENNETT, 1997). A reconstrução das ruas parisienses por Haussmann nos anos de 1850 sob as ordens de Napoleão III, por exemplo, foi uma maneira de conter os movimentos de massa, procurando reprimir desordens, visando o remanejamento da cidade como estratégia de classe, expulsando os trabalhadores para os subúrbios e destituindo-os da vida urbana (LEFEBVRE, 2001).

Além do problema dos movimentos revolucionários, havia também a questão da absorção do excedente do capital, que se evidenciou na crise de 1848. Os investimentos infraestruturais foram criados para esse fim e a reconstrução de Paris absorveu imensas quantidades de mão de obra e capital, que “junto com a supressão autoritária das aspirações de força de trabalho parisiense, foi um instrumento fundamental para a estabilização social” (HARVEY, 2014, p. 34). Assim, foi levado a cabo o maior esquema de redesenvolvimento urbano

dos tempos modernos, onde boa parte da malha urbana foi destruída (SENNETT, 1997). Uniu-se, dessa forma, preocupações de ordem política a motivos econômicos e sociais.

Além das transformações urbanas, criou-se um novo estilo de vida; Paris tornou-se a ‘Cidade Luz’, um dos maiores centros de turismo e prazeres, absorvendo vastos excedentes mediante um consumo desmedido (HARVEY, 2014). Mas após alguns anos o plano de Haussmann “demonstrou ser inadequado às necessidades crescentes da metrópole; então percebeu-se que aquele dispositivo imponente está destituído de toda flexibilidade e opõe uma extraordinária resistência a todas as modificações” (BENÉVOLO, 2001, p.110). Paris se tornou a cidade mais moderna do século XIX, mas também a mais congestionada e difícil de planificar do século XX.

Segundo Hall (2016), as soluções urbanas foram diferentes em cada local, mas o problema e sua percepção eram similares: o problema era a própria cidade ‘gigante’ e sua percepção era o início de diversos males sociais, possível declínio biológico e insurreição política em potencial. Nos anos de 1880, a classe trabalhadora inglesa sofria com os efeitos de uma vasta depressão comercial e industrial, instaurando uma atmosfera de mudança violenta sobre o país, onde prevalecia o desejo – pelas classes trabalhadoras – de uma democracia política e industrial capaz de reparar as críticas da população (HALL, 2016).

Em 1883, com a publicação do panfleto “O grito amargo do lado oculto de Londres” descrevendo com exatidão os horrores dos cortiços, se instaurou um inquérito oficial (HALL, 2016). Realizou-se um levantamento documentando a vida da classe trabalhadora, cujo resultado foi que o cerne do problema social estava na questão habitacional. Criou-se um programa de construção habitacional nos limites do município londrino e em áreas periféricas que dependia dos meios de transporte. Logo, paralelamente ao problema da superpopulação encortçada, surge a questão dos subúrbios e do transporte.

Durante esse tempo todo, a cidade estava se transformando, uma parte devido à reação dos legisladores outra parte através das forças do mercado. O ritmo de produção urbana aumentou, assim, a cidade dispersou-se e desconcentrou-se. Logo quando os males da cidade encortçada começavam a serem dissolvidos o mercado tentava os resolver às expensas de outros males.

Deste modo, surgem alguns homens visionários que propõem alternativas, aparecendo as primeiras visões do planejamento urbano, que segundo Hall (2016), inicia-se de forma definitiva no século XIX, como uma reação à cidade do século XIX – e inspiradas pelo movimento anarquista que floresceu nesse período. O autor ressalta que é interessante notar que essas visões não eram meramente de uma forma construída alternativa, mas sim de uma sociedade

alternativa, onde muitas se baseavam na cooperação voluntária entre pessoas trabalhando e vivendo em pequenas comunidades autogeridas.

Suas propostas atuam em resposta ao mundo em que estavam inseridos, e aos problemas que enfrentavam, portanto é fundamental compreender o contexto histórico de cada concepção. Outro fato importante, é que no planejamento do século XX há poucas ideias-chave, mas que são recicladas e reconectadas ao longo do tempo; assim, as propostas não obedecem a uma nítida sequência cronológica, mas ramificam-se e fundem-se a todo momento (HALL, 2016).

### **3 A Cidade-Jardim**

A primeira e mais importante resposta à cidade vitoriana foi a Cidade-Jardim de Ebenezer Howard em 1889. Seu objetivo era de resolver o problema da cidade vitoriana, exportando uma quantidade considerável da população para novas cidades construídas no campo. Florescia naquela época o movimento Regresso à Terra, alimentado pelo crescimento urbano, miséria urbana, depressão agrícola e um espírito saudosista, onde “a repugnância pela cidade moderna é acompanhada regularmente da lamentação pela cidade antiga, a qual é apresentada sob uma luz excessivamente favorável” (BENÉVOLO, 2001, p.166).

As cidades-jardim idealizadas por ele “eram meros veículos para a reconstrução progressiva da sociedade capitalista dentro de uma infinidade de comunidades cooperativas” (HALL, 2016, p.121). Seu plano implicava em conter o crescimento urbano e repovoar a zona rural, unindo o campo e a cidade, criando cidades autossuficientes. Howard idealizava uma cidade social que combinasse as oportunidades econômicas e sociais da cidade com os prazeres do campo, resultando em “uma nova vida, uma nova civilização” (HOWARD, 1902, p.17). A chave de tudo não era as formas urbanas, e sim que os cidadãos fossem proprietários de suas terras.

A cidade-jardim teria um limite fixo - 32 mil habitantes para mil acres de terra - e seria rodeada por um cinturão agrícola. O conjunto da cidade deveria ser gerido pela administração pública a fim de evitar a especulação e o aumento de sua densidade (JACOBS, 2011). Quando a cidade atingisse o limite planejado, começar-se-ia outra a pouca distância, desenvolvendo um planejado conglomerado, onde cada uma ofereceria uma variedade de empregos e serviços e estaria ligada às demais por um sistema de transporte (HALL, 2016). A cidade cresceria em acordo com planos e padrões pré-estabelecidos.

As pessoas construiriam suas casas com o capital fornecido por sociedades construtoras, cooperativas ou sindicatos; essa atividade em troca passaria a dirigir a economia. A Cidade-

Jardim teria como foco o gerenciamento local e o autogoverno, propondo um novo sistema socioeconômico, superior tanto ao capitalismo vitoriano quanto ao socialismo centralizador e burocrático (HALL, 2016).

No entanto, as ideias de Howard entravam em conflito com os interesses de seus financiadores que buscavam rentabilidade imediata. Suas ideias foram se desviando no sistema, onde “em vez de uma alternativa pacífica ao capitalismo, a Cidade-Jardim tornou-se uma ferramenta para preservá-lo” (HALL, 2016, p. 135). Como consequência, o movimento se afastou para o Subúrbio-Jardim.

O que impressiona sobre o movimento Cidade-Jardim, no entanto, foi a facilidade com que ele foi exportado de sua terra natal e como ele se transformava nesse processo (HALL, 2016). A essência do plano foi progressivamente perdida, tanto com as modificações em seus conceitos, quanto com o governo e seu planejamento: a cidade-jardim via-se agora nacionalizada e burocratizada, ficando apenas com a casca da proposta, sem sua substância.

Contudo, a influência do plano de Howard, assinala Jacobs (2011), não era nada em comparação com a influência nos conceitos subjacentes a todo planejamento urbano; planejadores e projetistas sem interesse algum ao modelo da Cidade-Jardim se pautam intelectualmente, até hoje, em seus princípios fundamentais. Devido a essa influência, a autora enfatiza que Howard trouxe à tona “ideias efetivas para a destruição das cidades” ao separar seus usos, restringindo as atividades humanas e isolando a cidade com as características e serviços de um bairro autossuficiente.

Como observa Hall (2016, p. 127), “a encortiçada cidade vitoriana era, sem sombra de dúvida e sob vários aspectos, um lugar horrível”, mas ela “oferecia oportunidades econômicas e sociais, luzes e multidões”, no entanto, Howard concebia o planejamento urbano como uma série de ações estáticas, não se interessando pelos aspectos urbanos que não pudessem servir à sua utopia, descartando “a complexa e multifacetada vida cultural da metrópole” (JACOBS, 2011, p. 18).

Howard “não tinha interesse em questões como segurança pública, troca de ideias, funcionamento político ou criação de novas saídas econômicas nas grandes cidades, nem dava atenção à criação de novas maneiras de fortalecer essas atribuições, porque, afinal, esse tipo de vida não estava em seus planos”. Jacobs pontua que Howard poderia ser justificável sob seu ponto de vista, mas de forma alguma sob o ponto de vista urbanístico e “ainda assim, praticamente todo o planejamento urbano moderno é uma adaptação ou um remendo desse material absurdo” (JACOBS, 2011, p. 18).

Na prática, suas ideias levavam à negação da cidade, ignorando sua função social. Não procurava solucionar os problemas da cidade industrial, mas sim afastar-se do espaço urbano e criar uma nova sociedade fora das cidades, onde o ritmo de vida de cada um de seus habitantes já se encontrava traçado.

#### **4 A Cidade Regional**

As ideias de Howard influenciaram o biólogo escocês Sir Patrick Geddes, que imaginava o planejamento focando regiões inteiras, buscando, como Howard, frear o crescimento urbano. Nesse esquema, como resposta à saturação populacional, as cidades são inseridas em um planejamento regional, no qual cada parte sub-regional desenvolver-se-ia com base em seus recursos naturais e em equilíbrio ecológico. As cidades seriam subordinadas à região e só cresceriam como partes necessárias do esquema.

Suas ideias eram semelhantes às de Howard, mas a inovação era que Geddes estava afirmando-as em nível regional (HALL, 2016). Ele desejava acabar com a separação entre cidade e região, pregando que as ações corretivas para o imperialismo predatório deveriam ser o fortalecimento das ideias humanistas e regionalistas, dois polos necessários e complementares da civilização (GEDDES, 1915).

Para Geddes (1915), o planejamento deveria se iniciar com “o levantamento dos recursos de uma determinada região natural, das respostas que o homem dá a ela e das complexidades resultantes da paisagem cultural”, onde deveriam ser compreendidos os fatores geográficos, históricos e sociológicos locais (HALL, 2016, p. 192). Afirma Hall (2016, p. 353) que Geddes (1915) “mais do que ninguém, é responsável por trazer à teoria do planejamento urbano a ideia de que homens e mulheres poderiam construir suas próprias cidades, escapando, assim, da massificação industrial para um mundo de atividade artesanal”. Para Geddes (1915), a região não era apenas um objeto de levantamento, fornecendo a base para a reconstrução da vida social e política.

Em seu livro “Cidades em Evolução”, de 1915, Geddes destaca que as cidades representavam ecologias que necessitavam serem mais higiênicas, mais orgânicas, menos densas e mais integradas nos sistemas ecológicos regionais. Para ele, a paisagem e o ambiente regional estavam sendo corroídos pelo Estado centralizado e pela indústria, onde os males da cidade industrial eram uma doença social e cívica.

Um pensamento alarmante que se encontrava em sua filosofia, estava a crença na eugenia<sup>1</sup>. Geddes (1915) acreditava que o conceito explicava as diferenças físicas entre as raças humanas, onde cada uma se adaptava às condições geográficas e ecológicas locais. Dessa forma, ele pensava ser necessário associar o civismo com a eugenia, pois essa visão traria vantagens econômicas, como em hospitais, escolas, asilos e prisões. Os valores morais e materiais seriam “transplantados no curso da renovação cívica e regional” (GEDDES, 1915, p.389).

Durante os anos de 1920, as ideias de Howard e Geddes foram adotadas e ampliadas pela Associação de Planejadores Regionais da América (RPAA), entre eles Lewis Mumford, que buscava descentralizar as cidades, reduzindo-as, dispersando a população em cidades menores e separadas. Dessa forma, a cidade regional foi estadunidense, vinda da França, via Escócia. Ironicamente nesse processo, assim como aconteceu com Howard, a essência e qualidade verdadeira de sua proposta perdida.

A abordagem do planejamento regional focava na promoção de um tipo de vida mais completo, um movimento em direção a um tipo superior de civilização. O planejamento regional “é a nova conservação – a conservação dos valores humanos de mãos dadas com os recursos naturais” para que os produtos da cultura e da civilização estejam disponíveis a todos (MUMFORD, 1925, p.195).

A influência de Geddes e da RPAA popularizaram ideias que são inquestionáveis no urbanismo ortodoxo atual:

a rua é um lugar ruim para os seres humanos; as casas devem estar afastadas dela e voltadas para dentro, para uma área verde cercada. [...] A unidade básica do traçado urbano não é a rua, mas a quadra, mais particularmente, a superquadra. O comércio deve ser separado das residências e das áreas verdes. A demanda de mercadorias de um bairro deve ser calculada "cientificamente", e o espaço destinado ao comércio deve ater-se a isso [...] o bom planejamento urbano deve almejar pelo menos a ilusão de isolamento e privacidade, como num subúrbio. Os descentralizadores também insistiram nas premissas de Howard de que uma comunidade planejada deve ser ilhada, como uma unidade autossuficiente, deve resistir a mudanças futuras e todos os detalhes significativos devem ser controlados pelos planejadores desde o início e mantidos dessa maneira. Em suma, o bom planejamento era o planejamento previamente projetado (JACOBS, 2011, p.20).

Não procuravam entender os avanços das metrópoles, como as cidades prósperas funcionavam ou sua manutenção e não possuíam tal intenção. Tomavam a cidade como um caos

---

<sup>1</sup> A eugenia implica no estudo dos agentes sob o controle social que poderiam melhorar ou empobrecer as qualidades das futuras gerações. Essa teoria resultou em limpezas étnicas e esterilizações forçadas, tendo seu auge na Alemanha com a eugenia nazista, culminando no Holocausto.

petrificado: “como esperar que esses planejadores buscassem compreender algo que, na visão deles, era tão horrível?” questionava Jacobs (2011, p.21).

Mesmo assim, suas ideias foram assimiladas no planejamento urbano, onde as pessoas que buscaram fortalecê-las acabaram por adotar estas medidas arquitetadas para minar sua economia e destruí-las. Seu resultado, muito aquém da visão original dos fundadores, predominou uma visão elitista concebida e imposta por políticos e servidores públicos. Novamente, era a negação da cidade, e nesse caso quase uma repulsa pelo ambiente urbano, que movia e resultava essas visões.

## 5 O Movimento *City Beautiful*

O movimento *City Beautiful* teve suas origens oitocentistas nos bulevares e passeios de capitais europeias. No entanto, no século XX suas manifestações ocorreram em grandes cidades estadunidenses para impulsionar os negócios, nas capitais recém-designadas de regiões do Império – como no último Raj Britânico e a criação de Délhi em 1911 - e em capitais europeias comandadas por ditadores megalomaniacos (HALL, 2016).

Sua meta era a arquitetura monumental, visando colocar a cidade em ordem, devolvendo a harmonia estética, criando assim o “pré-requisito para o surgimento de uma ordem social harmoniosa”, onde a beleza estava acima de qualquer função ou qualidade urbana (HALL, 2016, p.254). A arquitetura monumental já havia se mostrado eficiente nas cidadelas, representando uma expressão do poder, produzindo um ‘terror respeitoso’ e criando um novo mundo. Entre as missões da arte monumental urbana estava a redução do homem comum a uma posição abjeta, tornando-os mais fáceis de governar.

O retorno do movimento *City Beautiful* à Europa ocorreu na era dos Grandes Ditadores, com Roma de Mussolini sendo sua a pré-estreia. Função urbana semelhante ocorreu na Alemanha nazista, com o plano nunca executado “Germânia Capital do Mundo” – para a demolição e reconstrução de Berlim – que levava ao auge a monumentalidade do espaço urbano e seria colocado em prática após a vitória da Alemanha na Segunda Guerra, como uma afirmação de seu domínio mundial.

O *City Beautiful*, relata Hall (2016, p.286), se manifestou ao longo de um período de 80 anos, em uma variedade de circunstâncias econômicas, sociais, políticas e culturais: “como serviço do capitalismo financeiro, como agente do imperialismo, como instrumento do totalitarismo pessoal, tanto de direita quanto de esquerda, até onde possam esses rótulos ter

algum significado”. Segundo o autor, o ponto comum em suas manifestações era o foco total no “monumental e no superficial, na arquitetura como símbolo de poder”, sendo um planejamento de ostentação, projeto para causar impacto; mostrando uma absoluta falta de interesse pelos objetivos sociais mais amplos do urbanismo.

## 6 O Modernismo

Na segunda metade do século XX há uma apreciação maior dos valores industriais e uma exaltação da atmosfera mecânica. O movimento moderno ganha fôlego na Alemanha em 1907 com a Associação de Artesãos, fundada por um grupo de artistas – com Walter Gropius e Mies Van der Rohe entre seus principais expoentes. Do grupo, surgem duas tendências opostas, uma de vanguarda, que se exaure, e a do movimento moderno.

Após o final da Primeira Guerra, Gropius funda em 1919 a Bauhaus, objetivando concretizar uma arquitetura moderna por meio de uma nova concepção de vida (GROPIUS, 1988). Dessa forma, a grande mudança vista nesse grupo, era que ele não tinha por finalidade inventar uma nova forma, mas sim modificar, através dessa forma, o curso da vida cotidiana (BENÉVOLO, 2001). O objetivo do movimento moderno era a indicação de uma alternativa a cidade burguesa pós-liberal e não uma correção de seus conflitos.

Uma das mais famosas figuras do modernismo foi o arquiteto suíço Le Corbusier. Na visão de Jacobs (2011), foi Le Corbusier, que teve a maior proposta de planejamento anticidade, a *Ville Radieuse*, uma cidade composta por diversos arranha-céus dentro de um parque, assimilando a imagem da Cidade-Jardim e tornando-a prática em locais densamente povoados, chamando-a de Cidade-Jardim Vertical.

Le Corbusier teve seu trabalho marcado por uma racionalização excessiva, pregando a necessidade por ordem e buscando a eficiência acima de tudo, componente essencial na ‘sociedade da máquina’. Acreditava que as técnicas modernas forneciam uma base para a revolução da arquitetura, onde esta oferecia seus recursos à urbanização das cidades da época (LE CORBUSIER, 2000).

Seu livro de 1923 “Por uma arquitetura” tornou-se um manifesto do modernismo. Nele, o arquiteto insiste que a arquitetura deve ser totalmente automatizada e funcional, executada por métodos industriais de produção em massa. Sua proposta não era uma reação à industrialização, mas sim uma adequação a nova era de produção em massa, onde a questão habitacional deveria ser encarada de forma objetiva, chegando à casas de produção em série. O

arquiteto idealizava que, nos próximos anos, a indústria e a organização financeira resolveria o problema das habitações, onde as construções seriam “geridas e exploradas como administrações”, permitindo a industrialização da construção (LE CORBUSIER, 2002).

As críticas recebidas fortaleceram sua crença de que uma grande parte do mau estado da arquitetura deve-se àqueles que a demandam, afirmando que “projetar cidades é tarefa demais importante para ser entregue aos cidadãos” (HALL, 2016, p. 293). Mesmo com a exaltação do homem – fundido com a máquina – o desdém pelas necessidades humanas é evidente em cada uma de suas visões. O que impera é a teoria do que ele pensa ser as necessidades humanas e não quais elas realmente são. A tradição de juntar milhares de diminutos componentes numa harmonia planejada “provinha de uma longa herança cultural. Mas gente não é escapo, e não se pode reduzir a sociedade à ordem de um mecanismo de relógio; a tentativa foi das mais infelizes para a humanidade” (HALL, 2016, p.290).

Seus princípios urbanísticos foram desenvolvidos, sobretudo em *La Ville Contemporaine* (1922) e *La Ville Radieuse* (1933). Como elemento-chave estava o aumento da densidade, a busca pela melhoria da circulação e o aumento da quantidade de espaço livre; esses pontos foram ‘resolvidos’ com a utilização dos arranha-céus que ocupariam apenas uma parte da área total do terreno, com parques ao seu redor. Além de tornar os princípios da Cidade-Jardim aplicáveis a cidades densamente povoadas, ele fez do automóvel um elemento essencial em seu planejamento, algo empolgante na época.

Na proposta da Cidade Contemporânea, a moradia da pessoa dependia da atividade por ela exercida. Em seu centro localizavam-se arranha-céus destinados aos escritórios da elite com parques servindo como um cinturão verde. Fora dessa zona, as áreas residenciais seriam como cidades-jardim, apresentando prédios com apartamentos luxuosos para classes altas e uma acomodação modesta para a classe trabalhadora (HALL, 2016).

Na época da Cidade Radiosa, seus principais dogmas continuavam incólumes, mas devido à sua decepção com o capitalismo seu planejamento passaria a abranger cada aspecto da vida, onde o sindicalismo seria o caminho. Claro, não um sindicalismo do tipo anarquista, mas sim um sistema “ordenado, hierárquico, em certos pontos muito próximo da ala esquerda do fascismo italiano” (HALL, 2016, p.296).

A mudança principal era de que agora todos estariam coletivizados; todos iriam morar em prédios coletivos e cada família iria receber um apartamento de acordo com normas espaciais, e não baseado em sua renda, recebendo apenas o necessário para uma existência eficiente (HALL, 2016). A organização na cidade era primordial, resultando na separação de suas funções, onde o

arquiteto denominou cada uma por ‘unidades’ – unidades de habitação, trabalho, cultura e circulação.

Todas suas visões urbanas ficaram no papel. Com exceção da *Unité* de Marselha e de suas cópias na França e em Berlim, sua única realização urbanística aconteceu postumamente: a cidade de Chandigarh na Índia, uma espécie de *City Beautiful* fundido com a arquitetura moderna. Seu resultado foi a preocupação com a forma e estética em detrimento dos problemas da sociedade indiana. Ao final de tudo, os cuidados do arquiteto iam todos para a parte monumental; Le Corbusier foi o último dos planejadores *City Beautiful*.

Mesmo com seus grandes projetos não realizados, suas propostas tiveram um imenso impacto na arquitetura e no urbanismo, através, principalmente, de seus escritos (HALL, 2016). A criação dos Congressos Internacionais de Arquitetura Moderna (CIAM) – entre 1929 a 1933 – e da Carta de Atenas (1941) – documento-síntese do pensamento urbanístico, redigida por Le Corbusier – também contribuíram para os princípios do modernismo ser disseminados mundialmente. As chaves para o planejamento descritas na Carta de Atenas resumiam quatro funções urbanas: moradia, trabalho, lazer e circulação (após acrescentou-se um centro para atividades administrativas e cívicas), dispostas na cidade através do zoneamento.

A Carta de Atenas teve seus princípios aplicados integralmente em Brasília, planejada em 1956 por Lúcio Costa, com seus principais prédios públicos projetados por Oscar Niemeyer, dois dos pioneiros do movimento arquitetural moderno no Brasil. As similaridades de Brasília com a Cidade Contemporânea e a Cidade Radiosa são notáveis.

Brasília, aponta Hall (2016), demonstrava que o modernismo possuía um objetivo social e político radical, buscando substituir o capitalismo por uma nova ordem social coletivista. A capital foi construída para criar uma nova era e transformar a sociedade brasileira (HOLSTON, 1993). A cidade baseada nos princípios do CIAM era concebida como uma cidade da salvação, um plano contra a dominação dos interesses privados e da acumulação da riqueza, onde os benefícios da Revolução Industrial seriam estendidos para todos (HOLSTON, 1993).

Mesmo com o sonho da construção de uma sociedade urbana sem classes, em Brasília a segregação tornou-se mais evidente que em qualquer outra cidade, na década de 1960, estimulou-se que cerca de um terço da população do Distrito Federal viviam em submoradias (HALL, 2016). Anos mais tarde, a cifra passou para cerca de metade da população. As profundas estruturas de classe brasileiras reafirmaram a si mesmas (HALL, 2016).

A dicotomia entre o plano e a realidade é apontada geralmente como explicação do fracasso do modernismo, pressupondo que são forças externas que sabotam os seus planos; mas

Holston (1993) analisa duas questões relevantes: de um lado está o programa social que os modernistas julgaram estar concretizando com suas propostas, caracterizando-o como igualitário, socialista, coletivista e comunitário. De outro lado, Holston assinala a possibilidade desses urbanistas estarem enganados quanto à natureza da ordem social imaginada em suas propostas.

No final, o pecado de Le Corbusier estava em sua incompreensão das pessoas diferentes dele mesmo, não necessariamente em seus projetos, mas na arrogância que eles foram impostos à sociedade. A grande ironia, ressalta Hall (2016, p.349) é que essa sua falha foi considerada um malogro do planejamento, no entanto, “planejamento é exatamente o que isso não foi”. De fato, pertence a um gênero de projeto urbano que, em oposição a um paradigma empírico que se baseia em experiências, é um paradigma construído sobre ideias abstratas.

## **7 Planejamento comunitário**

O declínio do modernismo surge principalmente no pós-guerra, com a consciência entre a população de que era preciso reconstruir a Grã-Bretanha e derrubar todos seus cortiços, com o governo tomando a seu cargo o bem-estar do povo. A influência das ideias de Geddes ainda se faria notar, uma vez que foi ele o responsável pela teoria de que as pessoas poderiam construir suas próprias casas, escapando da massificação industrial.

Após estudos na Índia do Império Britânico, Geddes propôs vilas-jardim adaptadas às condições indianas, onde o Estado cederia as terras com facilidade de pagamento e forneceria o material para os habitantes construírem suas casas. Ressaltou como ponto crucial a participação “real e ativa” dos cidadãos, e advertiu sobre os perigos do controle municipal (HALL, 2016).

No sul da Inglaterra nos anos de 1920 e 1930, uma parte da população já realizava esse tipo de planejamento, construindo suas casas com as próprias mãos; eram na maioria pessoas pobres que utilizavam materiais descartados nos depósitos de sucata. Esse tipo de construção – embora sofresse com a falta de serviços como esgoto e eletricidade – foi admirado por arquitetos da época, inclusive pelo italiano Giancarlo de Carlo, que afirmava que a habitação municipal não era a solução, pois significava casernas monótonas e periféricas. O arquiteto “defendia que o problema habitacional não pode ser resolvido de cima. É um problema do povo, e só será solucionado, ou mesmo encarado corajosamente, mediante a vontade a ação concreta do próprio povo” (HALL, 2016, p. 363). O planejamento poderia ajudar, porém apenas na medida em que ele fosse concebido como manifestação da colaboração comunitária.

O arquiteto inglês John Turner é um dos principais nomes do movimento da arquitetura comunitária, criticando o planejamento imposto pelo Estado e pelos urbanistas modernos. O princípio modernista de padrões mínimos ou ideais era, para ele, contraproducente na vasta maioria, senão em todas, das ocasiões. Embora alguns componentes da habitação sejam mensuráveis, Turner (1972, p.152) ressalta que “os seus aspectos vitais não são quantificáveis de forma alguma. O mais importante ‘produto’ de qualquer atividade humana é, claro, a satisfação ou frustração das necessidades”; se houvesse correspondências entre os produtos materiais e as satisfações humanas não haveria problemas com tais padrões. Devido a esse fato, “é perverso vincular os valores humanos às coisas ou à medida das coisas” (TURNER, 1972, p.152).

Para Turner, a moradia era mais do que um produto material, visto que também conferia às pessoas qualidades existenciais, tais como identidade, segurança e oportunidade. E embora padrões habitacionais tenham seus usos, sendo impossível planejar ou executar uma operação complexa sem eles, é impróprio utilizá-los como medidas de valor humano; apenas as pessoas que experimentam a atividade e seus produtos que podem avaliá-los (TURNER, 1972).

Dessa forma, o papel do governo e do planejamento seria o de fornecer a estrutura dentro da qual a população ficasse livre para pôr mãos à obra, deixando de financiar e construir para promover e coordenar (HALL, 2016). Obviamente, suas ideias encontraram resistência e críticas, algumas verificando que as construções acabavam ficando caras e só a mão-de-obra era gratuita, outras afirmando que o autoconstrutor era um instrumento do capitalismo. Seus programas, no entanto, foram acolhidos pelo Banco Mundial, propondo um programa de reconstrução e melhoria de favelas, uma iniciativa de desenvolvimento comunitário a nível nacional.

Suas propostas tiveram eco nos Estados Unidos, principalmente através do arquiteto Frank Lloyd Wright e seu projeto da *Broadacre City*, uma cidade a ser construída pelos seus habitantes com materiais produzidos em série. Seu projeto concebía a cidade tradicional como um local de trabalho, onde deveria ser abandonado nas horas vagas; a vida se desenvolveria em centros apropriados e espalhados pelo território, onde as deslocções seriam confiadas aos automóveis (BENÉVOLO, 2001).

Nos Estados Unidos, a voz mais distinta que reivindicava o planejamento *bottom-up* era de Jane Jacobs, jornalista e ativista política; um dos principais nomes que mudaram a forma de observar as cidades. Jacobs se opunha tanto ao movimento modernista quanto aos planejadores de cidades-jardim, clamando pela densidade - mas não acima de tudo - e pelos usos mistos no território. O sociólogo Richard Sennett aliava-se a esse movimento de libertação, concluindo que

uma vez que a cidade se libertasse do controle pré-definido, os homens se tornariam mais donos de si mesmo e mais perceptivos uns em relação aos outros (HALL, 2016).

Jacobs e Sennet ilustravam a decepção geral com os resultados do planejamento *top-down*. Decepção que não se manifestava em forma de um desejo “ingênuo” de que as pessoas construíssem as cidades “com prego e martelo”, mas sim que “como exigência para que as comunidades locais tivessem voz mais ativa na configuração [...] de seus próprios bairros” (HALL, 2016, p.378). Essa exigência se expressou na reformulação do programa estadunidense de remodelação urbana após 1964 e em conflitos sobre projetos de reconstrução urbana no coração das cidades europeias em fins de 1960 e início de 1970 (HALL, 2016).

Essa época deu fôlego ao movimento do “planejamento alternativo” (*advocacy planning*), contra a tradição do planejamento *top-down* que se baseava em critérios de desempenho técnico, representados nos projetos urbanos da época (HALL, 2016). O enfoque do projeto comunitário muda com o movimento do *advocacy planning*, com profissionais “mais pé no chão, mais empreendedores”, juntando-se muitas vezes com pequenas organizações comunitárias.

O estilo era diferente de tudo o que se conhecia, dando ênfase às necessidades do cliente e empregando métodos diversos para encontrar a solução pelo molde dessas necessidades, obtendo resultados mais sólidos (HALL, 2016). O movimento de planejamento comunitário resumia-se na compreensão das necessidades do grupo de habitantes no qual o projeto era designado, para assim o arquiteto trabalhar com eles, sendo instruído e orientado por esses habitantes.

## **8 A Cidade Suburbana do Automóvel**

Nos fins dos anos 1920 a motorização em massa já tomava conta dos Estados Unidos, onde o carro particular permitia ao trabalhador comum morar mais longe do emprego, resultando no crescimento dos subúrbios de forma mais rápida que as cidades-base. O padrão de desenvolvimento muda com o crescimento da posse de automóveis. As habitações passam a serem construídas em áreas acessíveis apenas para os carros, espalhando-se por mais de 48 quilômetros do centro urbano; ocorreu uma descentralização em escala inimaginável (HALL, 2016).

Lojas começaram a serem abertas nos subúrbios, onde os shoppings tornaram-se a expressão da revolução no varejo – aliava as necessidades de estacionamento com a necessidade dos fregueses – e empreendimentos passaram a obedecer a princípios de planejamento

semelhantes. Todas essas foram “urbanizações realizadas pela iniciativa privada objetivando o lucro. Projetadas para darem dinheiro, dinheiro deram. Elas devem seu êxito marcante à qualidade do projeto e ao recurso a convênios privados que garantiram a manutenção dessa qualidade” (HALL, 2016, p.411).

Após a Segunda Guerra, destaca Hall (2016, p.417) que “a explosão da construção suburbana criou uma espécie de *Broadacre City* por todo o território estadunidense, porém, inteiramente divorciada da base econômica e da ordem social que Wright tão firmemente defendera”. A suburbanização dos Estados Unidos não foi apenas uma questão de novas infraestruturas, implicando também em um novo estilo de vida em que os novos produtos desempenharam um papel importante na absorção do excedente do capital e na estabilização do capitalismo global após a guerra (HARVEY, 2014).

O subúrbio era a expressão de um novo modo de vida, podendo ser identificado através de vastas características sociais, como por exemplo, a constituição de uma comunidade segregada, apartada da cidade pelo espaço e pela estratificação de classes, uma espécie de “gueto verde dedicado à elite” (MUMFORD, 2004). A classe alta que se deu melhor com esse planejamento, enquanto a classe baixa foi condenada a moradias de padrão inferior, situadas nas partes mais velhas das áreas centrais (HALL, 2016).

O subúrbio dependia dos estímulos culturais, sociais e intelectuais da cidade. Esses locais não faziam mais parte do ambiente cotidiano, tornando-se um ambiente ameno, o “tédio puro”, mas “bem ordenado”.

Visto positivamente, foi um processo de extraordinária vitalidade, gerador de milhões de novos lares e centenas de distritos de compras, contribuindo, assim, para o crescimento da economia nacional; produziu grande quantidade de moradias de bom padrão e bairros bastante aprazíveis; [...] Visto de modo negativo, os custos da dispersão encareceram desnecessariamente o preço das casas; muita terra ficou entregue ao mato sem necessidade, podendo assim permanecer durante muito tempo; e os resultados foram esteticamente menos agradáveis do que esperavam muitos dos compradores, que pouca ou nenhuma escolha tiveram. Mas a crítica mais séria [...] foi a de que o pacote, no conjunto, ficou excessivamente caro para metade da população: a população urbana tornou-se, assim, cada vez mais estratificada pela raça, renda e ocupação. Naturalmente [...] parte dessa segregação provinha de forças sociais e econômicas mais profundas, mas não há dúvidas de que o processo de desenvolvimento suburbano contribuíra para isso (HALL, 2016, p.435).

Na Europa entre os anos de 1945 e 1975, o carro também foi um agente da suburbanização. O novo campo do planejamento de transportes se estabelece no planejamento urbano, e a visão do engenheiro invade o território profissional do planejador tradicional de uso do solo. Logo que o automóvel se tornou comum, a escala do pedestre desaparece do subúrbio,

tornando-se uma massa difusa, de baixa densidade, envolvida pela conurbação. O automóvel duplica o número de carros necessários por família e toma o que havia de melhor no subúrbio, o espaço. Com a destruição das distâncias que se podia percorrer a pé, houve também a destruição do caminhar como meio usual de locomoção, tornado inseguro pelo automóvel e impossível pela extensão do subúrbio.

Com uma revolta iniciada em São Francisco, na Califórnia, começou um movimento de resistência às vias expressas pelo mundo afora; e embora desencorajado pelo governo Thatcher dos anos de 1980 na Inglaterra, a tendência de incentivar o uso do transporte público se fortalece nos anos 1990. Seu resultado foi um investimento maciço no transporte urbano de massa na Europa (HALL, 2016). O subúrbio europeu, embora também uma cidade à beira da estrada, era acima de tudo uma cidade junto à linha do metrô. Dessa forma, seus habitantes, especialmente os que não tinham acesso ao automóvel, podiam exercer o direito de escolha na questão do transporte.

## **9 Da década de ouro ao novo milênio**

Na chamada década de ouro, 1950, o planejamento urbano estava institucionalizado em um esquema abrangente de uso do solo, desassociando-o da dimensão social e econômica. Não se baseava, explana Hall (2016), em qualquer corpo teórico consistente, mas em fragmentos esparsos de ciência social, utilizando a intuição criativa e reflexão. Não era uma teoria *do* planejamento, mas sim uma teoria *referente ao* planejamento, onde seu processo era muito direto: “o levantamento (abordagem geddesiana) era seguido da análise (abordagem por conhecimento implícito), seguido imediatamente pelo projeto” (HALL, 2016, p.468).

Com o *boom* econômico do pós-guerra, o ritmo do desenvolvimento e transformação urbana se acelerou, forçando a mudança do sistema. Na década de 1950 ocorre uma revolução intelectual nos estudos sociais urbanos, em especial na geografia humana, onde as cidades passaram a ser vistas como sistemas complexos e o planejamento como “um processo contínuo de controle e monitoramento desses sistemas” (HALL, 2016, p.472).

A visão morfológica da cidade foi substituída pela visão dela como um sistema de atividades inter-relacionadas em um estado de fluxo constante; a visão física e estética dá lugar à visão socioeconômica; a visão de planejamento como estado final se altera por uma visão de processo; fazem-se necessárias habilidades científicas; o planejamento não era mais uma arte, sim uma ciência. O planejamento volta a se aproximar do aspecto social e econômico, afastando-

se do ponto de vista meramente físico; a ideia do planejamento participativo e democrático retorna. Hall (2016, p.480) caracteriza essa mudança de seguinte maneira:

em 1955, o planejador recém-formado típico debruçava-se sobre a prancheta para produzir um diagrama que tivesse a ver com usos do solo; em 1965, ela ou ele analisava os dados de saída do computador que traduziam padrões de tráfego; em 1975, a mesma pessoa ficava conversando até tarde da noite com grupos comunitários, na tentativa de prepará-los contra as forças hostis do mundo lá fora.

Hall compreende essas mudanças no pensamento do planejamento urbano como um desenvolvimento, ao invés de rupturas entre paradigmas incompatíveis. Para o autor, estas mudanças enriqueceram a concepção de planejamento primitiva que prevaleceu nos anos do pós-guerra, conforme foi possível aprender mais sobre a complexidade dos ambientes urbanos e os valores de diferentes comunidades.

Entre as décadas de 1970 e 1980, o planejamento convencional deixa de regular o crescimento urbano e passa a encorajá-lo por todos os meios possíveis; as cidades se tornaram máquinas de produzir riquezas (HALL, 2016). O foco não era pelo controle e direcionamento do crescimento, mas pela geração de atividades que o promovessem por quase quaisquer meios e custos.

A grande recessão nessa época trouxe mudanças que influenciaram na orientação no planejamento urbano, com o efeito combinado do fechamento de fábricas e desemprego em massa. Por toda a parte, uma série de relatórios sobre as condições de vida urbana marcaram a redescoberta de pobreza por parte do governo, chegando à conclusão de que a privação era um caso de falência da economia urbana por inteiro (HALL, 2016). Deste modo, o governo da época mudou o foco da política da área central da cidade, objetivando contribuir para o ressurgimento econômico (HALL, 2016).

A revitalização urbana começou como um novo tipo de parceria criativa entre o governo municipal e o setor privado. O tipo de urbanização resultante desse processo possui uma base despidoradamente turística, envolvendo a criação deliberada da cidade como palco. O grande problema estava no fato de que o debate urbano ainda girava em torno do desenvolvimento econômico. A nova ordem de problemas do planejamento se encontrava no “problema do declínio econômico-estrutural de economias urbanas inteiras e da reconstrução de uma nova economia sobre as ruínas da velha” (HALL, 2016, p.531).

Os anos de 1980, portanto, foram tempo de um novo tipo de planejamento, ou antiplanejamento, estratégico, oportunista, baseado apenas no projeto e centrado na recuperação. Por toda a parte, a cidade expandiu-se e degradou-se, assim como aconteceu com

as economias globais. A tecnologia da informação impulsionou o sistema, contribuindo com o aumento dos índices de lucro e acelerando a internacionalização, gerando uma nova agenda política para fomentar a acumulação de capital (HALL, 2016).

Um tema emergente na década de 1990 foi a ênfase na qualidade do ambiente urbano. Com a globalização, o foco estava na competição entre as cidades, uma vez que as vantagens de localização não se faziam mais valer. Essa abordagem, afirma Hall (2016), marca o retorno do arquiteto na área do planejamento, utilizando o projeto urbano de maneira calculista para renovar imagens e vender lugares. O fenômeno dos megaprojetos emerge com o engajamento dos governos com o capital comercial, buscando não apenas transformar o sistema econômico de uma cidade, mas sim transformá-la em uma grande potência mundial.

Também em 1990, observou-se que o planejamento e a política urbana moveram-se em direções opostas, e a recuperação urbana separa-se do processo de planejamento convencional. Áreas inteiras de cidades tinham entrado em um ciclo de declínio físico e colapso social; suas causas eram complexas, mas envolviam o declínio estrutural de longo prazo da economia. A ênfase do planejamento se distancia das estratégias habitacionais, voltando-se para a renovação das áreas degradadas. Essa empreitada, alerta Hall (2016), lembrava estranhamente o movimento *City Beautiful*, onde os planejadores enfatizavam quase exclusivamente a estética do espaço urbano, deixando em segundo plano os problemas sociais mais graves, como o desemprego estrutural e a emergência de uma classe urbana muito baixa.

Após realizar seus estudos da trajetória do urbanismo, Hall (2016, p. 582) possui como tese de que talvez a sociedade tenha retrocedido um ciclo inteiro: “ao fim de quase um século de planejamento, os problemas das cidades permaneceram como no início”. Não são iguais uma vez que no decorrer do século XXI, todas as economias avançadas tornaram-se imensuravelmente mais ricas; logo, apesar das prioridades e dos conflitos políticos serem os mesmos de antes, atualmente eles são expressos por meios diferentes.

## **10 Considerações finais**

Como visto, o planejamento urbano surgiu como uma reação contra os males da cidade do século XIX, visando não somente o ordenamento físico do território, mas também solucionar problemas sociais, políticos e econômicos. Desta maneira, surgiram alguns pioneiros propondo alternativas urbanas, aparecendo, assim, as primeiras visões de planejamento urbano.

Fato notável é que essas visões não buscavam apenas uma forma construída alternativa, mas uma sociedade alternativa, visando uma utopia social. Na prática, a essência de alguns desses movimentos urbanísticos era movida pela negação da cidade real, não procurando solucionar seus problemas, mas sim a criação de uma nova sociedade, com os valores urbanos, estéticos e cívicos que julgavam ser apropriados.

No entanto, suas propostas atuavam como resposta ao mundo em que estavam inseridos, suas ações se baseavam nas crenças e nos conhecimentos que possuíam em seu contexto histórico e espacial. É problemático julgar suas ideias sem levar em conta os problemas enfrentados nas cidades, a vida socioeconômico-político-cultural e a visão da condição humana de cada época.

A maior parte dessas ideias foi produto de ativistas que tentaram, mas nunca de forma plena, colocá-las em prática. A visão de muitos, no entanto, sofreram com o processo tardio de tradução de seu ideal em realidade, e quando foram, por fim, postas em prática, sua implantação ocorreu em lugares e circunstâncias muito diferentes dos considerados por seus inventores na origem. Além de grande parte da essência dessas visões originais terem sido perdidas ou deturbadas, ao serem transplantadas em espaços e tempos distintos, bem como em outro meio sociopolítico, produziram resultados não esperados e por vezes catastróficos.

É possível observar que grande parte, se não tudo, que tem acontecido no planejamento urbano mundial, tanto positiva como negativamente, nas últimas décadas pode ser rastreado nas ideias desses visionários, que viveram e escreveram há muito tempo, mas que foram frequentemente rejeitados por seus contemporâneos. As ideias-chave são recicladas e reconectadas a todo tempo, atualizando-se evoluindo para se adaptar aos novos contextos.

A inquietação ao estudar a trajetória urbana é a de, como observa Hall, mesmo após cem anos de debates sobre como planejar as cidades e tentativas de colocá-los em prática, a sociedade encontra-se quase de volta ao ponto de partida. Novamente os teóricos retrocedem às origens do planejamento, e a cidade volta a ser vista por muitos como local de decadência, mal-estar social, pobreza e algumas vezes até mesmo de insurreição civil.

Certamente isto não significa que não se chegou a lugar algum, a cidade do milênio é inquestionavelmente diferente e superior quando comparada à cidade do início do século XX. No entanto, significa que algumas tendências aparentam ter se reafirmado, porém provavelmente porque, na realidade, nunca deixaram de estar presentes.

## Referências

- BENÉVOLO, L. *A história da arquitetura moderna*. São Paulo: Perspectiva, 2001
- JACOBS, J. *Morte e vida das grandes cidades*. São Paulo: Martins Fontes, 2011
- GEDDES, P. *Cities in evolution*. London: William & Norgate, 1915
- GROPIUS, W. *Bauhaus: nova arquitetura*. São Paulo: Perspectiva, 1988
- HALL, P. *Cidades do amanhã: uma história intelectual do planejamento e do projeto urbanos no século XX*. São Paulo: Perspectiva, 2016
- HARVEY, D. *Cidades rebeldes: do direito à cidade à revolução urbana*. São Paulo: Martins Fontes, 2014
- HOLSTON, J. *A cidade modernista: uma crítica de Brasília e sua utopia*. São Paulo: Companhia das Letras, 1993
- LE CORBUSIER. *Planejamento urbano*. São Paulo: Perspectiva, 2000
- \_\_\_\_\_. *Por uma arquitetura*. São Paulo: Perspectiva, 2002
- LEFEBVRE, H. *O direito à cidade*. São Paulo: Centauro, 2001
- MUMFORD, L. *A cidade na história*. São Paulo: Martins Fontes, 2004
- TURNER, J. F. C. *Freedom to Build*. Nova York: Collier Macmillan, 1972
- SENNETT, R. *Carne e pedra: o corpo e a cidade na civilização ocidental*. São Paulo: Record, 1997