

UNIVERSITÉ DE PARIS VIII – VINCENNES–SAINT-DENIS

THÈSE

pour obtenir le grade de

DOCTEUR DE L'UNIVERSITÉ DE PARIS VIII

Discipline Le Projet Architectural et Urbain

présentée et soutenue publiquement par

João FARIAS ROVATTI

le 11 décembre 2001

Titre:

**LA MODERNITE EST AILLEURS:
« ORDRE ET PROGRES » DANS L'URBANISME
D'EDVALDO PEREIRA PAIVA (1911-1981)**

Directeur de thèse:

Yannis TSIOMIS

JURY

M. Jean-Louis COHEN, Président
Professeur à l'Université de Paris VIII

Mme Wrana Maria PANIZZI
Professeur à l'Université Fédérale du Rio Grande do Sul, Brésil

Mme Denise BARCELLOS PINHEIRO MACHADO
Professeur à l'Université Fédérale de Rio de Janeiro, Brésil

M. Michel COQUERY
Ancien professeur à l'Université de Paris VIII

M. Philippe PANERAI
Professeur à l'École d'Architecture de Paris-Malaquais

Remerciements

Je tiens à remercier tout d'abord mon Directeur de thèse, Yannis Tsiomis. Ma reconnaissance va au-delà de son travail de lecture, de critique et de l'inspiration que m'ont apportée ses écrits. Sans ses encouragements, je n'aurais jamais pu finir cette thèse.

Je remercie les professeurs invités à participer à mon jury: Wrana Maria Panizzi, Denise Barcellos Pinheiro Machado, Michel Coquery, Jean-Louis Cohen et Philippe Panerai. Chacun à sa manière, ils ont joué un rôle dans mon cheminement.

Je remercie l'UFRGS – *Universidade Federal do Rio Grande do Sul*, qui m'a permis de m'absenter de mes fonctions de professeur, et le CNPq – *Conselho Nacional de Desenvolvimento Científico e Tecnológico*, qui m'a accordé une bourse d'études. Grâce au soutien de ces institutions, j'ai pu mener à bien mes recherches à Paris et au Brésil.

Sans l'appui et la patience des fonctionnaires des diverses institutions dont j'ai consulté la documentation, mon travail aurait été beaucoup plus difficile. Je tiens à remercier tout particulièrement mes collègues, les bibliothécaires et les archivistes de l'UFRGS, de la Société d'Ingénierie, de l'Institut des Architectes du Brésil, du Secrétariat au Développement et aux Travaux Publics de l'Etat, des Archives Municipales, du Secrétariat à la Planification Municipale et du Collège Américain pour ce qui est de Porto Alegre, et de la Faculté d'Architecture et de l'Institut de la Théorie de l'Architecture et de l'Urbanisme pour ce qui est de Montevideo. Parmi les professionnels travaillant dans ces institutions, je tiens à remercier en particulier Marlene Freitas, Cláudia Damásio, Tereza Albano, Ghissia Heuser, Marta Ghezzi, Salma Cafruni, Célia Ferrraz de Souza, Gilberto Flores Cabral, Leandro Marino Vieira Andrade et Livia Terezinha Salomão Piccinnini.

Je souhaite évoquer le nom de Miguel Arostegui (†), qui m'a accueilli chaleureusement chez lui à Montevideo lors de mon séjour en Uruguay. C'est lui qui m'a présenté aux anciens collègues ainsi qu'aux parents et amis d'Edvaldo Pereira Paiva résidant dans cette ville, lesquels ont accepté de collaborer à ma recherche par leur témoignage. Je pense à Antônio Cravotto, Eduardo Medina, Teresa Gómez Montaldo, Conrad Petit et Carlos Reverdito (†). Au Brésil, ont également collaboré en apportant leur témoignage Demétrio Ribeiro, Carlos Maximiliano Fayet, Moacyr Moojen Marques, Marcos Hekman, Rubens Mário Maciel, Ivo Magalhães Jardim, Enilda Ribeiro, Nelson Souza, Nestor Ibrahim Nadruz, Roberto et Paulo Kemp Ubatuba de Faria, et Clóvis Pestana (†). A tous, j'exprime le meilleur de ma gratitude, sans oublier Dóris Maria Müller (†), ancienne élève de Paiva avec qui j'ai pu m'entretenir à Paris.

A Paris, le soutien et l'amitié de Carlos Schmidt, de Sonia Maluf, de Sylvie Faivre et Bendicht Weber, de Marie, Raphaël, René et Lætitia, ne m'ont jamais fait défaut. De même, la bonne humeur et la compétence de Christine Belmonte n'ont jamais failli. Je voudrais aussi remercier Bettina Gertum Becker pour ses commentaires à propos de mon travail, ainsi que Gérard Le Clerre, correcteur et traducteur de tant de thèses de brésiliens passés par Paris, breton que j'ai eu la chance de connaître par-delà ses qualités professionnelles. Sans la générosité de ces deux amis, il est clair que je n'aurais pu mener ce travail à son terme. Je voudrais dire aussi un grand *abraço* à mes deux frères Paulo et Fernando. Ce sont eux qui m'ont le plus aidé dans les moments les plus difficiles. Et je tiens enfin à écrire ici le nom de Maria Lúcia Rezende Mucciolo, compagne de tant d'aventures et de découvertes.

A tous, *obrigado!*

TABLE DES MATIERES

INTRODUCTION

1. Histoire et modernité de l'urbanisme brésilien	p. 07
2. Henrique E. Mindlin, précurseur de la « grande histoire »	p. 12
3. Yves Bruand, observateur extérieur	p. 17
4. La pluralité des origines de l'urbanisme brésilien	p. 20
5. Edvaldo Pereira Paiva et l'urbanisme au Brésil	p. 21
6. L'archipel, d'Erico Veríssimo à Fernand Braudel	p. 26
7. Nos hypothèses	p. 29
8. La recherche	p. 32
9. Le contenu et les chapitres de la recherche	p. 33

CHAPITRE I – LE PROVINCIAL SE MESURE A LA VILLE

I.1. Le fils d'Edmundo et de Valentina	p. 37
I.2. Le choc de la ville (1928-1934)	p. 42
I.3. Le militant (1930-1935)	p. 44
I.4. Paiva tourne le dos à l'ingénierie (1933-1934)	p. 50
I.5. A la rencontre de l'urbanisme (1933-1938)	p. 56
I.6. Arnaldo Gladosch, l'urbaniste « du dehors » (1939-1940)	p. 58
I.7. Montevideo (1941)	p. 60
I.8. De l'ostracisme à l'autocritique (1944-1954)	p. 66
I.9. Le chef d'orchestre (1955-1964)	p. 75
I.10. L'exil (1965-1981)	p. 77

CHAPITRE II – UN REGARD TOURNE VERS L'ETRANGER

II.1. Des plans, des écrits	p. 96
II.2. L'auteur ou les auteurs?	p. 102
II.3. Paiva, le compilateur	p. 111
II.4. Charte d'Athènes et Charte de Planification Urbaine	p. 116
II.5. Où Paiva s'autorise à parler en urbaniste	p. 119
II.6. Les principales problématiques de Paiva	p. 123
II.7. Références et convictions	p. 136

CHAPITRE III – UN MONDE EN EVOLUTION

III.1. Evolution et progrès	p. 179
III.2. Les métaphores optiques	p. 181
III.3. Croire pour comprendre: la méthode « idéologique »	p. 183
III.4. Histoire de la ville, histoire de l'humanité	p. 185
III.5. La ville, organisme vivant	p. 188
III.6. La ville moderne: le poulpe et la ruche	p. 190
III.7. De la « barbarie » à la « civilisation »	p. 193
III.8. La ville comme « instrument »	p. 196
III.9. Redonner forme à la ville	p. 198
III.10. La ville vue par les sciences	p. 200
III.11. Urbanisation, urbanisme, <i>urbanística</i>	p. 205
III.12. Du réformisme au transformisme	p. 209
III.13. De la ville chaotique, capitaliste, à la ville linéaire, socialiste	p. 213
III.14. Les ambiguïtés de l' <i>urbanística</i> selon Paiva	p. 221
III.15. L'autocritique	p. 223
III.16. Les étapes et le rôle du plan	p. 226
III.17. Le plan: les prémisses et les théories	p. 233

CHAPITRE IV – L'URBANISME EN PRATIQUE

IV.1. Les plans directeurs au Rio Grande do Sul	p. 246
IV.2. Plan et pré-plan	p. 252
IV.3. Pré-plan de Rio Grande	p. 253
IV.4. Les pré-plans d'Uruguaiana et de Lageado	p. 260
IV.5. L'urbaniste, ses plans et son équipe	p. 265
IV.6. Le plan directeur de Caxias do Sul	p. 270
IV.7. Le plan directeur de Passo Fundo	p. 272
IV.8. Le plan directeur de Florianópolis	p. 275
IV.9. Le plan d'urbanisation du delta do Joacuí	p. 277

CHAPITRE V – LE CHEF D'ORCHESTRE

V.1. Le chef de la Division d'Urbanisme	p. 308
V.2. Plan directeur et gratte-ciel	p. 310
V.3. Le Plan Directeur et la « loi du plan »	p. 319
V.4. L'ossature architecturale de la ville et l'épine dorsale du plan	p. 327
V.5. Le Plan Directeur et l'avant-projet selon la Charte d'Athènes	p. 332
V.6. Le legs	p. 335
V.7. Les vivants seront-ils gouvernés par les morts?	p. 341

CONCLUSION	p. 379
-------------------------	--------

Bibliographie	p. 386
Table des illustrations	p. 415
Index	p. 422

ANNEXES

Annexe A

« Mémoires urbanistiques de Porto Alegre », par Edvaldo Pereira Paiva

Annexe B

Notes biographiques:

Antonio Mauricio Rodrigo CRAVOTTO SCHIAVON
Luiz Arthur UBATUBA DE FARIA
Carlos Maximiliano FAYET
Carlos GOMEZ GAVAZZO
Edgar ALBUQUERQUE GRAEFF
Francisco RIOPARDENSE DE MACEDO
Moacyr MOOJEN MARQUES
Demétrio RIBEIRO Neto
Enilda RIBEIRO
Nelson Souza
Roberto Felix VERONESE

Annexe C

Le vocabulaire d'Edvaldo Pereira Paiva

Annexe D

L'Architecture d'Aujourd'hui et l'urbanisme au Brésil (1930-1960)

INTRODUCTION

1. Histoire et modernité de l'urbanisme brésilien

Au Brésil, en schématisant, on pourrait distinguer deux histoires de l'urbanisme moderne: d'une part la « grande histoire », d'autre part la « petite histoire ». A ces deux histoires s'ajoute la question de la modernité même de l'urbanisme brésilien.

Sur la scène de la grande histoire Brasília, Lúcio Costa et Oscar Niemeyer sont l'épisode et les personnages principaux. La portée qu'a eue la conception architecturale ayant présidé à la construction de Brasília a conduit beaucoup de chercheurs à y débusquer les « fondements » de la ville moderne brésilienne. Pour ceux qui pensent que la ville est avant tout une forme et que celle-ci se construit en fonction d'un dessin, l'épisode de Brasília apparaît sans aucun doute exemplaire.

Durant de nombreuses années, tel l'arbre qui cache la forêt, la splendeur de Brasília (ville que l'UNESCO a classée en tant que patrimoine de l'humanité au moment de l'anniversaire de ses 30 ans d'existence),

paraît avoir occulté aux yeux de ses observateurs contemporains la vision de ce qui se passait ailleurs, à savoir la « petite histoire » de l'urbanisme (faut-il dire *moderne*?) au Brésil. Pourtant, celle-ci est une histoire plurielle, qu'ont tissée ensemble des géomètres, des ingénieurs et des architectes, en marge des grands combats et aux quatre coins d'un pays aux dimensions continentales. Cette petite histoire, à l'inverse de celle qui est souvent recherchée à Brasília, a été marquée par des incertitudes, des hésitations ainsi que par de nombreuses interrogations. Qu'est-ce qu'un plan d'urbanisme? S'agit-il d'un dessin? Comment et par qui doit-il être conçu? Quelle est sa portée et quelle est celle de l'urbanisme lui-même? Qu'est-ce en fin de compte que l'urbanisme: un art, une technique, une science, ou tout cela à la fois? Et qu'est-ce qui rend l'urbanisme « moderne » différent d'autres urbanismes? Au demeurant, existe-t-il un « autre » urbanisme en dehors de l'urbanisme dit moderne?

Face à la « petite histoire », l'épisode « Brasília » s'apparente, à plus d'un titre, à l'exception qui confirme la règle. Si ce n'est pas ici le lieu pour en explorer les raisons, sans doute est-il opportun de suggérer pour le moins une question: quelle « forme » de ville (celle du plan, de la voirie, de tous les édifices et espaces publics les plus imposants) a-t-elle été conçue par deux (et seulement deux) architectes? Qui plus est, par deux architectes partageant beaucoup d'idées à propos de l'architecture et de l'urbanisme et, en outre, amis et *cariocas* – ce dernier détail n'étant pas sans importance.

Si tout le monde semble tomber d'accord sur le fait que la conception architecturale a joué un rôle décisif dans la construction de Brasília, il n'en va pas de même quant au rôle des références ayant orienté cette conception: à Brasília, faut-il voir l'application des principes de la Charte d'Athènes ou l'expression architecturale de la modernité « brésilienne »? Au regard d'une telle interrogation, ce n'est déjà plus la nature de cette conception qui se trouve en discussion, mais sa

pertinence. Ainsi, tandis que certains ont trouvé dans Brasília l'expression urbanistique la meilleure et la plus complète de l'architecture « moderne » brésilienne, d'autres y ont vu l'expression de sa fragilité et l'annonce de son déclin. Et nous nous retrouvons ici de nouveau face à l'arbre qui cache la forêt: la modernité de l'urbanisme brésilien n'est-elle pas toujours et invariablement, de fait, rapportée à l'architecture de Lúcio Costa et d'Oscar Niemeyer et à la splendeur de Brasília?

Mais, mis à part ce qu'elle exprime, la ville de Brasília témoigne aussi de l'importance qu'ont acquise les architectes au Brésil. En 1966, survient un événement qui a largement à voir avec la notoriété et le prestige qu'a revêtu le « travail de l'architecte » lors de la construction de la nouvelle capitale du pays: la corporation conquérait par la voie d'une loi le monopole de l'« exercice professionnel de l'urbanisme et de la planification urbaine »¹. Au Brésil, depuis cette année-là, l'urbanisme est ainsi devenu un domaine qui appartient à l'architecte et à lui seul. Mais en revendiquant pour eux-mêmes *tout* ce qui se réfère à l'urbanisme *et* à la planification urbaine, les architectes brésiliens n'étaient-ils pas en train de se défaire précisément de ce qui, depuis l'édification de Brasília, paraissait leur appartenir? Après toutes ces années, qui, aujourd'hui, se risquerait à définir le statut de l'urbanisme que pratiquent les architectes brésiliens et son rapport à la conception architecturale des villes?

Dans les universités et dans leurs facultés d'architecture, c'est-à-dire là où se sont formés les urbanistes brésiliens jusqu'à nos jours, beaucoup parlaient déjà dans les années 70 de l'urbanisme comme de quelque chose appartenant au passé. Le terme alors à la mode dans le pays était « planification urbaine ». Peut-être est-ce pour cette raison que

¹Cette définition figure dans la loi n° 5.194, signée le 24 décembre 1966 par le général Castello Branco, alors président du Brésil et qui réglementait l'exercice des professions d'ingénieur, d'architecte et d'agronome dans le pays; cf. Conselho Federal de Engenharia, Arquitetura e Agronomia, *Leis, decretos e resoluções*, Brasília, Pax, 1987.

le livre de Le Corbusier *Manière de penser l'urbanisme*² a été publié au Brésil sous le titre *Planejamento urbano*³. Présentée par quelques-uns de ses défenseurs comme une alternative à l'urbanisme (accusé à l'époque de relever de l'idéologie), la planification urbaine ne deviendra, dans bien des cas, qu'un nouveau nom qui était donné au « vieil » urbanisme⁴. Mais on trouvera des exemples plus parlants encore de cette confusion, comme en témoigne cette « analyse » que l'on trouve dans l'un des manuels alors les plus utilisés par les étudiants en architecture:

*« A vrai dire, la planification urbaine a débuté au Brésil avec le plan de Brasília. C'est sans aucun doute le premier plan urbanistique à avoir été élaboré sur des bases scientifiques dans le pays; il représente une synthèse intuitive, et néanmoins géniale, des théories rationalistes et empiristes connues à l'époque du projet. Après Brasília, de nombreux bureaux spécialisés dans la planification régionale et urbaine ont surgi dans le pays et des centaines de plans de rénovation et d'extension urbaine ont été élaborés, ainsi que des plans de districts ou de villes industriels et de grands ensembles résidentiels. L'unique plan sérieux antérieur à Brasília que l'on connaisse est celui de la Cidade dos Motores, qu'a conçu J.-L. Sert et qui n'a pas été mis en place. »*⁵

Si une telle déclaration peut paraître schématique, elle donne cependant une idée de la cacophonie qui régnait dans les facultés d'architecture brésiliennes durant les années 60 et 70. Dans les années 80, la tentative d'y réinstaurer un débat intelligible quant à la place de la

² Le Corbusier, en coll. avec les membres de l'ASCORAL, *Manière de penser l'urbanisme*, Paris, Denoël, 1946.

³ Le Corbusier, *Planejamento urbano*, São Paulo, Perspectiva, 1970. Ce même livre a été traduit et publié au Portugal sous le titre *Maneira de pensar o urbanismo*.

⁴ Voir, par exemple, Vera Rezende, *Planejamento urbano e ideologia: quatro planos para a cidade do Rio de Janeiro*, Rio de Janeiro, Civilização Brasileira, 1982. Jusque dans son titre, ce livre est un témoignage sur la manière dont était traitée la question à cette époque. Il analyse la nature idéologique de la planification urbaine à travers quatre plans ayant été conçus selon des approches tout à fait distinctes, relevant tantôt d'une conception architecturale de la ville, comme dans le plan d'Alfred Agache (1930), tantôt d'une approche socio-économique des transports urbains, comme dans le cas du PIT-Metrô (plan conçu au début des années 70). Ce livre résulte de l'édition d'un mémoire universitaire qui, comme tant d'autres ayant été rédigés à l'époque au sein des universités, avait pour principale référence la « nouvelle sociologie urbaine », dont Manuel Castells et Jean Lojkiné étaient les tenants les plus connus au Brésil.

⁵ Célson Ferrari, *Curso de planejamento municipal integrado: urbanismo*, São Paulo, Pioneira, 1975, p. 269.

conception architecturale dans l'approche de la ville s'opérera en usant de nouveaux termes: tandis que les architectes anglophiles commencent à parler de « dessin urbain », les francophiles préfèrent évoquer le « projet urbain ». Pour autant, l'emploi de ces nouveaux termes (et ce qu'ils ont entraîné dans leur sillage) a-t-il contribué à apporter un quelconque éclaircissement dans la question de l'approche de la ville en tant qu'architecture? Ou bien, sous de nouveaux vocables, d'anciennes controverses ne faisaient-elles que se reproduire?

On considère aujourd'hui au Brésil que la conception architecturale de la ville a vu son importance décroître après l'événement de la construction de Brasília. Mais ce sentiment ne résulte-t-il pas justement de la confusion entre deux « autres » histoires, celle de l'architecture et celle de l'urbanisme? Avant la construction de Brasília, les architectes que l'on identifiait à la nouvelle architecture s'intéressaient-ils de fait aux choses de l'urbanisme? Que disaient alors les revues étrangères (qui à l'époque s'intéressaient vivement à ce qui se passait au Brésil et, de ce fait, étaient fréquemment évoquées par les architectes brésiliens comme « preuve » de la grandeur de leur architecture) à propos de l'urbanisme brésilien? Si *L'Architecture d'Aujourd'hui* peut servir ici d'exemple, il faudrait en conclure que cet urbanisme soit était inexistant soit passait totalement inaperçu à l'étranger⁶.

« Discutez, disputez-vous à votre aise. Soyez critiques, l'insatisfaction est votre affaire. Mais il est une chose dont je suis sûr (...), c'est qu'avec Brasília est démontré ce qui se passe dans divers secteurs de nos activités; nous n'exportons déjà plus seulement du café, du sucre, du cacao – nous donnons aussi à manger à la culture universelle. »⁷

⁶ Il ressort d'une recherche que nous avons réalisée sur l'accueil qu'a réservé la revue *L'Architecture d'Aujourd'hui* aux travaux des architectes et urbanistes brésiliens entre 1930 et 1960 que, si l'on excepte l'épisode de Brasília, rares sont les plans et projets d'urbanisme qu'ils ont conçus à y avoir été abordés durant cette période. Voir « *L'Architecture d'Aujourd'hui* et l'urbanisme au Brésil (1930-1960) », relevé bibliographique en annexe.

⁷ Lúcio Costa, « Saudações aos críticos de arte (1959) », in Lúcio Costa, *Registro de uma vivência*, São Paulo, Empresa das Artes, 1995, p. 299.

C'est par cette phrase que Lúcio Costa concluait, en 1959, un article dans lequel il « saluait » les critiques d'art alors réunis au Brésil. Pourrait-on dire aujourd'hui qu'avec Brasília le Brésil a de fait donné à manger à la culture universelle? Quelle que soit la réponse à cette question, il est aisé de comprendre le sentiment qu'éprouvaient Costa et d'autres architectes brésiliens à cette époque, où ils vivaient (on le sait maintenant) l'apogée du cycle de prestige international qu'a connu l'architecture brésilienne, et qui avait commencé dans les années 30 avec le projet du Ministère de l'Education et de la Santé. A la lumière de ce cycle, nous pouvons à juste titre nous demander: tout au long XX^e siècle, quelle autre manifestation culturelle ou intellectuelle ayant surgi dans le monde des arts ou des sciences au Brésil a reçu plus d'attention « à l'étranger » que le travail de Lúcio Costa et d'Oscar Niemeyer?

2. Henrique E. Mindlin, précurseur de la « grande histoire »

Il convient en ce sens de situer ici, ne serait-ce que brièvement, la grande et la petite histoires de l'urbanisme brésilien par rapport au cycle en question. A cette fin, nous nous référerons tout d'abord à un travail bien connu de Henrique E. Mindlin: sa collecte de projets intitulée *L'architecture moderne au Brésil*, livre qui a été conçu et écrit à l'intention du public étranger et, pour cette raison, publié, au milieu des années 50, en anglais et en français – n'ayant été traduit au Brésil qu'un demi-siècle plus tard⁸.

« L'histoire de l'architecture moderne au Brésil est celle d'une poignée de jeunes, et d'une œuvre accomplie avec une incroyable

⁸ Henrique E. Mindlin, *Modern Architecture in Brazil*, São Paulo, Colibris, 1956; *L'architecture moderne au Brésil*, Paris, Vincent et Fréal, non daté [1956], *Arquitetura moderna no Brasil*, Rio de Janeiro, Aeroplano, 1999 (traduit de l'anglais)

rapidité » – telles sont les premières lignes de l'introduction de Mindlin. Par ce livre, fortement inspiré du *Brazil Builds* de Philip Goodwin⁹, qui a paru treize ans plus tôt, Mindlin voulait avant toute chose « fournir, sous une forme aussi condensée et ordonnée que possible, grâce à un certain nombre d'exemples choisis, l'image de ce que le Brésil a accompli dans le champ de l'architecture moderne »¹⁰. Mais à notre avis, Mindlin présente aussi dans son livre un témoignage édifiant sur l'urbanisme brésilien, bien que telle ne fût certainement pas son intention. A la veille du concours du projet de Brasília, au moment où l'architecture des modernes brésiliens acquérait ses lettres de noblesse sur la scène internationale, Mindlin, architecte qui s'identifiait en tous points à la « nouvelle » architecture, révèle sa méconnaissance de la « petite histoire ».

Il n'y a évidemment rien d'étonnant à ce que Mindlin ait accordé sa préférence, dans son livre, à des projets d'architecture, puisque c'était là son principal objet d'intérêt¹¹. Il aura en revanche beaucoup de mal à trouver des exemples de travaux d'urbanisme ayant été réalisés au Brésil. Sa compilation de plus de 130 plans et projets, dont tous furent conçus entre 1938 et 1955, se divise en quatre parties. Dans la dernière, intitulée « Transports, urbanisme, architecture paysagiste », où il prétend parler d'urbanisme, il présente seize plans et projets concernant neuf jardins, une gare d'hydravions, un aéroport, un terminus d'autobus, une cité universitaire, et seulement deux plans d'aménagement et un plan directeur. Il est permis de douter du bien-fondé de la classification qu'il propose pour distribuer ses « exemples choisis » dans les différentes parties de son livre. L'unité d'habitation de Pedregulhos, qu'a conçue

⁹ Philip L. Goodwin, *Brazil builds: architecture new and old, 1652-1942*, New York, The Museum of Modern Art, 1943.

¹⁰ Henrique E. Mindlin, *L'architecture moderne au Brésil*, op. cit., p. 21.

¹¹ En fait, il s'intéresse ici à des projets ayant été surtout conçus par des architectes établis à Rio de Janeiro et São Paulo. Le livre évoque aussi quelques travaux ayant été réalisés dans l'Etat de Minas Gerais ainsi que dans les villes de Recife et Salvador, mais il ne présente aucun projet concernant Porto Alegre. Dans la très longue liste de noms d'architectes qui figure à la fin du livre, seul un architecte établi à Porto Alegre, Edgar Albuquerque Graeff, est nommé.

Affonso Eduardo Reidy, par exemple, est présentée à côté d'habitations privées, d'immeubles d'appartements et d'hôtels. Mais ce n'est pas là que réside apparemment sa principale difficulté pour tracer un tableau de l'urbanisme brésilien: elle semble tenir en fait à l'inexistence même, à ses yeux, de « bons » exemples. Après avoir établi que le « fantastique développement des villes et l'expansion de l'industrie ont fait surgir un pressant besoin d'urbanisme » au Brésil, Mindlin tente de dresser un bref (et plutôt désolant) « historique » de la trajectoire de l'urbanisme dans le pays, où, selon lui, « il n'y a jamais eu, tant à l'époque coloniale que durant les jours de l'Empire, aucune tentative cohérente d'aménagement des villes » et, de ce fait, « c'est aujourd'hui seulement » que les « effets pernicieux de l'absence de plans » se font sentir¹². Après avoir évoqué les plans d'Aarão Reis pour Belo Horizonte (1894) et d'Alfred Agache pour Rio de Janeiro (1930), et après avoir rapidement cité le *Plano de Avenidas* de Francisco Prestes Maia pour São Paulo (1930), Mindlin cite quelques autres exemples d'architectes – et de plans qu'ils ont conçus – dignes d'être mentionnés:

« [Nous devrions] mentionner d'autres architectes et urbanistes de plusieurs villes du Brésil: Attilio Corrêa Lima (Goiânia, capitale de l'Etat de Goiás, et Niterói, capitale de l'Etat de Rio de Janeiro); Nestor de Figueiredo (Recife, capitale de l'Etat de Pernambuco); Edvaldo Paiva, Demétrio Ribeiro et Edgar Graeff (Florianópolis, capitale de l'Etat de Santa Catarina); ces derniers, avec Francisco Macedo, Nelson Souza et Roberto Veronese (Caxias do Sul, Rio Grande do Sul); José de Oliveira Reis (Ribeirão Preto, São Paulo); Luiz Saia (Lins, São Paulo); et Leo Ribeiro de Moraes, auteur de nombreux plans pour de nouvelles villes en cours de développement. En 1950, la ville de São Paulo invita M. Robert Moses, directeur du département des Parcs de la ville de New York, à étudier un "Programme d'aménagements publics", sous les auspices de l'International Basic Economy Corporation ».¹³

¹² Henrique E. Mindlin, *L'architecture moderne au Brésil*, op. cit., p. 29.

¹³ Henrique E. Mindlin, *ibid.*, p. 30.

Les exemples qu'évoque ici Mindlin et ses commentaires nous paraissent exemplaires d'une certaine façon de voir l'évolution de l'urbanisme au Brésil – une façon de voir qui perdurera pendant plusieurs décennies. A ses yeux, le Brésil était un pays dont l'urbanisation s'était faite en marge de toute « tentative cohérente d'aménagement des villes » – autrement dit, d'un point de vue historique, les villes brésiliennes avaient très peu à démontrer en matière d'urbanisme. Par ailleurs, parmi les 10 plans d'aménagement cités nommément, il est à remarquer que 5, qui furent conçus avant 1934 (ceux de Belo Horizonte, São Paulo, Recife, Niterói et Goiânia), n'avaient rien à voir avec l'architecture des modernes. Enfin, des 5 autres plans cités, un seul implique une grande ville: São Paulo – il s'agit en l'occurrence non pas d'un plan mais d'un « programme » d'aménagement ayant été entrepris, soit dit en passant, par un urbaniste étranger¹⁴.

Les exemples de travaux qu'évoque Mindlin méritent ici d'être abordés brièvement sous deux autres aspects: celui du statut de l'urbanisme que pratiquaient les « urbanistes » qu'il mentionne et celui de la formation de chacun d'eux.

Aarão Reis (1853-1936), qui a conçu le plan de la ville de Belo Horizonte dans les années 1892-1893, comme presque tous les membres de l'élite brésilienne qui se sont formés sous l'Empire, a obtenu divers diplômes (ingénieur, géographe, licencié en sciences physiques et mathématiques) et a exercé de multiples activités – il a été politicien, professeur, journaliste, entrepreneur et a occupé d'importants postes publics. Homme aux fortes convictions positivistes, il laissera à d'autres le soin de développer son plan de Belo Horizonte suite à une mésentente, en 1895, avec les autorités de l'Etat de Minas Gerais, et il se désintéressera

¹⁴ Cf. Robert Moses, *Programa de melhoramentos públicos para a cidade de São Paulo / São Paulo: Program of Public Improvements*, New York, International Basic Economy Corporation, 1950, brochure bilingue (compte-rendu des études réalisées par Moses et ses collaborateurs à São Paulo).

dès lors définitivement des plans de villes¹⁵. L'ingénieur Francisco Prestes Maia (1896-1965), l'un des plus importants divulgateurs des idées d'Eugène Hénard au Brésil, a conçu, outre celui de São Paulo, des plans pour plusieurs autres villes brésiliennes, mais la notoriété qu'il a gagnée dans le pays tient surtout au fait qu'il fut deux fois maire de São Paulo¹⁶. Dans sa trajectoire d'homme politique et d'urbaniste, Prestes Maia aura parmi ses opposants l'ingénieur Leo Ribeiro de Moraes (1912), militant du Parti Communiste qui partageait les idées d'un autre politicien et urbaniste, l'ingénieur Luiz Ignácio Anhaia Mello (1891-1974) – qui était lui aussi un adversaire de Prestes Maia. Nestor de Figueiredo, ingénieur natif de l'Etat de Pernambuco, en est venu pour sa part à s'intéresser à l'urbanisme lorsqu'il collabora avec Alfred Agache (1875-1959), à la fin des années 20, pour l'élaboration du plan de Rio de Janeiro. Quant au petit nombre de travaux d'urbanisme qu'a réalisés l'architecte Atílio Corrêa Lima (1901-1943), ils se révèlent fortement tributaires des idées de Henri Prost et des études qu'il avait menées à l'Institut d'Urbanisme de Paris à la fin des années 20¹⁷. Parmi tous les noms que cite Mindlin, les urbanistes José de Oliveira Reis (1903-1994) et Luis Saia (1911) sont certainement les plus proches des modernes *cariocas*. Reis a travaillé à la Division d'Urbanisme de la Mairie de Rio de Janeiro et a compté parmi ses collègues Affonso Eduardo Reidy (1909-1964), et Luis Saia était fonctionnaire du Service du Patrimoine Historique National, pour lequel Lúcio Costa (1902-1998) a réalisé divers travaux.

¹⁵ La trajectoire d'Aarão Reis a été étudiée, entre autres, par Heliana Angotti Salgueiro; cf. *Belo Horizonte: histoire d'une capitale au XXe siècle. Représentations urbaines et architecturales françaises au Brésil – une étude de cas*, Paris, Ecole des Hautes Etudes en Sciences Sociales, 1992, 3 vol. (thèse de doctorat, ronéoté); voir aussi du même auteur *Engenheiro Aarão Reis: o progresso como missão*, Belo Horizonte, Fundação João Pinheiro, Conselho Regional de Engenharia, Arquitetura e Agronomia, 1997.

¹⁶ La trajectoire de Prestes Maia a été étudiée par Maria Cristina da Silva Leme, *Revisão do Plano de Avenidas: um estudo do planejamento urbano de São Paulo*, São Paulo, Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, 1989 (thèse de doctorat, ronéoté).

¹⁷ Voir Atílio Corrêa Lima, *Avant-projet d'aménagement et d'extension de la ville de Niterói*, Paris, Bibliothèque de l'Institut d'Urbanisme de l'Université de Paris, 1932, préface de Henri Prost (ronéoté).

Notons encore que parmi les 13 urbanistes brésiliens que mentionne ici Mindlin, 6 résidaient à Porto Alegre – pourtant, dans sa collecte *L'Architecture moderne au Brésil*, n'apparaît aucun projet architectural ayant été réalisé dans cette ville.

3. Yves Bruand, observateur « extérieur »

Si les impressions de Mindlin sont celles d'un personnage qui fut partie prenante dans l'histoire de l'architecture brésilienne, il convient aussi d'évoquer la vision qu'a de cette même histoire un observateur qui l'a analysée de l'extérieur avec un certain temps de distance.

En 1971, Yves Bruand dédiait à l'urbanisme la dernière partie de sa thèse sur « l'architecture contemporaine » au Brésil¹⁸. Selon lui, « parler de l'architecture contemporaine au Brésil en laissant totalement de côté l'urbanisme qui l'a accompagnée serait une aberration »¹⁹. Dans la présentation des deux chapitres intitulés « L'aménagement de villes anciennes » et « La création de villes nouvelles » et où il aborde les cas de São Paulo, Rio de Janeiro, Salvador, Belo Horizonte, Goiânia et Brasília, Bruand avertit le lecteur que son intérêt s'oriente plus précisément vers « les rapports entre urbanisme et architecture dans le Brésil de notre époque » et que son objectif est de chercher « à établir dans quelle mesure l'un a conditionné l'autre ou réciproquement ». Il y écrit:

¹⁸ Yves Bruand, *L'architecture contemporaine au Brésil*, Lille, Service de reproduction de thèses de l'Université de Lille III, 1973 (thèse de doctorat, Université de Paris IV, 1971). Cette thèse a été éditée au Brésil sous le titre *Arquitetura contemporânea no Brasil*, São Paulo, Perspectiva, 1981.

¹⁹ Yves Bruand, *ibid.*, p. 900.

« Disons d'ailleurs tout de suite que cet accent volontairement mis sur les aspects proprement architecturaux de l'urbanisme brésilien n'a rien d'arbitraire: il correspond à la situation réelle rencontrée localement pour la période qui nous intéresse. Les essais de remise en ordre de villes anciennes accablées par une croissance soudaine et les plans de nombreuses créations effectuées sur des emplacements vierges ont presque toujours été confiés à des professionnels de la construction, des ingénieurs, surtout avant 1930, des architectes par la suite; tous ont accordé la priorité aux tracés géométriques, aux grandes avenues rectilignes et à l'harmonie des dessins d'ensemble; tous se sont souciés en premier chef du gabarit et de la forme des bâtiments qui devaient y prendre place, alors que bien souvent l'analyse des autres données restait superficielle quant elle n'était pas tout simplement absente. Le triomphe du rationalisme et l'application de la méthode de Le Corbusier n'a pas à cet égard abouti à un renversement de la hiérarchie. »²⁰

Pour ce qui est de l'aménagement de villes anciennes, écrit Bruand en introduction du chapitre qui porte ce titre, « l'urbanisme portugais a été plutôt négatif quant à la tâche de planification ». Produit de ce contexte, au début du siècle, « au moment où s'amorçait une croissance en progression géométrique » des villes brésiliennes, ajoute-t-il, les architectes et urbanistes qui s'intéressaient au sujet « n'avaient à leur disposition que des exemples limités empruntés à l'étranger et plus au passé qu'au présent ». Et l'auteur poursuit:

« Trois possibilités essentielles s'offraient donc en fait aux responsables: la première était l'abstention pure et simple, véritable démission de la collectivité devant les intérêts privés et de l'avenir devant l'immédiat; la seconde était la technique appliquée par Haussmann à Paris sous le Second Empire (...); la troisième était l'étude des conditions particulières au pays et à chaque cas afin de dégager les lignes directrices d'un urbanisme capable de conserver ce qui en valait la peine tout en adaptant au maximum la ville à ses fonctions présentes ».²¹

²⁰ Yves Bruand, *ibid.*, p. 901.

²¹ Yves Bruand, *ibid.*, p. 908.

En dressant son tableau « de la situation à l'échelle du pays », Bruand traite tout d'abord des expériences de São Paulo, Rio de Janeiro et Salvador. Son bilan, qu'il fait à partir de l'analyse des plans d'Alfred Agache et de la Commission du Plan, dans le cas de Rio de Janeiro, et de ceux de Prestes Maia et de Mário Leal Ferreira s'agissant respectivement de São Paulo et de Salvador, s'avère plutôt négatif, bien qu'il constate que quelques « efforts valables » ont été menés, notamment pour le plan de Salvador. Il brosse ici un tableau marqué surtout parce qu'il appelle des « négligences impardonnables ». Concernant la création de villes nouvelles, il se laissera finalement séduire, dans son analyse des plans de Belo Horizonte, Goiânia et Brasília, par celui de cette dernière ville, à propos de laquelle il note: « La communion de l'urbanisme et de l'architecture est ici totale; elle aboutit à une apothéose plastique dont l'audace et l'équilibre assurent à la nouvelle capitale une gloire durable, qui la place à un rang enviable parmi les grandes réalisations de tous les temps »²².

On voit par là que l'unique plan d'urbanisme que valorise ici Bruand sans émettre de réserves, à savoir celui qui concerne l'édification de Brasília, ne s'encadre en fin de compte dans aucune des trois possibilités qui, à ses yeux, s'offraient aux urbanistes brésiliens, précisément en raison de sa nature singulière. Autrement dit, c'est avant tout à l'exception que l'auteur accorde ici de la valeur.

La réflexion de Bruand, entreprise au début des années 70, ne rend-elle pas le témoignage de Mindlin, livré pour sa part dans les années 50, plus éloquent encore? Mindlin, architecte brésilien fier de son pays et de son architecture, et Bruand, chercheur étranger séduit par l'architecture brésilienne « contemporaine »²³ et par Brasília, semblent finalement être

²² Yves Bruand, *ibid.*, p. 1053.

²³ Bruand, comme l'explique l'introduction de sa thèse, évite d'y employer le terme « moderne » parce qu'il le juge sujet à controverse.

parvenus à des conclusions similaires: pour l'un et l'autre, avant la construction de la nouvelle capitale, l'expérience urbanistique était soit inexistante, soit très pauvre – et, de leur point de vue à tous deux là aussi, le pays avait peu à apprendre de ses villes les plus anciennes.

4. La pluralité des origines de l'urbanisme brésilien

Sans vouloir tourner le dos à la « grande histoire », le travail que nous introduisons ici, depuis le choix de son objet d'étude jusqu'à l'exposé de ses résultats en passant par la recherche proprement dite, s'est construit à travers la quête d'autres horizons. Cette construction débute par une prise de position face aux études relatives à l'histoire de l'urbanisme au Brésil et à la problématique de sa modernité.

Au plan historique, nous cherchons dès le départ à distinguer clairement ce qui, au Brésil, est advenu dans le monde de l'architecture de ce qui s'est produit dans celui de l'urbanisme, sans pour autant ignorer les liens étroits existant entre l'un et l'autre. Notre hypothèse, en ce sens, est que, dans le Brésil du XX^e siècle, ces deux mondes se sont bâtis et ont évolué de manière articulée mais selon des trajectoires et des rythmes historiques distincts, des rythmes régis par l'exploitation de références culturelles diverses (recherchés notamment dans les villes, les sciences et les arts nord-américains, anglais, français, italiens et allemands) et par l'affirmation dans le pays de différentes idéologies de la modernité. Toujours dans ce même registre historique, nous nous efforçons dès le début de nous garder de rechercher dans le passé tant l'*unité* prétendument perdue entre architecture et urbanisme que la personnalité ou la démarche qui, une fois réhabilitées, résoudre les dilemmes actuels auxquels se confrontent les urbanistes brésiliens.

Au plan théorique, nous partons du présupposé que la présence fréquente de la notion de modernité dans le discours des urbanistes n'éclaire *a priori* en rien le statut de l'urbanisme qu'ils pratiquent. Le défi ne consiste pas ici à « inventer » de nouvelles classifications (comme c'est aujourd'hui la mode au Brésil, où l'on parle d'architecture protomodern, moderne, moderniste, postmoderne ou encore ultramodern) mais, bien au contraire, à inscrire simplement l'urbanisme brésilien dans l'histoire – et sans fermer les yeux sur ses ambiguïtés.

5. Edvaldo Pereira Paiva et l'urbanisme brésilien

Jorge Wilhelm est l'un des rares architectes brésiliens dont le travail d'urbaniste a obtenu une certaine notoriété dans le pays après la construction de Brasília. En mars 1995, alors qu'il était en visite à Paris en tant que président-délégué du congrès Habitat II, Wilhelm fut l'invité du mois de la revue *Urbanisme*. Dans l'entretien qu'il lui accorda à cette occasion, l'inévitable question lui fut posée: en fin de compte, Le Corbusier avait-il été l'un de ses maîtres à penser? « Incontestablement », répondit-il, « les projets et surtout les écrits de Le Corbusier ont participé à ma formation, mais j'ai aussi étudié de nombreuses réalisations brésiliennes contemporaines, et je pense en particulier à la ville de Porto Alegre, dans le sud de pays »²⁴. S'il nous était demandé de choisir, parmi ceux qu'employa Wilhelm dans sa réponse, un seul mot pour synthétiser le propos de notre recherche, ce serait le mot « mais ». Notre travail, pour le résumer, est fondé sur ce « mais ». Il traite d'un urbanisme qui, outre qu'il s'est construit sous l'« influence » de Le Corbusier et d'autres urbanistes,

²⁴ « L'invité: Jorge Wilhelm », *Urbanisme* (282), mai-juin 1995, p. 7; propos recueillis par Thierry Paquot à Paris le 14 mars 1995.

a, à son tour, exercé une « influence » sur d'autres urbanismes – comme le suggère ce bref passage de Wilhelm. Et il s'agit d'un urbanisme qui, aujourd'hui, reste sans nul doute largement méconnu.

Notre travail est centré sur la trajectoire d'Edvaldo Pereira Paiva, qui fut urbaniste, fonctionnaire de la Mairie de Porto Alegre et professeur d'urbanisme à l'Institut des Beaux Arts de cette même ville et à l'Université du Rio Grande do Sul. Il ne s'agit pas pour autant d'une étude monographique. En retraçant la trajectoire de Paiva, nous avons de fait cherché avant tout à reconstruire l'histoire d'un urbanisme qui occupa, durant près de cinquante ans, le devant de la scène urbanistique locale. Le choix de notre objet d'étude a ainsi obéi à un critère précis: il s'est fondé sur l'hypothèse que, en raison de sa portée, l'œuvre de Paiva peut servir de fil conducteur pour tenter de comprendre l'apparition et l'évolution de l'urbanisme – et plus particulièrement de l'urbanisme « scientifique » – dans la région. En effet, à travers Paiva, nous avons essayé d'explorer la « petite histoire » pour comprendre la fabrique de la ville brésilienne dans son ensemble.

Il convient de dire dès à présent que notre intérêt pour l'urbanisme de Paiva n'est pas né de son prétendu statut de « pionnier », figure après laquelle court si souvent une certaine historiographie apologétique qui cherche des héros de l'innovation. Du reste, dans la mesure où le terme « urbanisme » est lui-même l'objet d'un grand nombre de définitions et d'approches, tout argument établissant le caractère de pionnier ou bien l'importance historique de tel ou tel urbaniste exige que soit éclairci ce qui est considéré comme tel. Bien qu'il soit le premier urbaniste à avoir été reconnu en tant que tel (en 1944) par la corporation des ingénieurs dans le Rio Grande do Sul, Paiva ne fut pas le « premier » urbaniste de Porto Alegre ou de la région. Il y ne fut pas davantage le pionnier d'un certain urbanisme qui se voulait « scientifique ». S'il fallait octroyer ce titre, il

échoirait à Benno Hoffman (1892-1968) ou à Luiz Arthur Ubatuba de Faria²⁵ (1908-1954) – ingénieur dont les travaux jouèrent un rôle décisif dans l'éveil de l'intérêt de Paiva pour l'urbanisme.

Paiva, quant à lui, se voyait bel et bien en tant que pionnier de l'urbanisme à l'échelle du Rio Grande do Sul et, d'une certaine façon, du Brésil – comme le révèlent ses textes autobiographiques, écrits à la fin des années 70²⁶. Mais ce n'est pas cela non plus, bien entendu, qui guide notre intérêt pour son œuvre. Ce qui fait de Paiva un personnage singulier, ce sont l'ampleur et la constance de son action en tant qu'urbaniste, et aussi l'intérêt dont il a toujours fait preuve pour une réflexion « théorique ».

Un autre aspect de la trajectoire de Paiva qui nous occupe ici concerne le fait que sa formation et son travail d'urbaniste ont pris place entre 1933 et 1964, période qui correspond *grosso modo* à celle du « cycle de prestige » international de l'architecture brésilienne. Durant cette période, et presque toujours en association avec des collègues ingénieurs, architectes et urbanistes, Paiva conçut des plans d'urbanisme pour les villes d'Uruguaiana (1944), Lageado (1948-1949), Caxias do Sul et Passo Fundo (1952) et Porto Alegre (1935-1936, 1955-1958) pour ce qui est de l'Etat du Rio Grande do Sul, et pour celle de Florianópolis (1951), capitale de l'Etat de Santa Catarina.

Outre la conception de plans d'urbanisme, Paiva publia des articles et des livrets dans lesquels, de façon récurrente, il exposa ses réflexions sur l'urbanisme – c'est-à-dire sur l'*urbanística*, la science urbanistique, la planification urbaine, la science de la planification ou encore

²⁵ Faria conçut d'innombrables plans d'urbanisme dans le Rio Grande do Sul. La portée régionale de son travail peut être comparée à celui de Paiva. S'il n'était décédé prématurément à l'âge de 45 ans, il ne fait aucun doute que ses travaux seraient mieux connus. Ignorée dans sa quasi-totalité, mentionnée seulement ici ou là par certains chercheurs, son parcours attend encore d'être approché de façon approfondie.

²⁶ Edvaldo Pereira Paiva, « Memórias urbanísticas de Porto Alegre », *Correio do Povo*, 12 mai 1979, pp. 8-10. La traduction en français de cet article, où Paiva confond de nombreuses fois la trajectoire de sa propre existence avec celle de l'urbanisme à Porto Alegre, figure dans les annexes de cette thèse.

l'aménagement urbain. La présence de termes aussi divers dans ses textes, comme nous le verrons dans ce travail, ne relève pas simplement d'un souci de recourir à des tournures stylistiques qui, par le truchement de synonymes, visaient à éviter toute répétition; elle procède plutôt de la recherche du terme épousant le mieux sa conception de l'urbanisme en tant que science, une conception qui chez lui a évolué au fil des ans. Si, dans les années 30, il faisait appel au seul terme d'« urbanisme », auquel il associait occasionnellement l'adjectif « moderne », il parlera souvent dans les années 40 de « science urbanistique » mais emploiera également les mots *planificação* et *planejamento* – sans renoncer pour autant à celui d'urbanisme, en lui attribuant toutefois un nouveau sens – et, à la fin des années 50, sa préférence se portera définitivement sur le vocable *urbanística*. Peut-on pour autant parler de confusion à propos de cette profusion terminologique? De notre point de vue de chercheur, non. Elle représente en fait un important témoignage de sa démarche et de sa réflexion: l'ensemble des écrits de Paiva, lorsqu'on les envisage comme s'ils étaient les parties d'un seul texte, se présente comme le discours de quelqu'un qui a pensé à voix haute des décennies durant – sans pour autant se départir d'un souci de cohérence.

Un autre aspect de la trajectoire de Paiva qui la rend intéressante aux yeux d'un chercheur tient au fait que son urbanisme a attiré un grand nombre de continuateurs. Paiva fut professeur, et c'est à ce titre qu'il contribua à la formation des premiers urbanistes ayant été diplômés dans le Rio Grande do Sul (1949). Mais ce n'est pas à proprement parler à travers ses cours que son urbanisme exerça sa plus grande influence. Les témoignages que nous avons recueillis confirment à l'unisson que ses cours et, d'une manière générale, l'urbanisme éveillaient très peu d'intérêt parmi les étudiants des classes d'architecture de l'Institut des Beaux-Arts de Porto Alegre et de la Faculté d'Architecture de l'Université du Rio Grande do Sul, où Paiva enseigna entre 1945 et 1964. Ces mêmes

témoignages évoquent un professeur qui divisait les opinions, d'aucuns le contestant en l'accusant d'être un « communiste radical », d'autres lui reprochant d'être un « ingénieur » qui ne savait pas dessiner.

De fait, Paiva semble avoir éveillé l'intérêt de ses étudiants pour l'urbanisme moins en salle de classe qu'en leur offrant l'occasion de travailler aux côtés d'autres urbanistes et architectes, comme il le fit au début des années 50 en engageant un groupe nombreux d'étudiants en architecture à l'occasion des travaux d'élaboration des plans d'aménagement de Caxias do Sul, de Passo Fundo et de Florianópolis. Ce groupe était composé de dessinateurs stagiaires qui deviendront ultérieurement les principaux continuateurs de son travail. Jusqu'au milieu des années 80, ce sont effectivement d'anciens étudiants et stagiaires de Paiva qui, à l'instar de Moacyr Moojen Marques et Carlos Maximiliano Fayet, poursuivront l'œuvre qu'il avait entreprise à la Mairie de Porto Alegre.

Aujourd'hui, dans le contexte régional, l'importance de Paiva est dans une certaine mesure reconnue. Ces dernières années, ses travaux ont été cités occasionnellement par des chercheurs en architecture, urbanisme et planification urbaine²⁷, bien que ces mentions n'évoquent que l'une ou l'autre particularités de son œuvre, ne l'envisageant jamais dans son ensemble et ne la soumettant en aucun cas à une analyse approfondie. Au lieu de les éclairer, cette approche décousue des travaux de Paiva les rend bien souvent confus. Pour certains, par exemple, son travail le plus important, le Plan Directeur de Porto Alegre, ne serait rien d'autre que « l'application, dans un contexte inadéquat, des préceptes de la Charte d'Athènes »²⁸. Ce à quoi s'intéresse ce type d'approche, ce sont en fait ces « préceptes » et non la façon dont se sont déroulées les

²⁷ Une brève biographie de Paiva a été incluse dans la collecte d'articles qu'a coordonnée Maria Cristina da Silva Leme; cf. *Urbanismo no Brasil (1895-1965)*, São Paulo, Studio Nobel, 1999, pp. 515-516.

²⁸ Elvan Silva, « Porto Alegre: considerações sobre a produção da paisagem urbana », in Wrona M. Paniwki et João F. Rovatti (éd.), *Estudos urbanos: Porto Alegre e seu planejamento*, Porto Alegre, Editora da Universidade, 1993, p. 217.

multiples histoires de l'urbanisme brésilien. Dans cette approche, la notion d'« influence » est très souvent employée sans être réellement explicitée, dans la mesure où sa signification est considérée comme étant évidente. Paiva serait ainsi un urbaniste de plus parmi tant d'autres, dont le travail aurait lui aussi subi l'influence de la fameuse Charte et de Le Corbusier. Quant à nous, ce qui nous intéresse ici au-delà de la question des influences, c'est de retracer la généalogie d'un urbanisme, à travers Paiva et son parcours intellectuel (qui éclaire cette généalogie).

6. L'archipel, d'Erico Veríssimo à Fernand Braudel

Au Brésil, les chercheurs des sciences sociales et les écrivains, tel Erico Veríssimo²⁹, recourent souvent à la métaphore de l'archipel pour parler du pays. Cette métaphore renvoie au fait qu'il s'agit d'un pays fragmenté qui s'est transformé peu à peu en un « continent ». Cet archipel serait le Brésil colonial, celui qu'ont peuplé les portugais et dont les régions étaient séparées par d'immenses distances, à une époque où pratiquement aucune communication n'existait entre elles dans la mesure où leur économie et la vie quotidienne de leurs habitants ne dépendaient quasiment pas de ce qui se passait dans les régions limitrophes – elles dépendaient en fait de ce qui advenait dans la Métropole. De fait, les différentes régions du Brésil entretenaient alors avec le Portugal et l'Europe des liens bien plus étroits qu'entre elles-mêmes. En 1936, Sérgio Buarque de Holanda créait une autre image parlante à ce propos, suggérant que le Brésil en tant que nation a commencé à se former suite à un « lent cataclysme », dont l'épicentre aurait été l'abolition de l'esclavage,

²⁹ Erico Veríssimo, *O tempo e o vento*, Porto Alegre, Livraria do Globo (3 vol.), 1949-1961.

qui y est survenue en 1888. Les échos de ce cataclysme, ajoute Holanda, allaient se faire sentir pendant de longues années dans le pays³⁰. Plus récemment, dans son analyse de « l'idée de Brésil moderne », Otávio Ianni reprenait la métaphore de l'archipel pour conclure que la « nation brésilienne » a continué à se construire morceau par morceau, dont chacun s'est tourné plus vers l'étranger que vers les « îles » voisines³¹.

S'agissant des regards étrangers qui se sont portés sur le Brésil-continent, mentionnons celui de Roger Bastide, qui le définissait en 1957 comme une « terre de contrastes »³², et celui de Claude Lévy-Strauss, qui en 1955, évoquant le séjour qu'il avait fait dans la ville de São Paulo au milieu des années 30, parlait d'une élite intellectuelle ouverte à toutes les influences et se livrant sans aucune contrainte à une sorte de syncrétisme philosophique³³. Quant à Fernand Braudel, ce n'est pas par hasard s'il prend le Brésil en exemple lorsqu'il traite de la problématique des « emprunts », du voyage incessant des biens culturels, de ces « micro-éléments de la civilisation » à propos desquels il écrit : « (...) tour à tour, simultanément, les civilisations les exportent ou les empruntent. Celles-ci sont gloutonnes, celles-là prodigues. Et cette vaste circulation ne s'interrompt jamais »³⁴.

En même temps qu'il s'enorgueillit de son exotisme, le Brésil, cette « nation en formation, en quête de sa physionomie »³⁵, comme le définit Otávio Ianni, convoite et s'ouvre ainsi sans complexe à tout ce qui lui est étranger. Dans le registre architectural, Yannis Tsiomis note qu'en 1936 Le Corbusier a rencontré à Rio de Janeiro, « où l'approche scientifique des questions urbaines » n'étonnait pas, un public particulièrement

³⁰ Sérgio Buarque de Holanda, *Raízes do Brasil*. Rio de Janeiro, José Olímpio, 1968 [1936], p. 127.

³¹ Otávio Ianni, *A idéia do Brasil moderno*, São Paulo, Brasiliense, 1992.

³² Roger Bastide, *Brésil, terre des contrastes*, Paris, Hachette, 1957.

³³ Claude Lévy-Strauss, *Tristes tropiques*, Paris, Plon, 1955; voir chapitre « São Paulo ».

³⁴ Fernand Braudel, *Écrits sur l'histoire*, Paris, Champs/Flammarion, 1969, p. 293.

³⁵ Otávio Ianni, *A idéia do...*, *op. cit.*, p. 29.

intéressé par son discours.³⁶

Peut-on dire, comme le fait Braudel, que la « civilisation brésilienne » est gloutonne? Si tel est le cas, cette gourmandise a certainement à voir avec un sentiment de retard qui, jusqu'à aujourd'hui, n'a pas disparu – sentiment qui coexiste et contraste tant avec celui d'*ufanismo* (le chauvinisme à la brésilienne) si présent dans certaines des manifestations les plus expressives de la « brésilianité », dont notamment le carnaval et le football.

Le fantasme de la « supériorité » de ce qui se trouve à l'étranger, omniprésent dans le Brésil-archipel, se fait aussi présent dans l'œuvre de l'urbaniste provincial qu'était Paiva. Son parcours a, de fait, d'abord été marqué par un « regard vers l'étranger » qui paraissait ne pas atteindre les « îles » voisines.

Dans ce Brésil aux dimensions continentales, il existe un grand nombre de raisons pour lesquelles il est impossible pour un chercheur d'affirmer avoir exploré « toutes » les publications spécialisées consacrées à l'urbanisme, à l'architecture ou à l'ingénierie existant dans le pays. Ceci étant, et c'est là un témoignage de plus de la condition d'archipel du Brésil, nous n'avons pu trouver que trois textes dignes d'être mentionnés ayant été publiés hors du Rio Grande do Sul et faisant référence à Paiva.

En 1956 et 1957, la revue *Habitat*, éditée à São Paulo, a publié deux articles sur les plans et les projets qu'ont conçus Paiva et Fayet pour Porto Alegre, relatifs en l'occurrence à la Praia de Belas et au périmètre de rayonnement³⁷. A vrai dire, ces articles ne faisaient que résumer des écrits de Paiva et, selon le témoignage de Carlos Maximiliano Fayet, ils furent

³⁶ Yannis Tsiomis, « L'autorité CIAM, universalité et internationalisme », *Le Corbusier – Rio de Janeiro, 1929-1936*, Prefeitura do Rio de Janeiro, 1998, p. 146.

³⁷ « Urbanização da Praia de Belas, em Porto Alegre », *Habitat* (32), juillet 1956, pp. 33-35; « Porto Alegre constrói um perímetro de irradiação », *Habitat* (38), janvier 1957, pp. 13-17.

publiés par cette revue suite à leur demande insistante et non à l'initiative de ses rédacteurs, qui ne savaient pas grand-chose sur ce qui pouvait bien se passer à Porto Alegre. Comme on l'a vu, le nom de Paiva sera également cité, brièvement, dans *L'architecture moderne* de Mindlin. Etant donné le tirage et le rayonnement relativement modestes de la revue *Habitat* et le grand intérêt qu'a éveillé à l'époque le livre de Mindlin, on est en droit de se demander si le nom de Paiva ne s'est pas fait connaître, au-delà du Rio Grande do Sul, d'abord à l'étranger.

La recherche relative à l'histoire de l'urbanisme a beaucoup progressé au Brésil au cours de la dernière décennie³⁸. Et bien que ce ne soit pas le principal objectif de cette thèse, qui explore l'œuvre de Paiva pour comprendre un certain urbanisme, reconstruire la trajectoire de l'ingénieur *gaúcho* signifie également la soustraire à l'oubli. De ce point de vue, notre recherche s'inscrit dans un effort collectif visant à offrir aux chercheurs une compréhension plus large des différentes expériences urbanistiques brésiliennes. Cette somme d'efforts nous semble décisive dans le cadre d'une relecture élargie et plus précise du rôle qu'ont joué les ingénieurs, architectes et urbanistes, à travers leurs plans, projets, théories et concepts, dans les grandes transformations urbaines survenues dans le Brésil du XX^e siècle.

³⁸ Au Brésil, en matière d'urbanisme, la recherche historique systématique a commencé au milieu des années 80, conduite par l'historienne Stella Bresciani, de l'Université de Campinas. En 1990, l'intérêt pour l'histoire de l'urbanisme gagnera un nouvel essor suite au séminaire intitulé « História Urbana » qui s'est tenu à Salvador. Nous citons ici quelques collectes d'articles où l'on trouve les travaux des principaux chercheurs brésiliens de l'histoire de l'urbanisme: Ana Fernandes, Marco Aurélio A. de Filgueiras Gomes (éd.), *Cidade e História*, Salvador, Associação Nacional de Pesquisa e Pós-graduação em Planejamento Urbano e Regional, Universidade Federal da Bahia, 1992; Denise Barcellos Pinheiro Machado (éd.), *Anais do 4^o Seminário de História da Cidade e do Urbanismo*. Rio de Janeiro: Programa de Pós-graduação em Urbanismo / Universidade Federal do Rio de Janeiro, 1996; Luiz Cesar de Queiroz Ribeiro, Robert Pechman (éd.), *Cidade, povo e nação: gênese do urbanismo moderno*, Rio de Janeiro, Civilização Brasileira, 1996; Maria Cristina da Silva Leme (éd.); *Urbanismo no Brasil (1895-1965)*, São Paulo, Studio Nobel, 1999.

7. Nos hypothèses

Les hypothèses sont construites pour être confirmées ou infirmées, et elles servent avant tout à orienter la démarche de la recherche et l'exposé de ses résultats. Nos recherches antérieures³⁹ nous avaient permis, entre autres choses, de prendre connaissance de certains travaux de Paiva. Lors de son élaboration, nous nous étions demandé à plusieurs reprises si une étude systématique et approfondie du parcours de cet urbaniste pourrait devenir l'objet de notre thèse⁴⁰, et c'est ensuite la recherche exhaustive de ses plans et écrits qui, finalement, nous a permis d'évaluer plus précisément la portée et l'importance de son urbanisme. Cependant, dès le début de cette recherche, l'une de nos hypothèses s'est trouvée remise en cause par les témoignages et documents recueillis. Sans vouloir dans cette introduction anticiper sur nos conclusions, disons que l'urbanisme de Paiva, que nous cherchions initialement à comprendre surtout en tant qu'expression d'une approche architecturale qui a marqué fortement l'expérience brésilienne, s'est révélé à nous, peu à peu, de plus en plus complexe. En ce sens, au fil de notre recherche, nous avons découvert un personnage qui, après avoir exploré diverses voies et fait l'expérience de diverses influences et quand il affirmait de fait ses convictions à propos de l'urbanisme, ne se voyait déjà plus à proprement parler comme un urbaniste, mais comme un « manager » – un *manager* pour qui, comme nous le verrons dans ce travail, la conception architecturale de la ville revêtait une importance toujours accrue.

A partir de cette première conclusion née de notre recherche, nous avons commencé à nous interroger quant au statut même de l'urbanisme

³⁹ En particulier notre Mémoire de DEA, *La Charte d'Athènes à Porto Alegre et l'urbaniste Edvaldo Pereira Paiva*, Paris, 1994 (DEA Le Projet Architectural et Urbain, ronéoté).

⁴⁰ Le choix du parcours de Paiva comme objet d'étude et l'approche que nous en faisons dans cette thèse doivent beaucoup au Séminaire « La Métropole en Projet » qu'ont dirigé Yannis Tsiomis et Jean-Louis Cohen et que nous avons suivi durant la période des années 1995-1996. Ils tiennent aussi, en particulier, au travail de Jean-Louis Cohen, *André Lurçat (1894-1970): autocritique d'un moderne*, Liège, Pierre Mardaga, 1995.

de Paiva. L'hypothèse que nous avons émise à cet égard a plus à voir avec l'univers de l'historiographie qu'avec celui de la théorie. De fait, l'urbanisme que pratiquait Paiva nous est apparu avant tout « moderne » au regard de sa démarche de *manager* – un manager qui, peu à peu, s'est rapproché d'une conception architecturale de la ville. De ce point de vue, son urbanisme semble avoir évolué dans le sens inverse de ce qu'on pouvait voir dans d'autres régions du pays, c'est-à-dire d'une démarche gestionnaire vers une approche de la ville sous-tendue par le dessin.

Le choix et l'approche de notre objet d'étude, ainsi que la définition du *corpus* de cette thèse, se sont appuyés sur une autre hypothèse, relative à la manière dont les urbanistes brésiliens ont traité les problématiques de la modernité et de la modernisation. Nous faisons l'hypothèse que ces derniers ont fréquemment confondu l'une et l'autre, bien qu'elles relèvent de concepts distincts. De fait, la modernité et la modernisation apparaissent indifféremment dans leurs écrits et leurs plans comme l'expression, pour paraphraser le philosophe Herbert Marcuse, tantôt de l'apologie d'une rationalité unidimensionnelle, tantôt d'une représentation unidimensionnelle de la réalité. Le terme de modernisme participe lui aussi de cette confusion, bien qu'au Brésil on le rencontre davantage dans le discours des architectes que dans celui des urbanistes – il ne fait pas partie, par exemple, du vocabulaire de Paiva.

Cependant, ce n'est pas seulement chez les urbanistes que l'on trouve cette approche où s'entremêlent les notions de modernité et de modernisation. Face aux innombrables problèmes conceptuels engendrés au sein même de l'urbanisme, à commencer par celui de sa définition comme domaine de la connaissance, les chercheurs ont parfois proposé des classifications théoriques et historiques basées sur ce même amalgame. A d'autres occasions, s'appuyant sur des hypothèses bien formulées mais fermées aux ambiguïtés de l'urbanisme, ils ne semblent avoir voulu trouver dans leur objet d'étude précisément que ce

qu'ils y cherchaient. Ainsi, des plans et des projets se réclamant de l'urbanisme « moderne » ont été régulièrement associés, d'un côté, à des idéologies politiques dites « progressistes » et, de l'autre, à des dispositifs spatiaux liés à un cadre théorique relativement restreint – soumis sans aucun doute à l'influence de Le Corbusier et de la Charte d'Athènes.

8. La recherche

Notre recherche s'est développée selon des méthodes utilisées dans les travaux historiographiques, c'est-à-dire: l'exploration de différentes sources, la collecte de documents et de témoignages, l'approche de ces sources de manière exhaustive et systématique, la considération de l'importance relative de chacune d'elles pour la mise en lumière des hypothèses devant orienter la recherche.

Le passage en revue de la biographie de Paiva, que nous présentons dans le premier chapitre, évoque son enfance et son adolescence, les études qu'il a suivies à Montevideo et d'autres épisodes qui ont marqué son existence. Nous avons basé ces évocations sur la documentation consultée⁴¹, sur des témoignages oraux et écrits⁴² ainsi

⁴¹ Dans les bibliothèques et archives de l'Institut des Beaux-Arts, de l'École d'Ingénierie et de la Faculté d'Architecture de l'Université Fédérale du Rio Grande do Sul, de la Société d'Ingénierie, de l'Institut des Architectes du Brésil, du Secrétariat au Développement et aux Travaux Publics de l'Etat, des Archives Municipales, du Secrétariat à la Planification Municipale et du Collège Américain pour ce qui est de Porto Alegre, et de la Faculté d'Architecture et de l'Institut de la Théorie de l'Architecture et de l'Urbanisme pour ce qui est de Montevideo. Nous avons consulté aussi les archives particulières de Demétrio Ribeiro, Carlos Maximiliano Fayet, Francisco Riopardense de Macedo, Nelson Souza et Nestor Ibrahim Nadruz.

⁴² Témoignages d'Antônio Cravotto, Eduardo Medina, Teresa Gómes Montaldo, Conrad Petit et Carlos Reverdito (†), recueillis à Montevideo; et de Demétrio Ribeiro, Carlos Maximiliano Fayet, Moacyr Moojen Marques, Marcos Hekman, Rubens Mário Maciel, Ivo Magalhães Jardim, Enilda Ribeiro, Nelson Souza, Nestor Ibrahim Nadruz, Roberto et Paulo Kemp Ubatuba de Faria, et Clóvis Pestana (†), recueillis à Porto Alegre; et de Dóris Maria Müller (†), recueillis à Paris.

que sur des hypothèses construites à partir de ces mêmes sources. Un compte-rendu complet de ces sources figure dans la bibliographie.

Concernant les écrits et les plans de Paiva, qui sont l'objet de la partie principale du *corpus* de cette thèse, nous les avons trouvés dans différentes bibliothèques et institutions. La localisation des travaux (plans, livres et autres écrits) qu'il évoque dans ses textes, et qu'il consultait fréquemment, a été rendue possible grâce aux recherches que nous avons menées en particulier à Porto Alegre, dans les bibliothèques et les archives de la Société d'Ingénierie, du Secrétariat aux Travaux Publics et du Secrétariat à la Planification Municipale, de la Faculté d'Architecture, de l'Ecole d'Ingénierie et de l'Institut des Beaux-Arts et, à Montevideo, dans celles de la Faculté d'Architecture et de l'Institut de la Théorie de l'Architecture et de l'Urbanisme.⁴³

Nous avons en outre rendu visite à diverses institutions, qui nous ont permis d'accéder à leurs archives. Les consultations que nous avons effectuées au Collège Américain et à l'Ecole d'Ingénierie de Porto Alegre ainsi que dans différents organismes liés à l'administration municipale se sont avérées particulièrement enrichissantes.

Quant à l'iconographie, nous l'avons construite à partir de ces mêmes sources. Certains des plans, projets, photographies et illustrations que nous présentons pour la première fois nous ont été cédés par des amis de Paiva, qui nous ont par ailleurs aidé à débusquer quelques-uns de ses travaux. Malheureusement, une partie significative des originaux de ses plans et projets s'est perdue ou, en raison d'une conservation négligente, se trouve dans un tel état de détérioration qu'elle ne se prête plus à la reproduction.

⁴³ Conséquence de la dictature militaire qui s'est installée dans le pays en 1964, Paiva fut contraint de quitter Porto Alegre, et il se défit à cette occasion de la quasi-totalité des livres et documents qu'il possédait. C'est en visitant presque par hasard une librairie de livres d'occasion que nous avons découvert un certain nombre d'ouvrages qui lui avaient appartenu – et que, avant de partir du Brésil, il avait confiés à son collègue et ami Roberto Veronese.

9. Le contenu et les chapitres de la recherche

L'exposé de notre recherche et de notre réflexion est présenté ici à travers cinq chapitres. Les chapitres I, II, IV et V envisagent la vie et l'œuvre de l'urbaniste de façon synchronique; le chapitre III traite spécifiquement, de manière diachronique, de ses réflexions théoriques.

Dans le chapitre I, nous avons reconstruit la trajectoire de Paiva selon un ordre chronologique strict – depuis les premières années de sa vie jusqu'à sa disparition. Dans ce passage en revue biographique, nous avons mis l'emphase plus particulièrement sur sa formation et les travaux qu'il a réalisés.

Le chapitre II aborde les écrits de Paiva en proposant une généalogie des théories et des idées qui ont marqué son parcours. Cette analyse nous amènera au constat que son urbanisme s'est constitué en s'appuyant sur un éventail relativement restreint de références – Alfred Agache et Marcel Poète pour ce qui est de l'évolution urbaine; Prestes Maia et Eugène Hénard concernant l'approche de la voirie; Clarence Stein, Thomas Adams et Patrick Abercrombie s'agissant du *zoning*; Lewis Mumford pour ce qui a trait à la représentation de la « ville moderne ».

L'urbanisme de Paiva s'appuie aussi sur un autre pilier: la « science » ou « philosophie de l'histoire » – c'est-à-dire sur les méthodes de la dialectique et du matérialisme historique tels que les interprétaient Joseph Staline et ses disciples. C'est l'approche qu'il a de la science urbanistique à partir de ces méthodes qui constitue le thème du chapitre III. Nous montrerons ici que, à travers cette approche et en suivant des chemins assez sinueux, Paiva a remis en question la nature scientifique de l'urbanisme ainsi que son autonomie comme domaine de la connaissance. La philosophie de l'histoire qu'a adoptée Paiva constitue par ailleurs un bon témoignage de la portée des idées d'Auguste Comte au sud du

Brésil⁴⁴ et de la présence du positivisme dans les théories dont se réclamait le marxisme que cultivait le Parti Communiste brésilien⁴⁵.

Les chapitres IV e V touchent aux plans d'urbanisme qu'a conçus Paiva. Dans le chapitre IV, nous nous intéressons à ceux qui concernent les villes d'Uruguaiana, Rio Grande (conçu en 1948 par des étudiants de Paiva), Lageado, Caxias do Sul, Florianópolis, Passo Fundo et le delta du Jacuí (1958). Dans le chapitre V, nous analysons les plans qu'il a élaborés pour Porto Alegre. Dans ces deux chapitres, nous reprenons les thèmes et les questions mis en relief dans les chapitres II et III afin de comprendre comment les théories que soutenait Paiva se sont exprimées dans ses plans d'urbanisme.

Tout au long de cette thèse, nous avons cherché à reconstruire le discours de Paiva au vu des propres thèmes et problématiques qu'il a abordés. Pour soutenir notre analyse, nous avons recouru au « vocabulaire » et aux notions qui sous-tendent les réflexions et théories de Paiva⁴⁶. L'importance prêtée aux concepts qu'employait Paiva et aux différents rapports qu'il instaurait avec les groupes sociaux auxquels il s'adressait s'est inspirée des lectures que nous avons faites à propos des méthodes d'analyse du discours⁴⁷. Le résultat de ce travail de collecte nous a paru mériter de figurer en annexe de la thèse pour une raison simple: les glissements sémantiques, les définitions fluctuantes et même contradictoires signifient bien des décalages et des risques d'interprétation abusive si on se fie uniquement aux « mots de

⁴⁴ Il existe une nombreuse bibliographie à ce propos; voir par exemple: Joseph Love, *O regionalismo gaúcho*, São Paulo, Perspectiva, 1975; Celi R. Jardim Pinto, *Positivismo: um projeto político alternativo (1889-1930)*, Porto Alegre, L&PM, 1986; Mozart Pereira Soares, *O positivismo no Brasil: 200 anos de Augusto Comte*, Porto Alegre, AGE / Ed. da Universidade, 1998; Hélió Trindade (éd.), *O positivismo: teoria e prática*, Porto Alegre, Ed. da Universidade, 1999.

⁴⁵ Lire à ce sujet Leandro Konder, *A derrota da dialética (a recepção das idéias de Marx no Brasil, até o começo dos anos 30)*, Rio de Janeiro, Campus, 1988.

⁴⁶ Nous présentons ce vocabulaire dans les annexes de cette thèse.

⁴⁷ Dans ce travail, nous n'avons pas suivi avec rigueur les techniques complexes que suggèrent les linguistes qui se sont penchés sur la question de l'analyse du discours. A ce sujet, nous nous sommes surtout intéressé à ce que Joshua Fishman appelle la *sociolinguistic*, cf. *Sociolinguistics. A Brief Introduction*, Rowley, Mas., Newbury House, 1971.

l'urbanisme », ou aux termes des visions politiques en usage à l'époque de Paiva.

Dans certains des tableaux et annexes présentés dans ce travail, nous reproduisons, en portugais, des passages de textes écrits par Paiva et d'autres urbanistes brésiliens. Le lecteur pourra remarquer que l'orthographe d'un même mot n'est pas toujours identique. Il convient en effet de rappeler que, entre 1930 et 1970, la langue portugaise est passée par trois réformes de l'orthographe. Mis à part l'annexe intitulé « Le vocabulaire d'Edvaldo Pereira Paiva », où nous avons respecté les règles d'orthographe aujourd'hui en vigueur dans le monde lusophone, nous avons reproduit dans tous les cas les textes originaux tels quels.

Les notes de bas de page redémarrent au numéro 1 à chaque chapitre. L'une des raisons de ce choix tient à notre souci d'apporter un meilleur confort au lecteur. Quand un même texte sera cité plus d'une fois dans un chapitre, il trouvera ainsi la référence complète à ce texte dans la première note de ce chapitre le concernant. Quant aux tableaux et illustrations, ils ont tous été réunis à la fin de chaque chapitre concerné.

CHAPITRE I

LE PROVINCIAL SE MESURE A LA VILLE

1. Le fils d'Edmundo et de Valentina

« Avoir des enfants diplômés », tel est le rêve qui a inspiré les efforts d'ascension sociale des classes moyennes urbaines brésiliennes tout au long du XX^e siècle, ou presque. Et au début du siècle dernier, il n'en était pas autrement pour les classes moyennes de la région la plus méridionale du Brésil, encore peu nombreuses.

Jusqu'à la fin du XIX^e siècle, obtenir un diplôme de médecin, d'avocat ou d'ingénieur était un privilège réservé à une petite minorité. Entre autres parce qu'il n'y avait aucune université au Brésil. Le peu d'écoles ou de facultés existantes – d'ingénierie, de droit, de médecine – étaient toutes situées à Rio de Janeiro. Seules les familles les plus riches arrivaient à y inscrire leurs enfants quand elles ne les envoyaient pas étudier à l'étranger.

L'abolition de l'esclavage en 1888 et la proclamation de la

République en 1889 contribuèrent à dynamiser les villes brésiliennes. Le pays vivait encore à l'époque dans une économie centrée sur la production agricole ainsi que sur l'exploitation et l'exportation de matières premières. Mais dans des villes comme Rio de Janeiro, São Paulo et Porto Alegre, les premières manufactures s'ouvraient.

En 1890, Porto Alegre et São Paulo comptaient chacune environ 60.000 habitants. Seules trois villes abritaient plus de 100.000 habitants à l'époque: Rio de Janeiro, Salvador et Recife. Porto Alegre, la capitale du Rio Grande do Sul, était la plus peuplée des métropoles situées au sud de São Paulo, c'est-à-dire le centre urbain ayant le plus grand nombre d'habitants dans une zone de 500.000 km².

Le paysage de Porto Alegre, composé de rues étroites, de rangées de *sobrados* (maisons à un étage), de *casas de porta e janela* (maisonnettes n'ayant qu'une porte et qu'une fenêtre), de *chácaras* (fermettes) et de quelques villas, commence à se modifier à la fin du XIX^e siècle. Les premières industries s'installent, la plupart appartenant à des immigrants allemands. Le rythme de la croissance démographique augmente. Les premières entreprises de construction de lotissements surgissent. La ville croît en s'étendant. Et avec l'apparition des premières industries, la classe moyenne locale s'agrandit et se diversifie.

L'histoire d'Edmundo Pereira Paiva et de Valentina Pereira témoigne à son échelle de la force mobilisatrice du « rêve du diplôme ». D'abord, Edmundo et Valentina vont tenter eux-mêmes d'en obtenir un. Pour ce faire, ils quittent leur ville d'origine¹ pour la capitale de l'Etat, où Valentina va chercher à décrocher celui de professeur, et Edmundo celui d'ingénieur.

¹ Edmundo Pereira Paiva (1885-1950) était originaire de Santa Maria, ville du plateau central du Rio Grande do Sul et ancien campement militaire devenu, depuis la fin du XIX^e siècle, un important carrefour ferroviaire régional. Valentina Pereira (1887-1950) était originaire quant à elle de São Borja, ville située à la frontière entre le Brésil et l'Argentine, dans la région où les jésuites ont établi leurs missions aux XVII^e et XVIII^e siècles.

Valentine atteindra son but. Au Collège Américain, école de confession protestante méthodiste, elle obtient son diplôme de professeur en 1908. Edmundo se voit quant à lui obligé d'abandonner ses études pour subvenir à ses propres besoins. Plutôt que de retourner dans sa ville natale, il se fixe à Porto Alegre, où il travaillera dans un établissement bancaire.

Edmundo et Valentina, par ailleurs tous deux méthodistes, étaient cousins, mais c'est à Porto Alegre qu'ils firent connaissance et c'est là aussi qu'ils se marièrent en 1908. Ils eurent leurs deux premiers enfants en 1909 et 1911 et appelèrent leur aînée Edvina et le cadet Edvaldo, prénoms forgés à partir de la fusion de syllabes et de lettres de leurs propres prénoms. En 1917, alors qu'ils ne résidaient plus à Porto Alegre, ils auront un troisième enfant, Márcio.

Deux des enfants d'Edmundo et de Valentina obtiendront à leur tour un diplôme (Edvaldo devient ingénieur et Márcio avocat) grâce aux ressources qu'ils avaient accumulées à cet effet.

La mort d'Edvina, en 1911, va secouer profondément Valentina. Le couple décide alors de quitter Porto Alegre. Edmundo obtient un bon poste dans un établissement bancaire situé dans le village de Boa Vista, dans la *colônia*² d'Erechim, où la famille s'installe en 1912.

Boa Vista était un village de cinq ou six cents habitants. Situé au nord de Porto Alegre, près de la frontière avec l'Etat de Santa Catarina, il constituait l'un des noyaux « urbains » de la colonie (qui avait été récemment fondée, en 1910) et se trouvait sur des terres habitées jusque-là par des indiens et des *caboclos*³. Cette année-là, des immigrants de plusieurs nationalités commençaient à s'installer dans la région:

² Mot désignant à la fois le lieu où s'établissait un groupe d'immigrants et la parcelle de terre cultivable qui leur était concédée. Dans la région d'Erechim, chaque *colônia* correspondait à une parcelle de 25 ha.

³ Métis d'indien et de blanc.

allemands et italiens pour la plupart, mais aussi polonais, russes et ukrainiens. La colonie d'Erechim va croître tellement vite, économiquement et démographiquement, qu'elle deviendra une commune dès 1918 et aura droit à un maire⁴. Edmundo, qui était par ailleurs une des personnalités les « plus en vue » de cette colonie, fera partie de la commission qui obtiendra du gouvernement de l'Etat l'autorisation de créer une nouvelle commune.

La colonie se développe et Edmundo y investit ses économies. Il monte de petites affaires, à son compte et aussi en association avec des habitants du coin. Outre sa maison, il achète des propriétés rurales et s'associe avec d'autres pour acheter un commerce et un bar. Avec le temps, il sera à même de dispenser à sa famille une vie confortable. En 1916, il offre à son fils aîné un violon importé d'Europe comme cadeau d'anniversaire et, en 1919, achète une Ford A.

Des années passées au village de Boa Vista, Paiva conservera quelques bons souvenirs⁵. C'est là qu'il voit pour la première fois un film animé, ce qui l'amènera à évoquer avec une certaine nostalgie les heures passées au cinématographe local, les aventures de Fantomas, les westerns avec Tom Mix e William Hart comme protagonistes. Il se souvient aussi que c'est à Boa Vista qu'il a vu pour la première fois un avion voler. Il se rappelle également les chauds débats entre les habitants auxquels il a assisté pendant les années de la Grande Guerre sur le destin des nations en conflit, ainsi que les cartes des pays en guerre, les photos et dessins de ballons espions, d'avions et d'autres inventions militaires qui arrivaient à Boa Vista par le biais de la revue *L'Illustration*.

⁴ En 1926, Erechim avait fait l'objet d'une monographie historique, genre très apprécié dans le Rio Grande do Sul durant la première moitié du XX^e siècle – voir Oscar da Costa Karnal, *Subsídios para a história do município de Erechim*, Porto Alegre, Livraria do Globo, 1926. Bien que parfois quelque peu anecdotiques, les monographies historiques apportent un témoignage intéressant quant à l'importance donnée à l'époque à l'urbanisation et à la croissance des villes.

⁵ Cf. Edvaldo Pereira Paiva, *Memórias de um homem comum*, Montevideo, 1981, ronéoté, pp. 2-10.

Boa Vista restait cependant un village pauvre. L'approvisionnement en électricité y était précaire, l'éclairage public inexistant, et les rues ne connaissaient pas les pavés. Quand la famille Pereira Paiva y était arrivée, elle n'y avait trouvé qu'une école, où l'on enseignait en allemand, la Deutsche Evangelische Gemeindeschule.

Edvaldo sera alphabétisé par sa mère, avant même son entrée à l'école, en 1917. Fin 1921, année où il termine son primaire, sa famille est de nouveau obligée de déménager, car Boa Vista ne possède pas de collège.

La famille part s'installer à Passo Fundo, ville située à 60 kilomètres au sud de Boa Vista et comptant un peu plus de 5.000 habitants. A Passo Fundo, Edmundo continue à travailler pour l'établissement bancaire qui l'employait déjà, et Valentina, jusque-là femme au foyer, commence à enseigner au Collège Méthodiste. La famille pourra ainsi continuer à disposer du confort qu'elle avait acquis à Boa Vista. Au cours de ses années de résidence à Passo Fundo, elle se rendra quatre ou cinq fois à Porto Alegre. De ces voyages estivaux, entrepris pendant les vacances scolaires, Paiva gardera de bons souvenirs⁶. Le long trajet en train (de Passo Fundo à Santo Amaro) et en bateau (de Santo Amaro à Porto Alegre) durait alors deux ou trois jours. Lors d'un de ces voyages, la famille s'attarde à Santa Maria, donnant à Paiva l'occasion de connaître la ville natale de son père. Une seule fois ils se risqueront à faire le voyage en voiture, ce qui leur permettra de découvrir le village d'Alfredo Chaves ainsi que d'autres villages des colonies de la montagne, dans une région habitée par des immigrants italiens.

En 1926, Edvaldo achève ses études secondaires au Collège Méthodiste, où sa mère enseigne. Il s'était révélé bon élève en histoire, géographie et portugais, mais éprouvait des difficultés dans les langues

⁶ Cf. Edvaldo Pereira Paiva, *Memórias de um homem...*, *ibid.*, p. 18a.

étrangères (anglais et français) et en mathématiques.

C'est ainsi que le problème de la continuité des études de l'aîné des garçons se pose une fois de plus à la famille. En 1927, ses parents décident d'envoyer Edvaldo à Porto Alegre pour lui faire suivre ce qu'on appelle alors les « cours préparatoires ». Là, il est accueilli par un cousin de sa mère chez qui il va habiter. Mais il tombe aussitôt malade, victime d'une grave infection intestinale suite à une opération de l'appendice. La convalescence va durer et Edvaldo rentre finalement à Passo Fundo.

Une fois de plus, la famille décide de déménager et part s'installer à Porto Alegre au début de l'année 1928. Là, Valentina enseignera au Collège Américain, celui-là même où elle avait obtenu son diplôme en 1908. Edmundo va travailler dorénavant pour le journal *Diário de Notícias* comme chef du service de la comptabilité. Et jusqu'à la fin de leurs jours⁷, ils n'auront plus ni l'un ni l'autre de motif de quitter la ville.

2. Le choc de la ville (1928-1934)

Paiva n'a pas tout à fait dix-sept ans quand il revient donc habiter à Porto Alegre. Sa famille s'installe tout d'abord dans un immeuble situé rue Riachuelo, à 200 mètres de la rue da Praia, la plus chic et la plus passante de la ville. En 1929, elle déménage pour la rue Duque de Caxias, pas très loin de la place da Matriz.

Paiva passe la majeure partie de ses journées à proximité de ce qui était alors considéré comme le centre-ville et se trouvait à quelques minutes à pied de l'École d'Ingénierie, où il allait rentrer en 1930 et qu'il

⁷ Le 28 juillet 1950, en rentrant d'un voyage à Rio de Janeiro, Edmundo et Valentina, âgés respectivement de 64 et 62 ans, trouvent la mort dans ce qui a été considéré à l'époque comme le plus grave accident aérien jamais survenu au Brésil.

quittera en 1935, année où il se marie et emménage dans sa propre maison, rue Protásio Alves, dans l'un des lotissements les plus récents et les mieux desservis de la ville, qui sera connu plus tard comme le quartier Petrópolis.

A la fin des années 20, Porto Alegre possédait environ 200.000 habitants. Son paysage va subir d'importantes transformations durant cette période, particulièrement aux alentours du port et dans le centre, c'est-à-dire dans la partie de la ville qu'on appelle la « péninsule », celle où habite précisément Edvaldo avec sa famille et celle aussi qu'il sillonne et fréquente le plus.

Les quartiers et banlieues de Porto Alegre s'étendaient alors sur une superficie de plus de 3.000 hectares. La région de la péninsule représentait à elle seule près de 160 hectares et était pour de nombreuses raisons la plus valorisée de la ville. Elle était desservie en eau, en électricité, possédait des égouts, l'éclairage public et un service de voirie. De plus, un service de transport public par tramways y fonctionnait de manière assez satisfaisante. C'est là qu'on trouvait les magasins les plus raffinés et diversifiés, le Marché Public, l'hôpital Santa Casa de Misericórdia, le théâtre São Pedro ainsi qu'un grand nombre de salles de cinéma. C'est encore dans la péninsule qu'étaient situés les immeubles abritant les plus importantes institutions de la ville et de l'Etat du Rio Grande do Sul: notamment la Mairie et le Palais du Gouverneur, situés respectivement sur les places du Paço Municipal et da Matriz.

Depuis le milieu des années 20, la péninsule, la région de Porto Alegre la plus fréquentée par le jeune Paiva, s'était transformée en un « chantier de travaux publics », selon la définition des journalistes locaux. En 1928 était conclue l'ouverture de la première grande artère du centre-ville, l'avenue Borges de Medeiros, ce qui avait forcé la municipalité à procéder à de nombreuses expropriations et à construire également un viaduc, à la hauteur de la rue Duque de Caxias. Ce sera le seul viaduc de

la ville pendant plus de quarante ans et l'un des lieux les plus appréciés par les visiteurs venus de l'intérieur de l'Etat. La réalisation de ces travaux, commencés en 1926, se prolongera sur plusieurs années. Ceux de construction du viaduc, entrepris en 1928, s'achèveront en 1932. L'ensemble de l'avenue ne devait cependant être inauguré officiellement qu'en 1935.

Dans la péninsule, des immeubles aux très belles façades se construisent. On embellit les places et on y aménage des jardins. C'est là que sont bâtis les premiers hauts édifices de la ville: l'immeuble Rio Branco, le Grande Hotel, l'hôtel Jung et le Club do Comercio, possédant respectivement 6, 7, 9 et 13 étages.

Paiva finit ses études à l'Ecole d'Ingénierie en 1934. Un an avant, il avait obtenu un poste de « topographe assistant » à la Mairie⁸. Sous les ordres de l'ingénieur Luiz Arthur Ubatuba de Faria, il prendra part aux travaux de relevé cadastral et topographique « complet » de la péninsule, qui va s'effectuer rue par rue, construction par construction, pâté de maisons par pâté de maisons. Plus tard, en se souvenant de ces travaux, Paiva dira qu'ils changèrent le cours de sa vie du fait qu'ils l'amènèrent à s'intéresser à l'urbanisme⁹. Toutefois, sa rencontre avec Ubatuba de Faria joua sans doute un rôle plus important dans l'éveil de cet intérêt, ainsi que nous le verrons plus loin dans ce chapitre.

3. Le militant (1930-1935)

Avant de s'intéresser à l'urbanisme, Paiva était devenu un militant politique. Après avoir passé son enfance et une partie de son adolescence

⁸ Paiva devient topographe assistant du Service du Cadastre le 1^{er} octobre 1933; le 31 décembre 1934, il sera nommé Ingénieur-adjoint du même service.

⁹ Cf. Edvaldo Pereira Paiva, *Memórias de um homem...*, op. cit., pp. 24.

dans de petits villages, immergé dans un monde rural, il subit en même temps le double choc de la vie urbaine et de la majorité civique, dont il fit l'expérience en vivant dans une ville qui s'était transformée en « chantier ». Mais il vécut aussi ce choc dans une ville qui allait être le théâtre d'un moment marquant de l'histoire politique brésilienne: c'est à Porto Alegre qu'éclata le 3 octobre 1930 la rébellion qui devait conduire au pouvoir Getúlio Vargas, qui restera le chef de la nation jusqu'en 1945.

La rébellion conduite par Vargas, appelée « Révolution de 30 » et qui renversa le président Washington Luís, provoqua finalement peu d'échanges de coups de feu. Il y en eut le premier jour devant l'Ecole d'Ingénierie, où se trouvait une caserne. Celle-ci ayant résisté aux partisans de Vargas, ces derniers l'encerclèrent. Le lendemain, lorsque la situation s'apaisa, Paiva et ses collègues purent constater que les tirs d'artillerie n'avaient pas épargné les murs de leur école.

Au moment où la Révolution de 30 s'est déclarée, Paiva avait commencé son service militaire depuis plusieurs mois. En tant qu'étudiant ingénieur, il bénéficiait du droit de servir à temps partiel sur une période de quatre ans au lieu de le faire à temps plein sur un an, comme c'était le cas normalement pour les jeunes recrues. Aussi passa-t-il les premières années agitées de cette décennie en soldat.

Paiva ne fit à vrai dire partie d'aucune des troupes mobilisées pour soutenir la révolution commandée par Vargas, contrairement à quelques-uns de ses camarades. Mais en 1931, alors qu'il était à la fois soldat et étudiant, il fut mêlé à un événement surprenant qui montre bien l'atmosphère troublée que connaissait alors la ville. Lui et quelques collègues d'étude et du service militaire organisèrent un commando armé et envahirent l'Ecole d'Ingénierie afin de revendiquer le changement des critères d'évaluation des performances des étudiants. On était le 11 novembre 1931. L'action du commando ne fit toutefois ni morts ni blessés et fut considérée par les autorités et les familles comme une simple

aventure d'étudiants. Certaines des revendications en question furent cependant prises en compte¹⁰.

Paiva prit part à un autre événement marquant pour les étudiants d'alors: la fondation de la Fédération des Etudiants Universitaires.

Jusqu'en 1930, les étudiants des Ecoles d'Ingénierie, de Médecine et de Droit se réunissaient au sein de la Fédération Académique de Porto Alegre. Cette année-là, ses dirigeants participèrent activement à la création d'un « mouvement pro-Université ». Cependant, un épisode lié à la « révolution » commencée en octobre sonnera le glas de l'entité. Fin novembre, à la demande d'un groupe important d'étudiants, Vargas décide de faire passer tout le monde « par décret », sans examens. Le président de la Fédération Académique, Waldemar Ripoll, étudiant en droit, s'oppose à cette revendication et démissionne, en conséquence de quoi elle suspend ses activités et se dissout. L'attitude de Ripoll sera soutenue par Aparício Córa de Almeida, étudiant en droit lui aussi, dont le nom allait rester gravé dans la mémoire des étudiants de l'époque.

Ceux-ci vont revendiquer la fondation d'une nouvelle entité les réunissant et les représentant. Des représentants des étudiants des différentes écoles se réuniront fréquemment pour la concrétiser. Waldemar Ripoll jouera un rôle important dans ces réunions. Diplôme d'avocat en poche, il diffuse parmi les étudiants le « manifeste de Córdoba », pamphlet paru en 1918 qui avançait des propositions en faveur de la démocratisation de l'enseignement universitaire¹¹ – plus grand nombre de places, gratuité des cours, liberté de pensée – et qui influencera plusieurs générations d'étudiants sud-américains.

¹⁰ De fait, deux jours après cet événement, la Direction de l'Ecole approuva les principales revendications des contestataires – cf. *Correio do Povo*, 14 novembre 1931, p. 7. Selon ce journal, outre Paiva, se trouvaient à la tête du mouvement les étudiants Ernesto Sander, José Freire, Fernando Beltrão, L. E. Martins Menezes, Franklin José Souza et João C. de Miranda Jr.

¹¹ « La juventud argentina de Córdoba a los hombres libres de Sudamérica », manifeste publié le 21 juin 1918 par Enrique F. Barros et d'autres universitaires de la ville de Córdoba, en Argentine.

En 1934, à l'initiative des étudiants de l'École de Médecine, une commission est formée pour s'occuper de la fondation de la nouvelle Fédération. Paiva est désigné comme représentant des étudiants ingénieurs au sein de cette commission. Aux côtés de Rubens Maciel, étudiant en médecine, il prend la tête du mouvement visant à créer une nouvelle organisation réunissant les étudiants de la ville¹².

Les débats qui précédèrent la création de la Fédération tournaient autour de la confection d'une carte d'étudiant donnant droit à des entrées de cinéma à demi-tarif. Le sujet mobilise les étudiants. Rubens Maciel et Paiva négocièrent avec les exploitants de salle, qui acceptèrent le principe de cette carte avant même que la Fédération ne fût fondée de fait. Suite à cette conquête, la proposition de création de l'entité reçut un large soutien de la part des étudiants.

Rubens Maciel et Paiva sont également les auteurs des statuts de la Fédération, qui va en définir les objectifs et finalités, qui ont sans aucun doute été inspirés par le « manifeste de Córdoba ». Le premier comité directeur de la Fédération des Etudiants Universitaires de Porto Alegre est finalement constitué en août 1934. Rubens Maciel en est désigné président, les étudiants en droit Carlos Armando Gadret et Ernani Fiori et les étudiants ingénieurs Otto Alcides Ohlweiler et Galeno Pianta, entre autres, assurant des postes de direction. De son côté, Paiva ne siègera pas au comité directeur, car il devait terminer ses études à la fin de la même année.

Toujours en 1934, Paiva écrira quelques articles pour *TAS*, publication de gauche qu'avaient créée Salgado Freire et Severino Ronchi, de jeunes militants, et dont le nom s'était inspiré de la trilogie « thèse-antithèse-synthèse ». Les articles de Paiva qui y sont publiés sont de

¹² Maciel a publié un témoignage relatif à cette période dans lequel il traite de cet épisode; cf. « Nós, os alunos que já estávamos lá », in Paulo Coimbra Guedes, Yvonne Sanguinetti (éd.), *UFRGS, identidade e memória (1934-1994)*, Porto Alegre, Ed. da Universidade, pp. 55-62.

simples comptes rendus de ses lectures d'alors, notamment de Karl Marx et de Friedrich Engels. Mais il nous semble intéressant d'en évoquer ne serait-ce que les titres, car ils donnent une idée des thèmes qui l'intéressaient à l'époque: « La physique moderne et le matérialisme dialectique », « Les racines sociales de la science mathématique », « La théorie de la valeur », « Le fétichisme en économie politique », « Valeur du travail et du salaire ». Si l'on en croit le témoignage de Paiva lui-même¹³, quelques-uns de ses plus proches collègues et lui lisaient et débattaient également des écrits de Karl Kautsky, Sigmund Freud et Alfred Adler, Adam Smith et David Ricardo, Dante, Goethe et Shakespeare.

Cependant, si l'activité politique offrait un certain charme, militer à gauche présentait aussi des risques. Waldemar Ripoll, qui continuait après avoir obtenu son diplôme à exercer une grande influence sur les étudiants, sera assassiné dans des circonstances mystérieuses en janvier 1934. Au mois de janvier de l'année suivante, Mário Costa da Silva Couto, médecin fraîchement diplômé, est tué à son tour, par la police, au cours d'une grève des transports à Porto Alegre. Il était l'un des principaux dirigeants du Parti Communiste de la ville. Quant à lui, Aparício Córa Almeida se suicide en octobre 1935, dans des circonstances également étranges. Il avait été élu secrétaire de l'Aliança Nacional Libertadora, organisation politique dirigée par Luiz Carlos Prestes¹⁴ et présidée dans le Rio Grande do Sul par le médecin et écrivain Dionélio Machado.

Suite à la mort d'Almeida, son père Israel Almeida, qui disposait de grosses ressources, donne la même année l'un de ses immeubles aux étudiants pour qu'ils y installent la Maison de l'Etudiant Universitaire.

¹³ Cf. Edvaldo Pereira Paiva, *Memórias de um homem...*, *op. cit.*, p. 26.

¹⁴ En 1931, l'ingénieur et ex-capitaine de l'armée Luiz Carlos Prestes (1898-1987) part en Union Soviétique. En 1935, année où il devient membre du Comité Exécutif de l'Internationale Communiste, il rentre clandestinement au Brésil et devient président d'honneur de l'Aliança Nacional Libertadora (Alliance Nationale de Libération), front politique qu'avaient créé les communistes dans le but d'organiser la révolution socialiste dans le pays. Cette même année, Prestes commandera une rébellion armée, l'« Intentona Comunista ». Elle échouera et le conduira en prison. Plus tard, après avoir été libéré, entre 1943 et 1980, il sera secrétaire général du PCB.

C'était justement celui dans lequel la famille Paiva avait occupé un appartement en 1928.

Avec l'interdiction de l'Aliança Nacional Libertadora commence une forte répression à l'égard des communistes. Dionélio Machado, à Porto Alegre, et Luiz Carlos Prestes et Olga Benário, à Rio de Janeiro, sont arrêtés. Olga, juive allemande, est livrée par la police de Vargas au gouvernement nazi.

La peur provoquée par les nouvelles des arrestations et des disparitions de communistes, qui se répandaient rapidement dans la ville provinciale de Porto Alegre, ne semble cependant pas avoir interféré dans les intentions politiques de Paiva. A la fin des années 30, il est formellement accepté au Parti Communiste. Bien que peu influent, celui-ci avait déjà une histoire dans le Rio Grande do Sul. Il avait été fondé en 1922 dans la ville de Niterói, et son premier secrétaire général en fut le barbier syrien Obdo Nakto (1888-1960), qui résidait à Porto Alegre et avait adopté le nom d'Abílio de Naquete après sa naturalisation. Luiz Carlos Prestes, le membre le plus connu du Parti, était lui aussi né à Porto Alegre. Et c'est dans le Rio Grande do Sul que Prestes entama en 1924 sa célèbre marche à travers le Brésil, celle qui allait le faire connaître plus tard comme le « Chevalier de l'Espérance ».¹⁵

Le Parti Communiste attirera en particulier de nombreuses personnalités du monde de la culture et des arts. Au milieu des années 40, pendant la courte période où il sortira de la clandestinité¹⁶, beaucoup

¹⁵ En raison des prouesses réalisées par la « Colonne Prestes » (1924-1927), Prestes faisait l'admiration de beaucoup de ses contemporains depuis la fin des années 20. A Porto Alegre, lors des élections municipales remportées par Alberto Bins en 1928, où celui-ci a recueilli quelque 7.000 voix, Prestes en a obtenu un peu plus de 300, bien que n'ayant pas présenté sa candidature. Jorge Amado publiera un livre qui confèrera à Prestes une renommée internationale: *Vida de Luiz Carlos Prestes, el caballero de la esperanza*, Buenos Aires, Claridad, 1942; le livre sera publié en portugais en 1946 et en français en 1951.

¹⁶ Fondé en mars 1922, le Parti Communiste est interdit en juin de la même année. Autorisé à nouveau à fonctionner en janvier 1927, son action est considérée illégale en août de cette même année. En 1945, il sortira de la clandestinité mais sera une fois de plus interdit en 1947, et il ne retrouvera ensuite une existence légale qu'en 1985.

d'écrivains, d'artistes, de professeurs et d'intellectuels vont y adhérer ou rendre publique leur adhésion. Ce sera le cas à Porto Alegre de l'écrivain et médecin Dionélio Machado, de l'ingénieur et professeur Otto Alcides Ohlweiler, et des poétesses Lila Ripoll, Laci Osório et Edith Hervé. Ce sera le cas également dans d'autres villes brésiliennes des écrivains Jorge Amado, Graciliano Ramos et Álvaro Moreira, de l'historien Caio Prado Júnior, du peintre Cândido Portinari et du physicien Mário Schemberg, qui jouissaient déjà d'un grand prestige à l'époque.

4. Paiva tourne le dos à l'ingénierie (1933-1934)

A en juger par ses lectures préférées et ses écrits du temps où il était à l'Ecole d'Ingénierie, Paiva, s'il avait pu choisir entre les mathématiques et les « sciences sociales », aurait sans hésitation opté pour ces dernières. C'est sans doute pour cette raison qu'il s'est intéressé davantage à l'urbanisme qu'à son destin d'ingénieur.

Ses études au sein de cette école ne furent pas brillantes. Ses résultats s'avérèrent médiocres en mathématiques et assez bons, sans plus, en topographie. C'est l'intérêt qu'il démontrait pour cette dernière matière qui aurait conduit son professeur, l'ingénieur Lélis Espartel¹⁷, à le recommander pour le poste de topographe assistant à la Mairie de Porto Alegre, et c'est là que, grâce à Ubatuba de Faria, il découvre l'urbanisme. Auparavant, pour ainsi dire, il occupait une partie de son temps « à tourner le dos » à l'ingénierie.

¹⁷ Professeur spécialisé en topographie qui, jusqu'à la fin des années 60, a exercé une intense activité professionnelle et syndicale dans le Rio Grande do Sul. Il a publié entre autres travaux *Caderneta de Campo*, Rio de Janeiro, Globo, 1948 (en coll. avec João Lüderitz); *Topografia*, Porto Alegre, Ceue/Ufrgs, 1961; et *Curso de topografia*, Rio de Janeiro, Globo, 1965.

L'Ecole d'Ingénierie que fréquentait Paiva avait beaucoup changé par rapport à ce qu'elle était au temps d'Ubatuba de Faria¹⁸. Et, contrairement à Paiva, Faria s'était intéressé à l'urbanisme dès ses premières années d'études, cherchant à retirer de l'ingénierie, plutôt que de s'en désintéresser, ce qui lui semblait important pour sa formation d'urbaniste.

Ubatuba de Faria avait intégré l'Ecole d'Ingénierie en 1926 et était devenu avant la fin de la même année assistant au service du cadastre. En 1928, il y devenait topographe assistant.

Aux deux postes successifs qu'il occupa ainsi à la Mairie comme étudiant, Ubatuba de Faria vit de près la mise en œuvre des principaux projets proposés par la « Commission Spéciale » qu'avait créée le maire Otávio Rocha en 1924: la percée des avenues Júlio de Castilhos et Borges de Medeiros, la construction du viaduc de la rue Duque de Caxias, l'élargissement et le prolongement de l'avenue São Raphael, la régularisation du tracé et l'embellissement d'une douzaine de rues du centre-ville ainsi que d'importantes artères, comme les avenues Independência, Bom Fim et Redenção.

Durant ces années, outre qu'il a aidé sur le terrain les ingénieurs responsables des relevés requis pour ces travaux, Ubatuba de Faria a eu à de nombreuses reprises l'occasion de consulter les archives municipales, par ailleurs mal organisées, pour y chercher des informations susceptibles de faciliter le travail du service du cadastre, s'acquittant de ses tâches avec beaucoup d'application. En 1928, il acquérait un appareil photo Zeiss à soufflets, dont il va se servir systématiquement pour garder la trace des travaux réalisés par la Mairie ainsi que de certains des plans qu'il consulte aux archives municipales.

¹⁸ Pour retracer la trajectoire de vie et professionnelle de Faria, outre certains documents et les témoignages de ses enfants, le manuscrit de six pages qu'a écrit en 1980 son frère aîné Horácio Ubatuba de Faria (†) nous a été d'une aide particulièrement précieuse.

Plus tard, il utilisera ce même appareil pour faire des copies de ses propres plans et projets.

Faria fut le témoin d'un autre épisode marquant de cette période: le passage à Porto Alegre fin 1929 de l'urbaniste Alfred Agache, qui était en train d'achever la conception de son *plano de remodelação* de Rio de Janeiro. Agache fut reçu par le maire Alberto Bins et rencontra les techniciens de la Mairie. Résultat de ce voyage, il dessina un projet de jardin pour Campos da Redenção, zone de 35 hectares située près de l'Ecole d'Ingénierie.

Le peu d'écrits et de travaux d'Ubatuba de Faria¹⁹ suffit à montrer qu'il n'avait pas tourné le dos aux enseignements reçus dans cette école, surtout à ceux ayant trait à l'assainissement des villes.

Dès sa création, l'Ecole d'Ingénierie a en effet proposé à ses étudiants des cours réguliers consacrés à l'étude de « l'assainissement urbain », discipline qu'y enseignèrent, entre autres, les professeurs José da Costa Gama, Adolph Alfred Stern et Antônio de Almeida Siqueira. Ce dernier deviendra à partir de 1917 l'un des plus proches collaborateurs de l'ingénieur Francisco Rodrigues Saturnino de Brito²⁰, qui montait alors des

¹⁹ Dans les années 40, lorsqu'il devient professeur universitaire, Faria est chargé d'enseigner la topographie et l'assainissement urbain. Il abordera fréquemment ces deux thèmes dans ses écrits. Voir par exemple « Cadastro e urbanismo em Porto Alegre », *Boletim da SERGS* (6), janvier 1934, pp. 32-41; « Plano geral de cadastramento do Rio Grande do Sul », *Jornal do Estado*, 29 décembre 1937, pp. 7-8; « Saneamento e urbanismo », *Correio do Povo*, 1^{er} mai 1941, p. 11; « Fotografia aérea: sua utilidade para as Administrações Municipais », *Boletim do DPM* (15-16), septembre-octobre 1949, pp. 20-23.

²⁰ Personnage incontournable de l'ingénierie sanitaire et de l'urbanisme dans le pays tout au long de la Vieille République en raison de ses idées novatrices et de l'ampleur de son œuvre. La réhabilitation de la dimension urbanistique de l'œuvre de Francisco Saturnino de Brito (1864-1929) est due à la recherche qu'a réalisée Carlos Roberto Monteiro de Andrade (voir *A peste e o Plano: o urbanismo sanitário do Eng.º Saturnido de Brito*, São Paulo, Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, 1992, ronéoté). Sans parler de ses écrits théoriques, il convient ici de mentionner quelques villes ayant fait l'objet de ses nombreux études, plans et projets entre 1895 et 1929: Amparo, Aracajú, Campinas, Campos, Curitiba, Fortaleza, Limeira, Paraíba do Norte, Petrópolis, Piracicaba, Poços de Caldas, Recife, Ribeirão Preto, Rio de Janeiro (assainissement de Manguinhos, de la Lagôa Rodrigo de Freitas et de l'Ilha das Cobras), Salvador, Santos, São Paulo (assainissement du rio Tieté), Sorocaba, Teófilo Otoni, Uberaba, Vitória et, dans le Rio Grande do Sul, Cachoeira do Sul, Cruz Alta, Iraí, Livramento, Passo Fundo, Rosário, Santa Maria, São Gabriel, São Leopoldo, Rio Grande et Uruguaiana. Sa mort surviendra alors qu'il était en train d'achever l'élaboration du plan de Pelotas. Cf. Antônio de Almeida Siqueira, « Homenagem a Saturnido de Brito », *Boletim da SERGS* (12), juillet 1935, pp. 541-542.

projets d'assainissement pour différentes villes du Rio Grande do Sul.

Les cours et les études réalisés par L'Ecole d'Ingénierie sont à l'origine des premières réflexions ayant été menées dans le Rio Grande do Sul sur « l'art de construire les villes »²¹ et sur l'urbanisme. Sa revue *EGATEA*, qui sera éditée sans interruption de 1914 à 1930, publiera divers articles qui aborderont déjà résolument la ville comme un tout et en tant qu'objet d'intervention des arts, des techniques et des sciences. Le premier de ces articles, qui date de 1914 et qu'a écrit l'ingénieur et architecte João Moreira Maciel, traitait du *plano de melhoramentos* de Porto Alegre²². D'autres vont suivre, abordant des thèmes tels que l'approvisionnement en eau, le ramassage des déchets, l'installation d'égouts et le tracé de voies de circulation. *EGATEA* publiera également des articles sur des projets en cours, comme le plan d'assainissement et la proposition d'un code de construction des immeubles pour la ville de Rio Grande²³.

Jusque dans les années 20, les ingénieurs de la région avaient pour principale référence les convictions sanitaires de Saturnino de Brito, grand admirateur de Camillo Sitte²⁴ et dont les réflexions se rapprochaient de celles menées en Europe, où l'urbanisme naissant commençait à s'affirmer. Une autre passerelle entre le Vieux Continent et le Brésil sera lancée par Benno Hoffman, professeur à l'Ecole d'Ingénierie, qui avait

²¹ C'est à travers le travail de Saturnino de Brito, et plus particulièrement grâce à l'un de ses écrits (*Notes sur le tracé sanitaire des villes*, Paris, Imprimerie et Librairie des Cheimins de Fer, Imprimerie Choix, 1916), que cette expression s'est répandue parmi les ingénieurs locaux

²² João Moreira Maciel, « Melhoramentos de Porto Alegre », *EGATEA* (3/1), novembre-décembre 1914, pp. 124-128.

²³ Voir, par exemple, João Fagundes de Mello, « A edificação do Rio Grande e a sua regulamentação », *EGATEA* IV (4), juillet 1918, pp. 200-210, et Francisco Rodrigues Saturnino de Brito, *Saneamento de Rio Grande*, travail publié en 1918 sous forme de livre par l'Ecole d'Ingénierie, et ensuite dans plusieurs numéros de la revue *Egatea*, entre septembre et juillet 1919.

²⁴ Depuis 1905 Brito évoquait dans ses travaux *L'art de bâtir les villes* de Camillo Sitte, ouvrage qu'avait traduit Camille Martin. Concernant spécifiquement l'influence qu'a exercée Sitte sur la pensée de Brito, voir Carlos Roberto Monteiro de Andrade, « Camillo Sitte, Camille Martin e Saturnino de Brito: traduções e transferências de idéias urbanísticas », in Luiz César de Queiroz Ribeiro et Robert Pechman (éd.), *Cidade, povo e nação*, Rio de Janeiro, Civilização Brasileira, 1996, pp. 287-310.

étudié en Allemagne en 1916²⁵. Celui-ci fut le premier ingénieur à employer le néologisme « urbanisme » dans les pages d'*EGATEA*, dans un article sorti en 1925 où il fait référence à « la science ou l'art de construire des villes (urbanisme, town planning) » et se présente comme « modeste porte-parole de cette science, créée au fil des ans, étudiée de façon moderne, amplifiée et mise en pratique par des hommes de réputation mondiale »²⁶.

Quand Ubatuba de Faria intègre l'École d'Ingénierie en 1926, l'urbanisme représente en effet une nouveauté pour le petit monde des ingénieurs de la région, mais l'approche de la ville en tant qu'objet d'étude et de transformation n'en était pas une. Et pas seulement du point de vue sanitaire. La croissance démographique des villes de la moitié nord du Rio Grande do Sul et la naissance de nouveaux villages dans les colonies nécessitaient en permanence la formation de géomètres ayant des notions de « tracé urbain ». Ces mêmes géomètres avaient joué un rôle important dans la démarcation d'un grand nombre de lotissements, qui avait débouché sur l'inclusion de plus de 1000 hectares dans le périmètre urbain de Porto Alegre rien que pendant la première décennie du XX^e siècle²⁷.

Comme l'avaient fait avant lui quelques-uns de ses professeurs, Ubatuba de Faria a cherché dès la deuxième moitié des années 20 à comprendre ce que certains travaux d'assainissement et de tracé de rues avaient à voir avec « l'art de construire des villes », c'est-à-dire avec

²⁵ L'ingénieur Benno Hoffmann a été lui aussi un divulgateur important des idées de Brito dans le Rio Grande do Sul. Né à São Leopoldo, ce fils d'immigrants allemands, après avoir obtenu son diplôme à Porto Alegre, est parti en Allemagne en 1916 pour y suivre un cours à la Technische Hochschule de Berlin-Charlottenburg, et en particulier celui que dispensaient Felix Genzmer et Joseph Brix.

²⁶ Cf. Benno Hoffmann, « Notas sobre o arruamento das cidades », *EGATEA* (1/X), janvier-février 1925, p. 2. Le mot *arruamento* était alors couramment employé tant pour évoquer les rues d'une ville que pour se référer à l'action de les tracer et de les construire. Etant donné son contenu, le titre de l'article de Hoffmann pourrait être traduit par « Notes sur la disposition des rues dans les villes ».

²⁷ Voir à ce propos Tânia Marques Strohaecher, *O mercado de terras de Porto Alegre: atuação das companhias de loteamento (1890-1945)*, Porto Alegre, GEDURB, 1993 (ronéoté).

l'urbanisme. Dès 1931, il prend connaissance des projets, idées et théories de Prestes Maia et d'Alfred Agache. Ce n'est pas pour autant qu'il délaisse les enseignements de Saturnino de Brito et de ses disciples, comme ses premiers travaux publiés le montreront plus tard²⁸.

Il existe une autre différence dans la formation de Paiva et d'Ubatuba de Faria. Celui-ci a commencé ses études d'ingénieur dans une école qui jouissait d'un grand prestige social et d'une grande stabilité institutionnelle. Mais en 1932, lorsque Faria reçoit son diplôme, la situation de celle-ci a bien changé.

Fondée en 1896 par des professeurs positivistes de l'Ecole Militaire de Porto Alegre, qui avaient pour modèle les *Land Grant College* américains, l'Ecole d'Ingénierie conjugait depuis son inauguration des activités d'enseignement et de recherche²⁹. Elle ne s'arrêtera pas de croître jusqu'à la fin des années 20, créant sans cesse de nouveaux cours. En 1930, elle commençait à connaître des difficultés financières. Elle n'avait pas retiré de bénéfices de la « révolution », ses dirigeants étant des adversaires politiques de Vargas. Il n'y a déjà plus de « grands débats » à l'Ecole d'Ingénierie ni même dans les pages de sa prestigieuse revue, qui, si elle jouissait jusque-là de par sa qualité d'un grand prestige auprès d'un lectorat dépassant celui des ingénieurs de la région, cesse de paraître en 1931. Ces débats migreront petit à petit de l'établissement d'enseignement vers l'institution représentant la corporation: la Société d'Ingénierie³⁰, qui crée son Bulletin en 1932 et reprend le rôle exercé auparavant par *EGATEA*.

Cette année-là, alors qu'elle était en train de devenir l'« Université

²⁸ Nous présentons dans la bibliographie un compte-rendu des principaux travaux qu'a publiés Ubatuba de Faria.

²⁹ A ce propos, lire: Maria de Nazareth Agra Hassen, Maria Letícia Mazzucchi Ferreira (éd.) *Escola de Engenharia, UFRGS. Um século*. Porto Alegre: Tomo Editorial, 1996; Mozart Pereira Soares, Pery Diniz da Silva, *Memória da Universidade Federal do Rio Grande do Sul: 1934-1964*, Porto Alegre, Ed. da Universidade, 1992

³⁰ La Société d'ingénierie du Rio Grande do Sul a été fondée le 10 juillet 1930.

Technique », l'Ecole d'Ingénierie montre déjà des signes de faiblesse. Etablissement d'enseignement exemplaire pendant trois décennies, elle commence à perdre le prestige qui faisait que ses diplômés étaient très convoités.

Tout au long de ses études, Paiva a vécu dans une école en crise. La décision de faire passer les étudiants d'office sans examen en 1930 embarrassa beaucoup les professeurs. Puis la Réforme de l'Enseignement décrétée par Vargas en 1931, qui devait créer un système universitaire fédéral et introduire la réglementation nationale des professions³¹, força l'école à adapter ses programmes précipitamment. Paiva étudia ainsi dans un établissement dont les ressources diminuaient progressivement et qui avait du mal à suivre le nouvel ordre institutionnel. C'est pour cette raison que, début 1935, il reçut son diplôme d'ingénieur non pas de l'Ecole qu'il avait intégrée, ni de l'Université de Porto Alegre (créée dans la précipitation en 1934), mais de de l'éphémère « Université Technique ».

5. A la rencontre de l'urbanisme (1933-1938)

Après avoir conclu ses études en 1932, Ubatuba de Faria tient dès 1933 sa première conférence à la Société d'Ingénierie, sur le thème de l'urbanisme, qu'il est le premier ingénieur à proposer pour les rencontres hebdomadaires de cette société³².

³¹ A travers le décret n° 23.569 du 11 décembre 1933, Getúlio Vargas a établi pour la première fois au Brésil une réglementation fédérale de l'exercice des métiers d'ingénieur, d'architecte et de géomètre. Jusque-là, chaque Etat avait sa propre réglementation à ce sujet. Celui du Rio Grande do Sul, par exemple, n'exigeait aucun diplôme pour exercer une quelconque profession.

³² Intitulée « Cadastro e urbanismo para Porto Alegre », la conférence a eu lieu le 30 août 1933. Voir Luiz Athur Ubatuba de Faria, « Cadastro e urbanismo em Porto Alegre », in *Boletim da SERGS* (6), janvier 1934, pp. 32-41.

C'est grâce à son initiative qu'est réalisé le relevé cadastral et topographique complet de la péninsule, travail qui requiert l'embauche de nouveaux techniciens, dont Edvaldo Pereira Paiva.

En 1934, Ubatuba de Faria invite Paiva pour une autre tâche, différente de celle pour laquelle il avait été invité: étudier l'urbanisme et concevoir un « plan d'ensemble » pour Porto Alegre. Ce dernier va alors passer une partie de son temps à lire et étudier deux livres: *Estudo de um Plano de Avenidas para a cidade de São Paulo*, de l'ingénieur Francisco Prestes Maia³³, et *Cidade do Rio de Janeiro, Extensão, Remodelação, Embellezament*, d'Alfred Agache³⁴. Bien que ces livres aient été publiés pour présenter des projets urbanistiques, ils débattaient également de l'urbanisme, de ses techniques et de ses théories. Comme nous le verrons plus loin, certaines de ces théories et techniques deviendront très importantes tout au long de l'œuvre du Paiva urbaniste.

L'initiative d'Ubatuba de Faria portera ses fruits. A partir de 1935, dorénavant en collaboration avec son collègue ingénieur Paiva, il réalisera plusieurs études et concevra une série de projets pour Porto Alegre. Ces études et projets seront présentés lors de l'*Exposição de Urbanismo* de 1936, la première à avoir jamais été organisée à Porto Alegre sur ce thème et dont les propositions feront l'objet de conférences, de débats, sans compter les articles qui sortiront dans la presse locale.

En fait, même s'ils partageaient de nombreuses idées sur l'urbanisme, Faria et Paiva avaient des personnalités bien différentes. Ubatuba de Faria présentait le profil d'un technicien exemplaire. Adeptes de

³³ Il s'agit d'un livre de grand format (29 x 42 cm) imprimé sur papier glacé. Voir Francisco Prestes Maia, *Estudo de um Plano de Avenidas para a Cidade de São Paulo*, São Paulo, Companhia Melhoramentos, 1930.

³⁴ Signalons que la version en portugais de ce travail, qui se présente sous la forme d'un livre de grand format, a été éditée avec plus de soin que sa version en français, et que cette dernière, qui se présente en deux volumes, est postérieure; cf. Donat-Alfred Agache, *Cidade do Rio de Janeiro, Extensão, Remodelação, Embellezamento*, Paris, Foyer Brésilien, 1930; et *La remodelation d'une capitale, Aménagement, Extension, Embellissement*, Paris, Société Coopérative d'Architectes, 1932. Paiva possédait dans sa bibliothèque les deux versions.

l'Eglise Positiviste, il a élaboré dans ses écrits un discours où le progrès apparaît comme le résultat de l'effort collectif d'hommes de bien. L'*Exposição de Urbanismo* et les travaux qui y furent présentés seront davantage associés par la presse locale à son nom qu'à celui de Paiva. Suite à cette exposition, des organes de gestion publique de niveau régional et fédéral, ainsi que l'initiative privée, commenceront à faire appel aux services d'Ubatuba de Faria.

En 1938, Ubatuba de Faria quitte le service du cadastre et Paiva ne peut, pour différentes raisons, donner suite aux travaux collectifs qu'ils ont commencés ensemble. Cela n'empêchera pas les deux collègues de continuer à entretenir des liens amicaux.

6. Arnaldo Gladosch, l'urbaniste « du dehors » (1939-1940)

Lors de la conférence qu'il tient à la Société d'Ingénierie en 1933, Ubatuba de Faria affirme que « l'établissement d'un plan directeur est une opération difficile et complexe » et que pour cette raison « il doit être confié à un urbaniste aux capacités reconnues »³⁵.

Lors de l'*Exposição de Urbanismo*, Alberto Bins, maire de Porto Alegre, reconnaîtra publiquement la valeur du travail de Paiva et de Faria et ira même jusqu'à affirmer que la compétence en urbanisme qu'ils avaient démontrée rendait superflue l'embauche d'Agache, dont il trouvait les services trop chers³⁶.

³⁵ Cf. Luiz Athur Ubatuba de Faria, « Cadastro e urbanismo... », *op. cit.*, p. 33.

³⁶ Lors de la clôture de l'*Exposição*, le maire Alberto Bins lui-même se dira surpris par son succès et avouera ne pas avoir imaginé, lorsqu'on lui avait proposé sa réalisation, qu'elle « éveillerait autant d'intérêt ». A ses yeux, le plan exposé à cette occasion apportait la preuve que, pour beaucoup moins cher que ce que lui avait demandé Agache pour le réaliser, la ville avait finalement son plan. Cf. « Exposição de urbanismo », *Correio do Povo*, le 4 décembre 1936, p. 2. D'après ce journal, Agache aurait demandé à Bins 600 *contos de réis* pour réaliser son « étude d'urbanisme ». Le salaire mensuel de Paiva en tant qu'ingénieur de la Mairie était à l'époque de 18 *contos de réis*.

José Loureiro da Silva, successeur d'Alberto Bins, avait cependant une opinion bien différente. En décembre 1938, il annonçait à la presse en grande pompe que la ville allait recourir aux services d'Arnaldo Gladosch, « ingénieur diplômé, architecte et urbaniste »³⁷, pour concevoir un plan directeur. La principale réalisation de Gladosch comme urbaniste était sa collaboration avec Agache dans l'élaboration du plan de *remodelação* de Rio de Janeiro³⁸. C'est au nom de cette réalisation que Loureiro da Silva présente Gladosch au Conseil du Plan Directeur, en mars 1939³⁹.

Des années plus tard, Paiva se souviendra avec amertume de cet épisode⁴⁰. Il écrira que lors de la réception organisée par la Société d'Ingénierie à l'occasion de l'arrivée de Gladosch à Porto Alegre, il lui avait remis un exemplaire de la brochure réunissant les travaux qu'il avait réalisés avec Ubatuba de Faria en lui manifestant son désir de collaborer. Mais rien de cela ne devait arriver.

Gladosch va concevoir son projet dans son bureau de Rio de Janeiro tout au long des années 1939 et 1940. Bien que ses services eussent coûté une petite fortune aux coffres publics de la ville⁴¹, très peu de ses propositions seront mises en œuvre par la municipalité. En réalité, Gladosch laissera des traces importantes à Porto Alegre non pas en tant qu'urbaniste mais comme architecte. Deux des plus grands immeubles ayant été construits à Porto Alegre dans les années 40 sont de sa

³⁷ C'est ainsi que Loureiro da Silva présentera Gladosch à la presse. Cf. *Correio do Povo*, le 25 décembre 1938, p. 1.

³⁸ Dans la page « Remerciements », Agache ne dédiera que quelques mots à Gladosch pour le remercier de sa collaboration dans les questions de l'aménagement industriel; cf. Donat-Alfred Agache, *La remodelation d'une capitale...*, *op. cit.* Le nom de Gladosch n'apparaît pas dans l'édition brésilienne de ce même livre. Du reste, au-delà de ceux qu'il a élaborés pour Porto Alegre, on ne connaît pas d'autre plan qu'aurait conçu Gladosch.

³⁹ Cf. José Loureiro da Silva, *Um plano de urbanização*, Porto Alegre, Livraria do Globo, 1943, pp. 124-125, transcription de la séance du Conseil du Plan Directeur du 3 mars 1939.

⁴⁰ Voir Edvaldo Pereira Paiva, *Memórias de um homem...*, *op. cit.*, p. 33.

⁴¹ Gladosch a reçu 450 contos de réis pour « organiser le plan directeur de Porto Alegre », ce qui comprenait la présentation des travaux suivants: étude préliminaire pour le plan directeur (échelle 1/25.000), études préliminaires pour le plan du centre-ville (échelle 1/5.000) et études préliminaires pour l'assainissement et l'urbanisation de la Praia de Belas et pour la Vale do Riacho (échelle 1/5.000). Cf. « Contrato com o urbanista Arnaldo Gladosch », José Loureiro da Silva, *Um plano de urbanização*, Globo, 1943, pp. 215-218.

conception. L'un d'eux, le SULACAP, figure encore souvent aujourd'hui sur les cartes postales de la ville.

Entre 1938 et 1940, Paiva prend pour sa part ses distances vis-à-vis de l'urbanisme municipal de Porto Alegre et se consacre à une tâche qu'il connaît bien. On commençait alors à construire la plus grande avenue de la ville, longue de 6 kilomètres et qui sera appelée avenue Farrapos. Avec ses collègues du service du cadastre, Paiva participe au relevé de la zone concernée par le tracé de celle-ci.

A cette époque, il suit également les travaux de relevé photogrammétrique aérien de la ville, que la Mairie avait confiés à la compagnie allemande Sindicato Condor. Cependant, la déclaration de la Seconde Guerre mondiale ajourne l'exécution de ce travail, que Paiva et d'autres ingénieurs municipaux attendent avec tant d'impatience et qui ne se réalisera que vingt ans plus tard, en 1958. C'est à cette date que Porto Alegre disposera enfin du relevé cadastral et topographique complet de son territoire tel que l'avait exigé Ubatuba de Faria dès le début des années 30⁴².

7. Montevideo (1941)

Fin 1940, les difficultés que rencontrait la ville dans son rapport avec Gladosch du fait qu'il résidait à Rio de Janeiro et que ses propositions se révélaient difficiles à mettre en œuvre conduisent le maire Loureiro da Silva à souhaiter que l'un des ingénieurs travaillant pour la Mairie aille faire une spécialisation en urbanisme à l'étranger. Son choix tombe sur Paiva, l'un des seuls, parmi ces derniers, à avoir une certaine expérience dans ce

⁴² Cf. Luiz Athur Ubatuba de Faria, « Cadastro e urbanismo... », *op. cit.*, p. 41.

domaine.

Avant de se décider finalement pour celle de Montevideo, Paiva prend contact avec l'Université de Harvard puis celle de Bogotá, où l'architecte autrichien Karl Brunner dispensait un cours de « planification ». Fruit de ces contacts, il acquiert certains volumes de la série « Harvard City Planning Studies » et prend connaissance du *Manual de Urbanismo* de Brunner⁴³. C'est probablement à cette époque qu'il a commencé à collectionner les livres et revues d'urbanisme. Tout au long des années 40 et 50, il va en effet se constituer une bibliothèque assez complète bien que petite, qu'il cédera ensuite à la Faculté d'Architecture de Porto Alegre au début des années 60.

En mai 1941, Paiva va avoir 30 ans et part donc à Montevideo, où il suivra cette année-là les cours théoriques de l'architecte et urbaniste Maurício Cravotto et où il fréquentera l'atelier de l'architecte Juan Scasso. L'atmosphère qui règne à la Facultad de Arquitectura de la Universidad de la República, l'avancement de la démocratie uruguayenne et, principalement, le personnage de Cravotto impressionnent fortement Paiva, ainsi qu'il le reconnaîtra dans un article publié en 1945⁴⁴.

Maurício Cravotto a alors 47 ans et possède déjà une expérience certaine et un curriculum vitæ enviable⁴⁵.

Fils d'immigrants italiens, il avait décroché son diplôme d'architecte à Montevideo avec mention en 1917. Meilleur étudiant de sa promotion, il avait aussi reçu la « Médaille d'Or », qui l'exemptait des coûts d'obtention du diplôme. Il gagnera aussi le « Premier Grand Prix » de la Faculté, qui lui donnait droit à un séjour à l'étranger. De plus, parce qu'il avait obtenu les meilleures notes de l'ensemble de l'Université de la République, on lui

⁴³ Karl H. Brunner, *Manual de Urbanismo*, Bogotá, Imprenta Municipal, 1939-1940, 2 vol.

⁴⁴ Edvaldo Pereira Paiva, « Impressões de um curso de urbanismo », *Revista de Engenharia do RGS* (2), septembre 1945, pp.101-103.

⁴⁵ A propos de la trajectoire de Cravotto, voir Eduardo Folle-Chavannes (éd.), *Maurício Cravotto, 1893-1962*, Montevideo, Editorial Dos Puntos, 1994.

décerner la *beca diplomática* (bourse d'études accordée par la Chancellerie). Grâce aux ressources issues de ces diverses récompenses, Cravotto voyagera durant deux ans à travers l'Amérique (Argentine, Chili, Pérou, Equateur, Panama, Etats-Unis, Canada) et l'Europe (Angleterre, Espagne, France, Belgique et Italie).

Aux Etats-Unis, il reste trois mois à New York et voyage en voiture jusqu'à Los Angeles. A Paris, il suit des cours à la Sorbonne, où il fait la connaissance de Marcel Poëte, dont il devient un grand admirateur⁴⁶. Toujours à Paris, il assiste à une série de conférences données par Léon Jaussely au cours du second semestre 1920. Il fera d'ailleurs un compte rendu de ces conférences dont il recommandera la lecture à ses étudiants de l'Instituto de Urbanismo de Montevideo.

Dès son retour à Montevideo, en 1921, Cravotto devient professeur adjoint à la Faculté d'Architecture, où il donne le cours intitulé « Tracé des Villes et Architecture Paysagiste ». En 1925, il part de nouveau en Europe, découvre la Sicile et retourne à Paris, où il visite l'Exposition des Arts Décoratifs⁴⁷.

C'est en 1936 qu'il fondera l'Institut d'Urbanisme, qu'il dirigera jusqu'en 1952. Et c'est en tant que directeur de cet Institut que Cravotto se rendra au Brésil en 1937 et y découvrira les villes de São Paulo et de Rio de Janeiro⁴⁸.

En tant que professeur universitaire et directeur de l'Institut d'Urbanisme, Cravotto reçoit des architectes et des urbanistes de

⁴⁶ La notice nécrologique que Cravotto a publiée en 1950 témoigne de l'estime qu'il avait pour Poëte. Cf. « Marcel Poëte », *Instituto de Urbanismo* (9), 1950, p. 55.

⁴⁷ Mauricio Cravotto, « La arquitectura moderna y la Exposición de Artes Decorativas e Industriales Modernas de Paris », in *Arquitectura* (96), Montevideo, novembre 1925, pp. 266-278.

⁴⁸ Mauricio Cravotto, « Conferencia pronunciada en el Aula de la Escuela de Bellas Artes de Río », *Instituto de Urbanismo* (2-3), juin-décembre 1937, pp. 46-56; « Meditaciones sobre Brasil », *Instituto de Urbanismo* (2-3), Montevideo, juin-décembre 1937, pp. 57-74. Voir aussi « Instituto de Urbanismo da Fac. de Arquitetura de Montevideo », *Arquitetura e Urbanismo* (III/5), Rio de Janeiro, septembre-octobre 1937, pp. 259-264.

différents coins du monde, comme Werner Hegemann (1931)⁴⁹, John Collins (1937), Richard Neutra (1945) et Gaston Bardet (1948). En 1943, Francis Violich, chercheur de l'Université de Californie, lui rend visite au cours d'un long voyage d'études qu'il effectue dans plusieurs pays d'Amérique latine (Mexique, Colombie, Equateur, Pérou, Bolivie, Argentine, Uruguay et Brésil). Plus tard, Violich dira que l'enseignement en Uruguay est de haut niveau. « C'est, sans aucun doute, la meilleure école [d'architecture] d'Amérique du Sud, comparable à la nord-américaine »⁵⁰, écrira-t-il, se déclarant surpris de trouver à Montevideo une faculté d'architecture où l'urbanisme constitue pour tous les étudiants une matière obligatoire pendant un an et demi.

Lorsque Paiva fait la connaissance de Cravotto, celui-ci possède déjà, outre les prix évoqués plus haut et une reconnaissance comme professeur, une grande expérience d'architecte et d'urbaniste. En tant qu'architecte, par exemple, il avait remporté le concours pour le projet du Palácio Municipal de Montevideo en 1936. Avant cela, en 1930, il avait élaboré comme urbaniste le *Plano Regulador* de Montevideo en collaboration avec des collègues uruguayens. En janvier 1941, l'année où Paiva étudie à Montevideo, Cravotto et d'autres collègues uruguayens et argentins remportent le concours pour le plan d'urbanisme de Mendoza⁵¹.

Paiva suit avec assiduité les cinquante cours théoriques de Cravotto, découvrant entre autres les travaux, projets, études, idées et théories des français Marcel Poëte, Léon Jaussely, Pierre Lavedan et Gaston Bardet; du belge Louis van der Swaelmen; des nord-américains Lewis Mumford, Wayne D. Heydecker, Phillip Shatts, Ladislav Segoe et

⁴⁹ Voir, par exemple, « Palabras del Arq. Cravotto al presentar la 'Conferencia del Dr. Werner Hegemann' », *Arquitectura* (168-169), Montevideo, novembre-décembre 1931, pp. 264-265.

⁵⁰ Cf. Francis Violich, *Cities of Latin America, housing and planning to the south*, New York, Reinhold Publishing, 1944, p. 175.

⁵¹ Voir Fermín H. Bereterbide, Alberto A. Blanco, Mauricio Cravotto et Juan Scasso, *Plan Regulador de la ciudad de Mendoza. Primera etapa: Pre-plan*, Montevideo, Editorial Hiperion, 1941; « Plan Regulador de la ciudad de Mendoza, Republica Argentina », *Instituto de Urbanismo* (8), Montevideo, 1942-1943, pp. 24-46.

des auteurs du Regional Survey of New York; des anglais Ebenezer Howard, Patrick Geddes et Patrick Abercombie; des italiens Piero Bottoni, Cesare Chiodi et Gustavo Giovannoni; et des allemands Fritz Schumacher, Werner Hegemann et Walter Gropius.

Paiva connaissait déjà la plupart de ces noms, surtout grâce au travail de Prestes Maia. Mais ce qu'il apprit à Montevideo fut bien différent. Pour la première fois, il put suivre des cours avec projection de diapositives⁵². Pour la première fois, il fut à même de consulter dans le calme d'innombrables projets et d'entendre les commentaires de Cravotto, qui avait vraiment été sur le terrain, dans des endroits que lui ne connaissait qu'à travers les livres. Tout ceci l'impressionna fortement.

A Montevideo, Paiva trouve le temps de suivre quelques cours du Parti Communiste uruguayen, grâce auxquels il étudie « les méthodes de la dialectique et du matérialisme historique », que l'on appelait à l'époque aussi « philosophie » ou « science » de l'histoire. Ces études joueront un rôle important pour sa formation d'urbaniste, ainsi que nous le verrons plus loin. A Montevideo, Paiva a l'occasion d'étudier avec une liberté qu'il n'avait jamais connue jusqu'alors le célèbre texte « philosophique » que Joseph Staline venait d'écrire sur ces méthodes⁵³. En Uruguay, la démocratie et surtout l'Université de la République permettaient en effet que soient débattues les idées de Staline, de Marx, d'Engels, de Lénine et même de Trotsky, qui comptait beaucoup de disciples à la Faculté d'Architecture. Ces débats avaient lieu dans les bars et les couloirs de l'université et, chose absolument impensable pour Paiva, jusque dans les salles de cours. Alors qu'il baignait dans cette atmosphère de liberté, une opportunité s'offrit à lui, toujours à Montevideo, que ses camarades de

⁵² L'utilisation de diapositives a vivement impressionné Paiva. Voir « Impressões de um curso... », *op. cit.*, p.101.

⁵³ Joseph Vissarionovitch Staline, « Sobre el materialismo dialectico y el materialismo historico », *Cuestiones del leninismo*, Moscou, Ediciones en Lenguas Extranjeras, 1941, pp. 635-666. C'est l'édition qu'a consultée Paiva.

parti brésiliens ne manqueront pas de considérer comme un privilège lorsqu'il rentrera à Porto Alegre : débattre de la dialectique et du matérialisme historique avec des camarades ayant suivi les cours de « philosophie » donnés par Georges Politzer en France au milieu des années 30.

En fréquentant la Faculté d'Architecture et l'Institut d'Urbanisme de Montevideo, Paiva aura aussi la chance de faire la connaissance d'autres personnalités qui devaient plus tard marquer son itinéraire d'urbaniste et de militant. C'est le cas de Carlos Gómez Gavazzo, architecte ayant eu son diplôme en 1932 et fait un stage dans l'atelier de Le Corbusier en 1933. C'est également le cas de Demétrio Ribeiro, étudiant brésilien en architecture qui avait grandi à Paris et dont il deviendra un grand ami. Plus jeune que Paiva, celui-ci occupera durant les années 40 et 50 plusieurs postes à la direction de la section de Porto Alegre du Parti Communiste Brésilien et exercera une grande ascendance sur lui, devenant l'une de ses grandes références comme architecte, urbaniste et dirigeant du Parti.

Au-delà des nombreuses notes qu'il a prises durant les cours et qui seront à l'origine de plusieurs de ses articles ultérieurs, Paiva ramène de Montevideo une interrogation nouvelle pour lui: en fin de compte, qu'est-ce que la « science urbanistique » ? A côté de cette question, Paiva s'en posera beaucoup d'autres auxquelles il cherchera des réponses. Plus tard encore, certaines d'entre elles feront l'objet chez lui d'une autocritique. On retrouve dans tous ses textes ultérieurs à son séjour à Montevideo des références qui font écho à ce qu'on pourrait aujourd'hui définir comme une problématique de la connaissance, et en l'occurrence à un certain système de questionnement quant à la validité des idées, théories, techniques et méthodes urbanistiques, ainsi que de leur portée comme science, et quant à la portée de l'action des urbanistes sur les villes et la vie urbaine.

Pour bâtir ce questionnement systématisé, Paiva s'appuie sur les enseignements du matérialisme historique et dialectique qu'il a acquis dans les livres et auprès de ses camarades du Parti, mais une divergence conceptuelle assez subtile qu'il tient de Cravotto va se révéler ici déterminante: l'*urbanística*, ou encore « la science et l'art de construire, remodeler et orienter la croissance des villes », ne doit selon lui être confondue ni avec l'urbanisme, c'est-à-dire avec « l'évolution urbaine » ou « la manière qu'ont les agglomérations humaines de se former et de se développer», ni avec un certain phénomène social appelé urbanisation⁵⁴.

A Montevideo, Paiva décrochera un certificat qui lui donnera une légitimité professionnelle en tant qu'urbaniste au Brésil. Ce certificat va s'avérer de fait très important dans un pays où la confusion régnait depuis l'arrivée d'Agache à Rio de Janeiro quant à la définition du professionnel habilité à élaborer des projets d'urbanisme.

8. De l'ostracisme à l'autocritique (1944-1954)

Pour l'équipe municipale de Porto Alegre et une bonne partie des ingénieurs et techniciens de la mairie, la période 1943-1947 sera marquée par la paralysie et le manque de continuité des actions conduites par les pouvoirs publics locaux.

Entre 1898 et 1943, la ville Alegre n'a connu que 4 maires : José Montauray (1898-1924), Otávio Rocha (1924-1928), Alberto Bins (1928-1937) et Loureiro da Silva (1937-1943).

Entre 1943 et 1948 en revanche, elle verra se succéder 6 maires : Antônio Brochado da Rocha (de novembre 1943 à mai 1945), Clóvis Pestana (de mai à novembre 1945), Ivo Wolff (de novembre 1945 à février

⁵⁴ Cf. Edvaldo Pereira Paiva, « Impressões de um curso... », *op. cit.*, p.101.

1946), Egídio Costa (de février à novembre 1946), Conrado Riegel Ferrari (de novembre 1946 à mars 1947) et Gabriel Pedro Moacyr (de mars 1947 à juillet 1948).

Les dysfonctionnements de la gestion municipale de ces années-là ne commencent à se dissiper véritablement qu'à partir de 1948, lorsque Ildo Meneghetti est à son tour élu maire, mandat qu'il occupera jusqu'en juillet 1954.

Entre 1944 et 1954, Paiva vivra une période d'isolement progressif au sein de l'équipe municipale. Ni le maire ni ses supérieurs directs ne s'intéressent à son travail et moins encore à son titre d'urbaniste. C'est pourquoi il n'aura pendant près de 10 ans que peu d'influence sur les travaux d'urbanisme réalisés par la municipalité de Porto Alegre.

Cet isolement s'explique en partie par la mise à l'écart de Loureiro da Silva de la Mairie. A la fin du mandat de celui-ci, Paiva était devenu l'un de ses hommes de confiance et ne s'était jusqu'alors jamais autant rapproché du centre de décision des politiques municipales. En prenant ses fonctions, Antônio Brochado da Rocha écartera Paiva de tout poste exécutif d'envergure et, plus embêtant encore, choisira ses collaborateurs parmi les ingénieurs qui le considéraient comme quelqu'un de peu fiable à cause de ses convictions communistes. Ce groupe d'ingénieurs, dont Fernando Mendes Ribeiro était la figure de proue, exercera dès lors et jusqu'en 1954 une mainmise hégémonique sur les questions d'urbanisme concernant la commune.

En 1944, Paiva décide de quitter Porto Alegre pendant un certain temps. C'est à cette époque qu'il se sépare de sa première femme et Loureiro da Silva, qui a conservé une influence politique, le recommande pour un poste à Uruguaiana, ville située à la frontière entre l'Etat du Rio Grande do Sul et l'Argentine, à 600 kilomètres de Porto Alegre.

Son séjour à Uruguaiana va le marquer sur le plan personnel et

professionnel. Non seulement il y fait la connaissance de celle qui va devenir sa seconde femme mais, après avoir aidé à réorganiser le service des travaux publics de la ville en tant qu'ingénieur, c'est là qu'il reçoit sa première commande comme urbaniste: le maire d'Uruguaiana recrute Paiva et son ami Demétrio Ribeiro pour en élaborer le plan directeur, plan qu'ils concevront à Porto Alegre au cours du deuxième semestre 1944.

Une partie de ce plan (dédiée à l'étude de l'évolution urbaine d'Uruguaiana) sera publiée plus tard par l'une des revues culturelles les plus respectées de Porto Alegre: *Província de São Pedro*⁵⁵. Les noms d'Edvaldo Paiva et de Demétrio Ribeiro seront dès lors connus de l'élite culturelle et intellectuelle de la ville, débordant ainsi le cadre de la corporation des ingénieurs.

En 1945, Paiva quitte Uruguaiana et reprend son poste à la Mairie de Porto Alegre. Le maire est alors Clóvis Pestana, un ingénieur qu'il connaît bien et avec lequel il a participé à de fréquents débats à la Société d'Ingénierie. Celui-ci le nomme au poste de « directeur de la planification » au service du cadastre. Mais ce service sera supprimé par le maire suivant, Ivo Wolff, qui créera à sa place la Division d'Urbanisme, où Paiva occupera le même poste de directeur de la planification jusqu'en 1954 sans qu'on le sollicite pour un quelconque travail d'urbanisme.

On peut expliquer cette mise à l'écart de Paiva d'une autre manière.

En 1944, alors qu'il partageait son temps entre Porto Alegre et Uruguaiana, un mouvement s'était formé visant à créer un cours d'architecture, cours qui n'existait pas encore dans la capitale du Rio Grande do Sul. Lancée par le directeur de l'Institut des Beaux-Arts, Tasso Corrêa, l'idée fut soutenue par le peu d'architectes alors établis sur place. Parmi d'autres objectifs, Tasso Corrêa souhaitait faire face à l'hégémonie

⁵⁵ Edvaldo Pereira Paiva et Demétrio Ribeiro, « Uma cidade da zona pastoril Rio-Grandense », *Província de São Pedro* (3), mars 1946, pp. 103-116.

exercée par la corporation des ingénieurs dans la région. A cette période, ce qu'on appelait l'architecture « moderne » et les idées du mouvement moderne commençaient à s'imposer à Rio de Janeiro, São Paulo, Belo Horizonte, mais rencontraient une forte résistance à Porto Alegre. Cependant, une partie importante de l'élite culturelle et artistique locale avait le sentiment que leur ville était en retard dans ce domaine. Ce sentiment allait se renforcer davantage encore en 1944, quand un concours organisé par la VFRGS (entreprise des chemins de fer du Rio Grande do Sul) et qu'avait remporté Affonso Eduardo Reidy fut annulé sans explications. Les responsables avaient en fait cédé aux pressions de la corporation locale des ingénieurs, qui n'acceptait pas que le siège d'une entreprise qui lui était aussi chère fût conçue par un architecte. Facteur aggravant, par un architecte qui n'habitait pas Porto Alegre et dont le « style » de l'immeuble qu'il avait dessiné pour le concours en question lui paraissait bizarre. Des arguments qui, ajoutés à celui du coût élevé de la construction de cet immeuble et aux doutes quant à la faisabilité des travaux, finirent par l'emporter.

La proposition de création d'un cours d'architecture à l'Institut des Beaux-Arts est formellement présentée aux responsables éducatifs en septembre 1944. Participe activement à cette démarche l'architecte Ernani Dias Corrêa, frère de Tasso Corrêa qui a obtenu son diplôme à Rio de Janeiro. C'est à lui qu'on demande de proposer un règlement pour ce cours, et, toujours en 1944, il se chargera aussi de contacter des professionnels pour former le premier corps enseignant chargé de le dispenser, dans les rangs duquel on comptera, outre Ernani Dias Corrêa lui-même, les architectes Werner Hugo Grundig, José Lutzemberguer, Max Waldemar Lubke et Danilo Smith, ainsi que les ingénieurs Edvaldo Pereira Paiva, Luiz Arthur Ubatuba de Faria et Fernando Azevedo Moura.

La réaction de la corporation des ingénieurs est immédiate. Dès

octobre 1944, l'Ecole d'Ingénierie propose aux responsables nationaux de l'Education la création d'un autre cours d'architecture à Porto Alegre, qui est mis en place au sein de l'Ecole d'Ingénierie. Les deux cours vont fonctionner parallèlement pendant l'année 1945 selon des principes bien différents, et va commencer alors une bataille qui ne se terminera qu'en 1952, avec la création de la Faculté d'Architecture, où seront réunis les cours de l'Institut des Beaux-Arts et ceux de l'Ecole d'Ingénierie. Pour donner une idée de la suprématie de la corporation des ingénieurs sur celle des architectes et de la durée de cette suprématie, il suffit de dire que cette faculté a été dirigée par des ingénieurs jusqu'en 1975⁵⁶.

Pour sa part, Paiva ne participa que discrètement à la création de ce cours d'architecture, mais s'y impliquera ensuite de plus en plus. Avec l'appui de Tasso Corrêa, il organise en 1947 une formation en urbanisme d'une durée de deux ans destinée aux architectes et ingénieurs diplômés. Il s'agit donc là d'un cours de spécialisation. Après beaucoup d'incertitudes concernant la possibilité de l'ajuster aux exigences du Ministère de l'Education Nationale, celui-ci autorisera sa mise en œuvre en 1947.

Pour suivre ce cours, les candidats doivent passer des examens de sociologie et d'histoire de l'art, respectivement organisés par Demétrio Ribeiro et Ubatuba de Faria, d'un côté, et Edvaldo Paiva et Angelo Guido, de l'autre. Le cours en question proposera à ses étudiants le cursus suivant: théorie et pratique des plans de ville (Paiva), évolution urbaine (Demétrio Ribeiro), statistiques et documentation, techniques sanitaires urbaines, services d'utilité publique, architecture paysagiste, organisation sociale des villes et gestion municipale. Dans ce cours, la discipline d'architecture paysagiste sera dispensée par Cravotto, auquel il sera rendu

⁵⁶ Selon le témoignage de Demétrio Ribeiro, lors de la négociation qui eut lieu entre ingénieurs et architectes à propos de la création de la Faculté d'Architecture, les premiers acceptèrent la chose en y mettant la condition que cette faculté devait être dirigée par un ingénieur.

hommage durant son séjour à Porto Alegre. Malgré la forte publicité qui en est faite, seuls 5 candidats s'y inscrivent, dont 4 passent les examens et 3 obtiennent leur diplôme, en 1949: Francisco Riopardense de Macedo, Nely Peixoto et Edgar Graeff, le parrain de cette promotion réduite étant Oscar Niemeyer.

L'un des travaux que réaliseront les 3 premiers diplômés de ce cours concerne le plan directeur de Rio Grande, qui, après avoir été présenté aux autorités de cette ville, aura une grande répercussion⁵⁷. Mais il faut reconnaître que l'urbanisme intéressait peu à l'époque. La promotion suivante d'urbanistes ne sortira d'ailleurs que 6 ans plus tard, en 1955.

1948 reste pour plusieurs raisons une année marquante dans la vie de Paiva: c'est celle en effet où il fonde avec une poignée de collègues l'Institut des Architectes du Brésil (IAB)⁵⁸ et où, en novembre, il prend part au II^e Congrès Brésilien des Architectes à Porto Alegre.

La tenue de ce congrès l'année où des revues d'architecture étrangères (*L'Architecture d'Aujourd'hui*, *Architectural Forum* et *Progressive Architecture*) publiaient pour la première fois des numéros spéciaux consacrés au Brésil a marqué le rapprochement des architectes de la région du mouvement moderne brésilien, c'est-à-dire le resserrement des liens entre les professionnels de Porto Alegre et des architectes de Rio de Janeiro et de São Paulo, qui jouissaient déjà d'un grand prestige et dont les réalisations étaient associées au mouvement de rénovation architecturale que certains se plaignaient justement de ne pas encore voir à l'œuvre à Porto Alegre. Témoin du retard de la ville dans cette rénovation, certains des projets ayant été présentés lors de l'exposition qui s'est tenue pendant le

⁵⁷ Il s'agit du Pré-plan de Rio Grande, élaboré sous la direction de Paiva et de Faria par les étudiants en urbanisme Edgar Graeff, Francisco Riopardense de Macedo, Nelly Peixoto Martins et Sérgio Corrêa – ce dernier n'ayant pas achevé ses études.

⁵⁸ L'Institut des Architectes du Brésil (IAB) a été fondé à Rio de Janeiro le 26 mars 1921. La section du Rio Grande do Sul de l'IAB a été créée à Porto Alegre le 18 mars 1948.

congrès en question dans l'auditorium du journal *Correio do Povo* seront largement commentés, notamment ceux de l'Hospital das Clínicas de Jorge Moreira, de l'immeuble du siège de la Direction des Chemins de Fer du Rio Grande do Sul d'Affonso Eduardo Reidy et du sanatorium de l'Instituto de Previdência des frères Roberto. L'Hospital das Clínicas était en fait une commande du gouvernement fédéral, qui en venait progressivement à considérer le style des « modernes » comme une sorte d'architecture officielle. La réalisation de ce projet, soit dit au passage, s'avéra extrêmement pénible: elle s'étendit sur plus de deux décennies et signa la rupture entre Moreira et les maîtres d'œuvre. Quant aux projets de Reidy et des frères Roberto, les seuls alors cités par les revues étrangères concernant Porto Alegre⁵⁹, ils n'étaient pas ceux d'architectes de la région et ne furent jamais menés à leur terme.

Mais revenons à Paiva. Le différend qui l'oppose au maire Ildo Meneghetti et qu'il rend public en 1948 accroît son isolement au sein de la Mairie. Le principal motif de cette polémique, qui passera en second plan lors du II^e Congrès Brésilien des Architectes, renvoie au plan directeur. Une des résolutions adoptées par ce congrès prévoit l'envoi d'une lettre au maire de Porto Alegre pour lui suggérer des mesures visant à élaborer un plan directeur pour sa ville. Elle est rapidement rendue publique⁶⁰ et ce dernier considère son contenu offensant à son égard⁶¹. La lettre, qui a été approuvée à l'unanimité par les participants du congrès, insinue effectivement que la Mairie ne traite pas correctement le sujet du plan directeur, entre autres parce qu'elle ne s'appuierait ni sur « une étude scientifique de planification urbaine », ni sur le travail de techniciens

⁵⁹ « Bâtiment d'Administration. Direction des Chemins de fer de Rio Grande do Sul », par Affonso Eduardo Reidy, *L'Architecture d'aujourd'hui* (13-14), septembre 1947, pp. 78-79; « Sanatorium à Porto Alegre, Rio Grande do Sul », par Marcelo, Milton et Maurício Roberto, *L'Architecture d'aujourd'hui* (42-43), août 1952, pp. 96-97.

⁶⁰ « Comissão de técnicos para elaborar o plano diretor de Porto Alegre », *Correio do Povo*, le 2 décembre 1948, p. 16.

⁶¹ « O plano diretor da cidade e o 2º Congresso Brasileiro de Arquitetos », *Correio do Povo*, le 5 décembre 1948, p. 28.

spécialisés: en l'occurrence d'urbanistes, d'architectes et d'ingénieurs⁶².

Pour mieux comprendre cet épisode, il faut savoir qu'en juillet 1948, la Mairie de Porto Alegre avait créé une commission de révision du plan directeur à laquelle Paiva participait (non comme fonctionnaire municipal mais comme représentant de l'Institut des Beaux-Arts) et que, lors de sa première réunion, il avait ouvertement critiqué les travaux que la commission prétendait réaliser. Ses objections se résumaient à une question: comment réviser un plan qui n'existe pas ?

Le maire attribue la résolution du congrès des architectes à l'action de Paiva et aux informations erronées qu'il aurait fournies aux membres de la commission de révision du plan directeur⁶³. Paiva décide alors de se retirer de celle-ci et est remplacé, en tant que représentant de l'Institut des Beaux-Arts, par Ubatuba de Faria.

Après le retrait de Paiva, ses divergences avec le maire et les membres de la commission de révision continuent cependant de s'accroître et gagnent les pages des journaux, il devient *persona non grata* à la Mairie de Porto Alegre.

Nonobstant les problèmes rencontrés à la mairie, Paiva a vécu les années 1945, 1946 et 1947, durant lesquelles il débutait dans sa carrière de professeur universitaire, dans un certain optimisme. La fin de la dictature de Vargas et l'étonnant suffrage obtenu par les candidats communistes aux élections de 1946 ont permis à la gauche brésilienne d'envisager une nouvelle étape politique. Cependant, le Parti Communiste est de nouveau interdit en 1947. Avec la guerre froide, une nouvelle vague de persécutions sévit au Brésil. Demétrio Ribeiro, par exemple, doit

⁶² « Comissão de técnicos... », *op. cit.*, p. 16.

⁶³ Meneghetti a pris ses fonctions de maire le 15 juillet 1948. Le 26 juillet, il signait la loi n° 87, qui donnait naissance à la Division d'Urbanisme (en la subordonnant à la Direction Générale des Travaux et de la Voirie) et décidait de la constitution de la Commission de Révision du Plan Directeur, commission qui sera mise en place le 8 août de la même année. Cf. Prefeitura Municipal, *Relatório apresentado à Câmara Municipal pelo prefeito Eng. Ildo Meneghetti em 5 de abril de 1949*, Porto Alegre, Prefeitura Municipal, 1949, p. 445.

abandonner précipitamment son poste au Secrétariat aux Travaux Publics du Rio Grande do Sul pour ne pas être arrêté. Il se réfugie pendant quelques mois en Uruguay, où il est hébergé par Maurício Cravotto, son ancien professeur.

Au début des années 50, au beau milieu de la guerre froide, le Parti Communiste Brésilien évolue de nouveau dans une clandestinité tolérée. *Tribuna Gaúcha*, son journal local destiné au grand public, qui avait été fondé en 1946, voit son tirage croître. En 1951 paraît la revue culturelle *Horizonte*, dont le comité de rédaction réunit des personnalités du monde artistique et culturel de la région, comme Carlos Scliar, Ciro Martins, Demétrio Ribeiro, Fernando Guedes, Laci Osório et Vasco Prado. Dans les pages de cette revue, qui disparaîtra en 1954, a lieu un débat marquant pour toute une génération sur l'architecture moderne de Lúcio Costa et d'Oscar Niemeyer. Tandis qu'Edgar Graeff défend les valeurs de cette architecture, Demétrio Ribeiro la critique en parlant de réalisme socialiste (nous y reviendrons).

Une fois mis à l'écart des décisions municipales, Paiva continue à polémiquer avec les ingénieurs de la Mairie par le biais d'articles et de conférences. Il coordonne dans le même temps, en collaboration avec Francisco Riopardense de Macedo, Demétrio Ribeiro, Edgar Graeff, Roberto Veronese et Nelson Souza, tous militants du Parti, l'élaboration de quatre plans directeurs pour les villes de Lageado, Passo Fundo, Caxias do Sul et Florianópolis.

A la fin des années 40, Paiva s'installait rue Otávio Correa, à Porto Alegre, dans une maison qu'avait spécialement dessinée pour lui Edgar Graeff et qui avait été construite selon des formes et avec des matériaux très valorisés par les « modernes » de Rio de Janeiro: *azulejos*, *cobogós*, grandes fenêtres, jardins aux contours fantaisistes. C'est dans cette maison, où il reçoit fréquemment ses amis et collègues les plus proches et qui lui sert parfois d'atelier, qu'il va rédiger une autocritique de son

travail d'urbaniste, qui sera publiée dans la revue *Horizonte* au début des années 50. C'est à partir de cette autocritique qu'il commencera à faire passer la « science » au second plan au profit de l'expérience.

9. Le chef d'orchestre (1955-1964)

En 1954, Meneghetti se retire de la Mairie pour se porter candidat au poste de gouverneur de l'Etat du Rio Grande do Sul. Il gagne cette élection et cède son fauteuil de maire à son adjoint Manuel Vargas, qui est remplacé pour le mandat suivant par Leonel Brizola, tous deux des adversaires de Meneghetti qui remercieront les plus proches collaborateurs de Meneghetti, tandis que Vargas invitera Paiva pour réorganiser la Division d'Urbanisme.

Ce dernier entame l'année 1955 en réalisant un vieux rêve: il part pour l'Europe, accompagné d'un groupe d'étudiants de la Faculté d'Architecture de Porto Alegre avec lequel il visite la Finlande, la Pologne, l'Allemagne et la France. Le voyage en Finlande avait pour but de participer au Congrès de la Paix, qui se tenait cette année-là à Helsinki.

De retour à Porto Alegre, Paiva assume le poste de secrétaire exécutif du Conseil du Plan Directeur, qui se trouve réactivé à son initiative, et de directeur de la Division d'Urbanisme de la ville, le plus haut poste administratif public de toute sa carrière.

A ces deux postes, il prendra une série de mesures visant principalement à mettre sur pied un plan directeur pour la ville et invitera quelques-uns de ses anciens élèves et collègues pour former son équipe, à commencer par Carlos Maximiliano Fayet, Roberto Felix Veronese, Francisco Riopardense de Macedo et Moacyr Moojen Marques.

Paiva comparera a posteriori son nouveau rôle au sein de la Mairie à celui d'un chef d'orchestre. En vérité, au cours de la seconde moitié des années 50, il y exercera la fonction d'un expert sûr de lui et expérimenté. Son travail commençait à être reconnu par ses adversaires eux-mêmes, dont Eliseu Paglioli, recteur de l'URGS (Université du Rio Grande do Sul) et avec lequel Paiva avait des divergences à propos de la localisation du nouveau campus universitaire. En 1958, Paglioli le nomme pourtant chef du bureau technique de cette université, lequel était chargé de concevoir le projet de construction de ce campus⁶⁴. En 1959, aux côtés de Fayet, Marques et Veronese, Paiva remporte l'important concours pour l'urbanisation du delta du Jacuí, organisé par l'Etat du Rio Grande do Sul. Brizola, qui en a été élu gouverneur en 1958, fait appel à ses services pour organiser son « Cabinet de Planification » (GAPLAN), où Paiva restera jusqu'en 1962. Il se rendra durant cette période plusieurs fois à Brasília pour participer à la création du cours d'architecture de l'université de la nouvelle capitale fédérale. Et début 1964, Sereno Chaise, maire de Porto Alegre, lui demandait d'occuper le poste de directeur de la division d'urbanisme.

Le coup d'Etat militaire de mars 1964 atteindra directement Paiva. Tandis que Sereno Chaise est destitué par les militaires, il quitte quant à lui volontairement les fonctions qu'il occupe alors à la Mairie. La même année, le régime militaire procède à une purge qui touche des centaines de professeurs universitaires dans tout le pays. 17 enseignants sont sommairement renvoyés de l'URGS, dont six de la Faculté d'Architecture: Demétrio Ribeiro, Enilda Ribeiro, Enio Ripoll, Edgar Graeff, Nelson Souza et Paiva lui-même.

⁶⁴ Une proposition a finalement été élaborée mais, en 1964, pour des raisons politiques, l'équipe qui s'était constituée pour développer le projet du nouveau campus de l'Université fut dissoute et la proposition abandonnée.

10. L'exil (1965-1981)

Après la prise du pouvoir par les militaires, la vie de Paiva va se compliquer. Mis à l'écart des postes qu'il occupait à la mairie et à l'université, il se retrouve pratiquement sans ressources pour faire vivre la petite famille qu'il a constituée avec sa seconde épouse et pour honorer ses engagements financiers envers son ex-femme et leurs enfants.

Certains de ses amis et collègues retrouveront progressivement une vie professionnelle normale au cours des années 1964 et 1965, mais pas lui. Toute sa vie, il n'avait eu qu'un employeur: les pouvoirs publics.

L'aide viendra de Montevideo, capitale du pays encore connu à l'époque comme la Suisse latino-américaine. Gómez Gavazzo, qui était au courant de la situation difficile de Paiva, obtient de l'Université de la République qu'elle l'emploie en tant que chercheur à l'Institut qu'il dirige.

Paiva vend les biens qu'il possède au Brésil, réside quelques mois chez Gómez Gavazzo puis s'installe dans un petit appartement de la rue Yi, dans le centre historique de Montevideo.

Gómez Gavazzo poursuivait alors son travail sur la construction d'une « science de la planification du territoire »⁶⁵ et était en train d'entamer une recherche sur la mobilité spatiale des populations. Comme d'autres travaux qu'il avait conduits, cette recherche se faisait en équipe et nécessitait des études théoriques et empiriques, et c'est au sein de cette équipe que Paiva se verra chargé de la collecte des données.

Mais à partir de 1970, les gouvernements uruguayens successifs

⁶⁵ Successeur de Cravotto, Gómez Gavazzo a promu de profondes altérations au sein de l'Institut d'Urbanisme, à commencer par celle de sa dénomination, qui est devenue Institut de la Théorie de l'Architecture et de l'Urbanisme. Parmi les travaux qu'a publiés Gómez Gavazzo, mentionnons: *Arquitectura de las comunidades. Teoría del planeamiento territorias*. Montevideo, Fac. de Arquitectura, 1964; *De la estética a la economía (-) 20%*, Montevideo, Fac. de Arquitectura, 1973.

vont commencer à restreindre les libertés démocratiques suite aux difficultés économiques accrues du pays et à l'intensification des guérillas urbaines. Dans ce contexte, l'Université de la République sera l'une des institutions qui vont souffrir le plus des restrictions budgétaires et du contrôle étatique, parce que considérée comme le lieu de recrutement d'activistes préféré de ces guérillas.

Malgré la diminution de ses ressources, l'équipe de Gómez Gavazzo continuera ses travaux jusqu'en 1971, l'année où le gouvernement prend le contrôle de l'université et met à l'écart nombre de ses professeurs et chercheurs, y compris Gavazzo et ses collaborateurs. Le rapport de leur travail, le dernier qu'il ait coordonné, ne sera publié qu'en 1987⁶⁶.

Lors de ses années d'exil, Paiva va mener une vie très modeste. Jusqu'en 1971, son quotidien consistera surtout à fréquenter ses collègues de l'Instituto de la Teoría de la Arquitectura y del Urbanismo et en longues promenades à pied à travers Montevideo. Il voyagera aussi beaucoup dans les villes de la campagne uruguayenne afin de continuer à collecter des données pour la recherche de Gómez Gavazzo.

Après la prise de contrôle de l'université par le régime autoritaire, Paiva finit par s'éloigner davantage encore de ses collègues et amis. Il consacrera surtout les années suivantes à la lecture de livres d'économie politique, notamment, selon ses propres dires⁶⁷, à celle des travaux de John Maynard Keynes, de John Kennet Galbraith et d'auteurs brésiliens comme Celso Furtado, Nelson Werneck Sodré, Maria da Concei o Tavares et Fernando Henrique Cardoso.

Tout au long des années 70, Paiva s'est également beaucoup intéressé aux nouvelles venant du Brésil, et plus particulièrement aux

⁶⁶ Carlos G mes Gavazzo (sous la direction), W. Lopes Perdomo, G. A. Di Lorenzo et Edvaldo Pereira Paiva, *Movilidad locacional de la poblacion, una contribucion al Teoria de la Movilidad*. Montevideo, Instituto de Teoria de la Arquitectura y Urbanismo, 1987 [1974].

⁶⁷ Edvaldo Pereira Paiva, *Memórias de um homem...*, *op. cit.*, p. 62.

projets urbanistiques menés par ses collègues et amis de Porto Alegre et dont il entendait régulièrement parler dans les journaux et lettres qu'il recevait de cette ville, spécialement dans ceux que lui envoyait Moojen Marques.

La décennie de 70-80 sera en effet marquée à Porto Alegre par une initiative importante, à savoir la révision du plan directeur qu'il avait lui-même conçu à la fin des années 50, révision dont les études vont se dérouler entre 1977 et 1979, année où, répondant à l'appel de son ami Moojen Marques, il signe un article intitulé « Mémoires Urbanistiques de Porto Alegre »⁶⁸.

La situation politique commençait à changer au Brésil et, en 1979, le gouvernement militaire accordait l'amnistie aux prisonniers politiques et aux personnes recherchées. S'il l'avait souhaité, Paiva aurait pu ainsi reprendre son poste à la Faculté d'Architecture comme venait de le faire Demétrio Ribeiro, mais il était alors âgé de 68 ans et déjà très malade. Ne pouvant assister à l'hommage que lui rend la mairie de Porto Alegre en 1980⁶⁹, il s'y fait représenter par ce dernier.

A cette même époque, il écrit un texte qu'il qualifie d'autobiographique et intitule tout d'abord « Mémoires d'un combattant » puis « Mémoires d'un homme ordinaire »⁷⁰. Ce texte et son article "Mémoires Urbanistiques de Porto Alegre" témoigneront de sa participation à de nombreux événements évoqués dans cette thèse. Il faut toutefois manier ces deux documents avec beaucoup de précaution, dans la mesure où Paiva ne les a écrits qu'en partie, dictant le reste à son épouse, en espagnol et de mémoire. Il se trompera en effet sur les dates, les noms, les lieux et ils ont été l'œuvre de

⁶⁸ Edvaldo Pereira Paiva, « Memórias urbanísticas de Porto Alegre », *Correio do Povo*, 12 mai 1979, pp. 8-10 (supplément « Caderno Especial »).

⁶⁹ Le 3 décembre de cette même année, la Mairie lui accordait la « Medalha da Cidade de Porto Alegre » au nom de ses « importants services rendus à la communauté ».

⁷⁰ Edvaldo Pereira Paiva, *Memórias de um homem...*, *op. cit.*

quelqu'un qui avait pris l'habitude de cacher sa condition de militant communiste et de contourner certains événements, évitant d'en approfondir certains et en omettant d'autres quand il s'agissait de son militantisme.

Il est cependant intéressant de relever un point de son autobiographie. Dans l'introduction et la conclusion, sans aucun doute dictées après la rédaction du corps du texte, Paiva reprend sans hésiter un discours de militant. Et c'est en tant que tel qu'il couche ses dernières réflexions.

Dans l'introduction⁷¹, il fait part de son souci de l'avenir de l'humanité. Rappelant qu'il avait assisté à la télévision à l'arrivée de l'homme sur la lune quelques décennies après avoir vu un avion voler pour la première fois, il écrit: « Rien ne semble impossible dorénavant ». Mais il laisse transparaître en même temps sa désillusion: « Alors que ce développement incroyable ne permet pas encore à l'homme de connaître scientifiquement l'origine de la vie, il lui permet déjà de découvrir les formes les plus raffinées de destruction de celle-ci ». Il évoque ensuite les guerres, révolutions et autres épisodes qu'il juge tragiques ou héroïques dans l'histoire du XX^e siècle et son ton s'assombrit, comme en témoigne cette phrase qui ponctue son introduction: « Un nouvel affrontement s'organise fébrilement – toutes les guerres locales sont des signes avant-coureurs. Mais les motivations de ces guerres sont autres. C'est la lutte à mort entre l'Ancien et le Nouveau qui s'approche à grands pas ».

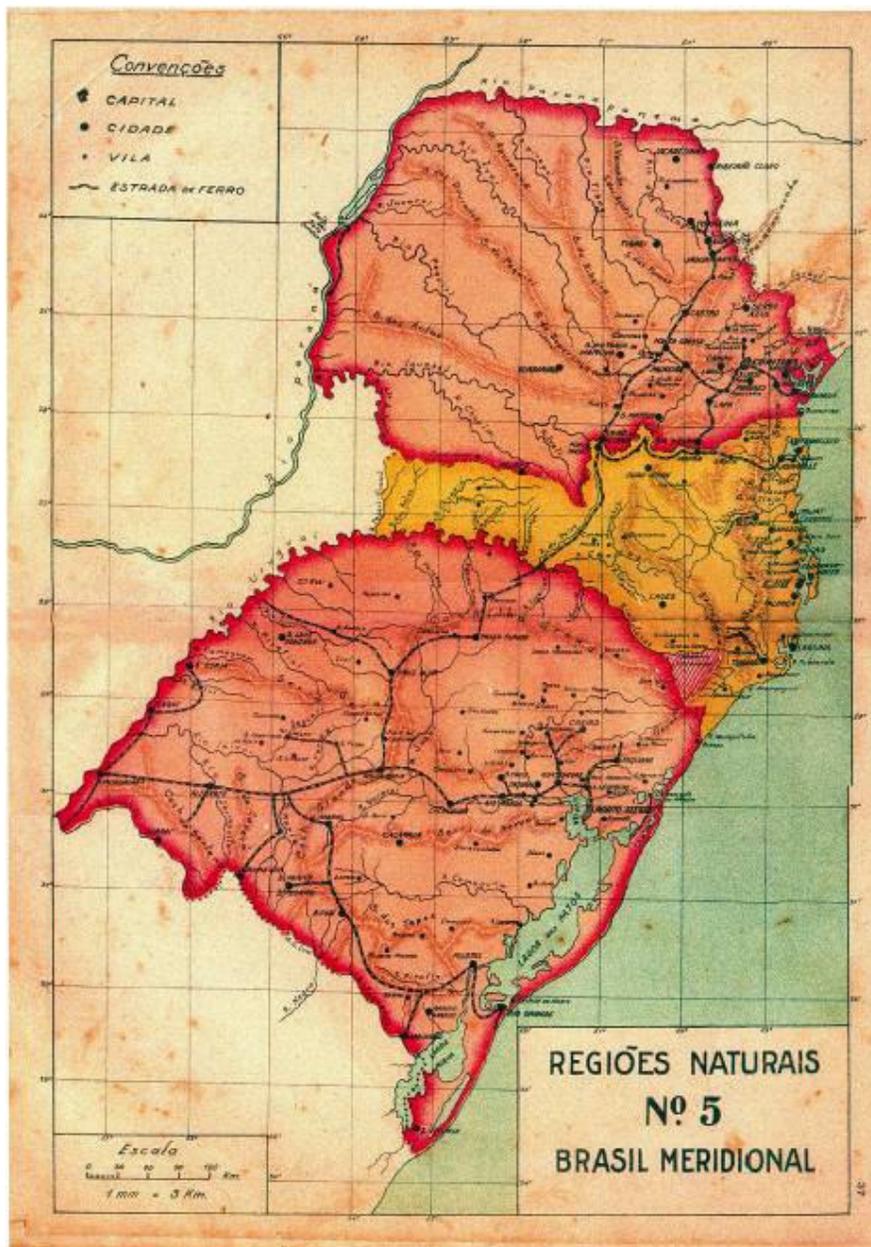
Dans la conclusion de ses mémoires, intitulée « Derniers mots », Paiva reprend les thèmes et sujets abordés en introduction, évoquant cette fois la possibilité d'une « troisième grande guerre », qui selon lui est en gestation parce que les défenseurs du statu quo (commandés par les Etats-Unis) ne perçoivent pas l'ampleur de la crise sociale. Il exprime sa crainte en faisant allusion au nouveau gouvernement Ronald Reagan, qui

⁷¹ Edvaldo Pereira Paiva, *Memórias de um homem...*, *ibid.*, pp. I-IV.

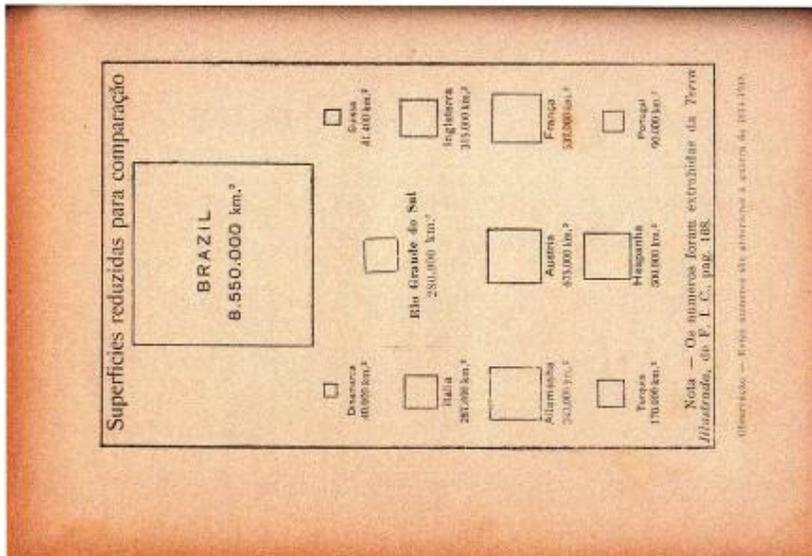
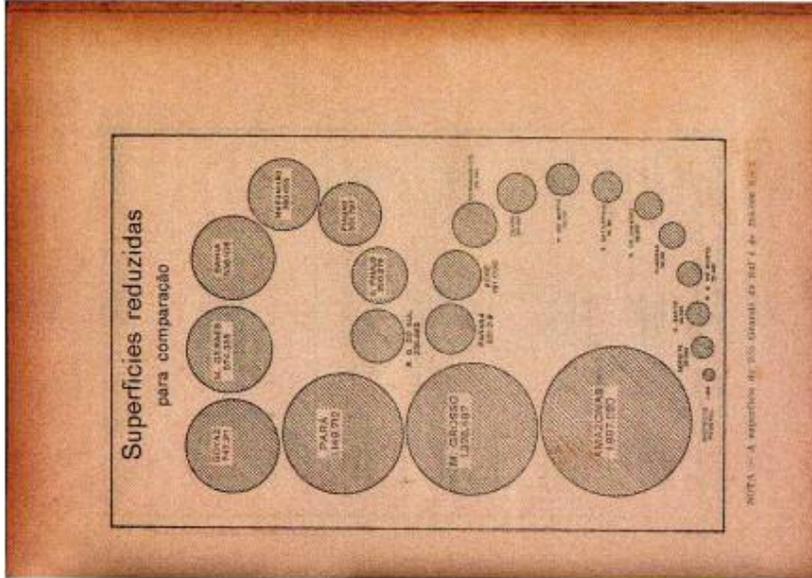
souhaite « exterminer les rebelles au Salvador ou dans tout autre pays d'Amérique latine, quel qu'il soit »⁷². Il se réfère également à ce qu'il appelle les injustices sociales qui existent depuis des siècles dans des pays comme le Brésil et s'expriment avant tout par la concentration dans très peu de mains de grandes surfaces de terre. Enfin, il voit le monde s'acheminer vers un conflit inévitable et tragique, terminant sur cette phrase: « Nous espérons seulement ne pas avoir à assister à l'holocauste nucléaire ».

Edvaldo Paiva recevra à titre posthume deux hommages qui, d'une certaine manière, lieront son nom à Porto Alegre. En 1985, la bibliothèque du Secrétariat Municipal à la Planification, qui avait succédé à l'ancienne Division d'Urbanisme, devenait la « Bibliothèque Edvaldo Pereira Paiva ». Et en 1987, l'avenue qui borde le lac Guaíba dans la région appelée Praia de Belas était rebaptisée avenue Edvaldo Pereira Paiva.

⁷² Edvaldo Pereira Paiva, *Memórias de um homem...*, *ibid.*, p. 63. Le fait que Paiva cite Ronald Reagan en tant que « président élu » des Etats-Unis indique qu'il a dicté les dernières pages de ses « Memórias » entre novembre 1980 et janvier 1981, c'est-à-dire seulement trois ou quatre mois avant sa mort, survenue le 20 avril 1981.



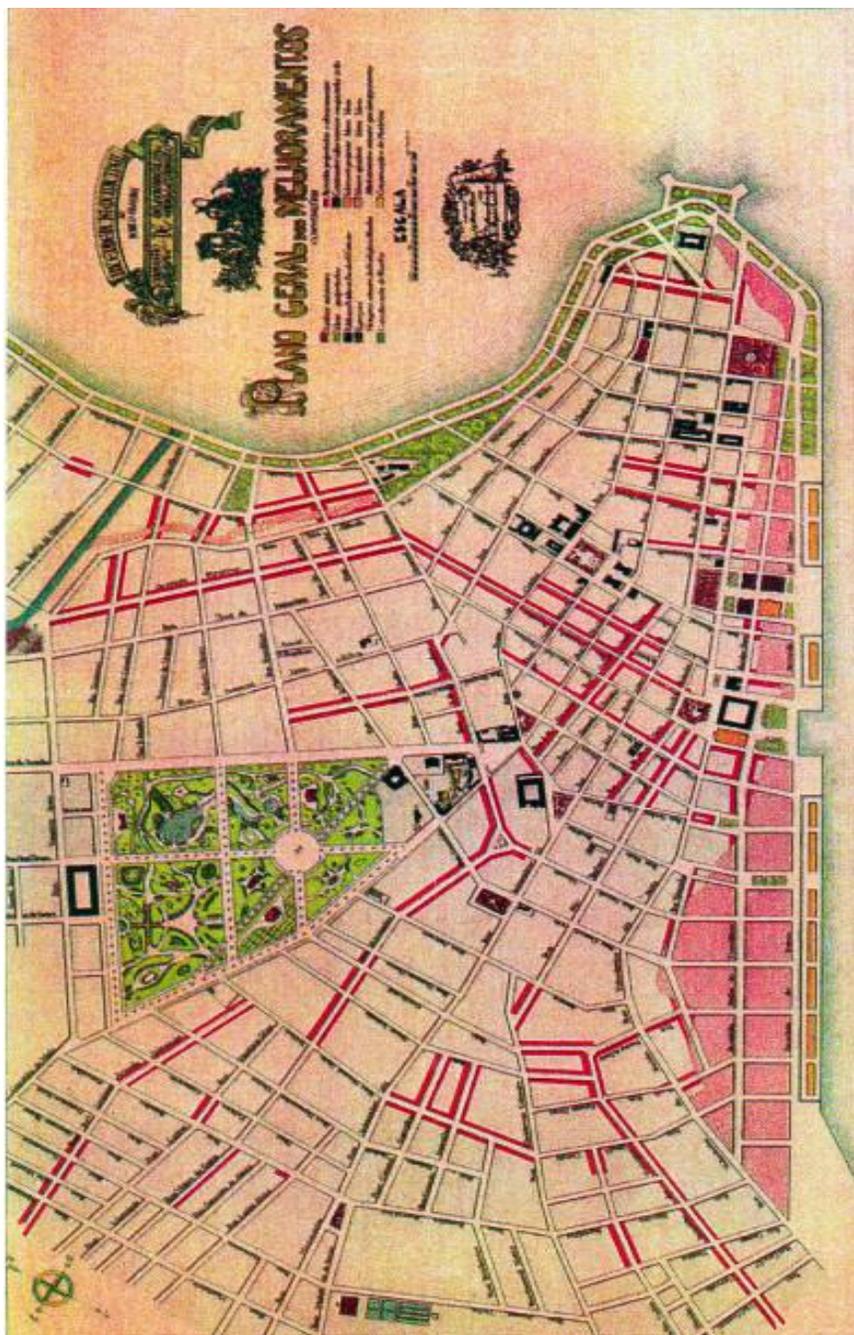
Le Brésil Méridional selon l'Atlas d'A.G. Lima, publié en 1928.



On a ici deux pages d'un manuel de géographie publié en 1926. Sur la page de gauche, la surface du Brésil et du Rio Grande do Sul este comparée à celle d'autres pays. Sur la page de droite, les surfaces des différentes États brésiliens sont comparées entre elles et représentées par des cercles de façon à dessiner la lettre « B ».

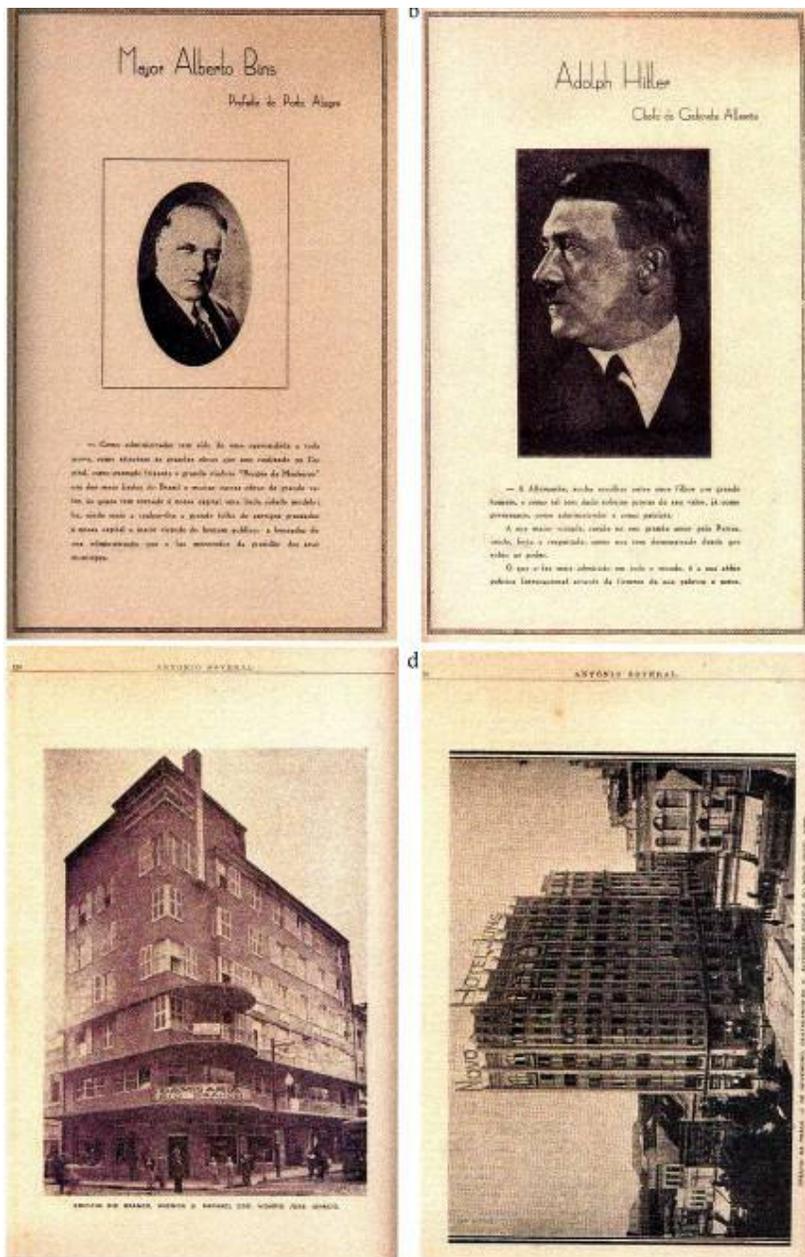


Le Brésil-continent montré aux européens. Illustration incluse dans l'album de propagande intitulé « La puissance économique du Brésil », édité par le gouvernement brésilien, en français et en allemand, en 1942.

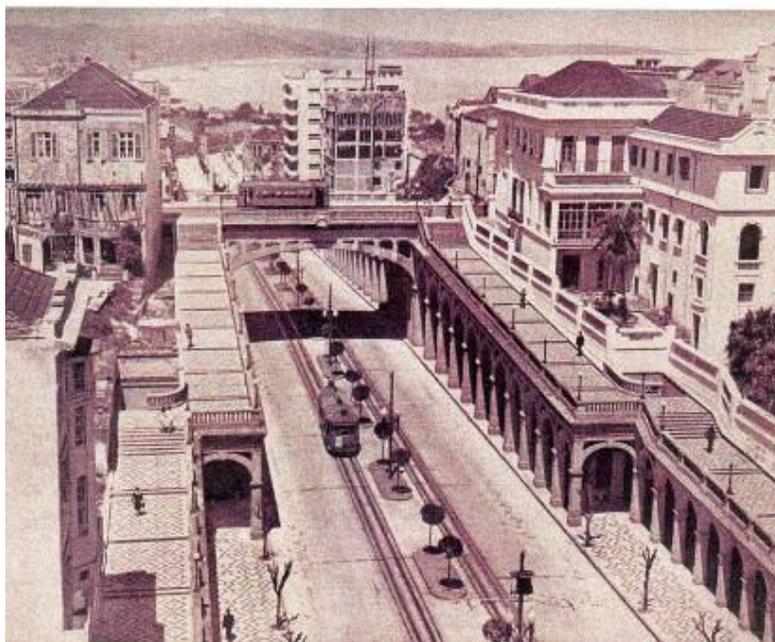
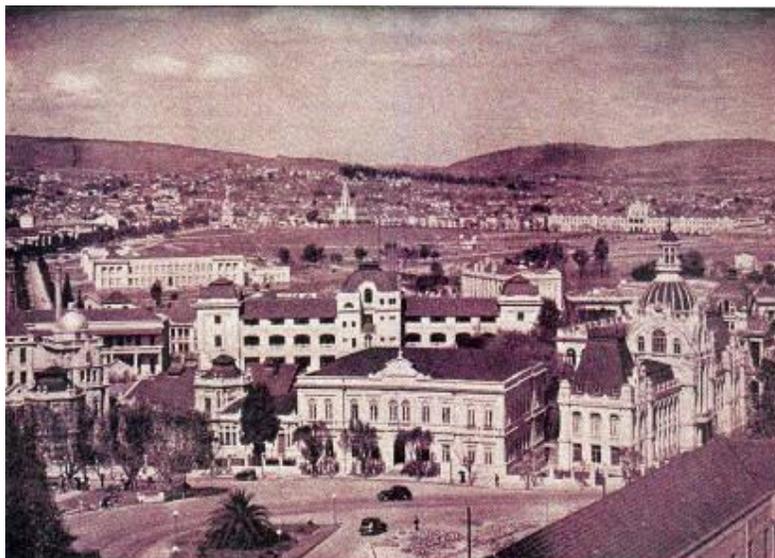


Plano Geral de Melhoramentos de Porto Alegre. Ce plan apparaît ici tel qu'il a été dessiné par son auteur, l'ingénieur-architecte João Moreira Maciel, qui est aussi l'auteur du premier article traitant de « l'art de construire la ville » a avoir été publié dans la revue EGATEA, éditée par l'Ecole d'Ingénierie, en 1914.

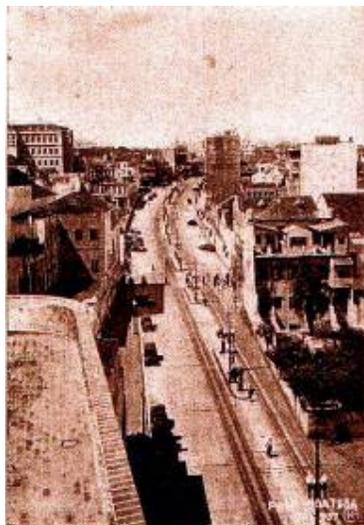
Page d'illustration n° 5



Pages de O trabalho alemão no Rio Grande do Sul (1935), d'Antonio Soveral : a) Alberto Bins, Maire de Porto Alegre depuis 1928 ; b) Adolph Hitler, dont « la sage politique internationale », selon la légende qui accompagne sa photo, est ce qui « l'a fait le plus admirer dans le monde entier » ; c) édifice de l'usine textile Rio Branco, l'un des premiers édifices dits « modernes » de Porto Alegre ; d) l'Hotel Jung, de 9 étages, à l'époque l'un des plus hauts de la ville.



Porto Alegre au milieu des années 30 : sur la photo du haut, le « quartier universitaire », où l'on voit au premier plan l'École d'Ingénierie et, au fond, les Campos da Redenção ; sur la photo du bas, l'Avenida Borges de Medeiros et le viaduc Otávio Rocha, avec au fond la Praia de Belas – les lieux où Paiva fréquentait le plus quand il résidait au centre de la ville.



Em 1937



Em 1938



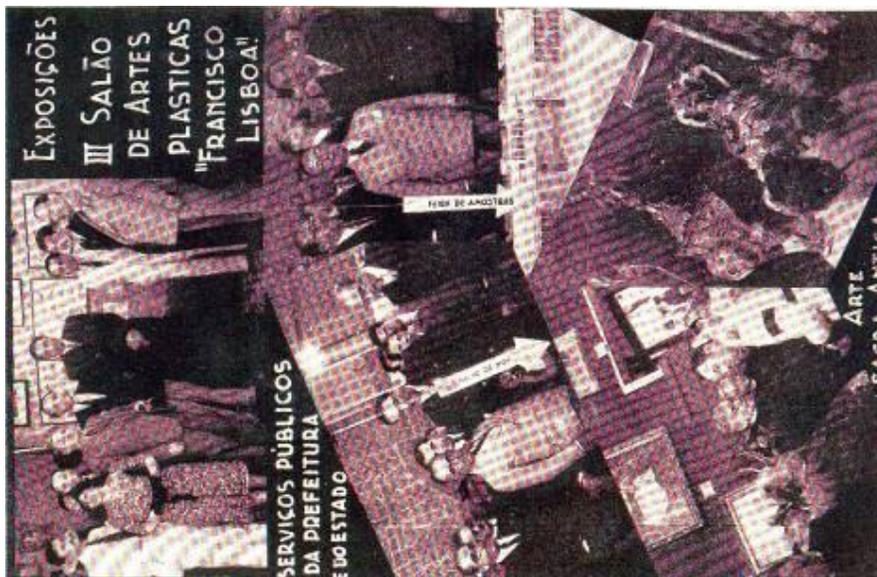
Em 1939



Em 1940

A EVOLUÇÃO VERTIGINOSA DE UMA GRANDE ARTERIA:
A Av. Borges de Medeiros em várias etapas de sua vida

« L'évolution vertigineuse d'une grande artère », lit-on dans la légende qui accompagne ces quatre photos de l'Avenida Borges de Medeiros, prises entre 1937 et 1940 – page de l'album *Pôrto Alegre, biografia de uma cidade* (1940).



L'urbaniste du dehors: (a) En 1940, Arnaldo Gladosch présente son plan au Conseil du Plan Directeur; (b) collage de photos publié à la même époque par le *Boletim Municipal*, dont deux montrent Getúlio Vargas entouré d'Arnaldo Gladosch et de José Loureiro da Silva et prenant connaissance du plan directeur de Porto Alegre.

Page d'illustration n° 9

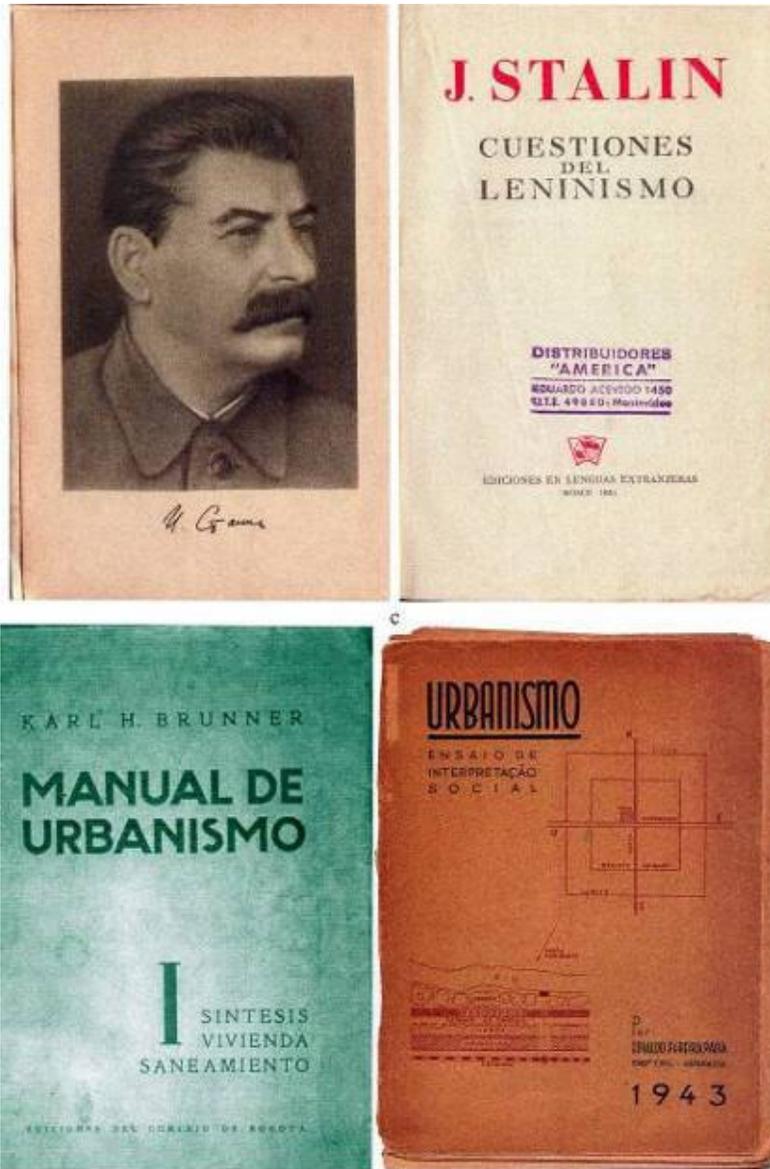


Professeurs et amis de Paiva: (a) en 1942, Mauricio Cravotto dirige des étudiants de la Faculté d'Architecture de Montevideo – parmi eux se trouve Demétrio Ribeiro, à droite sur la photo; (b) Maurício Cravotto dans son atelier, à la fin des années 50; (c) Carlos Gómez Gavazzo chez lui, au milieu des années 80.

Page d'illustration n° 10



« Le "maître" Cravotto, avec à sa gauche le professeur Tasso Corrêa, créateur du Cours d'Architecture. Le professeur uruguayen, durant douze jours, a dispensé de splendides leçons d'architecture et d'urbanisme », lit-on dans la légende de la photo du haut, publiée par la revue *Espaço*. Paiva y apparaît à la droite de Cravotto. En bas, il s'agit d'une photo prise à l'Instituto de Belas Artes, où apparaissent réunis, autour de Cravotto, des professeurs et des étudiants d'architecture et d'urbanisme (1948).



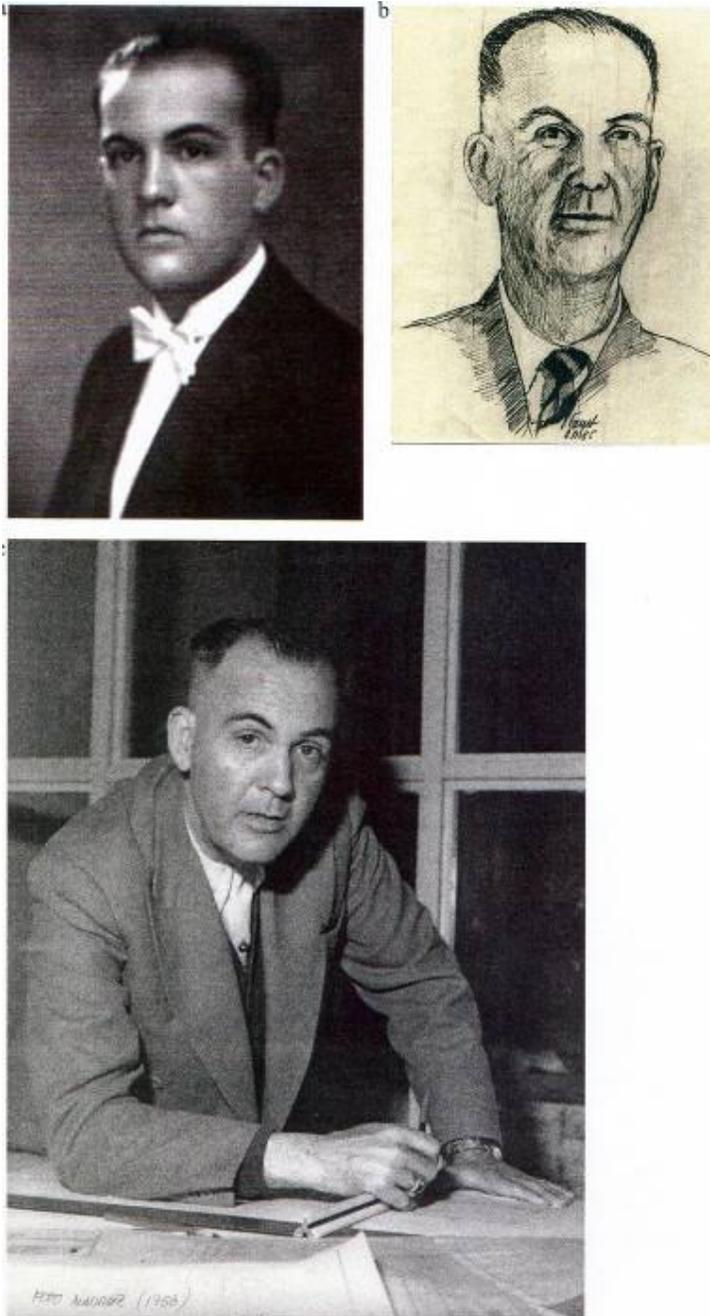
Urbanisme et communisme – trois livres qui ont marqué la trajectoire de Paiva: (a) deuxième de couverture et première page de la collecte de textes de Joseph Staline, livre dans lequel est publiée sa version de la dialectique et du matérialisme historique. La première édition en espagnol de ce livre date de 1941; (b) couverture du manuel de Karl H. Brunner; (c) couverture de *Urbanismo, ensaio de interpretação social* (1943), de Paiva, illustrée par des dessins du *castrum* romain et de la ville linéaire soviétique.

Page d'illustration n° 12



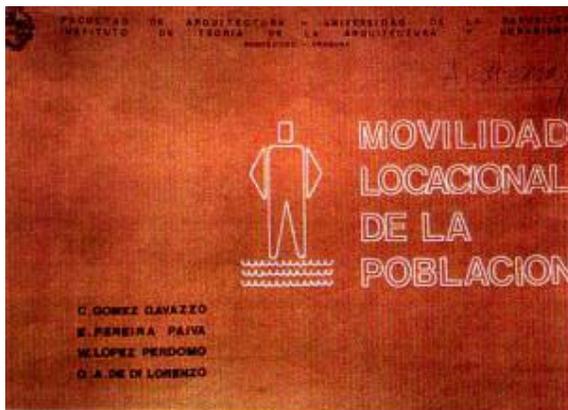
En 1948, à l'occasion de la remise des diplômes aux premiers urbanistes ayant été formés à Porto Alegre, des étudiants et des professeurs de l'Instituto de Belas Artes se réunissent autour du parrain de la promotion – Oscar Niemeyer.

Page d'illustration n° 13



(a) Paiva en 1935, l'année où il a obtenu son diplôme d'ingénieur; (b) dessin de Carlos Maximiliano Fayet, réalisé en 1985, année où l'Instituto dos Arquitetos do Brasil a rendu hommage à Paiva; (c) Paiva en 1956, alors qu'il était urbaniste en chef à la Mairie de Porto Alegre.

Page d'illustration n° 14



En haut, couverture du compte-rendu de recherche réalisé dans les années 70 sous la direction de Carlos Gómez Gavazzo – le dernier travail effectué avec la participation de Paiva. En bas, on voit la reproduction d'une page du journal *Folha da Tarde*, qui a publié en 1981 un conte de Paiva intitulé « Destino: o inferno ».

CHAPITRE II

UN RÉGARD TOURNÉ VERS L'ÉTRANGER

1. Des plans, des écrits

Quels documents l'aide topographe, l'ingénieur, l'urbaniste, le professeur, l'homme de sciences et le militant qu'a été Paiva au cours de son existence ont-ils produits? Pour résumer, des plans d'urbanisme et des écrits, dans lesquels il a cherché à expliquer ses idées, à les faire connaître, à trouver des soutiens à ses propositions.

Paiva n'avait aucune prétention littéraire. Tous ses écrits, qu'ils aient été publiés ou non, témoignent d'un objectif bien précis et apparaissent liés à son travail et à ses idées d'urbaniste. En les publiant, il a cherché tantôt simplement à rendre compte de son travail, tantôt à trouver avant tout des soutiens à ses idées. Et il n'est pas exagéré de dire que, dans tous ses plans et écrits, Paiva a toujours (et surtout) voulu convaincre ses lecteurs, clients et interlocuteurs des « avantages » que l'existence d'un « plan » – qu'il fût d'extension, d'aménagement et d'embellissement,

d'ensemble, d'avenues, régulateur, directeur, urbanistique ou pilote – pouvait représenter pour une ville.

Ce n'est pas un hasard si une partie significative de ses travaux a été présentée en public avant publication, à savoir des idées, des études et des plans ayant été divulgués dans des expositions et des conférences, lus dans des réunions ou évoqués sous la forme de thèses lors de congrès. Dans ces présentations publiques, Paiva parlera longuement, en discourant autour de ses idées et propositions, des thèmes et des problématiques qui l'ont le plus sensibilisé au long de sa carrière d'urbaniste: l'analyse urbaine, l'*expediente urbano* ou *survey*, les plans d'urbanisme et l'*urbanística* en tant que science.

Son premier article à avoir été publié, sous le titre de « Novo bairro residencial »¹, constitue un bon exemple de cette démarche. Paiva l'a lu à la Société d'Ingénierie le 16 décembre 1936, le soumettant ainsi à l'appréciation de ses pairs et au débat. Avant cela, le même article avait été présenté au « grand public » lors de l'*Exposição de Urbanismo* qui s'était tenue à Porto Alegre entre le 22 novembre et le 3 décembre de la même année. En 1938, il sera inclu, sans modifications importantes, dans la brochure *Contribuição ao estudo da urbanização de Porto Alegre*². Trait caractéristique et central de l'ensemble de son œuvre, Paiva insistera sans cesse dans ce sens, prolongeant les débats qu'il propose et révisant fréquemment ses écrits en les modifiant et les actualisant.

De son point de vue, le travail qu'il a présenté à la Société d'Ingénierie en 1936 relevait à la fois du plan et de l'écrit. Le plan ne répondait à aucune demande précise – il avait été conçu à son initiative et

¹ Edvaldo Pereira Paiva, « Novo bairro residencial », *Boletim da SERGS* (21), juillet 1937, pp. 137-153.

² « Novo bairro residencial e Entrada da Cidade », in Edvaldo Pereira Paiva, Luiz Arthur Ubatuba de Faria, *Contribuição ao estudo da urbanização de Porto Alegre*, Porto Alegre, 1938, pp. 91-112.

à celle de Faria – et était un moyen pour lui d'exposer ses conceptions urbanistiques, c'est-à-dire d'inviter ses interlocuteurs à réfléchir sur ses propres idées et sur l'urbanisme en général. D'une certaine manière, les écrits et les plans de Paiva sont, à peu d'exceptions près, l'œuvre de quelqu'un qui croyait pouvoir convaincre l'autre par la réflexion, par la cohérence de l'exposé, par l'exercice de l'intelligence, par l'explication méthodique. Néanmoins, il souhaitait convaincre non pas tout le monde, mais ceux qui, à son avis, avaient un poids réel dans les prises de décision: ceux qui possédaient le savoir, notamment les ingénieurs, ceux qui détenaient le pouvoir, les autorités. Sauf de rares exceptions, tous ses écrits ont été rédigés dans le but, d'un côté, de toucher ses collègues (ingénieurs, fonctionnaires municipaux, urbanistes, architectes) et ses étudiants d'architecture et, de l'autre, de sensibiliser les maires et leurs collaborateurs les plus proches.

La majeure partie des travaux qu'il a publiés est constituée de courts essais théoriques (concernant par exemple la méthode à employer lors de l'élaboration d'un plan) et thématiques (touchant par exemple à l'aménagement du centre-ville de Porto Alegre)³. En général, ces articles ont paru dans des bulletins édités par la ville de Porto Alegre ou l'administration régionale, tels le *Boletim Municipal* et le *Boletim do DPM* (Bulletin du Département Régional des Administrations Municipales), ou encore par la corporation des ingénieurs, comme le *Boletim da Sociedade de Engenharia*, devenu ensuite *Revista da Sociedade de Engenharia*.

Ce n'est qu'à trois reprises que des travaux de Paiva ont paru dans des publications s'adressant à un public différent de celui constitué par les ingénieurs ou les fonctionnaires et autorités de la ville. En 1946, la

³ Edvaldo Pereira Paiva, « O problema do Centro de Porto Alegre », *Boletim do DPM*, octobre 1953 – article tiré à part.

Província de São Pedro, périodique du monde des arts, de la littérature et de la culture, publiait une partie de son plan directeur de la ville d'Uruguaiana en tant qu'essai historiographique⁴. En 1953 et 1954, la revue *Horizonte*, éditée par le Parti Communiste et qui visait la divulgation des idées de ses militants et sympathisants sur les arts et la culture, diffusait deux de ses essais, l'un théorique consacré à la science urbanistique⁵, l'autre thématique qui abordait « le problème de la cité universitaire »⁶. Mas ces deux derniers essais ne sortirent dans cette revue que parce qu'il n'avait pu les divulguer dans les publications où il écrivait habituellement⁷.

Paiva a publié par ailleurs à compte d'auteur deux livrets, intitulés *Urbanismo, ensaio de interpretação social*⁸, en 1943, et *Problemas urbanos de Porto Alegre*⁹, en 1951. Le premier, où il aborde les possibilités et les limites de l'urbanisme en tant que science, consiste en une réflexion « scientifique » qui s'adresse à des urbanistes de gauche – un public sans nul doute assez restreint. Les originaux de ce livret ont été envoyés pour lecture et appréciation à Luis Carlos Prestes, secrétaire général du Parti Communiste brésilien, alors en prison¹⁰. Le second, dans lequel il dresse un bilan des problèmes urbains de Porto Alegre et

⁴ Edvaldo Pereira Paiva, Demétrio Ribeiro, « Uma cidade da zona pastoril Rio-Grandense », *Província de São Pedro* (3), mars 1946, pp. 103-116.

⁵ Edvaldo Pereira Paiva, « A ciência urbanística e a realidade brasileira », (I) *Horizonte* (2/III), août-septembre 1953, pp. 55-56; (II) *Horizonte* (3/III), novembre-décembre 1953, pp. 85-87; (III) *Horizonte* (26/IV), janvier-février 1954, pp. 6-10; (IV) *Horizonte* (27/IV), mars-avril 1954, pp. 44-47; (V) *Horizonte* (28/IV), mai-août 1954, pp. 88-92.

⁶ Edvaldo Pereira Paiva, « O problema da cidade universitária », *Horizonte* (29/IV), novembre-décembre 1954, pp. 113, 116-118 et 130.

⁷ Selon le témoignage de Demétrio Ribeiro.

⁸ Edvaldo Pereira Paiva, *Urbanismo, ensaio de interpretação social*, Porto Alegre, 1943 – travail exposé à la Société d'Ingénierie le 26 mai et le 2 juin 1943.

⁹ Edvaldo Pereira Paiva, *Problemas urbanos de Porto Alegre*, Porto Alegre, 1951 – travail exposé à l'Institut des Beaux-Arts le 18 avril 1936.

¹⁰ Selon le témoignage de Demétrio Ribeiro, qui nous écrivait le 6 décembre 1996 dans une lettre: « Au début des années 40, Paiva a élaboré un travail théorique sur la dialectique de l'évolution des villes. Je n'ai pas eu l'occasion de le lire, mais d'après ce que j'ai entendu dire il était assez simpliste: ville médiévale = thèse, ville capitaliste = antithèse, ville socialiste = synthèse. Ce texte a été l'objet d'une critique féroce de la part de Prestes, qui l'avait lu en prison ».

propose un avant-projet de planification pour la ville, livre ses réflexions d'urbaniste, en l'occurrence celles de l'un des rares spécialistes de l'urbanisme installés à Porto Alegre. Dans cet ouvrage, il voulait montrer à ses collègues et aux autorités locales qu'il connaissait parfaitement les dysfonctionnements de la ville et qu'il dominait comme personne la science urbanistique. Il cherchait également à faire savoir que, bien qu'il fût le seul urbaniste présent dans les services de la Mairie, son travail n'y était pas exploité à sa juste valeur. Les mêmes pouvoirs publics qui avaient financé sa « formation d'urbaniste à l'étranger »¹¹ et qui lui payaient régulièrement son salaire, y affirme-t-il sur un ton dénonciateur, le laissaient sur la touche depuis plusieurs années, au profit non pas d'un autre urbaniste mais d'ingénieurs sans préparation.

Si, entre 1945 et 1954, Paiva a effectivement été marginalisé par les élus locaux de Porto Alegre, une partie significative de ses publications a toutefois été financée par les pouvoirs publics, y compris par la Mairie de Porto Alegre. C'est ainsi grâce à des fonds publics qu'ont pu être édités, sous la forme de livrets et de brochures, son *Expediente urbano* de Porto Alegre¹² et trois de ses cinq plans directeurs¹³ ainsi que son plan pilote pour les îles du delta du Jacuí¹⁴.

La publication de plans revêtait pour lui une grande importance. Et, en raison de l'ambiguïté avec laquelle il envisageait ces plans,

¹¹ Cf. Edvaldo Pereira Paiva, *Problemas urbanos...*, op. cit., p. 1.

¹² Edvaldo Pereira Paiva, *Expediente urbano de Porto Alegre* [Survey de Porto Alegre], Porto Alegre, Oficinas Gráficas da Imprensa Oficial, 1943 – recueil de relevés et d'études sur la population et le cadre urbain de Porto Alegre qui seront exposés au public en novembre 1942.

¹³ Edvaldo Pereira Paiva, en coll. avec Edgar Albuquerque Graeff et Demétrio Ribeiro, *Florianópolis, Plano Diretor*, Porto Alegre, Imprensa Oficial, 1952; en coll. avec Francisco Riopardense de Macedo, Demétrio Ribeiro et Edgar Albuquerque Graeff, *Passo Fundo, Plano Diretor*, Porto Alegre, Imprensa Oficial, 1953; en coll. avec Francisco Riopardense de Macedo, Demétrio Ribeiro, Roberto Felix Veronese, Edgar Albuquerque Graeff et Nelson Souza, *Caxias do Sul, Plano Diretor*, Porto Alegre: Imprensa Oficial, 1953.

¹⁴ Edvaldo Pereira Paiva, en coll. avec Carlos Maximiliano Fayet, Roberto Felix Veronese, Moacyr Moojen Marques, *Delta do Jacuí, Plano Piloto*, Porto Alegre, Globo, 1958 – plan pilote édité par la librairie Globo sur la commande du gouvernement de l'Etat du Rio Grande do Sul.

l'importance qu'il accordait à ce type de documents en tant que produit de son action d'urbaniste doit être correctement comprise.

Dans son autobiographie, Paiva parle de ses plans d'urbanisme soit comme de « plans », soit comme de « livres ». Cette ambiguïté a été présente dans ses écrits dès la réalisation de ses premiers travaux. Dans *Contribuição ao estudo da urbanização de Porto Alegre* (1938), il a ainsi réuni sous forme de livre les travaux qu'il avait menés aux côtés de Faria, alors que dans ses articles et conférences, tout comme dans son autobiographie, il s'y réfère tantôt comme à des plans, tantôt comme à un livre. Et les premiers travaux d'urbanisme qu'aient étudiés conjointement Paiva et Faria, comme il le définit dans son autobiographie, furent les « livres » ou « plans » de Prestes Maia et d'Agache, à savoir *Estudo de um Plano de Avenidas para a cidade de São Paulo* et *Cidade do Rio de Janeiro, Extensão, Remodelação, Embellezamento*, auxquels il se référera ainsi:

« Nous avons commencé à organiser une bibliothèque d'urbanisme. Le premier exemplaire que nous avons trouvé [à la Mairie] est l'œuvre en français de Camillo Sitte, l'un des maîtres de l'urbanisme mondial, de l'école romantique. Nous avons lu tout ce que nous avons trouvé, tout d'abord le "plan directeur" de Rio de Janeiro, élaboré par l'architecte français Alfred Agache, et le "plan d'avenues" de la ville de São Paulo, dont l'auteur est l'ingénieur Prestes Maia. »¹⁵

D'une certaine manière, pour Paiva, tout plan d'urbanisme devrait être aussi un livre – tant comme objet qu'en tant que lieu d'un discours articulé et cohérent sur le projet qu'il présente et soutient. Et tout livre

¹⁵ Edvaldo Pereira Paiva, *Memórias de um homem comum*, Montevideo, 1981, ronéoté, p. 32. Dans un article publié en 1979 qui traite du même sujet, Paiva ne fera aucunement référence à Prestes Maia.

d'urbanisme, qui pour Paiva était également un plan, devait selon lui, outre le texte, comporter des plans, des croquis, des schémas, des photographies – bref, devait inclure une représentation graphique de l'ensemble des propositions avancées et de ses parties ou détails.

2. L'auteur, ou les auteurs?

Mais qui est (ou qui sont) le(s) véritable(s) auteur(s) des plans et écrits que Paiva a réalisés en collaboration avec divers collègues? Même s'il avait l'habitude d'effectuer des esquisses à partir de certaines de ses idées, il se considérait lui-même comme un piètre dessinateur. Il aimait cependant à expliquer ses idées par des schémas, de petits croquis et, surtout, par des textes. A de rares exceptions près, les écrits liés à tous les travaux qu'il a réalisés conjointement avec des collègues portent sa signature. Dans ces occasions, Paiva présentait à ceux-ci un brouillon de texte, écoutait leurs suggestions et se chargeait d'en rédiger la version finale.

Généralement, il coordonnait lui-même le travail des collègues qu'il réunissait pour élaborer ses plans. C'est lui qui décidait de l'orientation globale du travail et qui concevait le texte, mais la conception des plans en tant que telle était le résultat d'une répartition plus large des responsabilités. Paiva ne s'occupait guère de la définition de l'architecture – ou de la « plastique », comme il le disait souvent dans ses textes¹⁶ – des

¹⁶ « La ville, l'expression la plus pure et parfaite de la vie collective à chaque étape historique, ne saurait non plus ne pas être déterminée, dans son sens et dans sa plastique, par le degré de développement des forces productives sociales », écrit-il par exemple en 1943, cf. Edvaldo Pereira Paiva, *Urbansimo, ensaio...*, *op. cit.*, p. 14. « Le Palm maintiendra les valeurs historiques et traditionnelles, ce paysage plastique et architectonique si caractéristique de la ville de Florianópolis », écrira-t-il encore en 1952; cf. Edvaldo Pereira Paiva et al., *Florianópolis, plano diretor*, Porto Alegre, Imprensa Oficial, 1952, p. 8.

différents espaces et constructions proposés sur ses plans. Pour lui, cette définition relevait d'une tâche réservée aux architectes; c'était à eux de réaliser des études, c'est-à-dire d'esquisser les définitions plastiques de leurs idées ou de donner forme à leurs propositions (cette fonction revenait parfois aussi à des étudiants engagés spécialement dans ce but). C'est ainsi qu'ont été dressés les plans directeurs d'Uruguaiana (dessins de Demétrio Ribeiro), de Lajeado (Francisco Riopardense de Macedo), de Florianópolis (Edgar Albuquerque Graeff, Moacy Zamora et d'autres), de Caxias do Sul (Edgar Albuquerque Graeff, Carlos Mancuso et d'autres) et de Passo Fundo (Riopardense de Macedo, Edgar Albuquerque Graeff et d'autres). Et le plan pilote pour l'urbanisation des îles du delta du Jacui, qui a été dessiné par Carlos Maximiliano Fayet et Moacyr Moojen Marques, relève de la même démarche.

En ce qui concerne la signature, deux travaux ayant été réalisés avec la participation de Paiva méritent un plus ample commentaire: *Contribuição ao estudo da urbanização de Porto Alegre*, qu'il a produit avec Ubatuba de Faria, et *Um plano de urbanização*, livre attribué au maire Loureiro da Silva.

Comme nous l'avons vu auparavant, entre 1934 et 1936, d'abord en travaillant sous la direction de Faria puis en partageant avec lui toutes les responsabilités, Paiva s'est occupé de la conception d'un plan d'avenues pour Porto Alegre et d'une série d'autres plans et projets liés à l'aménagement, l'extension et l'embellissement de la ville. L'un et l'autre ont reconnu la paternité de toutes les études liées à ces travaux ayant été présentées à l'*Exposição de Urbanismo*, et qui ont été plus tard réunies dans un livre. Néanmoins, il est clair que certains des textes ont été rédigés par Faria et d'autres par Paiva.

Différent de celui de Paiva, un tant soit peu grandiloquent et qui évoque une enthousiaste convocation au travail, le style d'Ubatuba de Faria se montre plus mesuré – il ne convoque pas, il explique. Dans les

textes de Paiva, l'exposition des idées est circulaire – les mêmes notions et idées sont fréquemment reprises. L'écriture de Faria se révèle moins recherchée, ses idées sont présentées de manière plus synthétique et directe, sans que cela nuise pour autant à la clarté de ses explications.

Ce n'est qu'à partir des années 50 que Paiva commencera à employer le mot *pesquisa*¹⁷ (recherche) pour se référer à l'étude approfondie d'un thème ou au travail de certains spécialistes. Avant cela, il parlait d'*estudos* (études)¹⁸ – mot qu'il emploie également pour définir certains schémas et propositions plastiques ou formels présents dans ses plans¹⁹. Parmi les études (considérées sous les deux acceptions qu'il donne au terme) et les plans ayant été présentés à l'*Exposição de Urbanismo* et réunis en 1938 dans une brochure, il est sans aucun doute l'auteur:

a) de l'analyse urbaine de l'évolution de la ville de Porto Alegre à travers celle de ses composantes anthropo-géographiques²⁰ – qui s'est certainement inspirée du *Cidade do Rio de Janeiro* d'Agache;

b) de l'étude des problèmes de voirie de Porto Alegre et de la proposition d'un plan d'avenues visant à les résoudre²¹ – qui se sont largement inspirés du travail de Prestes Maia et, à travers lui,

¹⁷ On pourra lire ainsi dans l'un de ses articles: « Toute agglomération doit aussi être organisée au plan de la voirie. Et, en ce sens, il a été fait un énorme travail de recherche quant aux conditions idéales pour chaque type de voie, des voies centrales aux voies périphériques, depuis les voies commerciales et industrielles jusqu'aux voies résidentielles bourgeoises et prolétaires »; cf. Edvaldo Pereira Paiva, « A ciência urbanística e a realidade brasileira (IV) », *op.cit.*, p. 45.

¹⁸ « Tous nos projets se sont basés sur l'étude de l'évolution de la ville, des tendances de sa croissance », écrit-il dans un autre article; cf. Edvaldo Pereira Paiva, « Novo bairro... », *op. cit.*, p. 138.

¹⁹ « Les études et projets de détail du plan général doivent inclure des coupes transversales et longitudinales des grandes artères proposées », note-t-il dans un article. Cf. Edvaldo Pereira Paiva, « Alcance da ação do técnico urbanista no exercício de sua função municipal », *Boletim Municipal* (14), mai-août 1943, p. 234.

²⁰ « A evolução da cidade de Porto Alegre », in Edvaldo Pereira Paiva, Luiz Arthur Ubatuba de Faria, *Contribuição ao estudo...*, *op. cit.*, pp. 6-21.

²¹ « O plano de avenidas », in Edvaldo Pereira Paiva, Luiz Arthur Ubatuba de Faria, *Contribuição ao estudo...*, *ibid.*, pp. 22-86.

d'Eugène Hénard;

c) de l'étude d'un plan d'extension de la ville et du projet d'une *entrada da cidade* (en l'occurrence d'un accès aérien et fluvial à la ville), projets qui concernaient les régions de Porto Alegre connues sous le nom de Praia de Belas et Ponta da Cadeia²². Ces études, présentées comme partie intégrante d'un plan d'ensemble, s'inspirent des propositions et concepts présents tant dans les livres d'Agache que chez Prestes Maia;

d) d'une étude sur le traitement des « espaces libres »²³ – inspirée des principes qu'avaient proposés Bruno Möring et Richard Petersen au concours du *Gross Berlin*, en 1910, et qu'avait ensuite repris Prestes Maia.

Quant à Ubatuba de Faria, il est l'auteur, parmi ces mêmes travaux, des textes proposant un plan d'extension de Porto Alegre qui consistait en la création d'un *bairro operário* (quartier ouvrier) dans la région connue sous le nom de Várzea do Gravataí²⁴ et du projet de parc nautique²⁵. Il a aussi rédigé le texte qui porte sur deux études dont l'une avait trait au problème des inondations et servait d'explication pour la proposition d'un projet d'urbanisation et de canalisation de l'*arroio* (petite rivière) appelé Riacho²⁶, et l'autre concernait les problèmes de circulation et visait à présenter et justifier une proposition d'aménagement de la Praça XV²⁷,

²² « Novo bairro residencial e Entrada da Cidade », Edvaldo Pereira Paiva, Luiz Arthur Ubatuba de Faria, *Contribuição ao estudo...*, *ibid.*, pp. 91-112.

²³ « Espaços livres », in Edvaldo Pereira Paiva, Luiz Arthur Ubatuba de Faria, *Contribuição ao estudo...*, *ibid.*, pp. 91-112.

²⁴ « Novo bairro industrial e operário », in Edvaldo Pereira Paiva et Luiz Arthur Ubatuba de Faria, *Contribuição ao estudo...*, *ibid.*, pp. 113-122.

²⁵ « Parque nautico », in Edvaldo Pereira Paiva, Luiz Arthur Ubatuba de Faria, *Contribuição ao estudo...*, *ibid.*, pp. 134-142.

²⁶ « O problema das enchentes », in Edvaldo Pereira Paiva, Luiz Arthur Ubatuba de Faria, *Contribuição ao estudo...*, *ibid.*, pp. 143-182.

²⁷ « O problema do tráfego », in Edvaldo Pereira Paiva, Luiz Arthur Ubatuba de Faria, *Contribuição ao estudo...*, *ibid.*, pp. 183-204.

considérée à l'époque comme « le point le plus congestionné de la ville ».

Ainsi, bien que Paiva et Faria aient conjointement signé tous ces travaux, ils ont en fait présenté individuellement au public les plans et projets conçus ou dirigés par chacun d'entre eux. En décembre 1936, Paiva exposait ainsi à la Société d'Ingénierie son plan de construction d'un nouveau quartier résidentiel, alors que Faria avait présenté à la même Société son plan pour la zone nommée *Várzea do Gravataí*²⁸ en septembre 1935.

Les dessinateurs Alvaro Gonzaga et Francisco Pellanca ainsi que l'architecte Christian de la Paix Gilbert (le seul architecte de la Mairie), tous trois fonctionnaires municipaux, ont eux aussi pris part, de manière importante, à l'élaboration des plans et projets réunis par Paiva et Faria. Il est intéressant d'observer que, tout comme ces deux derniers, ils se sont inspirés pour leurs dessins des livres de Prestes Maia et d'Agache. Le résultat de tout cela est que la plastique de ces projets exprime un mélange de références formelles, mélange qui apparaît souvent étrange et surprenant.

En résumé, s'agissant de l'organisation de la brochure et même de la conception des plans et projets en question, Paiva et Faria semblent s'être mis d'accord pour partager le travail à égalité. Ainsi, pour les textes de *Contribuição ao estudo da urbanização de Porto Alegre*, chacun a écrit une centaine de pages environ. Dans son autobiographie et dans quelques-uns de ses écrits, Paiva, comme nous l'avons mentionné plus haut, évoque ce dernier travail comme étant l'un de ses « livres » – bien qu'il reconnaisse l'avoir « écrit » en collaboration avec Ubatuba de Faria. Mais *Contribuição ao estudo da urbanização de Porto Alegre* en tant

²⁸ Voir Luiz Arthur Ubatuba de Faria, « Urbanização da Várzea do Gravataí », *Boletim da SERGS* (11), janvier 1936, pp. 51-95 – travail exposé à la Société d'Ingénierie le 19 septembre 1935.

qu'objet peut-il effectivement être défini comme un « livre »? Ou serait-il plus correct de le définir comme une expression de la volonté des deux ingénieurs de publier un livre, de transformer leurs plans en idées et en livre? L'ouvrage constitue en tout cas un objet surprenant et possède le format d'un livre. Il s'agit en fait d'une brochure de 218 pages (de 21 cm sur 29) imprimées sur un seul côté et où ont été aménagés des espaces vides ayant été ultérieurement remplis par des photographies (découpées et collées) d'édifices, de rues, de places et d'autres lieux de la ville, ainsi que de plans, de projets, de schémas, de diagrammes et de maquettes. Nombre de ces photographies sont de Faria lui-même. Une vingtaine d'exemplaires seulement en ont été édités, et les rares lecteurs en furent des fonctionnaires municipaux et des ingénieurs locaux, qui avaient accès aux bibliothèques de la Société d'Ingénierie et de l'Ecole d'Ingénierie, là où ils étaient disponibles. Lors de son séjour d'études à Montevideo, Paiva fera cadeau d'un de ces exemplaires à Cravotto pour lui faire part de son expérience et de son intérêt pour l'urbanisme.

Il en est allé différemment pour *Um Plano de Urbanização*, qui a paru lui aussi sous la forme d'un livre mais qui a été diffusé par une maison d'édition en librairie. Sa publication, qui aura lieu en décembre 1943, avait été commandée à Paiva par le maire de la ville, Loureiro da Silva, dans le but de faire sa propre promotion comme homme politique en soulignant l'importance des travaux ayant été réalisés durant son mandat.

Lorsqu'il commanda l'ouvrage, Loureiro da Silva savait déjà qu'il courait le risque de perdre sous peu le poste qu'il occupait depuis près de six ans. Le Brésil, après de longues hésitations, avait déclaré la guerre à l'Allemagne. Face à la nouvelle situation, Vargas se voyait obligé de réorganiser profondément les forces politiques qui le soutenaient, et c'est dans le cadre de ces remaniements que Loureiro da Silva quittera la Mairie de Porto Alegre le 15 septembre 1943.

Excepté pour ce qui est du chapitre consacré aux finances de la

municipalité et d'une partie des chapitres sur l'assainissement²⁹ (eau, égouts, drainage), le livre *Um plano de urbanização* n'est autre qu'une fusion de *Contribuição ao estudo da urbanização de Porto Alegre* et de *l'Expediente Urbano de Porto Alegre*, mais où le contenu de ces deux ouvrages a été révisé, modifié ici et là, résumé, enrichi. Ce n'est pas un hasard si les urbanistes et experts étrangers qui y sont évoqués apparaissent déjà dans des travaux de Paiva: Karl H. Brunner, Fermin H. Bereterbide, Alberto B. Blanco, Mauricio Cravotto, Juan A. Scasso et Luiz V. Migone, Alfred Agache, Eugène Hénard et Léon Jaussely, Thomas Adams, Harland Bartholomew et John Nolen, Patrick Geddes et Ebenezer Howard. Jacques Grebert constitue la seule exception, Paiva l'évoquant ici parce que Brunner le cite dans son *Manual de Urbanismo*³⁰. On trouve là l'illustration d'une pratique récurrente dans les ouvrages de Paiva, à savoir l'emprunt d'idées à des auteurs les ayant déjà empruntées à d'autres, qui eux-mêmes les avaient parfois empruntées à d'autres prédécesseurs.

Dans la préface à *Um plano de urbanização*, Loureiro da Silva lui-même reconnaissait que son rôle dans l'élaboration du livre « s'est limité à orienter et à donner une unité aux travaux de l'équipe de collaborateurs »³¹. Constituée de Paulo Aragão Bozzano, Antônio Klinger Filho, Márcio Cúrio Duarte et Amadeu Rocha Freitas, cette équipe était la même que celle qui avait collaboré avec Paiva pour la mise en forme de *l'expediente urbano*³². En couverture, Paiva est cité comme collaborateur technique.

²⁹ Ecrite par l'ingénieur Márcio Cúrio Duarte.

³⁰ Voir Karl Brunner, *Manual de Urbanismo*, Imprenta Municipal, Bogotá, 1939, p. 162 (premier tome).

³¹ José Loureiro da Silva, *Um plano de urbanização*, Porto Alegre, Globo, 1943, p. 16.

³² Cf. Amadeu Rocha Freitas, « Abastecimento de água », pp. 139-143, et Márcio Cúrio Duarte, « Esgoto cloacal », pp. 143-147, in Edvaldo Pereira Paiva, *Expediente urbano...*, op. cit. L'ingénieur Luiz Fabrício Gay (pour les données statistiques) et les techniciens Ivo Magalhães Jardim (pour les données graphiques), Cláudio Schuler, Ruy Cunha et Caetano Mazzali, tous fonctionnaires de la Mairie de Porto Alegre, ont aussi collaboré à l'élaboration de *l'expediente urbano*.

Loureiro da Silva avait choisi, pour rédiger l'ouvrage, quelqu'un qui, pour plusieurs raisons, n'aimait pas le travail d'Arnaldo Gladosch. Et Paiva fera en l'occurrence une relecture du travail et du plan directeur inachevé de ce dernier. Dans le livre, qui dresse le bilan du mandat de maire de Loureiro da Silva, les travaux de Gladosch ont été nettement relégués au second plan. Aussi la lecture qui y est faite du « passé » et du « présent » de Porto Alegre, ou de la « planification de son évolution », reflète-t-elle surtout les idées que défendaient Paiva et Faria dans les années 30. De ce point de vue, le livre ignore largement les idées et propositions de Gladosch. Si ce n'est un appendice où sont réunis les discours qu'il avait tenus devant le Conseil du Plan Directeur³³ et la copie du contrat de travail par lequel la Mairie avait fait appel à ses services³⁴, *Um plano de urbanização* ne consacre pas même un chapitre au travail de Gladosch, se contentant de lui dédier quelques rares paragraphes. Et si le livre reproduit les croquis qu'il avait proposés dans le cadre de l'aménagement de la place da Matriz, ils ne font l'objet que de commentaires extrêmement succincts.

Comme nous l'avons déjà mentionné, tout plan d'urbanisme était pour Paiva, d'une certaine façon, un livre. Au vu du travail qu'il a réalisé en l'occurrence pour Loureiro da Silva, on peut également dire que pour lui tout livre d'urbanisme n'était pas nécessairement un plan, même lorsqu'il comprenait le mot dans son titre. En 1948, ce même titre – *Um plano de urbanização* – allait se retrouver au cœur d'une polémique qui s'était instaurée entre Paiva, le maire Meneghetti et ses ingénieurs de confiance. Meneghetti et ses assesseurs avaient créé une commission pour réviser le

³³ « Atas das reuniões do Conselho do Plano Diretor », in José Loureiro da Silva, *Um plano...*, op. cit., pp. 126-203. Dans la bibliographie, nous présentons le compte-rendu complet des exposés réalisés par Gladosch devant ce Conseil du Plan Directeur.

³⁴ « Contrato com o urbanista Arnaldo Gladosch (21.12.1938) », in José Loureiro da Silva, *Um plano...*, *ibid.*, pp. 219-223.

plan élaboré par Gladosch³⁵, plan qui, d'après eux, était présenté dans le livre publié par Loureiro da Silva et dont le titre lui-même témoignait à leurs yeux de l'existence préalable d'un « plan directeur » ou « d'urbanisation » pour la ville.

En fait, comme cela a déjà été dit, le livre en question ne présentait aucun plan, mais plutôt un bilan des actions qu'avait menées Loureiro da Silva pendant qu'il se trouvait à la tête de la municipalité. D'ailleurs, en ce qui concerne l'élaboration d'un plan directeur pour Porto Alegre, le livre indique clairement qu'il s'agissait là d'un objectif à terme. Il se réfère au plan élaboré par Gladosch comme à un simple avant-projet dont les propositions étaient susceptibles d'être exploitées un jour. « L'élaboration du plan définitif, vu l'ampleur du travail et le fait qu'il dépend de la conclusion de la carte aéro-photogrammétrique, sera très lente et en est à peine à ses débuts », peut-on lire dans un chapitre simplement intitulé « Le Plan Définitif »³⁶. Paiva présente l'élaboration du plan définitif de la ville comme la troisième étape du travail envisagé, les deux étapes précédentes étant la réalisation du relevé aéro-photogrammétrique, alors en cours, et l'élaboration de l'*expediente urbano*, que Paiva avait, par coïncidence, achevé en 1942. Et ce n'est qu'à cette troisième étape du travail que l'avant-projet existant, c'est-à-dire le plan de Gladosch, devait être « adapté aux conclusions extraites de l'*expediente urbano*. »³⁷

Ainsi, au contraire de ce que suggère le titre *Um plano de urbanização*, Porto Alegre, à la fin de l'année 1943, selon Paiva lui-même,

³⁵ Il s'agit de la « Comissão Revisora do Plano Diretor » [Commission de Révision du Plan Directeur], créée par Ildo Meneghetti le 26 juillet 1948. Le compte-rendu de cette commission, constituée de Fernando Mendes, Diego Blanco, José Gerbase, Arthur do Porto Pires, Alcides Oliveira Gomes et Luis Arthur Ubatuba de Faria (ce dernier représentant ici l'Institut des Beaux-Arts), sera présenté le 5 mai 1950. Voir « Relatório da Comissão Revisora do Plano Diretor », *Correio do Povo*, 6 mai 1950, pp. 9 et 11.

³⁶ José Loureiro da Silva, *Um plano...*, *op. cit.*, p. 61.

³⁷ José Loureiro da Silva, *Um plano...*, *ibid.*, p. 61.

ne bénéficiait toujours pas d'un plan d'urbanisme et continuait à travailler à l'élaboration d'un plan directeur.

La polémique qui a opposé Paiva et Meneghetti à propos de ce livre témoigne également du degré du manque d'intérêt et de la désinformation du maire et de ses collaborateurs à ce sujet. A vrai dire, sous le mandat de Meneghetti, Porto Alegre et son industrie immobilière naissante ont suivi une logique du laisser-faire inédite. En 1952, se basant sur une lecture quelque peu sinieuse des réglementations urbanistiques new-yorkaises, les ingénieurs de Meneghetti éditaient une loi autorisant la construction d'édifices sans limite de hauteur³⁸. Cette loi permettra, durant les années 50 et au début des années 60, que soient érigés des bâtiments qui demeurent encore aujourd'hui les plus hauts de Porto Alegre.

3. Paiva, le compilateur

Dans ses premiers travaux, Paiva abusait des compilations et des paraphrases. Il incluait aussi souvent à ses textes des résumés, des traductions et des citations sans y mettre de guillemets, pratiquant ainsi le plagiat. Mais à partir de 1945, c'est-à-dire de la publication du plan directeur d'Urugaiana³⁹, compilations et plagiats disparaîtront de ses écrits.

Il importe toutefois de souligner que lorsqu'il citait des auteurs dont

³⁸ Il s'agit de la loi n° 986 du 22 décembre 1952. En 1948, à travers la loi n° 129, le maire Meneghetti avait déjà édité une norme qui favorisait notoirement la promotion immobilière, dans la mesure où elle autorisait pour seulement un an de plus la construction d'immeubles sur des terrains de *testada* égale ou inférieure à 6,60 mètres.

³⁹ Edvaldo Pereira Paiva, en coll. avec Demétrio Ribeiro, « O Plano Diretor de Urugaiana », *Revista de Engenharia do Rio Grande do Sul* (1), juin 1945, pp. 25-42.

les travaux lui servaient de références sans utiliser de guillemets ou qu'il effectuait des compilations, Paiva, à de rares exceptions près, ne cachait pas leur nom à ses lecteurs. Il les évoquait dans le texte ou en bibliographie et ces derniers pouvaient sans trop d'efforts identifier les auteurs des textes compilés ou démasquer ses plagiats. On peut alors se demander ce qui poussait Paiva à agir de la sorte dans ses premiers travaux. Lui manquait-il l'assurance nécessaire pour exprimer ses idées avec ses propres mots?

Comme nous l'avons dit plus haut, il copiait parfois simplement sans préciser sa source. On retrouve des exemples de ce procédé dans les tableaux comparatifs n° 1, n° 2 et n° 3 – dans ces deux derniers cas, il s'agit de textes qu'il a lui-même traduits de l'espagnol.

D'autres fois, et cela était assez fréquent, il faisait et transcrivait des résumés des textes qu'il consultait. On en retrouve des exemples dans les tableaux comparatifs n° 4 et n° 5. Il résumera également un texte de Hénard trouvé dans le livre *Plano de Avenidas* de Prestes Maia sans citer ce dernier (voir tableau comparatif n° 6).

Mais ce qu'on trouve le plus souvent chez Paiva, ce sont les compilations, où il modifiait les textes consultés pour les adapter à ses objectifs. On en trouve un bon exemple dans ses compilations du *Cidade do Rio de Janeiro, Extensão, Remodelação e Embellezamento* d'Agache (voir tableau comparatif n° 7). Lorsque ce dernier y explique comment s'élabore le plan d'une ville, il affirme que « l'urbaniste doit, avant tout, se renseigner sur l'histoire et la géographie du lieu »⁴⁰. Et dans le texte de Paiva traitant du plan d'ensemble de Porto Alegre, on lit: « Ceux qui sont chargés de ce travail [d'élaboration de ce plan] doivent posséder une

⁴⁰ Donat-Alfred Agache, *Cidade do Rio de Janeiro...*, *op. cit.*, p. 11.

profonde connaissance de l'histoire et de la géographie de la capitale *gaúcha* »⁴¹. Il procédera de façon semblable vis-à-vis de l'œuvre de Prestes Maia (voir tableau comparatif n° 8).

Dans l'ouvrage *Um plano de urbanização*, Paiva effectue, outre les procédés précédemment cités, ce que l'on pourrait définir comme une « actualisation » des travaux qu'il a déjà publiés, une conduite également très fréquente chez lui (voir tableau comparatif n° 9).

A travers l'évocation de ces exemples, nous voulons souligner que ces méthodes apparaissent dans les écrits de Paiva moins comme une manifestation de malhonnêteté que comme un témoignage de grande ingénuité. Il ne s'agit pas de l'excuser, mais la chose se présente souvent de la sorte. Les textes où s'expriment de façon explicite ses convictions idéologiques de militant communiste offrent ainsi des compilations d'extraits des œuvres de Marx, d'Engels et de Staline sans citer les auteurs et sans mettre de guillemets, comme s'il était possible de cette manière de dissimuler aux yeux du lecteur (et de la censure) la marque de personnalités et de discours s'identifiant aussi fortement au mouvement communiste (voir tableau comparatif n° 2).

L'utilisation qu'il a faite de la Charte d'Athènes constitue un cas emblématique de sa façon de compiler des textes d'autres auteurs dans ses propres travaux. Il reproduira ainsi en annexe de l'un de ses ouvrages ce qu'il appellera la « Charte de Planification Urbaine, approuvée par le Congrès International d'Architecture Moderne de 1933 »⁴², mais en changeant certains termes, en soulignant des phrases, en y ajoutant des mots et en éliminant un paragraphe entier.

⁴¹ Edvaldo Pereira Paiva, Luiz Arthur Ubatuba de Faria, *Contribuição ao estudo...*, *op. cit.*, p. 2.

⁴² « Carta de Planificação Urbana, aprovada pelo Congresso Internacional de Arquitetura Moderna de 1933 », in Edvaldo Pereira Paiva, *Problemas urbanos de Porto Alegre* [Les problèmes urbains de Porto Alegre], Porto Alegre, juin 1951 (annexe).

La version de la Charte qu'il a reproduite dans son livret intitulé *Problemas urbanos de Porto Alegre* avait été publiée, à l'origine, en septembre 1945 dans le *Boletim Municipal*. Il s'agissait d'une traduction de la *Town-Planning Chart* publiée par José Luis Sert en 1942⁴³, traduction dont l'auteur était l'ingénieur Clovis Pestana et qui avait paru dans le *Boletim Municipal*⁴⁴ lorsqu'il était maire de Porto Alegre (voir tableau comparatif n° 10).

C'était là la première publication faite à Porto Alegre des résolutions du IV^e CIAM, et elle était le fruit de l'initiative d'un ingénieur qui n'avait rien à voir avec le « mouvement moderne » ou tout autre mouvement politique progressiste et qui était au contraire un conservateur. Pestana prit connaissance de cette Charte en 1944, à la lecture du livre de Sert, durant un long séjour aux Etats-Unis – voyage qu'il fit sur l'invitation des autorités américaines dans le cadre des innombrables initiatives qu'elles finançaient à l'époque afin de renforcer la présence économique, politique et culturelle de l'oncle Sam au Brésil.

Paiva fera des adaptations de cette traduction, modifiant par exemple la phrase « les districts résidentiels doivent occuper les meilleurs sites » en y ajoutant « et être composés de *bairros-unidades* (quartiers-unités) » (paragraphe 37). Dans la Charte publiée dans le *Boletim Municipal*, une faute de typographie rend une certaine phrase incompréhensible à cause de la substitution du mot *percurso* (parcours) par celui de *recurso* (recours), et Paiva, qui ne semble pas s'être rendu compte de cette erreur, remplacera quant à lui ce dernier terme par celui d'*entremesclameto* (entremêlement), modifiant ainsi totalement le sens

⁴³ « Town-Planning Chart », in José Luis Sert, *Can Our Cities Survive?* Cambridge, Harvard University Press, 1942, pp. 246-249.

⁴⁴ « Carta de Planejamento Urbano, aprovada pelo Congresso Internacional de Arquitetura Moderna », *Boletim Municipal* (21), juillet-septembre 1945, pp. 187-194.

originel de la phrase (paragraphe 55). Il éliminera en outre de sa version toute la section 7, qui se penche sur la question des bâtiments d'intérêt historique. Cela peut avoir été dû au fait que, dans le texte de Sert, apparaît un avertissement évoquant le caractère facultatif de cette section dans la mesure où elle ne concernait que quelques villes.

La traduction de la Charte qu'avait réalisée Pestana renfermait elle-même de nombreuses erreurs. Par exemple, n'ayant pas trouvé en portugais de terme pour traduire *playground* (paragraphe 46), il l'omet purement et simplement. Le terme *slum* est parfois correctement traduit par *cortiço* (îlot ou immeuble insalubre) et d'autres fois par « constructions antihygiéniques » (paragraphe 49) ou par « zone condamnée » (paragraphe 89). Dans le texte publié par le *Boletim Municipal*, l'expression *new street system* correspond à « nouveau système vital » (paragraphe 77), suite à une erreur de typographie; l'expression *city pattern* est traduite par « planification modelante urbaine » (paragraphe 105); le terme *program* est rendu parfois par celui de « plans » (paragraphe 114); et l'expression *town planning* apparaît soit en tant que « plan directeur » (paragraphe 115), soit comme « planification urbaine » (paragraphe 95). Quant au terme *nursery school* (paragraphe 50), qui signifie « crèche » en anglais, Pestana l'a traduit par « école d'infirmières », ce qui donne la phrase: « Les espaces libres proches des jardins d'enfants ou des squares doivent être destinés à des écoles d'infirmières ».

Soulignons que certaines de ces erreurs, et d'autres encore présentes dans la traduction de Pestana, n'ont été corrigées ni dans la version de Paiva ni dans celle d'Antonio de Siqueira, publiée en 1959⁴⁵.

⁴⁵ En republiant la Charte traduite par Clóvis Pestana, Siqueira s'est contenté de corriger les erreurs typographiques apparues dans la Charte qu'avait publiée le *Boletim Municipal* en 1945. Voir "Carta de Planejamento Urbano, aprovada pelo Congresso Internacional de Arquitetura Moderna", in Antônio de Siqueira, *Engenharia Sanitária*, Porto Alegre, Globo, 1959, vol. 2, pp. 219-227.

Signalons enfin les phrases et expressions qu'a soulignées Paiva: « *bairro-unidade* (quartier-unité) de taille convenable » (point 109), « rechercher la collaboration de spécialistes » (point 110), « esprit de l'architecture moderne » (point 111) et « tout plan directeur doit s'appuyer sur des recherches approfondies faites par des spécialistes » (paragraphe 115).

4. Charte d'Athènes et Charte de Planification Urbaine

C'est dans un rapport du tout nouvel Institut des Architectes du Brésil consacré aux travaux de la Commission de Révision du Plan Directeur que le nom de Paiva apparaît associé à la Charte d'Athènes pour la première fois. Ce rapport, écrit et publié en 1949 dans la Revue d'Ingénierie, se concluait en ces termes:

« Ce qui précède vient corroborer la justesse des recommandations du I^{er} Congrès Brésilien des Architectes organisé à Porto Alegre, que nous transcrivons ci-après: (...) l'obtention d'une étude scientifique de planification urbaine est une tâche extrêmement complexe et doit être confiée à des techniciens spécialisés – urbanistes, architectes et ingénieurs. Dans ces conditions, le I^{er} Congrès, se fondant sur son expérience et dans le seul but de collaborer avec l'administration de Votre Excellence, prend la liberté de suggérer comme mesure première pour résoudre la situation actuelle la création d'une Commission d'Elaboration du Plan Directeur de Porto Alegre, composée d'urbanistes, d'architectes et d'ingénieurs et conseillée, le cas échéant, par d'autres techniciens, et qui serait chargée de réaliser une nouvelle étude de planification, sur la base des principes énoncés par la Charte d'Athènes ».

En 1950, Paiva décidait, pour ainsi dire, de mettre à exécution la résolution du Congrès des Architectes Brésiliens de son propre chef et à

ses risques et périls – puisque que le maire Meneghetti n'avait pas suivi la suggestion du congrès. Paiva s'adressa à son camarade, collègue et ami Demétrio Ribeiro, lui expliqua ses intentions et lui commanda le dessin de quatre planches sur la base des esquisses qu'il avait apportées. La participation de Ribeiro à l'élaboration de « l'avant-projet de planification de Porto Alegre, selon les principes préconisés par la Charte d'Athènes » s'est limitée au dessin de ces quatre planches et de quatre plans⁴⁶ – sur les thèmes suivants: habiter, travailler, circuler et cultiver le corps et l'esprit.

L'avant-projet, c'est-à-dire les quatre planches dessinées par Ribeiro et accompagnées d'un texte de Paiva, a été conçu en février 1951. Peu de temps après, Paiva publie à son compte un livret dans lequel il inclut cet avant-projet et qu'il présente aux étudiants et professeurs de l'Institut des Beaux-Arts, lors d'une conférence réalisée le 18 avril 1951.⁴⁷

Cet avant-projet présente peu de nouveautés conceptuelles ou programmatiques si on le compare aux plans qu'avaient élaborés Paiva et Faria dans les années 30. Concernant ces nouveautés, Paiva lui-même dira lors de sa présentation des quatre planches de Ribeiro: « Dans notre avant-projet schématique, nous emploierons un système de représentation différent du système habituel », c'est-à-dire que l'avant-projet en question est représenté non pas sur une, mais sur quatre planches – habiter, travailler, circuler, cultiver le corps et l'esprit⁴⁸. Mais pourquoi avoir utilisé ce système de représentation? Il répondra encore: « Parce qu'il nous a semblé que, de cette manière, la notion

⁴⁶ Lors d'une conversation que nous avons eue avec lui, Ribeiro qualifia cette collaboration d'« irréfléchie » et de « quelque peu irresponsable », dans la mesure où il ne s'était pas soucié d'analyser dans son ensemble le travail que préparait Paiva.

⁴⁷ Voir Edvaldo Pereira Paiva, en coll. avec Demétrio Ribeiro, "Anteprojeto de planificação de Porto Alegre de acordo com os princípios da Carta de Atenas" [Avant-projet de planification de Porto Alegre selon les principes de la Charte d'Athènes], in Edvaldo Pereira Paiva, *Problemas urbanos...*, op. cit., pp. 20-29. Sous le titre « Anteprojeto de planificação de Porto Alegre », le même travail fut aussi publié par le *Boletim do DPM* (33-34), mars-avril 1951, pp. 27-31.

⁴⁸ Nous présenterons ces planches plus en détail dans le chapitre V.

d'entrelacement des fonctions urbaines se fait plus nette et compréhensible, tout comme la nécessité de les étudier dans leur relation intime ». En d'autres termes, Paiva présentait séparément ses propositions quant au système de voies publiques, au « vert » et au zonage (une planche pour le zonage résidentiel, une autre pour le zonage commercial et industriel) pour montrer qu'il tenait compte de l'entrelacement des fonctions urbaines.

Un autre aspect doit être pris en compte dans cet intérêt de Paiva pour la Charte d'Athènes: c'est la manière dont il s'y réfère dans le titre de son ouvrage. La charte qu'il publie est en fait la Charte de Planification Urbaine qu'avait approuvée le Congrès International d'Architecture Moderne – et il s'agissait là d'une sorte de résolution collective des architectes qui s'étaient réunis à Athènes et non d'un texte de Le Corbusier⁴⁹. Il est clair que les extraits qu'il en souligne, mieux que toute explication, trahissent son véritable intérêt pour le document – en résumé, il souhaitait voir Porto Alegre élaborer un plan directeur et que celui-ci fût conçu par des spécialistes, et il souhaitait aussi avoir le soutien des sympathisants locaux de l'architecture « moderne ».

Paiva se manifestera sur la Charte d'Athènes à deux autres reprises, pour dire pratiquement la même chose. Il la définira ironiquement comme la bible de l'urbanisme réformiste, qui « à aucun moment n'établit les rapports existant entre les problèmes urbains et le régime socio-économique qui les génère », qui transforme « les plans directeurs en panacée universelle », qui juge possible « la réforme des villes capitalistes au travers du seul urbanisme » – des idées selon lui

⁴⁹ L'argument selon lequel la Charte qu'avait publiée Sert représentait mieux l'esprit du IV^e CIAM que celle qu'avait publiée Le Corbusier a été utilisé par les architectes bahianais en 1955. Voir « Préface », par Admar Guimarães, in *A Carta de Atenas. Urbanismo dos C.I.A.M.*, Salvador, Diretório Acadêmico da Escola de Belas Artes, Universidade da Bahia, 1955.

toutes « absurdes »⁵⁰. Pour lui, critiquer ces idées – et d'autres venues du « groupe qui se rassemble autour des CIAM, et dont l'élément de plus grande renommée est Le Corbusier » – est une « tâche importante au vu de la grande influence que ce courant exerce sur nombre d'architectes et d'urbanistes brésiliens parmi les plus progressistes »⁵¹. D'ailleurs, dans son plan pilote du delta du Jacuí, qui sera lauréat d'un concours réalisé un an après celui qui avait été mis en place pour la construction de Brasília, Paiva, qui ne citera jamais Lúcio Costa dans aucun de ses ouvrages, émettait une critique voilée à l'égard de son projet, qu'il liait à la Charte d'Athènes:

*« Pour s'attaquer, avec succès, à tout problème urbanistique, on doit l'appréhender par le biais d'un critère réaliste. Nous considérons réaliste le critère qui analyse spécifiquement les problèmes caractéristiques de notre pays et cherche à les résoudre dans le cadre de normes et de principes qui correspondent à son niveau économique et social, et qui agissent sur ces agglomérats **en planifiant le processus naturel de leur évolution**. C'est exactement le contraire de la directive communément suivie, qui fait table rase des caractères spécifiques de notre formation urbaine et prétend résoudre ses problèmes par l'adoption de solutions standardisées, provenant de l'application de la science urbanistique dans des pays dont l'évolution est plus avancée. »*⁵²

5. Où Paiva s'autorise à parler en urbaniste

Un trait différencie les premiers écrits de Paiva, ceux qu'il a publiés dans les années 30, de tous les autres: il s'y exprime en tant

⁵⁰ Edvaldo Pereira Paiva, « A ciência urbanística e a realidade brasileira (IV) », *op. cit.*, p. 47.

⁵¹ Edvaldo Pereira Paiva, « A urbanística e a realidade brasileira (II) », *Cadernos de Estudo do CEUA* (4), mars 1959, p. 56.

⁵² Edvaldo Pereira Paiva et al., *Delta do Jacuí...*, *op. cit.*, p. 13. Les caractères gras sont dans l'original.

qu'« ingénieur », que « fonctionnaire municipal », que citoyen amoureux de sa ville et non en tant qu'urbaniste.

Comme nous l'avons vu, le premier texte qu'il ait publié consiste en la transcription d'une conférence qu'il avait donnée en décembre 1936 à la Société d'Ingénierie et où il avait présenté ce qu'il appelait une « justification théorique » de son plan de construction d'un nouveau quartier résidentiel devant être bâti sur remblais, dans la région de Porto Alegre connue sous le nom de Praia de Belas. A ce plan, Paiva associait un projet de « Porte d'entrée dans la ville » et il les présentait tous deux comme faisant partie d'un plan d'ensemble – que, dans sa conférence, il avait évoqué tantôt comme un objectif à atteindre, tantôt comme un plan en cours d'élaboration et même déjà esquissé par lui-même et Faria dans les travaux que tous deux venaient de présenter à l'*Exposição de Urbanismo*.

Au-delà de cette proposition, Paiva visait à travers cette conférence à faire la propagande de l'urbanisme au niveau local. De ce point de vue, le sentiment qu'il y exprimait était que Porto Alegre prenait du retard par rapport à São Paulo et Rio de Janeiro, deux villes qui, elles, possédaient déjà des plans d'ensemble, et même à Recife, qui avait déjà entamé l'élaboration du sien⁵³.

Il y manifestait à l'intention de ses collègues sa crainte de voir ses propositions et celles qui avaient été présentées à l'*Exposição de Urbanismo* considérées comme fantaisistes, affirmant qu'elles étaient des études, des esquisses, ayant avant tout pour but de faire la « propagande de l'urbanisme ». Et, contredisant quelque peu cette affirmation, il ajoutait:

⁵³ Par l'ingénieur Nestor de Figueiredo.

« Nous n'avons rien fait de plus que concrétiser les principes de l'urbanisme moderne, et nous avons suivi la pensée de Daniel Burnham, le grand instigateur du plan de Chicago: "Non aux plans étriqués! Non aux plans petits! Ils n'ont pas le privilège d'agir sur les nerfs des hommes et ne sont presque jamais exécutés. Dressez donc des plans grandioses! Je crois en l'avenir et au travail, et je vous rappelle que de tels projets sont comme les diagrammes logiques; ils restent vivants au fil du temps et s'ajustent toujours à l'intensité créatrice du progrès". »⁵⁴

Notons que cette célèbre tirade de Burnham⁵⁵ est également citée par Agache⁵⁶ (qui l'a traduite) et Prestes Maia⁵⁷ (qui l'a transcrite en anglais) dans les livres où ils présentent leur plan.

Le discours que prononce Paiva en 1936 devant la Société d'Ingénierie est marqué par la modestie et l'optimisme. Il témoigne de ce que, comme Burnham, il croit en l'avenir et principalement au progrès. « Nous tous qui nous intéressons vraiment au progrès de Porto Alegre, nous sommes partisans d'un plan d'ensemble »⁵⁸, déclarera-t-il. Il ne se présente pas, dans cette conférence, en tant qu'urbaniste; il y prend la parole en tant qu'ingénieur et se réfère à son « modeste travail »⁵⁹ comme à un projet non pas achevé, mais qu'il souhaite voir discuté par ses

⁵⁴ Edvaldo Pereira Paiva, « Novo bairro... », *op. cit.*, p. 138.

⁵⁵ « *Make no little plans; they have no magic to stir men's blood and probably themselves will not be realized. Make big plans; aim high in hope and work, remembering that a noble, logical diagram once recorded will never die, but long after we are gone will be a living thing, asserting itself with ever-growing insistency. Remember that our sons and grand-sons are going to do things that would stagger us. Let your watchword be order and your beacon beauty* »; cf. Charles Moore, *Daniel H. Burnham, Architect, Planner of Cities*, Boston, Houghton Mifflin Company, 1921, vol. 2, p. 147. Cette tirade de Burnham, qui a été probablement traduite à partir du livre de Moore, sera fréquemment citée par les architectes, ingénieurs et urbanistes brésiliens dans les années 30. Voir par exemple à ce sujet *Conferências. Semana de Urbanismo (20 a 27 de outubro de 1935)*, Comissão do Plano da Cidade do Salvador, Salvador, Cia. Editora e Gráfica da Bahia, 1937; Francisco Baptista de Oliveira, *Noções elementares de urbanismo*, Juiz de Fôra, União Industrial Editora, 1937.

⁵⁶ Alfred Agache, *Cidade do Rio de Janeiro...*, *op. cit.*, p. 18.

⁵⁷ Francisco Prestes Maia, *Estudo de um Plano de Avenidas para a Cidade de São Paulo*, Companhia Melhoramentos de São Paulo, São Paulo, 1930, p. IX.

⁵⁸ Edvaldo Pereira Paiva, « Novo bairro... », *op. cit.*, p. 137.

⁵⁹ Edvaldo Pereira Paiva, « Novo bairro... », *ibid.*, p. 153.

collègues. Et il justifiera son initiative en disant qu'elle a été motivée « seulement par l'amour raisonné »⁶⁰ qu'il portait à Porto Alegre.

Porto Alegre est à l'époque l'objet de nombreux aménagements de ses rues, qui selon ses termes donneront certainement lieu à « une nouvelle poussée de progrès dans la ville ». Pourquoi alors ne pas leur donner un prolongement et en commencer d'autres, encore plus osés, mais dans le cadre d'un plan d'ensemble? Cette question résume l'avant-propos de *Contribuição ao estudo da urbanização de Porto Alegre*. Dans cet ouvrage, plus que présenter divers plans et projets pour la ville, Paiva et Faria semblent surtout avoir voulu démontrer que Porto Alegre avait besoin d'un plan d'ensemble et qu'ils étaient aptes à le concevoir.

Ils présentent leur brochure en annonçant qu'y sont réunis les travaux qu'ils avaient présentés à l'*Exposição de Urbanismo* et qu'elle consiste en un bilan d'idées, relève d'une « œuvre modeste » ayant pour objectif de « collaborer avec les Pouvoirs Publics pour inculquer à la population les principes de l'urbanisme moderne, et lui faire prendre conscience des bienfaits pour tous qu'offrent les travaux actuels et de la nécessité de les poursuivre dans le cadre d'un plan ».⁶¹ Il s'agit là d'un ouvrage « réalisé dans le seul but de collaborer à la création d'un plan complet »⁶² pour la ville, font-ils encore observer dans l'introduction.

Après ses études à Montevideo, Paiva s'exprimera en tant qu'urbaniste – et non plus comme ingénieur ou fonctionnaire de la Mairie. Durant les années 1942 et 1943, outre le livre que lui commandera Loureiro da Silva, il publiera cinq articles et une brochure, dans lesquels, comme on l'a vu, il abusera souvent des compilations.

⁶⁰ Edvaldo Pereira Paiva, « Novo bairro... », *ibid.*, p. 153

⁶¹ Edvaldo Pereira Paiva, Luiz Arthur Ubatuba de Faria, *Contribuição ao estudo...*, *op. cit.*, p. II.

⁶² Edvaldo Pereira Paiva, Luiz Arthur Ubatuba de Faria, *Contribuição ao estudo...*, *ibid.*, p. 3.

Les travaux qu'il a publiés durant cette période constituent un véritable compte-rendu des enseignements qu'il avait reçus à Montevideo. Une partie importante de ces écrits a sans aucun doute été élaborée à partir des notes rapportées d'Uruguay. S'il est clair qu'il s'y exprime désormais en urbaniste, il en ressort aussi qu'il semble encore chercher sa place dans ce domaine, comme en témoignent les innombrables compilations qu'on y trouve.

L'expérience de l'élaboration du plan directeur d'Uruguaiana, à laquelle il va se consacrer au cours des années 1944 et 1945, entraîne une inflexion nouvelle et significative du discours de Paiva sur l'urbanisme, ses techniques et ses théories. Il s'exprimera dorénavant non seulement en urbaniste, mais aussi en « scientifique ». Ce changement d'attitude était déjà perceptible au moment de la sortie de son livret *Urbanismo, ensaio de interpretação social*, en 1943, dans lequel il abordait l'*urbanistique* ou la « science urbanistique » du point de vue de la dialectique et du matérialisme historique. Toutefois, comme s'il avait eu besoin d'un certain délai pour mieux élaborer les idées qu'il formulait dans cet essai, « sa » science urbanistique ne s'affirmera de manière cohérente qu'au début des années 50, quand il élaborera une autocritique de son œuvre.

6. Les principales problématiques de Paiva

Dans les tableaux n° 11 et n° 12, nous présentons deux listes concernant les urbanistes, spécialistes et penseurs – les uns brésiliens, les autres étrangers – que Paiva mentionne dans ses écrits. Elles vont nous servir ici de point de départ pour analyser les principales problématiques et les thèmes qu'aborde Paiva dans l'ensemble de son

œuvre, ainsi que les références théoriques les plus importantes qui s'y rattachent.

Avant cela, il convient néanmoins d'apporter quelques éclaircissements sur la manière dont nous avons dressé ces listes et sur l'importance relative des noms qui y figurent pour les réflexions que livre Paiva dans ses écrits.

Nous avons organisé ces deux listes en établissant les rapports entre ces noms et chacun des écrits où ils sont évoqués. Nous n'y avons pas inclu d'hommes politiques, sauf lorsque Paiva les a associés à un *fato urbanístico* (fait urbanistique, selon sa définition) bien précis – c'est le cas de Franz Adickes et du baron Haussmann.

Le tableau des références théoriques de Paiva, à savoir les noms, œuvres et plans qu'il mentionne, ne sera pas interprété ici selon des critères statistiques. Il nous semble en effet inutile de donner une importance excessive, par exemple, au nombre de fois qu'un nom est évoqué. Une lecture attentive de l'ensemble de l'œuvre de Paiva indique que certains noms, théories, plans et réalisations qu'il ne mentionne qu'une fois dans ses écrits ont pu revêtir pour lui une plus grande importance que d'autres plus fréquemment cités. Il faut tenir compte du fait que s'il évoque certains d'entre eux sont parce qu'ayant apporté une contribution à ses yeux significative pour la science urbanistique, il en mentionne d'autres, en revanche, dans le seul but de contester les idées qui s'y trouvent exposées.

Avant d'aller étudier à Montevideo, Paiva n'a publié que deux ouvrages, dans lesquels il a mentionné trois urbanistes – deux français, Agache et Hénard, et un brésilien, Prestes Maia – et où il accorde une grande importance au thème de la voirie et à la théorie du périmètre de rayonnement, théorie que l'on retrouve tant dans le *Estudo de um Plano de Avenidas para São Paulo* que dans le *Cidade do Rio de Janeiro, Extensão*,

Remodelação, Embellezamento. Notons à cet égard que l'une de ses réalisations auxquelles il restera le plus attaché tout au long de son parcours d'urbaniste concerne la conception de la première avenue périphérique de Porto Alegre. Une première partie de cette avenue, telle qu'il l'avait projetée dans les années 50, sera finalement construite au début des années 70 et portera le nom de Loureiro da Silva, en hommage à l'ancien maire décédé en 1964. Toutefois, la plupart des habitants de Porto Alegre s'y réfèrent aujourd'hui en parlant simplement de la *perimetral* (périphérique). Il en va du reste de même pour d'autres rues de la ville ayant été baptisées sous le nom de personnalités auxquelles la population les associe rarement. Dans les années 30, le mot *perimetral*, qui figure aujourd'hui dans le dictionnaire en tant qu'adjectif⁶³, constituait un néologisme inconnu de la population. Son emploi se réduisait alors au petit monde des ingénieurs et urbanistes et revêtait un caractère technique qui l'associait précisément à la théorie de Hénard et renvoyait à la traduction qu'avait faite Ulhôa Cintra⁶⁴, dans les années 20, de son expression « périmètre de rayonnement ». En effet, le terme *perimetral* n'apparaît ni dans l'édition de 1925 du dictionnaire de Cândido Figueiredo⁶⁵, ni dans l'édition de 1964 de celui d'Aurélio Buarque de Holanda⁶⁶.

C'est dans les années 80 que sera construite à Porto Alegre ce que l'on appelle la deuxième *perimetral*, tandis que la troisième *perimetral* est aujourd'hui en cours de réalisation. Ainsi, après avoir été empruntée à

⁶³ Selon le dictionnaire étymologique d'Antonio Geraldo da Cunha, le mot *perimetral* aurait été introduit dans la langue portugaise « au XX^e siècle » et serait une adaptation de l'adjectif français « périmétral »; cf. *Dicionário etimológico Nova Fronteira da língua portuguesa*, Rio de Janeiro, Nova Fronteira, 1982.

⁶⁴ Voir João Florence de Ulhôa Cintra, « Projecto de uma avenida circular constituindo perímetro de irradiação », *Boletim do Instituto de Engenharia* (24/V), janvier-mars 1924, pp. 331-337.

⁶⁵ Cândido de Figueiredo, *Novo Dicionário da Língua Portuguesa*, Portugal-Brasil, Lisboa, 1922.

⁶⁶ Aurélio Buarque de Holanda Ferreira, *Pequeno Dicionário Brasileiro da Língua Portuguesa*, Editora Civilização Brasileira, Rio de Janeiro, 1964.

Hénard et transité par Ulhôa Cintra et Prestes Maia pour être reprise par Ubatuba de Faria et Paiva, la théorie du périmètre de rayonnement, dans le cas de Porto Alegre, s'inscrit désormais, d'une certaine manière, dans le paysage et la toponymie de la ville.

Le nom de Hénard, qui se trouve mentionné dans deux de ses ouvrages et une fois dans un texte attribué à Loureiro da Silva, a constitué sans nul doute l'une des références les plus importantes pour Paiva – pour qui les *Etudes sur les transformations de Paris* étaient « un classique de l'urbanisme français. »⁶⁷

Prestes Maia, quant à lui, n'est cité que dans quatre textes de Paiva, mais c'est chez lui que, pour dresser son « plan d'avenues », Paiva est allé puiser l'inspiration de nombre de ses suggestions. C'est à travers lui qu'il a découvert l'œuvre de Hénard mais aussi les travaux qu'avaient réalisés Bruno Möring et Richard Petersen en 1910⁶⁸, dans lesquels il trouvera les fondements de ses propositions de « pénétration en coin » des « espaces libres » dans Porto Alegre. C'est encore chez Prestes Maia qu'il prendra connaissance des notions des systèmes de *parkways* et de parcs, que ce dernier abordait dans son *Plano de Avenidas* et qu'il avait tirées de sa lecture des travaux de Nelson P. Lewis⁶⁹, de Bruno Möring et Richard Petersen.

Quant à Agache, Paiva s'autorise, contrairement à son approche de Maia, à porter un jugement sur son œuvre. Dans ses écrits, Agache fait figure de ligne de partage des eaux. De fait, s'il considère qu'avec son plan pour Rio de Janeiro « a démarré au Brésil une nouvelle étape pour l'urbanisme » et qu'il est l'auteur de « la première étude réalisée au Brésil

⁶⁷ Edvaldo Pereira Paiva, « O problema do Centro... », *op. cit.*, p. 10.

⁶⁸ Cf. Francisco Prestes Maia, *Estudo de um Plano de Avenidas...*, *op. cit.*, p. 125.

⁶⁹ Nelson P. Lewis, *The Planning of the Modern City*, New York, John Wiley & Sons, 1916.

à s'encadrer dans les principes établis par la science de la planification urbaine », il le voit également comme le promoteur d'un urbanisme qui accorde une importance excessive au « monumental » et aussi en tant que créateur d'un « plan au caractère pompeux » pour Rio de Janeiro, comme quelqu'un qui en méconnaît la réalité et qui, lorsqu'il aborde le phénomène des *favelas*, se révèle être « un bon défenseur des classes aisées »⁷⁰. Paiva n'associera jamais le nom d'Agache au traitement qu'il accorde à la problématique de l'analyse urbaine, mais c'est sans doute au travers de son plan pour Rio de Janeiro qu'il a pris connaissance de la notion d'évolution urbaine.

C'est par l'intermédiaire de Cravotto que Paiva va consolider sa conviction quant à l'importance capitale de cette notion pour l'analyse urbaine. Et c'est encore grâce à Cravotto qu'il découvrira l'œuvre de Poëte – un autre nom qu'il évoque rarement, mais qui n'en occupe pas moins une place très importante dans ses écrits. Tout comme celui de Poëte, le nom de Mumford n'est mentionné que dans un seul des ouvrages de Paiva, mais, là non plus, cela ne saurait occulter l'importance qu'il revêt pour la compréhension de l'ensemble de son œuvre, fortement marquée par le regard critique que Mumford porte sur la ville moderne dans *The culture of cities*⁷¹. On ne peut pas en dire autant de Goward B. Woolston, dont le livre qu'évoquera brièvement Paiva ne semble pas lui avoir laissé une grosse impression⁷².

Pierre Lavedan, qui ne sera pourtant cité que dans un seul de ses

⁷⁰ Edvaldo Pereira Paiva, « A urbanística e a realidade brasileira (II) », *Cadernos de Estudo do CEUA* (4), mars 1959, pp. 91-92.

⁷¹ La bibliothèque de Cravotto disposait de deux éditions de *The culture of cities* de Mumford (New York, Harcourt, Brace & Co., 1932 et London, Secker and Warburg, 1938). Paiva avait dans la sienne une édition en espagnol du même livre: *La cultura de las ciudades*, Buenos Aires, Emecé Editores, 1945.

⁷² Goward B. Woolston, *Metropolis. A Study of Urban Communities*, New York, D. Appleton, et London, Century Co., 1938.

ouvrages, reste pour sa part l'une de ses sources les plus constantes⁷³. Entre autres raisons parce que Paiva a bâti son interprétation des faits qui témoignent des bouleversements ayant affecté les villes au fil des siècles en prenant pour référence *L'histoire de l'urbanisme* de Lavedan.

Concernant les italiens, Paiva cite Cesare Chiodi, Piero Bottoni et Gustavo Giovannoni⁷⁴. C'est l'œuvre du premier d'entre eux qu'il a sans aucun doute le plus consultée. Le panorama des expériences historiques de l'urbanisme que décrit Chiodi dans la première partie de son livre *La città moderna* se trouve résumé dans *Urbanismo, ensaio de interpretação social*, et il est d'ailleurs probable que Paiva ait trouvé l'inspiration, pour la couverture de son livret, dans les illustrations de ce livre. Les exemples de villes soviétiques qu'il y cite sont exactement ceux que présente Chiodi. Il trouvera aussi dans le livre de celui-ci, qu'il adoptera comme l'un de ses manuels favoris, des explications sur les *curvi* et *percorrenze isocrone*, dont il parlera dans l'un de ses ouvrages⁷⁵. Il y puisera également la classification des *elementi costitutive della città moderna* et la notion de *sistemazione*, qu'il emploiera dans plusieurs de ses textes à propos des tâches de l'urbaniste.

Parmi les urbanistes uruguayens et argentins qu'il a rencontrés à Montevideo, seul Cravotto influera vraiment sur l'œuvre de Paiva. Il évoquera aussi les autres, mais plus pour témoigner de sa reconnaissance pour leur accueil fraternel que pour se référer à leurs

⁷³ Paiva fait surtout référence à *Qu'est-ce que l'urbanisme? Introduction à l'histoire de l'urbanisme*, Paris, Henri Laurens, 1926. Mais il connaissait et consultait certainement aussi *Géographie des villes* (Paris, Gallimard, 1936) et les quatre volumes d'*Histoire de l'urbanisme* (Paris, Henri Laurens, 1926-1952), éditions qui se trouvaient dans les bibliothèques des facultés d'architecture de Montevideo et de Porto Alegre.

⁷⁴ Piero Bottoni, *Urbanistica*, Milano, U. Hoepli, 1938; Cesare Chiodi, *La Città moderna, tecnica urbanistica*, Milano, U. Hoepli, 1935; Gustavo Giovannoni, *Vecchie città ed edilizia nuova*, Turin, Unione Tipografico-Editrice Torinese, 1931. Les trois livres se trouvent dans la bibliothèque de la faculté d'architecture de Montevideo, et seul celui de Chiodi existe dans celle de Porto Alegre.

⁷⁵ Edvaldo Pereira Paiva, « O que é um expediente urbano », *Boletim Municipal* (11), mai-août 1942, pp. 261-263.

travaux. Si ses liens d'amitié avec Goméz Gavazzo se resserrèrent au début des années 50 (quand celui-ci remplaça Cravotto à la direction de l'Institut d'Urbanisme), il ne s'est pas intéressé à son univers théorique et conceptuel – et Goméz Gavazzo est complètement absent de ses travaux. Quant à Acosta, Paiva, bien qu'ayant opéré de nombreuses compilations à partir de son travail⁷⁶, ne prendra en compte que son approche dialectique et matérialiste de l'évolution humaine et des villes.

Paiva évoque par ailleurs dans ses écrits une série de noms d'experts et d'urbanistes originaires d'Amérique du Nord (ou qui s'y sont installés), en particulier les auteurs de travaux ayant été publiés dans la collection « Harvard City Planning Studies »⁷⁷, tels Thomas Adams⁷⁸, Harland Bartholomew⁷⁹, Edward M. Basset⁸⁰, John Nolen⁸¹, Russell van Nest Black⁸² et Robert H. Whitten⁸³, et les spécialistes ayant pris part aux travaux du *Regional Survey of New York and Its Environs*⁸⁴, comme Wayne

⁷⁶ Wladimiro Acosta, *Vivienda y ciudad. Problemas de arquitectura contemporánea*, Buenos Aires, Ignacio Aresti, 1936. La bibliothèque de la faculté d'architecture de Porto Alegre dispose d'une seconde édition de ce livre: Buenos Aires, Talleres Gráficos de la Compañía General Fabril Financeira, 1947.

⁷⁷ La bibliothèque de la Faculté d'Architecture de Porto Alegre (ou de l'ancien Institut de Beaux-Arts) dispose d'une dizaine de titres de cette collection. Le premier de ces ouvrages qu'elle ait acquis est celui de Henry Vincent Hubbard, Miller McClintock et Frank Bakus Williams, *Airports. Their location, administration, and legal basis*, Cambridge, Harvard University Press, 1930, vol. I de la collection; le dernier qu'elle ait acquis est celui de Melville C. Branch Jr, *Aerial photography in urban planning and research*, Cambridge, Harvard University Press, 1948, vol. XIV de la même collection.

⁷⁸ Thomas Adams, *The design of residential areas*, Cambridge, Harvard University Press, 1934, coll. « Harvard City Planning Studies », vol. VI.

⁷⁹ Harland Bartholomew, *Urban land uses*. Cambridge, Harvard University Press, 1932, coll. « Harvard City Planning Studies », vol. IV.

⁸⁰ Edward M. Basset, *Zoning. The laws, administration, and court decision during the first twenty years*, New York, Russell Sage Foundation, 1936.

⁸¹ John Nolen et Henry V. Hubbard, *Parkways and land values*, Cambridge, Harvard University Press, 1937, coll. « Harvard City Planning Studies », vol. XI.

⁸² Russell van Nest Black, en coll. avec Mary Hedges Black, *Building lines and reservation for future streets*, Cambridge, Harvard University Press, 1935, coll. « Harvard City Planning Studies », vol. VIII.

⁸³ Robert H. Whitten et Thomas Adams, *Neighborhoods of Small Homes*, Cambridge, Harvard University Press, 1931, coll. « Harvard City Planning Studies », vol. III.

⁸⁴ *Regional Survey of New York and Its Environs*, New York, Regional Plan Association/Russell Sage Foundation, 1927-1931, 10 vol. Deux bibliothèques de Porto Alegre disposent de ces volumes depuis les années 40, celle de la Société d'Ingénierie et celle de la DAER (organe de l'Etat du Rio Grande do Sul chargé de la construction et de l'entretien des routes).

D. Heydecker, Phillip Shatts⁸⁵ et, là encore, Thomas Adams, Edward M. Basset et Robert H. Whitten. Par ailleurs, Paiva prit connaissance du manuel que Ladislav Segoe avait organisé pour l'International City Managers' Association⁸⁶ – manuel qui avait été publié en 1941, qui sera plusieurs fois réédité et qui, dans les années 60, vu l'intérêt qu'il avait éveillé au Brésil, a même paru en portugais⁸⁷. Ses références à Daniel H. Burnham et Edward H. Bennett ont trait au célèbre plan de Chicago qu'ils avaient élaboré au début du XX^e siècle. Enfin, bien que cité une seule fois par Paiva, le nom de Clarence Stein occupe une place très importante dans l'ensemble de ses écrits, où il se réfère plusieurs fois à son projet pour le quartier de Radburn et à la notion de *neighborhood*⁸⁸.

Finalement, il convient de se demander quels sont, parmi tous les noms précédemment cités, ceux dont les idées et théories ont joué un rôle important dans les écrits de Paiva. Les aspects de l'urbanisme nord-américain qui l'ont le plus intéressé sont liés à ce qu'il appelait la « technique du zonage »⁸⁹ (1947), les « théories du zonage »⁹⁰ (1954a) ou encore les « méthodes de zonage »⁹¹ (1959a). Mais il semble sur ce point

⁸⁵ Wayne D. Heydecker et Phillip Shatts, *Community Planning*, New York, Regional Plan Association, 1938.

⁸⁶ Ladislav Segoe (éd.), *Local Planning Administration*, Chicago, The International City Managers' Association, 1941.

⁸⁷ Instituto Brasileiro de Administração Municipal (éd.), *Planejamento Urbano*, Rio de Janeiro, Fundação Getúlio Vargas/IBAM, 1965.

⁸⁸ Cf. Clarence A. Perry, Thomas Adams, Edward M. Basset et Robert Whitten, « Neighborhood and Community Planning », in *Regional Survey of...*, *op. cit.*, vol. VII.

⁸⁹ « L'origine de la technique du zonage tient au fait que la ville est une organisation humaine créée dans une finalité déterminée, pour le travail social, et peut être ainsi comparée à une machine et que, en tant que telle, elle doit être rationalisée conformément à ses fonctions ». Edvaldo Pereira Paiva, « Algumas sugestões para o estudo do Plano Diretor de Porto Alegre », *Boletim Municipal* (27), janvier-mars 1947, p. 81.

⁹⁰ « La théorie du zonage, c'est-à-dire de l'organisation et de la localisation, dans des aires déterminées, des activités et de la densification de la population, est née en réponse à un grave problème urbain créé par le propre régime capitaliste, par son processus de production », écrira-t-il dans un autre article. Edvaldo Pereira Paiva, « A ciência urbanística e a realidade brasileira (III) », *Horizonte* (26/IV), janvier-février 1954, p. 6.

⁹¹ « Dans le cas spécifique d'Uruguaiana, ont été appliqués des processus et des méthodes de zonage provenant d'autres conditions socio-économiques, de pays parvenus à un degré élevé d'industrialisation ». Edvaldo Pereira Paiva, « A urbanística e a realidade brasileira (II) », *Cadernos de Estudo do CEUA* (4), mars 1959, p. 108.

avoir moins lu les auteurs nord-américains eux-mêmes que certains de leurs traducteurs et divulgateurs sud-américains. Témoin l'argentin Luis V. Migone, qui, après un long séjour aux Etats-Unis, publiera en 1940 un livre où le *zoning* et d'autres approches des urbanistes nord-américains sont abordés exhaustivement⁹², livre qu'a beaucoup consulté et copié Paiva sans lire pour autant les auteurs dont s'est inspiré Migone. Toujours sur le même thème, Paiva cite un autre expert nord-américain, Morris Knowles, sans avoir jamais lu le moindre de ses textes. C'est par un article d'Anhaia Mello⁹³, urbaniste brésilien et également grand divulgateur de l'urbanisme nord-américain, que Paiva prit connaissance de ses idées sur le *zoning*.

S'agissant des idées et théories de Léon Jaussely, Paiva les évoque de manière assez confuse. Il le cite ainsi lorsqu'il compare la ville à « un atelier de travail », une métaphore chez lui inhabituelle au vu de l'ensemble de ses écrits – où il aborde systématiquement la ville en tant qu'organisme dont il compare souvent l'évolution à celle de l'homme.

Paiva évoquera aussi isolément, et sans que cela ait de grandes répercussions sur ses travaux, la notion de principes directeurs de l'urbanisme (la politique des espaces verts, le zonage) de la manière dont Jaussely les a sommairement présentés dans son « Avertissement » en forme d'avant-propos à *L'étude pratique des plans de villes* de Raymond Unwin⁹⁴. On peut en dire autant de l'usage qu'il fait de la notion de loi du développement. S'il a ainsi compilé assez confusément les idées de Jaussely, il ne les a, semble-t-il, ni assimilées ni comprises. Il est fort probable que leur présence dans ses constructions théoriques a été le

⁹² Luis V. Migone, *Las ciudades de los EE.UU., su legislación urbanística, sus códigos de edificación*, Buenos Aires, El Ateneo, 1940.

⁹³ Luiz Ignácio de Anhaia Mello, *Problemas de urbanismo, bases para a resolução do problema técnico*, São Paulo, Escolas Profissionais Salesianas, 1929, pp. 113-114.

⁹⁴ Léon Jaussely, « Avertissement », in Raymond Unwin, *L'étude pratique des plans de villes*, Paris, L'Équerre Editeur, 1981 [1923], pp. I-IX.

fruit non pas de lectures, mais plutôt des notes prises durant les cours de Cravotto, grand admirateur de l'œuvre de Jaussely.

Dans certains cas, les travaux et auteurs que mentionne Paiva ont eu une répercussion ponctuelle et restreinte sur son œuvre. S'il a puisé diverses informations sur les villes et l'urbanisme soviétiques chez Berthold Lubetkin⁹⁵ et Sir W. D. Simon⁹⁶, il n'abordera ce thème qu'une seule fois, et il associera les concepts de ville linéaire et de cité-jardin aux noms de Soria y Mata et d'Ebenezer Howard.

Concernant le *survey*, si Louis van der Swaelmen, Patrick Geddes, Raymond Unwin et Léon Jaussely ont été pour Paiva les premiers à le préconiser comme procédure préalable au plan d'urbanisme, il souligne néanmoins que cette procédure a été en fait surtout mise en application par les urbanistes nord-américains, qui selon lui réalisèrent sous la direction de Thomas Adams « l'enquête la plus monumentale de l'histoire de l'urbanisme »⁹⁷. Il ajoute que, en Amérique du Sud, Karl Brunner et Mauricio Cravotto furent les premiers à l'utiliser.

La valorisation du regard de l'étranger apparaît par ailleurs chez Paiva de manière assez curieuse. Il se servira ainsi des opinions des naturalistes français Arsène Isabelle et Auguste de Saint-Hilaire, qui avaient parcouru la région au XIX^e siècle⁹⁸, pour justifier ses propres affirmations sur la beauté du paysage et les bienfaits climatiques de Porto Alegre par rapport à d'autres villes brésiliennes⁹⁹.

⁹⁵ Berthold Lubetkin, « Recent developments of town planning in URSS », *Architectural Review* (428/LXXI), mai 1932, pp. 209-214.

⁹⁶ Sir E. D. Simon (éd.), *Moscow in the Making*, London, Longmans, Green and Co., 1937.

⁹⁷ Edvaldo Pereira Paiva, *Expediente urbano...*, *op. cit.*, pp. 5-6.

⁹⁸ Louis Frédéric Arsène Isabelle, *Voyage à Buenos Aires et à Porto-Alegre, par la Banda Orientale, les Missions d'Uruguay et la Povince de Rio-Grande-do-Sul*, Le Havre, J. Morlent, 1835; Auguste de Saint-Hilaire, *Voyage au Rio Grande do Sul (Brésil)*, Orléans, R. de Dreuzy, 1887. Diverses traductions de ces deux ouvrages ont été éditées au Brésil depuis le début du XX^e siècle.

⁹⁹ Edvaldo Pereira Paiva, Luiz A. Ubatuva de Faria, *Contribuição ao estudo...*, *op. cit.*, pp. 6 et 11.

Camilo Sitte est lui aussi présent de manière très ambiguë dans ses écrits. S'il le critique en le situant parmi les urbanistes du passé qui accordaient une valeur excessive à l'esthétique des villes, il révèle néanmoins dans son œuvre sa grande admiration pour la *Ringstrasse* de Vienne, qu'il adoptera comme une sorte de modèle pour sa conception de la première avenue *perimetral* de Porto Alegre. L'ambiguïté se manifeste ici surtout dans l'association qu'il établit à tort entre la *Ringstrasse*, qui était de son point de vue la meilleure expression de son œuvre théorique, et la pensée de l'urbaniste autrichien. Ainsi, à plusieurs reprises, il semblera incapable de concilier son intérêt et son admiration pour le « modèle *Ringstrasse* » avec sa posture critique vis-à-vis de Sitte.

Cravotto était un grand admirateur du travail de Fritz Schumacher. Aussi connaissait-il bien ses plans et projets, qu'il accompagnait par la lecture des ouvrages que Schumacher publiait lui-même et d'articles qui commentaient ses réalisations. Et Paiva, d'une certaine manière, a assimilé cette admiration de Cravotto pour l'architecte allemand, évoquant plus d'une fois ses travaux réalisés à Hambourg (le *Stadtpark*) et son plan pour Cologne¹⁰⁰. Mais sa présence dans les écrits de Paiva se résume à cela, même si ce dernier l'admirait aussi parce qu'il le considérait comme un adversaire du nazisme et croyait qu'il était mort dans un camp de concentration¹⁰¹.

D'autre part, dans les années 40, on pouvait trouver dans plus d'une bibliothèque de Porto Alegre les volumes du *City Planning-Housing* de

¹⁰⁰ Edvaldo Pereira Paiva, « Os principios diretores do urbanismo moderno », *Boletim Municipal* (13), janvier-avril 1943, pp. 131-132

¹⁰¹ « L'activité dirigée par des lumières de l'urbanistica comme Hegemann, Gropius et Schumacher a pris fin en 1933. Hegemann et Gropius ont émigré aux Etats-Unis, et Schumacher est décédé en 1943 dans le camp de concentration de Dachau ». Edvaldo Pereira Paiva, *Urbanismo, ensaio...*, op. cit., 1943, p. 59.

Werner Hegemann¹⁰², que Paiva considérait comme « le plus grand des urbanistes allemands »¹⁰³. Hegemann avait séjourné en 1931 à Montevideo, où Cravotto l'avait invité à donner une conférence à l'université. Acosta, comme cela apparaît nettement dans son *Vivienda y ciudad*, connaissait bien son œuvre, et c'est par l'intermédiaire de Cravotto et de ce dernier que Paiva aura vent de ses travaux. Son contact avec Hegemann se limitera à ces échos; il n'a jamais lu aucun de ses textes mais connaissait sa solide formation culturelle et savait que les nazis le détestaient – et cela comptait beaucoup pour lui.

On trouve encore une marque de la valeur que Paiva attribuait à certains urbanistes étrangers dans l'admiration qu'il vouait à Abercrombie, dont il avait une connaissance assez profonde du travail (à la différence de celui de Hegemann). Dans les années 50, il le présentera à ses élèves comme une sorte de modèle d'urbaniste – et dans ses cours, « l'étude » des plans de Dublin et de Londres était l'un des thèmes obligatoires¹⁰⁴.

Dans tous les écrits de Paiva, on constate d'énormes différences entre le traitement qu'il réserve aux urbanistes étrangers et la manière dont il se réfère à leurs confrères brésiliens. La plupart des collègues brésiliens qu'il reconnaît en tant qu'urbanistes ne sont mentionnés que dans les ouvrages qu'il publiera dans la seconde moitié des années 50. C'est le cas d'Aarão Reis, de Lincoln Continentino, d'Attilio Corrêa Lima, de Mario Leal Ferreira, de Nestor de Figueiredo et de Diógenes Rebouças. Au début des années 50, il s'était référé à Antonio Bezerra Baltar et João

¹⁰² Werner Hegemann, *City Planning-Housing*, New York, Architectural Book, 1936-1938, 3 vol.

¹⁰³ Edvaldo Pereira Paiva, *Urbanismo, ensaio...*, *op. cit.*, 1943, p. 59.

¹⁰⁴ Paiva disposait dans sa bibliothèque d'une traduction du livre *Town and contry planning* de Patrick Abercrombie: *Planeamiento de la ciudad y del campo*, Madrid, Espasa-Calpe, 1936. Parmi les travaux qu'il a donnés à la faculté d'architecture de Porto Alegre figurent ceux de Patrick Abercrombie, *Greater London Plan, 1944*, London, His Majesty's Stationery Office, 1945; et de Patrick Abercrombie, Sydney A. Kelly et Manning Robertson, *Dublin, Sketch Development Plan*, Dublin, Corporation of Dublin, Hely's Ltd, 1941.

Florence de Ulhôa Cintra, et il ne fait aucun doute que jusqu'au milieu des années 50 il connaissait mieux les travaux des urbanistes uruguayens que celui des brésiliens – à l'exception de ceux de Prestes Maia. Il convient de préciser que, en ce qui concerne tant ce dernier que les autres urbanistes brésiliens qu'il évoque, Paiva s'est intéressé moins à leurs idées ou propositions qu'à la façon dont ils appliquaient les théories urbanistiques ayant été créées dans le cadre de sociétés « plus avancées ».

Si on laisse de côté les noms de João Moreira Maciel, Luiz Arthur Ubatuba de Faria et Arnaldo Gladosch, qui ont travaillé à Porto Alegre et qui, d'une manière ou d'une autre, étaient des interlocuteurs de Paiva, Prestes Maia reste le seul urbaniste brésilien qui ait réellement compté dans son œuvre. Quant aux autres, ses propres idées s'étaient déjà bien consolidées lorsqu'il a commencé à prendre réellement connaissance de leurs réalisations.

Cependant, s'agissant de ses compatriotes, il n'a pas mentionné que des urbanistes. Il citera également des historiens¹⁰⁵, des géographes¹⁰⁶, des hygiénistes¹⁰⁷, des démographes¹⁰⁸ et autres spécialistes¹⁰⁹, dont presque tous étaient du reste installés à Porto Alegre. De telles références suggèrent que, pour lui, les urbanistes ne devaient pas empiéter sur les autres domaines.

¹⁰⁵ Tel Augusto Porto Alegre, *A fundação de Pôrto Alegre*, Porto Alegre, Livraria do Globo, 1906.

¹⁰⁶ Tels Balduino Rambo *A fisionomia do Rio Grande do Sul. Ensaio de monografia natural*, Porto Alegre, Oficinas Gráficas da Imprensa Oficial, 1942; et Jacy Antônio Louzada Tupy Caldas, « Generalidades geográficas », in Álvaro Franco, Morency de Couto e Silva et Léo J. Schidrowitz (éd.), *Pôrto Alegre, biografia de uma cidade*, Porto Alegre, Tipografia do Centro, 1940, pp. 20-28.

¹⁰⁷ Tel José da Costa Gama, *Esgotos, considerações sobre seu estabelecimento*, Porto Alegre, Typographia do Jornal do Commercio, 1894.

¹⁰⁸ Tel Olympio de Azevedo Lima, *Recenseamento da População do Município de Porto Alegre*, Porto Alegre, Livraria do Commercio, 1922.

¹⁰⁹ Parmi lesquels il convient de citer Walter Spalding (historien), Amadeo de Oliveira Freitas (géographe), Mem de Sá (avocat), Bruno Marsiaj (médecin), José Batista Pereira, Aymoré Drummond, João Protásio Pereira da Costa, Hildegrando Góis et Antônio José Gonçalves Chaves (ingénieurs spécialisés dans l'assainissement urbain et l'aménagement et la construction des ports, voies ferrées et routes).

7. Références et convictions

L'identification des préférences théoriques de Paiva nous permet de conclure que son urbanisme s'est bâti sur un cadre de références et de thèmes relativement restreint – et que ce cadre avait déjà été largement esquissé dans les travaux qu'il a réalisés avant de se rendre à Montevideo. Et si ses études auprès de Cravotto ont élargi ses horizons théoriques, elles semblent surtout lui avoir servi à consolider des convictions qu'il avait acquises aux côtés d'Ubatuba de Faria.

L'approche panoramique de son œuvre montre qu'il a articulé ses réflexions théoriques autour de trois grands thèmes: l'analyse urbaine, le plan d'ensemble, l'urbanisme comme science.

Le thème de l'analyse urbaine est présent dans tous les travaux qu'il va mener à partir des années 30. Sur la base de sa propre lecture d'Agache, Paiva valorisera, d'une part, l'étude de l'histoire et de la géographie des villes afin de mieux en comprendre l'évolution et, d'autre part, l'analyse des données statistiques (en particulier sur la population et les activités économiques) afin de mieux connaître leur état présent et de mieux prévoir leurs possibilités de développement futur. A Montevideo, il s'initie, dans les cours de Cravotto, aux travaux de Poëte et aux différentes approches du *survey*, et il adoptera dès lors les procédures employées par Cravotto pour l'élaboration de l'*expediente urbano*, qui deviendront sa principale référence dans ce domaine.

A travers l'étude du passé et du présent des villes, Paiva l'urbaniste s'attachera à comprendre le phénomène social et spatial de la dynamique des agglomérations urbaines, de leur évolution, de leurs lois de croissance et des transformations qu'elles connaissent. Pour parler du *survey*, Paiva citera d'autres noms – Jaussely, Geddes, Adams, van der Swalmen –, cherchant par là à montrer avant tout que son propre travail

et les procédures qu'il a apprises avec Cravotto s'articulent à d'autres expériences – et les prolongent.

Quant au thème du plan d'ensemble, on le retrouve également chez Paiva dès ses premiers travaux, bien qu'il n'y développe aucune réflexion approfondie sur le sujet. Les villes ont besoin d'un plan d'ensemble, c'est pour lui une évidence qui dispense de toute explication. Dans les travaux qu'il réalise aux côtés de Faria, principalement en recourant à des compilations du *Estudo de um Plano de Avenidas para São Paulo* de Prestes Maia, la notion de plan d'ensemble s'appuie sur une articulation à des « systèmes » de voies et de parcs – et le plan d'ensemble est vu comme n'interférant ni directement ni par le biais de réglementations dans le domaine privé. A partir de son expérience de Montevideo, le primat de la voie publique et des espaces libres sera remplacé chez lui par le primat du zonage; le plan d'avenues va dès lors céder la place à ses yeux au zonage en tant qu'épine dorsale de l'*urbanística*. Cravotto a joué un rôle primordial dans ce renversement. D'abord parce qu'il pensait que la conception d'un plan ne devait jamais commencer par la définition du système de voies publiques, mais plutôt par la répartition des activités publiques et privées sur l'ensemble urbain¹¹⁰. Ensuite parce qu'il a enseigné à Paiva une approche du zonage se fondant sur l'étude de la « dynamique urbaine » et sur l'identification des zonages spontanés. Le plan d'ensemble, pour Cravotto, ne traite pas de la ville, il traite de son évolution, et le zonage doit être exploité dans le même but.

Chez Paiva, on trouve ainsi un urbanisme de l'avant-Montevideo et un autre de l'après-Montevideo. Avant son séjour en Uruguay, l'urbanisme se résumait à ce que faisaient, par exemple, Agache et Prestes Maia. A

¹¹⁰ Cette approche apparaît dans quelques-uns de ses travaux et Demétrio Ribeiro l'a mise en évidence dans l'entretien qu'il nous a accordé.

Montevideo, il va apprendre avec Cravotto que l'*urbanística* ne doit être confondue ni avec l'urbanisme, ni avec l'urbanisation – et qu'il y a différentes manières de l'aborder en tant que science. Dès lors, l'*urbanística* ou la science urbanistique en soi devient l'un des thèmes favoris de ses réflexions. Elle lui apparaît désormais comme étant plurielle, comme générant des théories dont certaines méritent l'attention et d'autres sont à critiquer, voire à mépriser. L'expression « urbanisme moderne » va perdre peu à peu son sens à ses yeux, dans la mesure où les diverses visions urbanistiques qui se côtoient dorénavant dans son univers théorique – l'urbanisme réformiste, réaliste, de théâtre, de voirie – sont toutes modernes, même lorsqu'elles se fondent sur des valeurs du passé – l'urbanisme « ancien », esthétique, classique.

La lecture de l'ensemble de l'œuvre de Paiva, si l'on s'en tient aux concepts et notions qui articulent son discours et fondent ses propositions, suggère que son *urbanística* était bâtie sur un nombre assez restreint de théories et d'idées – celles que reprenaient constamment les manuels. Ce qui faisait pour lui la valeur de l'urbanisme, c'était finalement leur mise en application, l'interprétation de l'urbaniste quant à ce qui est ou non valable dans le domaine de la science urbanistique dépendant toujours du regard qu'il porte sur le monde ou, comme il le disait lui-même, « de sa conception philosophique ».

TABLEAU COMPARATIF N° 1 (LUIZ DE ANHAIA MELO / PAIVA)

(A) TEXTE DE LUIZ DE ANHAIA MELO:

O Zoning

A outra falha sensível é a ausência do “zoning”. O “zoning”, diz Morris Knowles, é a espinha dorsal do urbanismo.

É um padrão diferencial, uma regulamentação que divide a cidade em districtos, impondo sobre a propriedade privada de cada um desses districtos, restrições uniformes mas variáveis de um para outro.

Morris Knowles assim o define:

“Zoning is the creation by law of districts in which regulations, differing in different districts, prohibit injurious or unsuitable structures and uses of structures and land”. Traduzo:

“‘Zoning’ é a criação por lei de districtos nos quaes regulamentos diferenciaes impedem estruturas improprias ou prejudiciais e tambem o uso inadequado de estruturas e terrenos”.

O Estado, pelo “poder de polícia” deve impedir que um cidadão use da sua propriedade com prejuízo da do vizinho, concretizando assim a conhecida máxima: *“Sic utere tuo ut alienum non laedas”* — usa o que é teu, mas de forma a não fazer mal aos outros.

O “zoning” portanto, não é uma restrição, é uma garantia, um princípio fundamental para salvaguarda dos direitos dos proprietarios urbanos.

Em cidades onde não ha “Zoning” o cidadão que, á custa de sacrificios muitas vezes, edifica a sua residencia, não sabe qual será o seu vizinho, si outra residencia como a sua, que não a desvalorize portanto, ou uma garagem barulhenta, um armazem, um predio altissimo de apartamentos, por exemplo, com um muro de oitão de divisa, que roube do seu modesto lar a luz, o ar, o valor. Nada mais detestavel sob todos os pontos de vista, do que, numa avenida de palacetes senhorias, bombas de gasolina e engraxadores de automoveis; as esquinas, que são justamente os pontos de melhor perspectiva, manchadas de armazens, vendas e emporios; garagens alternando com escolas; fabricas e officinas entremettidas com residencias e mais disparates.

O zoning põe ordem nesse cháos.

É o grande defensor da esthetica urbana e estabilizador dos valores urbanos.

(B) TEXTE D'EDVALDO PEREIRA PAIVA:

Zoneamento

O zoneamento ou zoning é a espinha dorsal do urbanismo. É um padrão diferencial, uma regulamentação que divide a cidade em districtos, impondo sobre a propriedade privada de cada um deles, restrições uniformes, mas variáveis de um para outro.

Com uma legislação adequada a organização estatal deve impedir que um cidadão use sua propriedade com prejuízo da do vizinho. Não se trata propriamente de uma restrição, mas sim duma garantia, um princípio fundamental de salvaguarda dos direitos dos proprietários urbanos. Definimol-o como segue: *“Zoning é a divisão de uma cidade em zonas caracterizadas pela utilização, volume ou altura permitidos e visa a maxima organização e eficiencia da urbe”.*

Em cidades onde não existe zoneamento o cidadão que, á custa de sacrificios muitas veses, edifica a sua residência, não sabe qual será o seu vizinho, si outra residência como a sua, que não a desvalorise portanto, ou uma garagem, um armazem, um alto predio de apartamentos que roube do seu lar a luz, o ar, o valor. Nada mais detestavel, sob todos os pontos de vista, o encontramos em uma avenida de boas construções, as esquinas, que são justamente os pontos de melhor perspectiva, ocupadas por armazens ou bars; garagens alternando com escolas, fábricas e oficinas misturadas com residencias e outros disparates. O mais interessante é que a maioria, das pessoas, não percebe esse absurdo, o considera como natural, pois sempre viveu nessas condições.
O zoning põe ordem nesse caos. É o grande defensor da estética urbana e estabilizador dos valores urbanos.

(A) Luiz de Anhaia Melo, *Problemas de urbanismo, bases para a resolução do problema tecnico*, São Paulo, Escolas Profissionais Salesianas, 1929, pp. 113-114

(B) Edvaldo Pereira Paiva, "Os princípios diretores do urbanismo moderno", *Boletim Municipal* (13), janvier-avril 1943, pp. 122-123

TABLEAU COMPARATIF N° 2 (WLADIMIRO ACOSTA / PAIVA)

(A) TEXTE DE WLADIMIRO ACOSTA:

Etapas de la evolución humana, según Morgan:

SALVAJISMO: Periodo en que predomina la apropiación de productos naturales enteramente formados; las producciones artificiales del hombre están destinadas, sobre todo, a facilitar esa apropiación.

BARBARIE: Periodo de la ganadería y de la agricultura. Adquisición de métodos de creación más activa de productos naturales por medio del trabajo humano.

CIVILIZACIÓN: Periodo en que el hombre aprende a elaborar productos artificiales, valiéndose de los productos de la naturaleza como materias primas, por medio de la industria propiamente dicha y del arte.

En el curso de su evolución, la humanidad pasa de la adaptación pasiva al mundo que la rodea, a la adaptación activa de éste a sus propias necesidades biológicas. Como resultado de un ininterrumpido esfuerzo colectivo milenar, descubre y domina las energías de la naturaleza, a compás del lento desarrollo de la ciencia y del poderío técnico. Aprende a multiplicar sus limitadas fuerzas animales mediante la creación y uso de herramientas y máquinas.

Transforma la naturaleza primitiva y construye un nuevo medio ambiente, al ritmo del avance de la producción social. A lo largo de la historia, esta última constituye un índice preciso de la relación entre el Hombre y la Naturaleza y de los hombre entre si.

'Al grado de desarrollo de las fuerzas productivas materiales corresponden determinadas relaciones de los hombres en la producción social de la vida, es decir, la estructura económica de la sociedad, base sobre la cual se levanta un edificio jurídico y político, y a la cual corresponden formas determinadas de conciencia social' (Marx).

(B) TEXTE D'EDVALDO PEREIRA PAIVA:

Somente no fim da imensa etapa da Comunidade primitiva – o período da Selvageria e Barbárie, que durou, talvez, centenas de milhares de anos – encontramos as primeiras aglomerações localizadas em pontos economicamente estratégicos.

Através dessas etapas, no curso de sua evolução, a humanidade passa, pelo trabalho, da adaptação passiva ao mundo exterior à adaptação ativa, transformando o meio ambiente de maneira a satisfazer as suas necessidades biológicas.

Na fase da Selvageria, limita-se o Homem (mais propriamente o produto da evolução animal já quase humanizada) a se apropriar dos produtos naturais.

Seus próprios produtos artificiais, em número diminuto, como armas, utensílios de pesca, etc., estão destinados a facilitar esse trabalho. Na fase seguinte – a Barbárie – o Homem aprende a cultivar a terra, dedica-se à criação de gado e aprende métodos para produção mais rápida dos artigos artificiais, que o aumento das necessidades o obriga a criar.

Finalmente, depois desse longo processo, entramos no limiar da Civilização, durante a qual aprendemos a elaborar mais intensivamente, por meio da indústria e da arte, produtos artificiais, usando, cada vez mais, os produtos da natureza como matérias primas.

Num esforço coletivo milenar, a humanidade consegue descobrir e dominar as energias naturais, em completa interdependência com o lento desenvolvimento da ciência e da técnica, cria ferramentas e máquinas por meio das quais aumenta, ao infinito, suas limitadas forças, e, pela transformação da primitiva natureza, chega a modelar um novo meio ambiente, sempre ao ritmo do desenvolvimento da produção social.

Na perspectiva histórica a produção social é o índice básico da relação entre o Homem e a Natureza, e, também, um índice da relação dos homens entre si, das relações sociais.

Em suma, o grau de desenvolvimento das forças produtivas sociais determina as relações existentes entre os homens em cada etapa histórica, não só relações de produção – estrutura econômica – como, também, e determinada por esta, relações jurídicas e políticas e, até, uma consciência social.

(A) Wladimiro Acosta, *Vivienda y ciudad*, Buenos Aires, Ignacio Aresti, 1936, p. 126.

(B) Edvaldo Pereira Paiva, *Urbanismo, ensaio de interpretação social*, Porto Alegre, 1943, pp. 13-14

TABLEAU COMPARATIF N° 3 (LUIS V. MIGONE / PAIVA)

(A) TEXTE DE LUIS V. MIGONE:

I. Calidad de la ocupación

Se refiere a la clase de uso y ocupación de la tierra. A tal efecto, se clasifica todo el territorio de la ciudad en tantos tipos de distritos de uso como lo exijan las distintas clases de actividades de la ciudad, que quedan distribuidos en general en la siguiente forma:

- a) Distritos residenciales.
- b) Distritos residenciales de viviendas múltiples.
- c) Distritos comerciales.
- d) Distritos industriales.
- e) Distritos libres y sin restricción.

(A) Luis V. Migone, *Las ciudades de los EE.UU., su legislación, sus códigos de edificación*, Buenos Aires, El Ateneo, 1940, p. 164

(B) José Loureico da Silva, en coll. avec Edvaldo Pereira Paiva, *Um plano de urbanização*, Porto Alegre, Globo, 1943, p. 63

(B) TEXTE D'EDVALDO PEREIRA PAIVA:

Criação da Lei de Zoneamento, que constará de três partes:

a) Qualidade da ocupação:

Separação pela classe de uso ou ocupação da terra. Para isso devemos classificar todo o território da cidade em tantos tipos de distritos de uso quanto o exigem as diferentes classes de atividades da cidade. Em geral são distribuídas assim:

- distritos residenciais;
- distritos residenciais de viviendas múltiples;
- distritos comerciais;
- distritos industriais;
- distritos livres e sem restrição.

TABLEAU COMPARATIF N° 4 (KARL H. BRUNNER / PAIVA)

(A) TEXTE DE KARL BRUNNER:

El individualismo egoísta – El urbanismo es una ciencia esencialmente altruista, que partiendo del bienestar de la comunidad, de la estructura perfecta de la totalidad 'urbe', impone a cada sector, a cada grupo social y a cada uno de sus ciudadanos pudientes, propietarios de terrenos o administradores de la actividad económica, su cooperación desinteresada en favor de las finalidades cívicas y de la cultura urbana. La realización de los ideales o sólo de las exigencias fundamentales del urbanismo moderno, debe partir de un concepto de colectividad [B'], lo que es imposible si se tropieza con frecuentes manifestaciones de egoísmo.

Para combatirlas, se necesita la ayuda de la legislación y de la reglamentación sin las cuales resulta vano todo esfuerzo hecho en favor de las reformas y mejoras urbanas.

(A) Karl H. Brunner, *Manual de Urbanismo*, Bogotá, Imprenta Municipal, 1939, vol. 1, p. 47

(B) Edvaldo Pereira Paiva, «Alcance da ação do técnico urbanista no exercício de sua função municipal», *Boletim Municipal* (14), mai-août 1943, pp. 231-232.

(B) TEXTE D'EDVALDO PEREIRA PAIVA:

d) O individualismo

A realização dos princípios fundamentais do urbanismo moderno deve ter como base o conceito de coletividade, o que torna bastante difícil sua aplicação prática na atual sociedade, essencialmente individualista. O urbanismo, pelo fato de ser uma ciência perfeitamente altruista, que procura o bem-estar da coletividade e deseja criar uma melhor estrutura para a totalidade da urbe, impõe a cada grupo social e a cada indivíduo em particular que cooperem desinteressadamente em favor do plano geral, que será aproveitado por todos. Entretanto, em geral, isso não se dá, pois, na aplicação, o urbanista tropeça com manifestações freqüentes de egoísmo.

Para combater as manifestações individualistas citadas se necessita da ajuda de uma legislação e regulamentação especiais, sem as quais resulta vão qualquer esforço feito em favor das reformas e melhoras urbanas.

TABLEAU COMPARATIF N° 5 (LEON JAUSSELY / PAIVA)

(A) TEXTE DE LEON JAUSSELY:

Répétons que l'urbanisme de chaque époque n'est que le reflet des préoccupations générales du temps et observons que la nôtre logiquement réclame avant tout des solutions pratiques. Comme artistes dont les œuvres deviennent complexes, difficiles à élaborer et à apprécier, nous pouvons peut-être le déplorer, mais nous se pouvons nous y soustraire. Comme nous le disions dans notre Mémoire du Concours du Plan d'extension de Paris, on est arrivé à considérer l'organisation économique des cités comme une sorte de 'taylorisation' en grand d'un très vaste atelier, où, pour des raisons très précises, chaque chose doit avoir une place définie et ne peut être qu'à cette place. Dans cet atelier, il faut d'autant plus d'ordre que les rouages en sont multiples et compliqués, c'est-à-dire que dans la grande ville l'organisation doit être plus poussée, plus étudiée que dans la petite agglomération. On veut surtout éviter les pertes de temps et les cheminements inutiles pour les hommes et les choses, car ils pèsent lourdement sur la vie collective comme sur la vie individuelle. Un tel souci d'organisation ne peut réussir qu'en mettant de l'ordre dans les classifications, en les subordonnant les unes aux autres, celles d'un intérêt de moins en moins général ou celles d'un intérêt de plus en plus particulier étant subordonnées à celles d'un intérêt de plus en plus général; bien certainement, l'urbanisme moderne est un facteur de discipline et non seulement de discipline économique mais aussi sociale. La ville, par son organisation, doit donner le meilleur rendement possible tout en limitant l'effort des hommes; cela est logique car ce rendement économique est devenu aujourd'hui d'autant plus essentiel dans le monde qu'il est le facteur du bien-être social, fin recherchée. *Il faut mieux produire pour mieux vivre et aussi pour mieux produire,* tel est l'axiome du jour dont la réalisation est le problème de la société moderne; il domine entièrement la vie générale: c'est celui des sociétés et c'est celui des hommes comme des agglomérations. On comprend donc pourquoi l'on réclame aujourd'hui de l'urbanisme des plans de villes essentiellement logiques, où tout est raisonné et obéit d'abord à des fins pratiques. Ainsi la loi moderne, loi du progrès, si clairement exprimée par les philosophes, les économistes, les sociologues modernes, celle de la spécialisation, de la division ou séparation des fonctions, trouve son expression de l'organisation sociale et économique de la cité et par là dans les plans de ville.

(B) TEXTE D'EDVALDO PEREIRA PAIVA:

Nossa época está diretamente unida, se levamos em conta o fator econômico, ao rendimento produtivo da população. É um fato que talvez os artistas deplorem, porém que domina completamente e contra o qual eles nada podem, e devem submeter-se. Disso resulta que o plano de qualquer cidade não deve ser arbitrário, senão completamente raciocinado e que são, sobretudo, os fins positivos e práticos que determinam as soluções. A organização econômica da cidade tem hoje em dia uma importância capital. Nesse sentido ela deve ser tratada como um imenso atelier de trabalho, como uma organização fabril, devendo ser evitadas as caminhadas e retrocessos inúteis e as perdas de tempo. Cada elemento deverá ter seu sitio definido e no qual deve ser encontrado. Classificar-se-ão esses elementos para estabelecer sua coordenação ou subordinação e sua implantação no espaço urbano. Os filósofos, os sociólogos e sobretudo os economistas modernos já tem observado a importância deste princípio de classificação e de subordinação no mundo moderno, princípio a meudo citado por Durkheim, que demonstrou a necessidade da especialização da divisão de trabalho e da separação das funções. Esta separação de funções, fator de ordem e disciplina, encontra sua expressão na organização econômica da cidade e, em conseqüência, em seu próprio plano ou planta. Este será pois o primeiro princípio do urbanismo moderno, e este princípio se aplica até nas partes mais elementares do plano de qualquer cidade.

(A) Léon Jausseley, « Avertissement », in: R. Unwin, *Plans de villes*, L'Equerre Editeur, 1981, p. iii

(B) Edvaldo Pereira Paiva, "Os princípios diretores do urbanismo moderno", *Boletim Municipal* (13), janv.-avr. 1943, p. 121

TABLEAU COMPARATIF N° 6 (EUGENE HENARD / MAIA / PAIVA)

(A) EUGENE HENARD:

De la comparaison de ces trois plans qui ont chacun leur physionomie bien spéciale, il est possible maintenant de dégager une notion nouvelle. Malgré des différences considérables de forme et de disposition intérieure on remarque ce trait qui leur est commun: Toutes les voies d'expansion et de pénétration convergent bien vers le noyau central, mais non toutes au même point, ni vers le même monument. Toutes ces voies, au contraire, s'attachent à une sorte de circuit fermé ou collecteur que nous proposons d'appeler périmètre de rayonnement et qui est tracé à une certaine distance du centre mathématique de la ville. Ce périmètre joue un grand rôle dans les plans des trois capitales: il est pour ainsi dire le régulateur de la circulation convergente, qui n'aboutirait qu'à un inextricable chaos si les voies concouraient toutes à la même place. C'est lui qui reçoit les courants affluents et qui les distribue ensuite à l'aide des petites rues secondaires jusqu'à l'édifice ou la maison qui est le but du mouvement individuel de chaque élément de circulation.

Pour que le périmètre de rayonnement soit efficace, il faut, non qu'il enserme, dans un noyau trop grand, tous les édifices principaux, tous les points d'attraction de la cité, mais plutôt qu'il passe à travers le semis irrégulier de ces édifices, les laissant tantôt d'un côté, tantôt de l'autre de son parcours fermé.

(B) FRANCISCO PRESTES MAIA:

A concepção desse perímetro expô-la Hénard, pae do urbanismo francez, com as qualidades de exposição que lhes eram peculiares: *"Da comparação desses planos, — Berlim, Londres, Moscow —, cada qual com sua physionomia bem especial, é possível agora fazer resaltar uma noção nova. Mau grado as consideraveis diferenças de fôrma e de disposição interior, nota-se este traço que lhes é commum: todas as vias de expansão e penetração convergem bem para o nucleo central, mas não todas para o mesmo ponto, nem para o mesmo monumento. Todas essas vias, ao contrario, ligam-se a uma especie de circuito fechado ou collector, que nos propomos chamar Perimetro de Irradiação e que é traçado a uma certa distancia do centro mathematico da cidade. Este perimetro representa um grande papel no plano das tres capitales; é, por assim dizer, o regulador da circulação convergente, que attingiria a inextricavel cháos se todas as vias concorressem á mesma praça. É elle que recebe as correntes affluentes e que as distribue em seguida, com auxilio das pequenas ruas secundarias, até o edificio ou a casa que é o escopo do movimento de circulação. Para que o perimetro de irradiação seja effcaz, é mistér, não que elle contenha em um nucleo muito grande, todos os edificios principaes, todos os pontos de attracção da cidade, mas, antes, que passe através do semeado irregular desses edificios, deixando-os óra de um lado óra de outro do seu percurso fechado"*

(C) EDVALDO PEREIRA PAIVA:

A concepção desse perímetro foi exposta, pela primeira vez, pelo notavel urbanista francez Hénard, o qual, depois de um estudo aprofundado do sistema de viação das grandes capitais européias, chegou á seguinte conclusão: *"Nessas capitais todas as vias de expansão (radiais) convergem para o nucleo central porém não todas para o mesmo ponto. Todas essas vias, ao contrario, ligam-se á uma especie de circuito fechado, colector, que propomos chamar Perimetro de Irradiação e que é traçado a uma certa distancia do centro mathematico da cidade. Esse perimetro representa um grande papel no sistema de viação dessas cidades. é, por assim dizer, o regulador da circulação convergente que attingiria a inextricavel cháos se todas as vias concorressem á mesma praça."*

(A) Eugène Hénard, *Études sur les transformations de Paris (1903-1909) et autres écrits sur l'urbanisme (1905)*, Paris, L'Equerre, 1982, pp. 208-209

(B) Francisco Prestes Maia, *Estudo de um Plano de Avenidas para a Cidade de São Paulo*, São Paulo, Melhoramentos, 1930, p. 35

(C) Edvaldo Pereira Paiva et Ubatuba de Faria, Luiz Arthur. *Contribuição ao Estudo da Urbanização de Porto Alegre*, Porto Alegre, 1938, p. 45

TABLEAU COMPARATIF N° 7 (ALFRED AGACHE / PAIVA)

(A) TEXTE D'ALFRED AGACHE:

Como se elabora o Plano de uma cidade.

Para a elaboração de um bom plano de cidade, o Urbanista deve, antes de tudo, tomar conhecimento da história e da geografia do lugar no seu passado, interpretar as estatísticas para a previsão do futuro, e traçar um programa de estudo. (p. 11)

O plano diretor não tem por fim forçar a Municipalidade a levar a efeito, de prompto, quaesquer trabalhos; o seu papel é, simplesmente, como indica sua denominação, lembrar as geraes directrizes, assegurar uma disciplina no caso em que se queira, em dado momento, melhorar a cidade, mesmo em um de seus pontos, isoladamente.
(p. 17)

Antes de tudo, o Rio de Janeiro nos aparece como um resultado de forças políticas, economicas, religiosas e intellectuais. A conjuncção das forças políticas e economicas fez sobressahir uma dupla função urbana: a político-administrativa como capital, e a economica como porto e mercado commercial e industrial. Esta ultima, em virtude da situação da bahia, apresenta-se como preponderante e torna-se cada vez mais importante, á medida que o Brasil se desenvolve. (p. 120)

Assim, pois, para corresponder ás funções domiantes da cidade, a remodelação do Rio comporta exigências complexas:

- a) assegurar a existencia de certos elementos funcionais e repartil-os da melhor fórma (zoning)
- b) traçar a rêde das vias, de modo a pôr esses elementos em relação rapida e facil entre elles e o resto da cidade, e satisfazer ás exigencias quantitativas da circulação estabelecida (rêde urbana)
- c) assegurar a moradia confortavel e agradavel ás diferentes categorias de habitantes da cidade.
(p. 120)

(B) TEXTE D'EDVALDO PEREIRA PAIVA:

Como se elaborará esse Plano?

Em primeiro lugar, os encarregados desse trabalho devem ter um conhecimento profundo da história e da geografia da capital gaúcha e do seu crescimento futuro em função das estatísticas. (p. 2)

Esse Plano não viria obrigar á Prefeitura a iniciar imediatamente qualquer trabalho, mas sim, estabelecer uma determinada disciplina para o caso dela necessitar melhorar qualquer ponto isolado da cidade. Uma diretriz determinada impedirá que se cometa uma falta grave a qual venha inutilizar toda a possibilidade de um melhoramento de conjunto.
(p. 2)

A cidade de Porto Alegre é a resultante de fatores políticos e economicos — políticos, porque ela foi, quasi desde a sua fundação, a séde da administração riograndense; economicos, devido á sua posição esplendida como porto e mercado comercial e industrial. Estes dois fatores têm sido até hoje interdependentes. O fator economico toma cada vez maior importancia, tornando-se preponderante á proporção que a economia riograndense se desenvolve. (p. 32)

Baseado nessas conclusões, achamos que o Plano Diretor para Porto Alegre deverá ter a seguinte orientação:

- 1) (...)
- 2) Estabelecer a separação dos elementos funcionais da cidade (zoning)
- 3) Remodelar o sistema de viação, estabelecendo ligações intimas entre todos os elementos da cidade (principalmente entre as zonas industriais e comerciais e o pôrto) e entre o conjunto e o restante do Estado
- 4) Assegurar boas condições de habitabilidade ás diferentes camadas da população, principalmente á massa operária. (p. 89)

(A) Alfred Agache, *Cidade do Rio de Janeiro. Extensão, Remodelação, Embelezamento*, Paris, Foyer Brésilien, 1930.

(B) Edvaldo Pereira Paiva, Luiz Arthur Ubatuba de Faria, *Contribuição ao Estudo da Urbanização de Porto Alegre*. Porto Alegre, 1938.

TABLEAU COMPARATIF N° 8 (PRESTES MAIA / PAIVA)

(A) TEXTE DE FRANCISCO PRESTES MAIA:

Para alcançar a importância do Perimetro, é necessário bem apreender as suas funções essenciais:

- 1) descentralizar a vida commercial e assim ampliar o centro;
- 2) desviar as correntes de passagem;
- 3) distribuir a circulação pelas ruas secundarias;
- 4) conservar-lhe o aspecto local, na medida do possível. (p. 46)

É indispensavel não se limitar á sua abertura [da Perimetral] a acção do poder público: mistér ajudar a expansão por medidas complementares adequadas: distribuir nas vizinhanças os edificios públicos, proporcionar-lhe calçamento e iluminação optimos, animar grandes construções sobre seu trajeto, impôr o mais possível esse percurso ás linhas de transporte colectivo, etc. Inversamente, convem restringir o transito e limitar mais severamente as alturas no Triangulo tradicional, onde o congestionamento é sensível. (p. 46)

Com a descrição do systema ideal de viação [a partir de Subben] queriamos chegar a este ponto: que em regra é o systema radial o mais conveniente e é justamente o que possui São Paulo. Cabe-nos tornal-o melhor e completal-o, aproveitando quando possível as linhas mestras existentes. (p. 82)

Os planos gerais de urbanização envolvem duas questões distintas: remodelação da cidade existente, e extensão. (p. 279)

'Zoning é a divisão da cidade em zonas caracterizadas pela utilização, volume ou altura permitidos aos edificios e visa a maxima organização e eficiencia da urbs' [Stübben]. Um prédio residencial não terá a temer, por exemplo, a vizinhança incommoda duma industria ou dum arranha-céu. (p. 284)

(B) TEXTE D'EDVALDO PEREIRA PAIVA:

Para alcançar o valor dum Perimetro de Irradiação, é preciso apreender as funções que são:

- 1) Descentralizar a vida comercial, ampliando o centro.
- 2) Desviar o trafego de passagem.
- 3) Distribuir a circulação pelas ruas secundarias.
- 4) Conservar o aspecto local. (p.46)

O poder público não se deve limitar sómente a crear o Perimetro, estabelecendo os alargamentos projetados e construindo o túnel da Conceição. Só isso não bastará. São necessárias medidas complementares para atingir o fim colimado: 1º) Impôr o percurso do Perimetro á boas linhais de transporte coletivo; 2º) Impôr a terminação de certas linhas de transporte coletivo, nos pontos de concentração ao longo do perimetro; 3º) Animar as boas construções em seu trajeto; 4º) Distribuir nas proximidades edificios públicos; 5º) Calçar e iluminar, de um modo perfeito, todo o trajeto. Nessas condições o Perimetro atrairá grande parte do comércio, casas de diversão, um trafego intenso e assim desafogará o centro atual. (p. 56)

Conforme dissemos acima, o sistema de viação que a nossa cidade herdou do passado, tem um caráter nitidamente radial. O sistema radial é justamente o mais conveniente para uma cidade. Já o possuímos, não temos mais do que melhora-lo e completa-lo. (p. 58)

Os planos gerais de urbanização compreendem duas questões distintas: remodelação da cidade existente e extensão futura. (p. 89)

Zoning, é a divisão duma cidade em zonas caracterizadas pela utilização, volume ou altura permitidos aos edificios e visa a maxima organização e eficiencia da urbs. Nessas condições, por exemplo, um prédio residencial não terá a temer a vizinhança incommoda de fábricas e oficinas, ou dum arranha-céu, que venha diminuir-lhe o ar e o sol. (p. 90)

(A) Francisco Prestes Maira, *Estudo de um plano de avenidas para São Paulo*, São Paulo, Melhoramentos, 1930.

(B) Edvaldo Pereira Paiva, Luiz Arthur Ubatuba de Faria, *Contribuição ao estudo da urbanização de Porto Alegre*, Porto Alegre, 1938.

TABLEAU N° 9 (ATUALISATION)

(A) CONTRIBUIÇÃO AO ESTUDO DA URBANIZAÇÃO

Até 1742 não havia, no local onde está assentada Porto Alegre, um só habitante branco permanente. Toda a população era constituída de elemento selvagem de diversas tribos - tapes, charruas, guaycanans - estabelecidos em Gravatay, Viamão e Itapuan. (p. 6)

Há anos atrás, quando a cidade não se desenvolvia no ritmo atual (anos 1914-1915), o problema do congestionamento do tráfego no futuro já entrava nas cogitações do engenheiro João Moreira Maciel, o qual projetou varios alargamentos das ruas do centro e novas grandes avenidas, com uma visão extraordinária dos problemas a serem resolvidos e numa ocasião em que as desapropriações necessarias eram mais fáceis dada a pequena valorização dos imóveis. (p.40-41)

(B) EXPEDIENTE URBANO DE PORTO ALEGRE:

A luta pelo Rio da Prata influiu, portanto, como fator político na fundação da nova aglomeração e, além disso, caracterizou-a como capital da Província, pois devido à invasão do Rio Grande por Ceballos, os portugueses foram forçados a transferir a capital dessa cidade para Viamão e, posteriormente, em 1773, para a nova 'urbs'. (p. 10)

O estado das vivendas da classe operária, em geral, é bastante precário, pois não reúnem as condições higiênicas nem o conforto mínimo indispensável. (p. 119)

c) Existe um deficit de casas de aluguel mínimo. (p. 120)

h) Existem, na zona urbana, 454 cortiços, com 1035 casas e 3897 habitantes. Essas casas têm um máximo de dois quartos cada uma. (p.121)

Pode ser observado no mapa que as zonas com altas percentagens de casas em mau estado coincidem com as zonas insalubres dos vales (Riacho e Gravatá). (p. 119-120)

(B) UM PLANO DE URBANIZAÇÃO

Até a vinda dos bandeirantes paulistas (1690-1700) não havia na região onde está assentada Porto Alegre, nenhum habitante branco permanente. Em todo esse espaço dominavam os indígenas de diversas sub-raças ('charruas', 'tapes', 'guaiacanãs'), instalados principalmente nas margens dos rios da bacia do Guaíba. (p. 21)

Este plano, tipicamente viário, foi de importância vital para a cidade, pois se manteve, durante 23 anos (desde 1914), com pequenas modificações, como norma orientadora dos trabalhos de reforma urbana. Esse estudo, de grande visão para a época, tinha como mira uma reforma completa do centro colonial (a 'cidade antiga') numa ocasião em que as desapropriações eram relativamente baratas mesmo em função do padrão de preços da época (p. 25)

O fator fundamental, de ordem econômico-política, foi a luta pelo rio da Prata entre as duas principais potências colonizadoras da época (Portugal e Espanha), pois Pôrto Alegre, por sua posição geográfica, assume posição predominante nessa luta. (p. 21)

As condições da vivenda porto-alegrense, não só da classe proletária como mesmo da pequena burguesia, são bastante precárias. Uma análise das condições dessas vivendas nos leva às seguintes conclusões:

a) Existe um déficit de casas de aluguel mínimo.

c) Existem, em tôda cidade, cêrca de 450 cortiços com quase 4.000 habitantes vivendo em condições higiênicas extremamente precárias.

e) As casas em piores condições estão colocadas nas zonas insalubres dos vales.

(a) Edvaldo Pereira Paiva, Luiz Arthur Ubatuba de Faria, Contribuição ao estudo da urbanização de Porto Alegre, Porto Alegre, 1938.

(b) Edvaldo Pereira Paiva, /Ubatuba expediente urbano

(c) José Loureiro da Silva, en coll. avec Edvaldo Pereira Paiva, *Um plano de urbanização*, Porto Alegre, Oficinas Gráficas da Livraria do Globo, 1943

TABLEAU COMPARATIF N° 10 – TOWN PLANNING CHART – « CARTA DE ATENAS »

	(A) JOSE LUIS SERT (1942):	(B) BOLETIM MUNICIPAL (1945)	(C) EDVALDO P. PAIVA (1951):
01	TOWN PLANNING CHART, FOURTH C.I.A.M. CONGRESS, ATHENS, 1933	CARTA DE PLANEJAMENTO URBANO Aprovada pelo Congresso Intenacional de Arquitetura Moderna	CARTA DE PLANEJAMENTO URBANO Aprovada pelo Congresso Intenacional de Arquitetura Moderna
02	<i>The Town-Planning Chart</i> (as drafted by the C.I.A.M. in Athens, August 1933) which has served as a basis for this book is reproduced in its entirety in the following pages.		
03	1. <i>Definitions and preliminary statements</i>	I DEFINIÇÕES E PRINCÍPIOS BASICOS	I DEFINIÇÕES E PRINCÍPIOS BÁSICOS
04	Town and country merge into one another and are elements of what may be called a regional unit.	Há uma interpretação (<i>sic</i>) recíproca entre a cidade e a campanha.	Há uma interpenetração recíproca entre a cidade e a campanha.
05	Every city forms part of a geographic, economic, social, cultural and political unit (region), upon which its development depends.	Cada cidade faz parte de uma unidade (região) geográfica, econômica, social, cultural e política, de que depende o seu desenvolvimento.	Cada cidade faz parte de uma unidade (região) geográfica, econômica, social, cultural e política, de que depende o seu desenvolvimento.
06	Towns or cities cannot, in consequence, be studied apart from their regions, which constitute their natural limits and environment.	Cidades, grandes ou pequenas, não podem, portanto ser estudadas separadamente da sua região que constitui seus limites naturais e seu ambiente.	Cidades, grandes ou pequenas, não podem, portanto ser estudadas separadamente da sua região que constitui seus limites naturais e seu ambiente.
07	The development of these regional units depends on:	O desenvolvimento dessas unidades regionais depende:	O desenvolvimento dessas unidades regionais depende:
08	(a) <i>Their geographical and topographical characteristics</i> — climate, land and waters, natural communications both within the region and with other regions.	a) De suas características — topográficas — clima, terra e água, comunicações naturais, dentro da região e com outras regiões.	a) De suas características — topográficas — clima, terra e água, comunicações naturais, dentro da região e com outras regiões.
09	(b) <i>Their economic potentialities</i> — natural resources (soil and subsoil, raw materials, sources of energy, flora and fauna); technical resources (industrial and agricultural production), the economic system, and the distribution of wealth.	b) De sua possibilidade econômica: recursos naturais (solo e subsolo), matérias primas, fontes de energia, flora e fauna; recursos técnicos (produção industrial agrícola), sistema econômico e distribuição de riqueza.	b) De sua possibilidade econômica: recursos naturais (solo e subsolo), matérias primas, fontes de energia, flora e fauna; recursos técnicos (produção industrial agrícola), sistema econômico e distribuição de riquezas.
10	(c) <i>Their political and social situation</i> — the social structure of the population, the political regime, and the administrative system.	c) De sua situação política e social: a estrutura social da população, o regime político e o sistema administrativo.	c) De sua situação política e social: a estrutura social da população, o regime político e o sistema administrativo.

11	Down through history, the character of cities has been determined by special circumstances, such as those having to do with <i>military defenses</i> , scientific discoveries, administrative systems, the progressive development of the <i>means of production and of locomotion</i> .	Através da história, o caráter (<i>sic</i>) das cidades tem sido determinado por circunstâncias especiais tais como as relativas à defesa militar, as descobertas científicas, aos sistemas administrativos, ao desenvolvimento progressivo dos meios de locomoção e produção.	Através da história, o caráter das cidades tem sido determinado por circunstâncias especiais tais como as relativas à defesa militar, as descobertas científicas, aos sistemas administrativos, ao desenvolvimento progressivo dos meios de locomoção e produção.
12	The basic factors governing the development of cities are therefore subject to continual changes.	Os fatores básicos que condicionam o desenvolvimento das cidades estão, portanto, sujeitos a contínuas mudanças.	Os fatores básicos que condicionam o desenvolvimento das cidades estão, portanto, sujeitos a contínuas mudanças.
13	<i>It is the uncontrolled and disorderly development of the Machine Age which has produced the chaos of our cities.</i>	O desenvolvimento desordenado e sem controle da Idade da Máquina é o responsável pela situação caótica das nossas cidades.	O desenvolvimento desordenado e sem controle da Idade da Máquina é o responsável pela situação caótica das nossas cidades.
14	All these essential factors taken together constitute the only true basis for the scientific planning of any regions. They are:	Todos esses (<i>sic</i>) fatores essenciais considerados juntos, — constituem a única base verdadeira do planejamento científico, de qualquer região;	Todos êsses fatores essenciais considerados juntos, — constituem a única base verdadeira do planejamento científico, de qualquer região:
15	(a) interdependent, the one reacting upon the other;	a) São interdependentes, — um reagindo sobre o outro.	a) São interdependentes, — um reagindo sobre o outro.
16	(b) subject to continuous fluctuations that are due to scientific and technical progress, and to social, political, and economic changes. Whether these fluctuations are forward or backward, from the human viewpoint, depends upon the measure in which man's aspirations toward the improvement of his material and spiritual well-being are able to assert themselves.	b) Estão sujeitos a flutuações contínuas devidas ao progresso científico e técnico e às mudanças sociais, políticas e econômicas. Se essas flutuações constituem avanço ou recuo, do ponto de vista humano, depende da medida em que as aspirações do homem (<i>sic</i>) no sentido do aperfeiçoamento de seu bem estar material e espiritual, possa lhes satisfazer.	b) Estão sujeitos a flutuações contínuas devidas ao progresso científico e técnico e às mudanças sociais, políticas e econômicas. Se essas flutuações constituem avanço ou recuo, do ponto de vista humano, depende da medida em que as aspirações do homem no sentido do aperfeiçoamento de seu bem estar material e espiritual, possa lhes satisfazer.
17	2. <i>The four functions of the city</i>	II AS QUATRO FUNÇÕES DA CIDADE	II AS QUATRO FUNÇÕES DA CIDADE
18	The following statements of the actual conditions of life in cities and what is needed to correct their deficiencies relate to the four functions of the city: dwelling, recreation, work, and transportation.	Os princípios seguintes sobre as atuais condições de vida nas cidades e sobre o que é preciso corrigir quanto as suas deficiências, referem-se as quatro funções da cidade: moradia, recreação, trabalho e transporte.	Os princípios seguintes sobre as atuais condições de vida nas cidades e sobre o que é preciso corrigir quanto as suas deficiências, referem-se as quatro funções da cidade: moradia, recreação, trabalho e transporte.
19	These four functions constitute a basic classification for the study of modern town-planning problems.	Essas quatro funções constituem a classificação básica para o estudo dos modernos problemas de planejamento urbano.	Essas quatro funções constituem a classificação básica para o estudo dos modernos problemas de planejamento urbano.

20	3. <i>Dwelling, the first urban function.</i> General statements on present conditions of housing in cities:	III MORADIA, PRIMEIRA FUNÇÃO URBANA. PRINCÍPIOS GERAIS SOBRE AS PRESENTES CONDIÇÕES DE MORADIA NAS CIDADES.	III MORADIA, PRIMEIRA FUNÇÃO URBANA. PRINCÍPIOS GERAIS SÔBRE AS PRESENTES CONDIÇÕES DE MORADIA NAS CIDADES.
21	The <i>density of the population</i> is too great in central districts; in many cases it exceeds 400 inhabitants to the acre (1,000 to the hectare).	A densidade de população é demasiadamente grande nos distritos centrais; em muitos casos excede 400 habitantes por acre (1000 por hectare).	A densidade de população é demasiadamente grande nos distritos centrais; em muitos casos excede 400 habitantes por acre (1.000 por hectare).
22	<i>Overcrowding</i> is not only to be found in the central parts of our cities. It also occurs in the vast residential areas which developed as a consequence of the industrial growth of the past century.	Não é somente nas partes centrais das cidades que há excesso de população. Esse(<i>sic</i>) mal também existe em vastas áreas residenciais que se desenvolveram como uma consequência do crescimento industrial do século passado.	Não é somente nas partes centrais das cidades que há excesso de população. Esse mal também existe em vastas áreas residenciais que se desenvolveram como uma consequência do crescimento industrial do século passado.
23	In overcrowded districts, living conditions are unhealthful. This is due to the fact that the land surface is overbuilt, open spaces are lacking, and the buildings themselves are in a dilapidated and insanitary state.	Nos distritos superpovoados, as condições de vida são desfavoráveis. Isso é devido às seguintes circunstâncias: os terrenos estão superlotados com construções, há falta de espaço livres, e os próprios edifícios estão em más condições higiênicas e de conservação.	Nos distritos superpovoados, as condições de vida são desfavoráveis. Isso é devido às seguintes circunstâncias: os terrenos estão superlotados com construções, há falta de espaços livres, e os próprios edifícios estão em más condições higiênicas e de conservação.
24	This fact is all the more serious in view of the low economic means of the inhabitants of such districts.	Essas circunstâncias são extremamente graves em vista dos meios econômicos reduzidos dos moradores e de tais distritos.	Essas circunstâncias são extremamente graves em vista dos meios econômicos reduzidos dos moradores e de tais distritos.
25	The progressive extension of the urban area has destroyed the green open spaces that once surrounded the dwelling districts of the city. This has served to deny many people the opportunity to enjoy the benefits of living near the open country.	A contínua extensão da área urbana, destrói os espaços livres verdes, que, antes, rodeavam os distritos residenciais da cidade. Isso significou a perda para muitas pessoas, da possibilidade de gozar os benefícios da moradia junto de áreas de vegetação.	A contínua extensão da área urbana, destrói os espaços livres verdes, que, antes, rodeavam os distritos residenciais da cidade. Isso significou a perda para muitas pessoas, da possibilidade de gozar os benefícios da moradia junto de áreas de vegetação.
26	Dwelling blocks and individual dwellings <i>are often badly located</i> , both in relation to their function and with respect to the sanitary conditions required for healthful housing.	Blocos de residência e moradias individuais estão muitas vezes <i>pessimamente(sic)</i> localizados, tanto em relação a sua função como às condições sanitárias exigidas por uma habitação saudável.	Blocos de residência e moradias individuais estão muitas vezes <i>pessimamente</i> localizados, tanto em relação a sua função como às condições sanitárias exigidas por uma habitação saudável.
27	The more densely populated areas are frequently those sites which are least appropriate for dwellings, such as those having	As áreas mais densamente povoadas estão, frequentemente(<i>sic</i>), situadas nas zonas menos indicadas	As áreas mais densamente povoadas estão, frequentemente(<i>sic</i>), situadas nas zonas menos indicadas

	northern exposures on hilly ground, lowlands subject to inundations or fog, or sites too close to industrial districts and consequently disturbed by noises, vibrations and smoke.	para moradia, tais como: encosta do lado norte, nos terrenos ondulados; terrenos baixos sujeitos a inundações ou à cerração; zonas demasiadamente próximas aos distritos industriais e sujeitas portanto aos inconvenientes causados pelo barulho, vibrações e fumaça.	para moradia, tais como: encosta do lado sul, nos terrenos ondulados; terrenos baixos sujeitos a inundações ou à cerração; zonas demasiadamente próximas aos distritos industriais e sujeitas portanto aos inconvenientes causados pelo barulho, vibrações e fumaça.
28	Districts of a low concentration of population have been developed on the best sites, favored by good climatological and topographical conditions, sheltered from industry, and easily accessible by roads.	Distritos de fraca concentração de população tem(<i>sic</i>) se desenvolvido nos melhores sítios(<i>sic</i>), favorecidos por boas condições climatéricas e topográficas, ao abrigo das indústrias e facilmente acessíveis(<i>sic</i>) por rodovias.	Distritos de fraca concentração de população têm se desenvolvido nos melhores sítios, favorecidos por boas condições climatéricas e topográficas, ao abrigo das indústrias e facilmente acessíveis por rodovias.
29	This irrational location of dwellings is still permitted by <i>legislation</i> that does not take into consideration the health factors that are thereby jeopardized. Zoning plans, together with zoning legislation capable of enforcing such plans, are wanting. In fact, existing laws seem to ignore the consequences of overcrowding, of the lack of open spaces, of the dilapidated condition of many dwellings, of the want of community services. They also ignore the fact that the application of modern planning and modern technics would create illimitable possibilities for the reconstruction of cities.	Essa localização irracional das moradias é ainda permitida pela legislação que não leva em conta os fatores de salubridade que são assim desprezados. No hemisferio(<i>sic</i>) sul, como é o nosso caso, o lado menos insolado não é o do norte mas sim o do sul. São necessários planos de zoneamento, apoiados por uma legislação(<i>sic</i>) adequada que obrigue a sua execução. Realmente, as leis existentes parecem ignorar as consequências do excesso de população, da falta de espaços livres, das condições precárias de muitos edifícios, da alta(<i>sic</i>) de serviços públicos. Ignoramos também o fato de que a aplicação de planejamento moderno e das técnicas(<i>sic</i>) modernas pode criar possibilidades ilimitadas para a reconstrução das cidades.	Essa localização irracional das moradias é ainda permitida pela legislação que não leva em conta os fatores de salubridade que são assim desprezados. São necessários planos de zoneamento, apoiados por uma legislação adequada que obrigue a sua execução. Realmente, as leis existentes parecem ignorar as consequências do excesso de população, da falta de espaços livres, das condições precárias de muitos edifícios, da falta de serviços públicos. Ignoramos também o fato de que a aplicação de planejamento moderno e das técnicas modernas pode criar possibilidades ilimitadas para a reconstrução das cidades.
30	Buildings erected on heavily traveled streets and in the neighborhood of corner crossings are made undesirable as dwellings because of noise, dust, and noxious gases.	Edifícios construídos em ruas de tráfego pesado e na vizinhança de pontos de cruzamento, tornam-se indesejáveis(<i>sic</i>) para moradia, por causa do barulho, do pó e dos gases nocivos.	Edifícios construídos em ruas de tráfego pesado e na vizinhança de pontos de cruzamento, tornam-se indesejáveis para moradia, por causa do barulho, do pó e dos gases nocivos.
31	In residential streets whose façades face each other, the varying circumstances of exposure to sunlight have usually not been taken into	Em ruas residenciais, em que as fachadas dos edifícios constituem paredes contínuas, as circunstâncias variáveis de exposição aos raios solares não	Em ruas residenciais, em que as fachadas dos edifícios constituem paredes contínuas, as circunstâncias variáveis de exposição aos raios(<i>sic</i>) solares

	account. As a general rule, if one side of the street receives the necessary sunlight in the most desirable hours, sunlight conditions on the opposite side are different and often bad.	tem(<i>sic</i>) sido, em geral, tomados em consideração. Em regra geral, se um dos lados da rua recebe a necessária insolação nas horas mais convenientes, as condições de insolação, no lado oposto, são diferentes e muitas vezes más.	não tem(<i>sic</i>) sido, em geral, tomados em consideração. Em regra geral, se um dos lados da rua recebe a necessária insolação nas horas mais convenientes, as condições de insolação, no lado oposto, são diferentes e muitas vezes más.
32	<i>Modern suburbs</i> have often developed rapidly, without planning and without control. Consequently their later connection with the metropolitan center (by rail, by roads, or by other means) has met with physical obstacles which might have been avoided if suburban growth had been considered as part of a regional development.	Subúrbios(<i>sic</i>) novos têm se desenvolvido muitas vezes, rapidamente(<i>sic</i>), sem planejamento e sem controle. E em consequência, sua ligação futura com o centro urbano por trilhos, estradas ou outros meios, é dificultada por obstáculos(<i>sic</i>) físicos, que poderiam ter sido evitados, se o crescimento urbano tivesse sido considerado como parte regional.	Subúrbios novos têm se desenvolvido muitas vezes, rapidamente, sem planejamento e sem controle. E em consequência, sua ligação futura com o centro urbano por trilhos, estradas ou outros meios, é dificultada por obstáculos físicos, que poderiam ter sido evitados, se o crescimento urbano tivesse sido considerado como parte regional.
33	Suburbs have generally been incorporated under city control only when fully developed as independent units.	Os subúrbios(<i>sic</i>) passam, em geral, para o controle da cidade somente(<i>sic</i>) depois de terem se desenvolvido completamente como unidades independentes.	Os subúrbios passam, em geral, para o controle da cidade somente depois de terem se desenvolvido completamente como unidades independentes.
34	Their process of growth and decay often escaping all control, frequently these suburbs take on the shape of shack-towns — disorderly groups of hovels constructed of all imaginable kinds of discarded materials. In spite of all, this type of suburb is still openly tolerated in many metropolitan areas.	Pelo seu processo de desenvolvimento e de decadência, escapando muitas vezes a todo controle, adquirem frequentemente(<i>sic</i>) esses(<i>sic</i>) subúrbios(<i>sic</i>) o aspecto de cidades casebres — grupos desordenados de casebres construídos(<i>sic</i>) com todas as espécies imagináveis(<i>sic</i>) de materiais de refúgio. Apesar de tudo isso, esse(<i>sic</i>) tipo de subúrbio(<i>sic</i>) é ainda francamente tolerado em muitas áreas urbanas.	Pelo seu processo de desenvolvimento e de decadência, escapando muitas vezes a todo controle, adquirem frequentemente esses subúrbios o aspecto de cidades casebres — grupos desordenados de casebres construídos com todas as espécies imagináveis de materiais de refúgio. Apesar de tudo isso, esse tipo de subúrbio é ainda francamente tolerado em muitas áreas urbanas.
35	The distribution of buildings intended for <i>community services</i> is of an arbitrary and heedless nature. This is notoriously true of schools, which are often situated on the most congested thoroughfares and too far from the dwellings they serve.	A distribuição de edifícios para sede(<i>sic</i>) de serviços públicos se caracteriza pelo arbítrio e pelo descaso. Isso é particularmente verdadeiro em relação às escolas que muitas vezes são localizadas nas vias públicas de maior movimento e demasiadamente longe das residências a cuja população escolar devem servir.	A distribuição de edifícios para sede(<i>sic</i>) de serviços públicos se caracteriza pelo arbítrio e pelo descaso. Isso é particularmente verdadeiro em relação às escolas que muitas vezes são localizadas nas vias públicas de maior movimento e demasiadamente longe das residências a cuja população escolar devem servir.
36	The following statement of desiderata is based upon what precedes.	Os seguintes princípios de objetivos estão baseados sobre os precedentes.	Os seguintes objetivos estão baseados sobre princípios precedentes.

37 Residential districts ought to occupy the <i>best sites</i> . The climatological and topographical conditions of those sites intended for dwelling purposes must be carefully considered, as well as their proximity to existing unbuilt land surfaces suitable for recreation purposes. The possible future location of industry and business in the immediate vicinity should also be considered.	Distritos residenciais devem ocupar os melhores sítios(<i>sic</i>). As condições climáticas e topográficas desses sítios(<i>sic</i>) destinados a residências devem ser cuidadosamente considerados, tanto quanto a sua proximidade às áreas existentes, não edificadas, destinadas a fins recreativos. A provável(<i>sic</i>) localização futura de indústrias e negócios na vizinhança próxima também deverá ser levada em consideração.	Distritos residenciais devem ocupar os melhores sítios, e serem compostos de bairros-unidades . As condições climáticas e topográficas desses sítios destinados a residências devem ser cuidadosamente considerados, tanto quanto a sua proximidade às áreas existentes, não edificadas, destinadas a fins recreativos. A provável localização futura de indústrias e negócios na vizinhança próxima também deverá ser levada em consideração.
38 A minimum amount of <i>exposure to the sun</i> should be established for residential structures, regardless of their location or class.	Um total mínimo de exposição aos raios solares deverá ser estabelecido para os edifícios destinados a moradia, independente da sua localização ou classe.	Um total mínimo de exposição aos raios(<i>sic</i>) solares deverá ser estabelecido para os edifícios destinados à moradia, independente da sua localização ou classe.
39 Different <i>density limits</i> should be fixed for different residential districts, based on the factors influencing the living conditions within each district.	Diferentes limites de densidade deverão ser fixados para distritos residenciais diferentes, tendo por base os fatores que influenciam as condições de vida em cada distrito.	Diferentes limites de densidade deverão ser fixados para distritos residenciais diferentes, tendo por base os fatores que influenciam as condições de vida em cada distrito.
40 <i>Modern building technics</i> should be employed in constructing high, widely spaced apartment blocks whenever the necessity of housing high densities of population exists. Only such treatment of dwellings will liberate the necessary land surface for recreation purposes, community services, and parking places, and provide dwellings with light, sun, air, and view.	A moderna técnica construtiva deverá ser empregada na construção de altos blocos de apartamentos, separados por grandes espaços, se a necessidade de altas densidades existe. Sómente(<i>sic</i>) tal solução para o problema de moradias deixará livre a necessária superfície de terrenos para fins recreativos, serviços públicos, lugares para estacionamento de veículos, e proporcionará ar, luz, sol e vista às moradias.	A moderna técnica construtiva deverá ser empregada na construção de altos blocos de apartamentos, separados por grandes espaços, se a necessidade de altas densidades existe. Sómente tal solução para o problema de moradias deixará livre a necessária superfície de terrenos para fins recreativos, serviços públicos, lugares para estacionamento de veículos, e proporcionará ar, luz, sol e vista às moradias.
41 The building of dwellings along <i>traffic thoroughfares</i> must be forbidden on grounds of health, since these houses are exposed to noises, dust, and gases emanating from traffic.	A construção de edifícios para residências em vias públicas de grande movimento deverá ser proibida por motivo de salubridade, desde que esses(<i>sic</i>) edifícios estejam expostos ao barulho, pó e gases provenientes do trânsito.	A construção de edifícios para residências em vias públicas de grande movimento deverá ser proibida por motivo de salubridade, desde que esses edifícios estejam expostos ao barulho, pó e gases provenientes do trânsito.
42 4. <i>Recreation</i> . General statement of recreation problems:	IV RECREAÇÃO – PRINCÍPIOS GERAIS SOBRE OS PROBLEMAS RECREATIVOS	IV RECREAÇÃO – PRINCÍPIOS GERAIS SÔBRE OS PROBLEMAS RECREATIVOS

43	<i>Open spaces</i> in cities today are generally insufficient.	Espaços livres são geralmente insuficientes nas cidades.	Espaços livres são geralmente insuficientes nas cidades.
44	Open spaces are often poorly situated and consequently difficult of access to many people.	Espaços livres estão, muitas vezes, mal situados e portanto de difícil(<i>sic</i>) acesso para grande parte da população.	Espaços livres estão, muitas vezes, mal situados e portanto de difícil acesso para grande parte da população.
45	Since most open spaces are situated in outlying and suburban areas, they do not benefit the inhabitants of the unhealthy central districts.	Desde que a maioria dos espaços livres, estejam situados nas áreas externas e suburbanas, não proporcionam benefícios aos habitantes dos distritos centrais insalubres.	Desde que a maioria dos espaços livres estejam situados nas áreas externas e suburbanas, não proporcionam benefícios aos habitantes dos distritos centrais insalubres.
46	The few existing playgrounds and fields for sports occupy, as a rule, sites that are destined to be built up in the near future. This accounts for their frequent displacement. As ground prices rise, these open spaces disappear, leaving, the playgrounds, and playing fields to be reorganized on new sites, each time further away from the central districts.	As poucas áreas existentes, aproveitadas para esportes, ocupam, em regra geral, terrenos destinados a edificação em futuro próximo. A medida que o valor dos terrenos sobe, esses(<i>sic</i>) espaços livres desaparecem obrigando os campos de esportes a se instalarem em outros lugares, cada vez mais longe da zona central urbana. Entre nós, principalmente, os de foot-ball.	As poucas áreas existentes, aproveitadas para esportes, ocupam, em regra geral, terrenos destinados a edificação em futuro próximo. A medida que o valor dos terrenos sobe, esses espaços livres desaparecem obrigando os campos de esportes a se instalarem em outros lugares, cada vez mais longe da zona central urbana.
47	<i>It should be required that:</i>		
48	[Each new residential district contain the necessary open space appropriately laid out in the form of play-grounds and sports fields for children and adults.]		
49	The general sanitation of too densely populated districts be improved by the razing of slums and other buildings, the <i>cleared sites to be devoted to recreational purposes.</i>	As condições de salubridade, em geral, sejam melhoradas, nos distritos de densidade demográfica, demasiadamente alta, com o arrasamento de construções anti-higienicas(<i>sic</i>) e outros edifícios, devendo as áreas, assim obtidas, ser destinadas a fins de recreação pública.	As condições de salubridade, em geral, sejam melhoradas, nos distritos de densidade demográfica, demasiadamente alta, com o arrasamento de construções anti-higiênicas e outros edifícios, devendo as áreas, assim obtidas, ser destinadas a fins de recreação pública.
50	That open spaces near kindergartens or playgrounds be used as sites for nursery schools , and that certain sites in parks be devoted to general community purposes, with branch public libraries, small neighborhood museums, or auditoriums.	Os espaços livres perto de jardins de infância ou jardins de recreio devem ser destinados a escolas de enfermagem(<i>sic</i>) e certas áreas, dentro dos parques, devem ser ocupadas para determinados fins de interesse público, como secções de biblioteca pública,	Os espaços livres perto de jardins de infância ou jardins de recreio devem ser destinados a escolas de enfermagem(<i>sic</i>) e certas áreas, dentro dos parques, devem ser ocupadas para determinados fins de interesse público, como secções de Biblioteca Pública,

51	The chaotic development of modern cities has ruthlessly destroyed many sites in the environs of the urban zone which might have been converted into <i>week-end recreation centers</i> .	pequenos museus de bairro, ou auditório. O desenvolvimento caótico das cidades modernas tem destruído <i>(sic)</i> impiedosamente muitos sítios <i>(sic)</i> nos arredores da zona urbana que deveriam ter sido aproveitados para centros recreativos de fins de semana.	pequenos museus de bairro, ou auditório. O desenvolvimento caótico das cidades modernas tem destruído impiedosamente muitos sítios nos arredores da zona urbana que deveriam ter sido aproveitados para centros recreativos de fins de semana.
52	Advantage should be taken of those sites near cities whose natural features (rivers, beaches, forests, lakes) make them favorable for recreation purposes.	Melhores proveitos deveriam ser tirados desses <i>(sic)</i> sítios <i>(sic)</i> perto das cidades, cujas características naturais (rios, praias, florestas, lagos) tornam-os <i>(sic)</i> favoráveis a fins recreativos.	Melhores proveitos deveriam ser tirados desses sítios perto das cidades, cujas características naturais (rios, praias, florestas, lagos) os tornam favoráveis a fins recreativos.
53	5. <i>Work</i> . Statements concerning problems in industrial and business areas:	V TRABALHO – PRINCÍPIOS RELATIVOS <i>(SIC)</i> AOS PROBLEMAS NAS ÁREAS INDUSTRIAIS:	V TRABALHO – PRINCÍPIOS RELATIVOS AOS PROBLEMAS NAS ÁREAS INDUSTRIAIS
54	<i>Places of work</i> (industrial, business, governmental) are not situated in the city structure according to their functions.	Locais de trabalho (indústria, comércio, govêrno <i>(sic)</i>) não estão situados no arcabouço urbano de acôrdo com as suas respectivas funções.	Locais de trabalho (indústria, comércio, govêrno) não estão situados no arcabouço urbano de acôrdo com as suas respectivas funções.
55	The <i>absence of a planned coördination</i> of the locations work-places with those of dwellings creates excessive traveling distances between the two.	A ausência de uma coordenação <i>(sic)</i> bem planeada entre as localizações <i>(sic)</i> dos lugares de trabalho e as residências cria excessivos recursos <i>(sic)</i> entre ambos.	A ausência de uma coordenação bem planeada entre as implantações dos lugares de trabalho e as residências cria excessivo entremesclamento entre ambos.
56	Traffic is overtaxed during <i>rush hours</i> , on account of disorganized communications.	O tráfego é onerado durante as horas de maior movimento, por causa da desorganização das correntes de trânsito.	O tráfego é onerado durante as horas de maior movimento, por causa da desorganização das correntes de trânsito.
57	Owing to high land values, increasing taxation, traffic congestion, and to the rapid and uncontrolled expansion of the city, industry is often forced to move away, bringing about a <i>decentralization</i> which is facilitated by modern technics.	Devido à valorização exagerada dos terrenos, ao aumento dos tributos <i>(sic)</i> , ao congestionamento do tráfego e à rápida e descontrolada expansão das cidades, as indústrias são muitas vezes obrigadas a se transferirem para lugares distantes, provocando uma descentralização que é facilitada pelas técnicas modernas.	Devido à valorização exagerada dos terrenos, ao aumento dos tributos, ao congestionamento do tráfego e à rápida e descontrolada expansão das cidades, as indústrias são muitas vezes obrigadas a se transferirem para lugares distantes, provocando uma descentralização que é facilitada pelas técnicas modernas.
58	<i>Business districts</i> can be expanded only through the costly action of purchasing and razing surrounding dwellings.	Distritos comerciais podem se expandir unicamente <i>(sic)</i> pelo processo onerosos <i>(sic)</i> de aquisição e demolição dos edifícios de residência dos edifícios de residência	Distritos comerciais podem se expandir unicamente pelo processo oneroso de aquisição e demolição dos edifícios de residência adjacentes.

		adjacentes.	
59	Possible ways of solving these problems:	Para resolver esses(<i>sic</i>) problemas pode-se empregar os seguintes metodos(<i>sic</i>):	Para resolver êsses problemas pode-se empregar os seguintes métodos:
60	<i>Industries should be classified</i> according to their character and their needs, and should be distributed in special zones throughout the territory comprised of the city and the region it influences. In delimiting these zones, it will be necessary to take into account the relation of the different industries to each other and their relation to zones intended for other functions.	As indústrias seriam classificadas(<i>sic</i>) de acôrdo com as suas características e as suas necessidades, e seriam distribuidas em zonas especiais, através do território da cidade, e da região que ela influencia(<i>sic</i>). Na delimitação dessas zonas, será necessário levar em conta a relação das diversas indústrias entre si e sua relação com as zonas destinadas a outras funções.	As indústrias seriam classificadas de acôrdo com as suas características e as suas necessidades, e serem distribuidas em zonas especiais, através do território da cidade, e da região que ela influencia. Na delimitação dessas zonas, será necessário levar em conta a relação das diversas indústrias entre si e sua relação com as zonas destinadas a outras funções.
61	The distances between dwellings and work-places should be direct and traversable in a minimum of time.	As ligações entre as moradias e os lugares de trabalho deverão ser o mais possível diretas e percorráveis no menor tempo possível.	As ligações entre as moradias e os lugares de trabalho deverão ser o mais possível diretas e percorráveis no menor tempo possível.
62	Industrial districts should be independent of residential districts (indeed, of other districts as well), and should be isolated by means of green bands, or neutral zones.	Os distritos industriais deverão ser independentes dos distritos residenciais (na verdade, dos outros distritos também) e deverão ser isolados por faixas verdes ou zonas neutras.	Os distritos industriais deverão ser independentes dos distritos residenciais (na verdade, dos outros distritos também) e deverão ser isolados por faixas verdes ou zonas neutras.
63	Certain small industries intimately related to urban life and not the source of any inconvenience or nuisance should remain within the city, serving its different residential districts.	Certas indústrias pequenas intimamente ligadas à vida urbana e não constituindo causa de nenhum inconveniente ou aborrecimento, deverão permanecer dentro da cidade, servindo seus diferentes distritos residenciais.	Certas indústrias pequenas intimamente ligadas à vida urbana e não constituindo causa de nenhum inconveniente ou aborrecimento, deverão permanecer dentro da cidade, servindo seus diferentes distritos residenciais.
64	It is necessary that industrial zones of importance should be contiguous to rail-roads, to navigable rivers or harbors, and to the principal transportation routes.	É necessário que as zonas industriais importantes sejam contíguas às linhas das estradas de ferro, às margens dos rios navegáveis ou portos e às principais rodovias.	É necessário que as zonas industriais importantes sejam contíguas às linhas das estradas de ferro, às margens dos rios navegáveis ou portos e às principais rodovias.
65	Business districts should enjoy favorable means of communication linking them to residential districts and to industrial zones.	Distritos comerciais deverão dispor(<i>sic</i>) de meios de comunicação ligando-os aos distritos residenciais e às zonas industriais.	Distritos comerciais deverão dispôr de meios de comunicação ligando-os aos distritos residenciais e às zonas industriais.
66	6. <i>Transportation</i> . General statements concerning traffic and street problems:	VI TRANSPORTE Princípios gerais relativos aos problemas de tráfego e de vias Públicas.	VI TRANSPORTE Princípios gerais relativos aos problemas de tráfego e de vias públicas.

67	The <i>street systems</i> found in most cities and their suburbs today are a heritage of past eras (the Middle Ages in many European cities, and later periods in America), when they were designed for the use of pedestrians and horse-drawn vehicles. As such, in spite of successive alterations, they no longer fulfill the requirements of modern types of vehicles (automobiles, buses, trucks) or modern traffic volume.	Os sistemas de ruas existentes na maioria das cidades e seus subúrbios (<i>sic</i>), são uma herança de eras passadas (Idade Média em muitas cidades européias e de períodos posteriores na América (<i>sic</i>)), quando eram destinadas ao uso de pedestres e de veículos de tração animal. Como tais a despeito de sucessivas alterações não mais satisfazem as exigências dos tipos modernos de veículos (autos, ônibus e caminhões) e do volume do tráfego moderno.	Os sistemas de ruas existentes na maioria das cidades e seus subúrbios, são uma herança de eras passadas (Idade Média em muitas cidades européias e de períodos posteriores na América), quando eram destinadas ao uso de pedestres e de veículos de tração animal. Como tais, a despeito de sucessivas alterações, não mais satisfazem as exigências dos tipos modernos de veículos (autos, ônibus e caminhões) e do volume do tráfego moderno.
68	The insufficient width of streets causes congestion.	A insuficiência da largura das ruas, causa congestionamento do trânsito.	A insuficiência da largura das ruas, causa congestionamento do trânsito.
69	The <i>lack of space</i> in our streets and the <i>frequency of crossings</i> make the new possibilities of locomotion almost useless.	A falta de espaço em nossas ruas e a frequência (<i>sic</i>) dos cruzamentos torna os novos meios de locomoção quase inúteis.	A falta de espaço em nossas ruas e a frequência (<i>sic</i>) dos cruzamentos torna os novos meios de locomoção quase inúteis.
70	<i>Traffic congestion</i> , which is the cause of thousands of accidents, is becoming increasingly hazardous to everyone.	O congestionamento (<i>sic</i>) do trânsito, que é causa de milhares de acidentes, está se tornando cada vez mais perigoso para todos.	O congestionamento do trânsito, que é causa de milhares de acidentes, está se tornando cada vez mais perigoso para todos.
71	Our present streets fail to exhibit any <i>differentiation</i> in terms of their possible functions, a circumstance which excludes an efficacious approach to the modern traffic problem.	Nossas ruas atuais falham em apresentar qualquer diferenciação em termos de suas possíveis funções, circunstância que impossibilita uma solução eficaz do problema atual.	Nossas ruas atuais falham em apresentar qualquer diferenciação em termos de suas possíveis funções, circunstância que impossibilita uma solução eficaz do problema atual.
72	The solution of this problem is unattainable through present corrective measures (street widening, traffic restrictions, or others), and can be reached only by means of new city planning.	A solução desse (<i>sic</i>) problema é inatingível (<i>sic</i>) por meio dos processos comuns (alargamento de ruas, restrição ao tráfego (<i>sic</i>) ou outros) e só pode ser alcançada empregando um novo planejamento urbano.	A solução desse problema é inatingível por meio dos processos comuns (alargamento de ruas, restrição ao tráfego ou outros) e só pode ser alcançada empregando um novo planejamento urbano.
73	A certain type of « academic » city planning, conceived in « the grand manner » and striving mainly toward monumental effects in its layout of buildings, avenues, and squares, often complicates the traffic situation.	Um certo tipo de urbanismo acadêmico em « the grand manner » lutando por alcançar, principalmente, efeitos monumentais, na escolha da localização dos edifícios, ruas, avenidas e praças, muitas vezes complica o problema do trânsito.	Um certo tipo de urbanismo acadêmico em « the grand manner » lutando por alcançar, principalmente, efeitos monumentais, na escolha da localização dos edifícios, ruas, avenidas e praças, muitas vezes complica o problema do trânsito.
74	Railroad lines are often obstacles to urban	As linhas das estradas de ferro são muitas vezes	As linhas das estradas de ferro são muitas vezes obstáculos ao

	development. Encircling certain districts, they separate them from other parts of the city with which they should have direct contact and easy communication.	obstáculos(<i>sic</i>) ao desenvolvimento urbano. Rodeando certos distritos, essas linhas separam-nos de outras partes da cidade com as quais deviam ter contato direto e comunicação fácil.	desenvolvimento urbano. Rodeando certos distritos, essas linhas separam-nos de outras partes da cidade com as quais deviam ter contato direto e comunicação fácil.
75	<i>Changes necessary</i> for the solution of the most important transportation problems:	Alterações necessárias para a solução dos mais importantes problemas de transporte:	Alterações necessárias para a solução dos mais importantes problemas de transporte:
76	The universal use of <i>motorized transportation</i> , bringing speeds unknown only a few years ago, has violently agitated the whole urban structure and fundamentally affected living conditions within it. A new street system, designed for modern means of transportation, is therefore required.	O uso universal do transporte motorizado, proporcionando velocidades inconcebíveis poucos anos atrás, sacudiu violentamente a estrutura urbana e afetou fundamentalmente as condições de vida no seu interior. Um novo sistema de ruas e avenidas, projetado para os novos meios de transporte, é, portanto, indispensável(<i>sic</i>).	O uso universal do transporte motorizado, proporcionando velocidades inconcebíveis poucos anos atrás, sacudiu violentamente a estrutura urbana e afetou fundamentalmente as condições de vida no seu interior. Um novo sistema de ruas e avenidas, projetado para os novos meios de transporte, é, portanto, indispensável.
77	For the purpose of providing a <i>new street system</i> corresponding to modern traffic needs, it is necessary that accurate statistics be available for the rational determination of street dimension requirements.	Para o fim de estabelecer esse(<i>sic</i>) novo sistema vital (<i>sic</i>) correspondente às necessidades do tráfego moderno, é necessário que estudos estatísticos acurados permitam a fixação racional das necessidades relativas às dimensões das vias públicas.	Para o fim de estabelecer esse novo sistema vital (<i>sic</i>) correspondente às necessidades do tráfego moderno, é necessário que estudos estatísticos acurados permitam a fixação racional das necessidades relativas às dimensões das vias públicas.
78	The speeds to be provided for in each street will depend upon the function of the street and upon the nature of the vehicles it carries. <i>These speeds therefore are also factors of classification</i> , determining the features of those thoroughfares intended for fast-moving traffic and those intended for trucks and other slow traffic, and differentiating these from tributary or secondary streets.	As velocidades que devem ser estabelecidas para cada via pública dependem da sua função e da natureza do trânsito que por ela deve passar. Essas velocidades são, portanto, também, fatores de classificação, estabelecendo as características das avenidas de trânsito rápido, e de trânsito lento (caminhões e outros veículos) e diferenciando as(<i>sic</i>) das ruas tributárias ou secundárias.	As velocidades que devem ser estabelecidas para cada via pública dependem da sua função e da natureza do trânsito que por ela deve passar. Essas velocidades são, portanto, também, fatores de classificação, estabelecendo as características das avenidas de trânsito rápido, e de trânsito lento (caminhões e outros veículos) e diferenciando-as das ruas tributárias ou secundárias.
79	In the proposed network of restricted streets, provision should be made for <i>pedestrian lanes</i> , designed for the convenience of pedestrians and therefore not necessarily following vehicular routes.	Na rede de vias públicas com restrições de trânsito deve-se prever faixas para pedestres e que não precisam, obrigatoriamente(<i>sic</i>), estar juntos às(<i>sic</i>) faixas destinadas ao trânsito de veículos.	Na rede de vias públicas com restrições de trânsito deve-se prever faixas para pedestres e que não precisam, obrigatoriamente, estar juntos às faixas destinadas ao trânsito de veículos.
80	<i>Streets ought to be classified according to their functions</i> , as residential streets, business streets, industrial streets, and	Vias públicas devem ser classificadas de acordo com suas respectivas funções, residenciais, comerciais,	Vias públicas devem ser classificadas de acordo com suas respectivas funções, residenciais, comerciais,

	so on.	industriais, etc.	industriais, etc.
81	Buildings of all kinds, but especially dwellings, should be <i>isolated</i> from heavy traffic by green bands.	Edifícios de qualquer espécie, mui especialmente os de residência, devem ficar isolados do trânsito pesado por faixas verdes.	Edifícios de qualquer espécie, mui especialmente os de residência, devem ficar isolados do trânsito pesado por faixas verdes.
82	With these difficulties solved, the new street network would effect other simplifications; for by means of efficient traffic organization and a proper coördination of different urban elements , <i>traffic could be reduced and concentrated within the great arteries</i> .	Com essas dificuldades resolvidas, o novo sistema de vias públicas proporcionará outras facilidades; por meio de uma organização adequada dos diferentes elementos urbanos , o trânsito deverá ser reduzido e concentrado nas grandes arterias(<i>sic</i>).	Com essas dificuldades resolvidas, o novo sistema de vias públicas proporcionará outras facilidades; por meio de uma organização adequada dos diferentes elementos urbanos , o trânsito deverá ser reduzido e concentrado nas grandes artérias.
83	7. <i>Buildings and districts of historical interest</i> (1)	VII EDIFÍCIOS E DISTRITOS DE INTERESSE HISTÓRICO	
84	Buildings or groups of buildings that are remnants of past cultures should not be demolished:	Edifícios ou grupo de edifícios que são expressão de culturas passadas não devem ser demolidos;	
85	(a) When they are really representative of their period and, as such, may be of general interest and serve for the instruction of the public.	a) Quando são realmente representativos do seu período e como tais possam ser de interesse geral e servir para a instrução do público.	
86	(b) When their existence does not affect the health conditions of populations living in the area.	b) Quando a sua permanência não compromete as condições de salubridade da população que vive nessa área.	
87	(c) Whenever it is possible to route main thoroughfares so that the presence of these old districts does not increase traffic congestion and so that their location does not affect the organic growth of the city.	c) Quando, em qualquer tempo, é possível transitar por avenidas principais sem que a existência desses(<i>sic</i>) velhos distritos não aumente o congestionamento do trânsito e quando sua localização não impede o crescimento orgânico da cidade.	
88	All attempts at adapting new districts to these old layouts (which is often done under pretext of preserving local characteristics) have had bad results. Such adaptations to the past should not be tolerated in any case.	Todas as tentativas de adaptar novos distritos a esses(<i>sic</i>) antigos traçados o que, muitas vezes, é feito sob pretexto de preservar as características locais, tem dado maus resultados. Tais adaptações do passado não devem ser tolerados em nenhum caso.	
89	By a planned clearance of slum areas , which are frequently to be found in the neighborhood of	Por um arrasamento de áreas condenadas que frequentemente se encontram	

	these monuments of the past, it is possible to improve the living conditions of the residential areas near-by and to safeguard the health of their inhabitants.	na vizinhança desses(<i>sic</i>) monumentos do passado, é possível melhorar as condições de vida nas áreas residenciais(<i>sic</i>) próximas e salvaguardar a saúde de seus habitantes.	
90	8. <i>General requirements</i> ; statement and summary of the preceding:	VIII EGIGÊNCIAS GERAIS Síntese do que foi exposto:	VII EXIGÊNCIAS GERAIS Síntese do que foi exposto:
91	One might summarize the analysis of urban functions, as presented in the preceding pages, by saying that the living conditions found in most cities today do not correspond to the most elementary <i>biological and psychological needs of great masses of their populations</i> .	Pode-se resumir a análise das funções urbanas, feita nas páginas precedentes, dizendo que as condições de vida existentes na maioria das cidades de hoje, não correspondem às mais elementares exigências biológicas e psicológicas das grandes massas de suas populações.	Pode-se resumir a análise das funções urbanas, feita nas páginas precedentes, dizendo que as condições de vida existentes na maioria das cidades de hoje, não correspondem às mais elementares exigências biológicas e psicológicas das grandes massas de suas populações.
92	<i>Since the beginning of the Machine Age, these conditions have been an expression of the ceaseless growth of private interests.</i>	Desde o início da Idade da Máquina, essas condições tem sido uma expressão do crescimento ininterrupto dos interesses privados.	Desde o início da Idade da Máquina, essas condições tem sido uma expressão do crescimento ininterrupto dos interesses privados.
93	<i>The growth of cities has been caused by the increasing use of the machine — the change from the manual labor of artisans to big industry.</i>	O crescimento das cidades tem sido causado pelo uso crescente da máquina, pela passagem do trabalho manual do artesanato para a grande indústria.	O crescimento das cidades tem sido causado pelo uso crescente da máquina, pela passagem do trabalho manual do artesanato para a grande indústria.
94	There is apparent in most cities a disastrous rupture between the economic resources and the administrative and social responsibility of the municipality.	É evidente em muitas cidades uma ruptura calamitosa entre os recursos econômicos e a responsabilidade administrativa e social da Municipalidade.	É evidente em muitas cidades uma ruptura calamitosa entre os recursos econômicos e a responsabilidade administrativa e social da Municipalidade.
95	Although cities are constantly changing, it may be stated as a general fact that changes are not anticipated and that their development suffers because of the absence of control and the failure to apply the principles recognized by contemporary town planning .	Embora as cidades estejam mudando continuamente, pode ser aceito como um fato geral, que as mudanças não são antecipadas e que seu desenvolvimento é prejudicado por falta de controle e pela não aplicação dos princípios consagrados na técnica contemporânea do planejamento urbano .	Embora as cidades estejam mudando continuamente, pode ser aceito como um fato geral, que as mudanças não são antecipadas e que seu desenvolvimento é prejudicado por falta de controle e pela não aplicação dos princípios consagrados na técnica contemporânea do planejamento urbano .
96	The magnitude of the work to be undertaken in the urgently needed reconstruction of cities, on the one hand, and the excessive <i>division of urban land</i> , on the other, represent two antagonistic realities.	A magnitude do trabalho a ser empreendido na reconstrução, cada vez mais urgente, das cidades de um lado e a excessiva sub-divisão das terras urbanas, do outro, representam duas realidades	A magnitude do trabalho a ser empreendido na reconstrução, cada vez mais urgente, das cidades de um lado e a excessiva sub-divisão das terras urbanas, do outro, representam duas realidades

97	This sharp contradiction creates a most serious problem in our time:	antagônicas. Essa aguda contradição cria o mais sério problema do nosso tempo.	antagônicas. Essa aguda contradição cria o mais sério problema do nosso tempo:
98	<i>That of the pressing need to establish the disposition of the land upon a basis that will satisfy the needs of the many as well as those of the individual.</i>	A presente necessidade de estabelecer o uso da terra sôbre uma base que satisfaça as necessidades da coletividade tanto quanto os do indivíduo.	a presente necessidade de estabelecer o uso da terra sôbre uma base que satisfaça as necessidades da coletividade tanto quanto os do indivíduo.
99	In case of conflict, private interest should be subordinated to public interest.	Em caso de conflito, o interesse privado deverá se subordinar ao interesse público.	Em caso de conflito, o interesse privado deverá se subordinar ao interesse público.
100	<i>The city should be examined in the economic ensemble of its region of influence. A plan of the economic unit, the « city-region » in its totality, must therefore replace the simple city plan of today.</i>	A cidade deve ser examinada no complexo econômico da sua zona de influência. Um plano da unidade econômica, a « cidade-região » em sua totalidade, deve substituir o simples planejamento urbano de hoje.	A cidade deve ser examinada no complexo econômico da sua zona de influência. Um plano da unidade econômica, a « cidade-região » em sua totalidade, deve substituir o simples planejamento urbano de hoje.
101	It will be necessary to fix the limits of the plan in accordance with those of the region defined by the scope of the city's economic influence:	Será necessário fixar os limites do plano de acôrdo com os da região definida pelo critério da influência econômica da cidade:	Será necessário fixar os limites do plano de acôrdo com os da região definida pelo critério da influência econômica da cidade:
102	(a) To produce an <i>equitable layout</i> , with respect to location and areas, of the various districts intended for dwellings, for work, or for recreation, as well as to establish traffic networks.	a) Obter uma distribuição equilibrada, com relação à localização de áreas, dos vários distritos destinados a moradias, aos locais de trabalho ou a recreação, assim como quanto às rêdes de trânsito.	a) Obter uma distribuição equilibrada, com relação à localização de áreas, dos vários distritos destinados a moradias, aos locais de trabalho ou a recreação, assim como quanto às rêdes de trânsito.
103	(b) To <i>establish plans</i> that will determine the development of different districts according to their needs and their organic laws.	b) Estabelecer planos que guiarão o desenvolvimento dos diferentes distritos de acôrdo com suas necessidades e suas leis orgânicas.	b) Estabelecer planos que guiarão o desenvolvimento dos diferentes distritos de acôrdo com suas necessidades e suas leis orgânicas.
104	(c) The town planner should also establish the relationship between places of dwelling, work, and recreation, in such a way that the daily cycle of activities going on in these various districts may occur with the greatest economy of time. <i>This is a constant factor determined by the rotation of the earth on its axis.</i>	c) O urbanista deverá também(estabelecer) a relação entre áreas de residência, de trabalho e de recreio, de tal modo que o ciclo diário de atividades possa se desenvolver nesses vários distritos(estabelecer) com a máxima economia(estabelecer) de tempo. É uma constante imposta pela rotação da terra em torno de seu eixo.	c) O urbanista deverá também estabelecer a relação entre áreas de residência, de trabalho e de recreio, de tal modo que o ciclo diário de atividades possa se desenvolver nesses vários distritos com a máxima economia de tempo. É uma constante imposta pela rotação da terra em torno de seu eixo.
105	In establishing the relations between the different urban functions, the town planner must not forget that dwelling is the first urban function, a primordial element in the city pattern .	Estabelecendo a relação entre as diferentes funções urbanas, o urbanista não deve esquecer que a moradia é a primeira função urbana, o primordial elemento no planejamento modelar urbano .	Estabelecendo a relação entre as diferentes funções urbanas, o urbanista não deve esquecer que a moradia é a primeira função urbana, o primordial elemento no planejamento modelar urbano .

<p>106 The urban unit should be able to <i>develop organically</i> in all its different parts. And each phase of its development should assure a state of equilibrium among all its respective functions.</p>	<p>Aunidade(<i>sic</i>) urbana deverá ser capaz de se desenvolver orgânicamente em todas as suas diferentes partes. E cada fase do seu desenvolvimento deverá garantir um estado de equilíbrio entre todas as suas respectivas funções.</p>	<p>A unidade urbana deverá ser capaz de se desenvolver orgânicamente em todas as suas diferentes partes. E cada fase do seu desenvolvimento deverá garantir um estado de equilíbrio entre todas as suas respectivas funções.</p>
<p>107 <i>It should therefore assure, on both the spiritual and material planes, individual liberty and the benefits of collective action.</i></p>	<p>Deverá, portanto, assegurar, em ambos os planos, espiritual e material, liberdade individual e os benefícios da ação coletiva.</p>	<p>Deverá, portanto, assegurar, em ambos os planos, espiritual e material, liberdade individual e os benefícios da ação coletiva.</p>
<p>108 To the architect engaged in town planning, <i>human needs and the human scale</i> of values are the key to all the architectural compositions to be made.</p>	<p>Para o arquiteto dedicado ao planejamento urbano, as necessidades humanas, e a escola(<i>sic</i>) humana de valores, constituem a chave para todas as composições arquitetônicas a serem feitas.</p>	<p>Para o arquiteto dedicado ao planejamento urbano, as necessidades humanas, e a escala humana de valores, constituem a chave para todas as composições arquitetônicas a serem feitas.</p>
<p>109 The point of departure for all town planning should be the cell represented by a single dwelling, taken together with similar cells to form a neighborhood unit of efficacious size. With this cell as the starting point, dwellings, places of work, and recreation areas should be distributed throughout the urban area in the most favorable relation-ship possible.</p>	<p>O ponto de partida para todo planejamento urbano deverá ser a célula representada por uma única moradia, considerada em conjunto com outras células similares para formarem um bairro unidade de tamanho conveniente. Com essa célula, como ponto de partida, moradias, lugares de trabalho e áreas para recreio deverão ser distribuídas através a superfície urbana na proporção mais favorável possível.</p>	<p>O ponto de partida para todo planejamento urbano deverá ser a célula representada por uma única moradia, considerada em conjunto com outras células similares <u>para formarem um bairro-unidade de tamanho conveniente</u>. Com essa célula, como ponto de partida, moradias, lugares de trabalho e áreas para recreio deverão ser distribuídas através a superfície urbana na proporção mais favorável possível.</p>
<p>110 To solve this tremendous problem, it is necessary to utilize the resources put at our disposal by <i>modern technics</i> and to procure the <i>collaboration of specialists</i>.</p>	<p>Para resolver esse(<i>sic</i>) tremendo problema, é necessário utilizar os recursos postos a nossa disposição pelas técnicas modernas e procurar a colaboração de especialistas.</p>	<p>Para resolver êsse tremendo problema, é necessário utilizar os recursos postos a nossa disposição pelas técnicas modernas <u>e procurar a colaboração de especialistas</u>.</p>
<p>111 The course to be taken in all town-planning projects will be influenced basically by the <i>political, social and economic factors</i> of the time and not, in the last resort, by <i>the spirit of modern architecture</i>.</p>	<p>As diretrizes orientadas(<i>sic</i>) de todos os projetos de planejamento urbano serão, fundamentalmente, influenciadas pelos fatores políticos, sociais e econômicos do tempo e não em último lugar pelo espírito da arquitetura moderna.</p>	<p>As diretrizes orientadas(<i>sic</i>) de todos os projetos de planejamento urbano serão, fundamentalmente, influenciadas pelos fatores políticos, sociais e econômicos do tempo <u>e não em último lugar pelo espírito da arquitetura moderna</u>.</p>
<p>112 <i>The dimensions of the component parts of the functional city should be estimated on the human scale</i></p>	<p>As dimensões das partes componentes da cidade funcional deverão ser avaliadas em escala(<i>sic</i>) humana e de</p>	<p>As dimensões das partes componentes da cidade funcional deverão ser avaliadas em escala humana e de acordo</p>

	<i>and in relation to human needs.</i>	acôrdo com as necessidades humanas.	com as necessidades humanas.
113	Town planning is a science based on <i>three dimensions</i> , not two. It is in admitting the <i>element of height</i> that efficacious provision can be made for traffic needs and for the creation of open spaces for recreation or other purposes.	Urbanismo é uma ciência baseada em três dimensões, não em duas. É na consideração do elemento altura que previsões eficazes podem ser feitas quanto às necessidades de trânsito e quanto a criação de espaços livres para recreação e outros fins.	Urbanismo é uma ciência baseada em três dimensões, não em duas. É na consideração do elemento altura que previsões eficazes podem ser feitas quanto às necessidades de trânsito e quanto a criação de espaços livres para recreação e outros fins.
114	It is of the most urgent necessity that <i>each city should provide itself with a town-planning program</i> , coördinated with the programs of its region and of the nation as a whole. The execution of these programs on a national, regional, or urban scale must be guaranteed by the necessary legal arrangements.	É da mais urgente necessidades que toda cidade seja dotada de um plano diretor , coordenado com os planos da sua região e do país como um todo. A execução desses(<i>sic</i>) planos em escala nacional, regional e urbana deve ser garantida pelas necessárias medidas legais.	É da mais urgente necessidades que toda cidade seja dotada de um plano diretor , coordenado com os planos da sua região e do país como um todo. A execução dêsses planos em escala nacional, regional e urbana deve ser garantida pelas necessárias medidas legais.
115	Every town-planning program must be based upon <i>accurate researches</i> made by specialists. It must foresee the different stages of urban <i>development in time and space</i> . It must <i>coördinate the natural, sociological, economic, and cultural factors that exist in each case</i> .	Todo plano diretor deve estar apoiado sôbre acuradas pesquisas(<i>sic</i>) feitas por especialistas. Deve ser previsto as diferentes etapas de desenvolvimento urbano, no tempo e no espaço. Deve coordenar os fatores naturais, sociológicos, econômicos e culturais existentes em cada caso.	<u>Todo plano diretor deve estar apoiado sôbre acuradas pesquisas(<i>sic</i>) feitas por especialistas.</u> Deve ser previsto para as diferentes etapas de desenvolvimento urbano, no tempo e no espaço. Deve coordenar os fatores naturais, sociológicos, econômicos e culturais existentes em cada caso.
116	(1) Section 7 of this chart has been omitted from the general text because it applies only to certain cities. It was introduced by the Italian delegates, who had to deal with these problems frequently.	A seção 7 desta carta foi omitida do texto geral porque só se aplica a certas cidades. Foi introduzida pelos delegados italianos que frequentemente(<i>sic</i>) têm que abordar esses(<i>sic</i>) problemas.	

(A) « Town-Planning Chart », in José Luis SERT, *Can Our Cities Survive?* Cambridge, Harvard University Press, 1942, pp. 246-249

(B) « Carta de Planejamento Urbano, aprovada pelo Congresso Internacional de Arquitetura Moderna », *Boletim Municipal* (21), juillet-septembre 1945, pp. 187-194, trad. par Clóvis Pestana

(C) « Carta de Planejamento Urbano aprovada pelo Congresso Internacional de Arquitetura Moderna », in Edvaldo Pereira Paiva, *Problemas urbanos de Porto Alegre*, Porto Alegre, 1951, ann.

TABLEAU N° 11
URBANISTES ET SPÉCIALISTES « ETRANGERS » MENTIONNÉS PAR
EDVALDO PEREIRA PAIVA

ABERCROMBIE, Patrick	1942 – « O que é um Expediente Urbano? » 1943 – <i>Urbanismo, ensaio de interpretação social</i> 1953 – « O problema do centro de Porto Alegre » 1954 – « A ciência urbanística e a realidade brasileira (IV) »
ACOSTA, Wladimiro	1943 – <i>Urbanismo, ensaio de interpretação social</i> 1954 – « A ciência urbanística e a realidade brasileira (III) »
ADAMS, Thomas	1942 – « O que é um Expediente Urbano? » 1943 – <i>Um plano de urbanização</i> 1943 – <i>Urbanismo, ensaio de interpretação social</i> 1943 – <i>Expediente urbano de Porto Alegre</i>
AGACHE, Alfred	1937 – « Novo bairro residencial » 1938 – <i>Contribuição ao estudo da urbanização de P. Alegre</i> 1943 – <i>Um plano de urbanização</i> 1945 – « Plano diretor de Uruguaina » 1959 – « A urbanística e a realidade brasileira (II) »
ARTUCIO, Leopoldo Carlos	1945 – « Impressões de um curso de urbanismo »
BALTAR, Antônio Bezerra	1953 – « A ciência urbanística e a realidade brasileira (II) » 1959 – « A urbanística e a realidade brasileira (II) »
BARTHOLOMEW, Harland	1943 – <i>Urbanismo, ensaio de interpretação social</i> 1943 – <i>Um plano de urbanização</i>
BASSET, Edward M.	1943 – « Os princípios diretores do urbanismo moderno » 1943 – <i>Urbanismo, ensaio de interpretação social</i>
Bennett, Edward H.	1943 – <i>Urbanismo, ensaio de interpretação social</i> 1959 – « A urbanística e a realidade brasileira (II) »
Bereterbide, Fermín H.	1943 – « Os princípios diretores do urbanismo moderno » 1943 – <i>Urbanismo, ensaio de interpretação social</i> 1943 – <i>Um plano de urbanização</i>
BLANCO, Alberto B.	1943 – <i>Um plano de urbanização</i>
BOTTONI, Piero	1943 – <i>Urbanismo, ensaio de interpretação social</i>
BRODIE, John A.	1953 – « O problema do centro de Porto Alegre »
BRUNNER, Karl H.	1942 – « O que é um Expediente Urbano? » 1943 – <i>Urbanismo, ensaio de interpretação social</i> 1943 – « Alcance da ação do técnico urbanista... »
BURNHAM, Daniel H.	1937 – « Novo bairro residencial » 1943 – <i>Urbanismo, ensaio de interpretação social</i> 1959 – « A urbanística e a realidade brasileira (II) »
CHIODI, Cesare	1943b – <i>Urbanismo, ensaio de interpretação social</i>
CRAVOTTO, Mauricio	1942 – « O que é um Expediente Urbano? » 1943 – <i>Um plano de urbanização</i> 1943 – <i>Expediente urbano de Porto Alegre</i> 1945 – « Plano diretor de Uruguaina » 1945 – « Impressões de um curso de urbanismo »
DELLA PAOLERA, Carlos M.	1943 – « Os princípios diretores do urbanismo moderno »
DURKHEIM, Émile	1943 – « Os princípios diretores do urbanismo moderno »
ENGELS, Friederich	1954 – « A ciência urbanística e a realidade brasileira (IV) »
FOURIER, Charles	1943 – <i>Urbanismo, ensaio de interpretação social</i>
GALLION, Arthur B.	1954 – « A ciência urbanística e a realidade brasileira (III) »
GEDDES, Patrick	1943 – <i>Urbanismo, ensaio de interpretação social</i> 1943 – <i>Um plano de urbanização</i>
GIOVANNONI, Gustavo	1943 – <i>Urbanismo, ensaio de interpretação social</i>

TABLEAU N° 11 (SUITE)
URBANISTE ET SPÉCIALISTES « ETRANGERS » MENTIONNÉS PAR
EDVALDO PEREIRA PAIVA

GOMEZ GAVAZZO, Carlos	1945 – « Impressões de um curso de urbanismo »
GREBER, Jacques	1943 – <i>Um plano de urbanização</i>
GROPIUS, Walter	1943 – <i>Urbanismo, ensaio de interpretação social</i>
HAUSSMANN, G.-E.	1943 – <i>Urbanismo, ensaio de interpretação social</i> 1943 – <i>Um plano de urbanização</i> 1953 – « A ciência urbanística e a realidade brasileira (I) » 1953 – « A ciência urbanística e a realidade brasileira (II) » 1954 – « A ciência urbanística e a realidade brasileira (IV) »
HEGEMANN, Werner	1943 – <i>Urbanismo, ensaio de interpretação social</i>
HENARD, Eugène	1938 – <i>Contribuição ao estudo da urbanização de P. Alegre</i> 1943 – <i>Um plano de urbanização</i> 1953 – « O problema do centro de Porto Alegre »
HEYDECKER, Wayne D.	1943 – <i>Urbanismo, ensaio de interpretação social</i> 1953 – « A ciência urbanística e a realidade brasileira (II) »
HOWARD, Ebenezer	1943 – <i>Urbanismo, ensaio de interpretação social</i> 1954 – « A ciência urbanística e a realidade brasileira (IV) »
ISABELE, Arsène	1938 – <i>Contribuição ao estudo da urbanização de P. Alegre</i>
JAUSSELY, Léon	1943 – « Os princípios diretores do urbanismo moderno » 1943 – <i>Urbanismo, ensaio de interpretação social</i> 1943 – <i>Expediente urbano de Porto Alegre</i> 1943 – <i>Um plano de urbanização</i>
KNOWLES, Morris	1943 – « Os princípios diretores do urbanismo moderno »
LAVEDAN, Pierre	1943 – <i>Urbanismo, ensaio de interpretação social</i>
LE CORBUSIER	1943 – <i>Urbanismo, ensaio de interpretação social</i> 1954 – « A ciência urbanística e a realidade brasileira (IV) » 1959 – « A urbanística e a realidade brasileira (II) »
LUBETKIN, Berthold	1943 – <i>Urbanismo, ensaio de interpretação social</i>
MARX, Karl	1953 – « A ciência urbanística e a realidade brasileira (II) »
MIGONE, Luis V.	1943 – « Os princípios diretores do urbanismo moderno » 1943 – <i>Urbanismo, ensaio de interpretação social</i> 1943 – <i>Um plano de urbanização</i>
MOSES, Robert	1954 – « A ciência urbanística e a realidade brasileira (III) » 1959 – « A urbanística e a realidade brasileira (II) »
MUMFORD, Lewis	1943 – <i>Urbanismo, ensaio de interpretação social</i>
NOLEN, John	1943 – <i>Urbanismo, ensaio de interpretação social</i> 1943 – <i>Um plano de urbanização</i>
OWEN, Robert	1943 – <i>Urbanismo, ensaio de interpretação social</i>
POËTE, Marcel	1943 – <i>Urbanismo, ensaio de interpretação social</i>
RICALDONI, Américo	1945 – « Impressões de um curso de urbanismo »
SAINT-HILAIRE, Auguste de	1938 – <i>Contribuição ao estudo da urbanização de P. Alegre</i>
SAINT-SIMON, C. H. de R.	1943 – <i>Urbanismo, ensaio de interpretação social</i>
SCASSO, Juan A.	1943 – « Os princípios diretores do urbanismo moderno » 1943 – <i>Um plano de urbanização</i> 1945 – « Impressões de um curso de urbanismo »
SCHUMACHER, Fritz	1943 – « Os princípios diretores do urbanismo moderno » 1943 – <i>Urbanismo, ensaio de interpretação social</i> 1943 – <i>Expediente urbano de Porto Alegre</i> 1953 – « O problema do centro de Porto Alegre »
SEAGOE, Ladislav	1943 – <i>Urbanismo, ensaio de interpretação social</i>

TABLEAU N° 11 (SUITE)
URBANISTE ET SPÉCIALISTES « ETRANGERS » MENTIONNÉS PAR
EDVALDO PEREIRA PAIVA

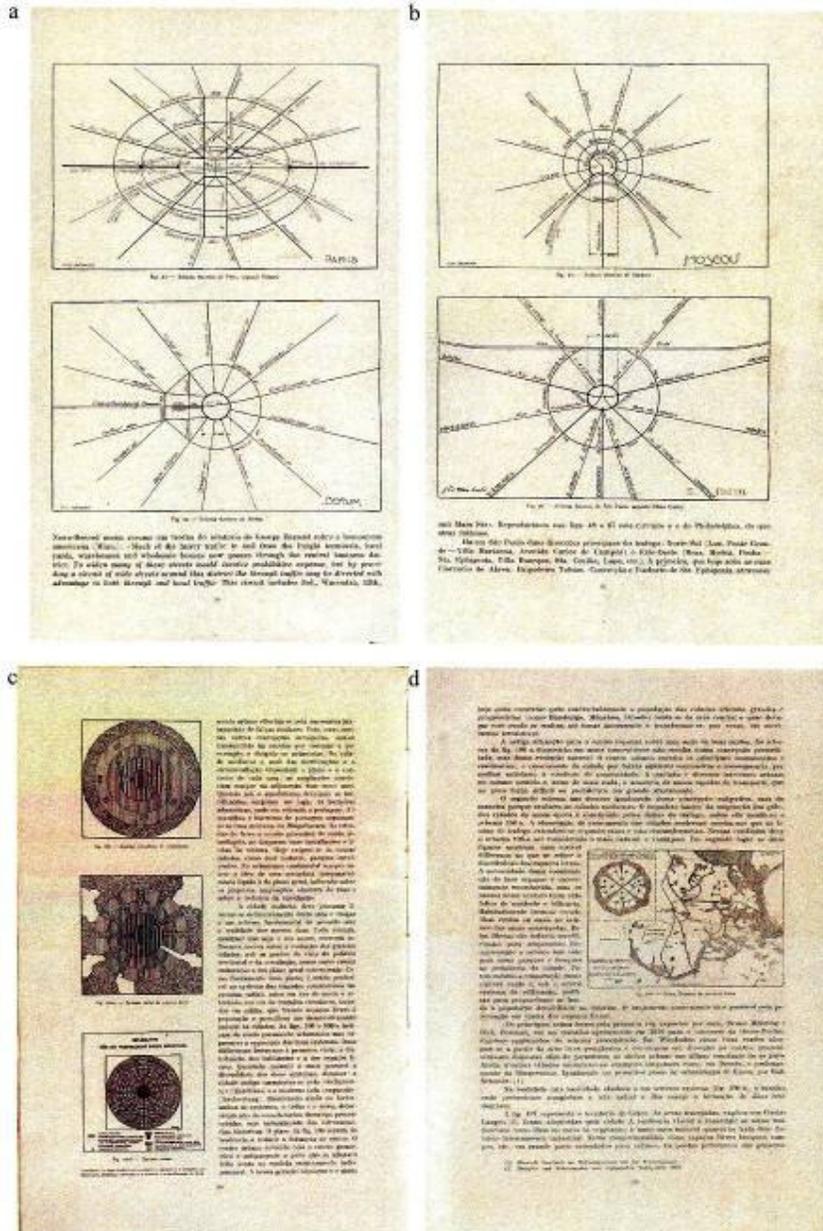
SHATTS, W. Phillip	1943 – <i>Urbanismo, ensaio de interpretação social</i> 1953 – « A ciência urbanística e a realidade brasileira (II) »
SIMON, Sir W. D.	1943 – <i>Urbanismo, ensaio de interpretação social</i>
SITTE, Camillo	1943 – <i>Urbanismo, ensaio de interpretação social</i>
SORIA Y MATA, Arturo	1943 – <i>Urbanismo, ensaio de interpretação social</i>
Stein, Clarence	1943 – <i>Urbanismo, ensaio de interpretação social</i>
VAN DER SWAELMEN, Louis	1942b – <i>O que é um Expediente Urbano?</i> 1943 – <i>Expediente urbano de Porto Alegre</i>
VAN NEST BLACK, Russel	1943 – <i>Urbanismo, ensaio de interpretação social</i>
UNWIN, Raymond	1943 – <i>Expediente urbano de Porto Alegre</i>
WHITTEN, Robert H.	1943 – <i>Urbanismo, ensaio de interpretação social</i>
WOOLSTON, Howard B.	1943 – <i>Urbanismo, ensaio de interpretação social</i>

TABLEAU N° 12
URBANISTES ET SPECIALISTES BRESILIENS MENTIONNES PAR
EDVALDO PEREIRA PAIVA

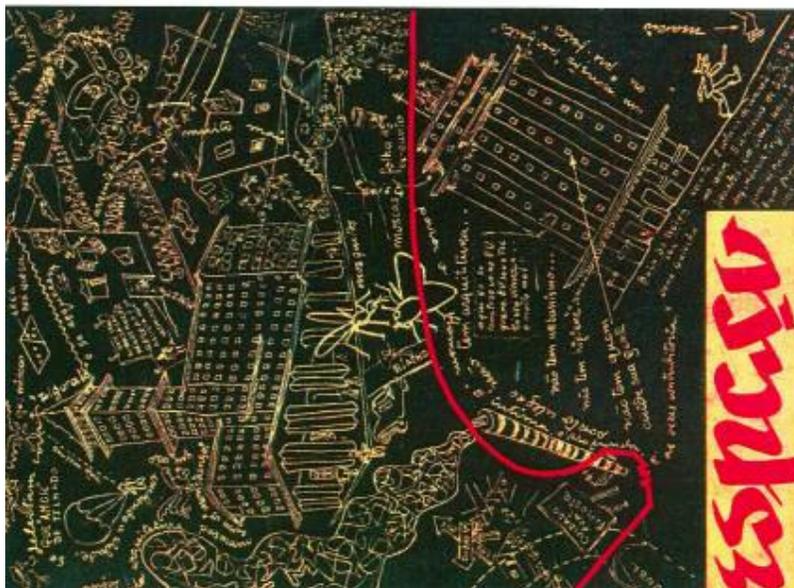
ABREU LIMA, Ari	1943 – <i>Um plano de urbanização</i>
AZEVEDO, Washington	1942 – « O que é um Expediente Urbano? » 1943 – <i>Expediente urbano de Porto Alegre</i>
BOZANO, Paulo de Aragão	1943 – <i>Expediente urbano de Porto Alegre</i> 1943 – <i>Um plano de urbanização</i>
CASTRO, Josué de	1959 – « A urbanística e a realidade brasileira (II) »
CHAVES, Antônio Gonçalves	1943 – <i>Expediente urbano de Porto Alegre</i>
CONTINENTINO, Lincoln	1959 – « A urbanística e a realidade brasileira (II) »
CORREIA LIMA, Atílio	1959 – « A urbanística e a realidade brasileira (II) »
CORREIA DA SILVA, A.	1943 – <i>Expediente urbano de Porto Alegre</i>
COSTA GAMA, José da	1943 – <i>Expediente urbano de Porto Alegre</i>
DRUMOND, Aymoré	1943 – <i>Expediente urbano de Porto Alegre</i>
DUARTE, Márcio Cúrio	1943 – <i>Expediente urbano de Porto Alegre</i>
FAYET, Carlos M.	1959 – « Palestra do professor Edvaldo Pereira Paiva... »
FERREIRA, Mário Leal	1959 – « A urbanística e a realidade brasileira (II) »
FIGUEIREDO, Nestor de	1959 – « A urbanística e a realidade brasileira (II) »
GAY, Luis Fabrício	1943 – <i>Expediente urbano de Porto Alegre</i>
GLADOSCH, Arnaldo	1943 – <i>Um plano de urbanização</i> 1951a – <i>Ante-projeto de planificação de P. Alegre...</i> 1951 – <i>Problemas urbanos de Porto Alegre</i> 1953 – « O problema do centro de Porto Alegre » 1959 – « A urbanística e a realidade brasileira (II) » 1959 – « Palestra do professor Edvaldo Pereira Paiva... »
GOIS, Hildebrando de A.	1943d – <i>Expediente urbano de Porto Alegre</i> [1943 – <i>Um plano de urbanização</i>]
GRAEFF, Edgar A.	1953b – <i>A ciência urbanística e a realidade brasileira</i>
HOFMANN, Benno	1951c – <i>Urbanização da Praia de Belas</i>
LIMA, Olímpio de A.	1943d – <i>Expediente urbano de Porto Alegre</i>
LOHMANN, J. O. T.	1943 – <i>Expediente urbano de Porto Alegre</i>

TABLEAU N° 12 (SUITE)
URBANISTE ET SPECIALISTES BRESILIENS MENTIONNES PAR
EDVALDO PEREIRA PAIVA

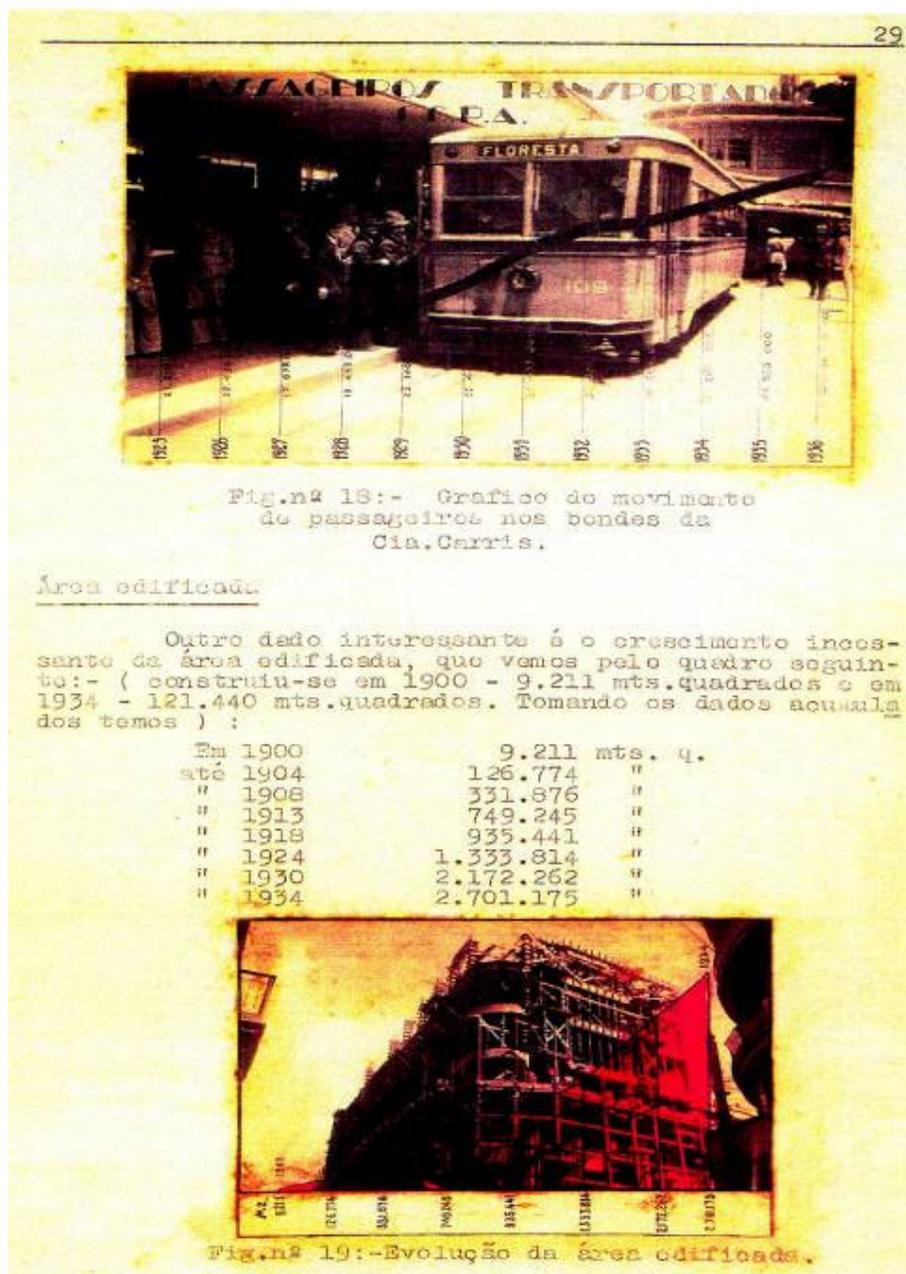
LOPES, Francisco de P. M.	1943 – <i>Expediente urbano de Porto Alegre</i>
MACEDO, Francisco R. de	1953 – « A ciência urbanística e a realidade brasileira (II) »
MACIEL, João Moreira	1938 – <i>Contribuição ao estudo da urbanização de P. Alegre</i> 1943 – <i>Um plano de urbanização</i> 1943 – <i>Expediente urbano de Porto Alegre</i> 1951 – « Ante-projeto de planificação de P. Alegre... » 1951 – <i>Problemas urbanos de Porto Alegre</i> 1951 – « Urbanização da Praia de Belas » 1953 – « O problema do centro de Porto Alegre » 1959 – « A urbanística e a realidade brasileira (II) » 1959 – « Palestra do professor Edvaldo Pereira Paiva... »
MARSIAJ, Bruno	1943 – <i>Expediente urbano de Porto Alegre</i>
MATTE, Rodolpho S.	1959 – « Palestra do professor Edvaldo Pereira Paiva... »
MEDAGLIA, Carlos	1943 – <i>Um plano de urbanização</i>
PEREIRA, José Batista	1943 – <i>Expediente urbano de Porto Alegre</i>
PEREIRA COSTA, J. Protário	1943 – <i>Expediente urbano de Porto Alegre</i>
PESTANA, Clóvis	1951 – <i>Problemas urbanos de Porto Alegre</i>
PORTO ALEGRE, A.	1943 – <i>Expediente urbano de Porto Alegre</i>
PRESTES MAIA, Francisco	1937 – « Novo bairro residencial » 1938 – <i>Contribuição ao estudo da urbanização de P. Alegre</i> 1947 – « Algumas sugestões para o estudo do plano... » 1951 – <i>Problemas urbanos de Porto Alegre</i> 1951 – « Urbanização da Praia de Belas » 1953 – « O problema do centro de Porto Alegre » 1959 – « A urbanística e a realidade brasileira (II) »
REBOUÇAS, Diógenes	1959 – « A urbanística e a realidade brasileira (II) »
REIS, Aarão	1959 – « A urbanística e a realidade brasileira (II) »
RIBEIRO, Demétrio	1953 – « A ciência urbanística e a realidade brasileira (II) »
ROCHA FREITAS, Amadeu	1943 – <i>Expediente urbano de Porto Alegre</i>
SPALDING, Walter	1942 – « Origem e evolução de Porto Alegre... » 1943 – <i>Expediente urbano de Porto Alegre</i>
Schneider, Oscar	1943 – <i>Um plano de urbanização</i>
TUPY CALDAS, J. A. L.	1943 – <i>Expediente urbano de Porto Alegre</i>
FARIA, Luiz A. Ubatuba de	1943 – <i>Expediente urbano de Porto Alegre</i> 1947 – « Algumas sugestões para o estudo do plano... » 1951 – <i>Problemas urbanos de Porto Alegre</i> 1951 – « Urbanização da Praia de Belas » 1953 – « O problema do centro de Porto Alegre » 1959 – « Palestra do professor Edvaldo Pereira Paiva... »
ULHOA CINTRA, João F. de	1953 – « O problema do centro de Porto Alegre » 1959 – « A urbanística e a realidade brasileira (II) »
VERNONESE, Roberto F.	1953 – « O problema do centro de Porto Alegre »



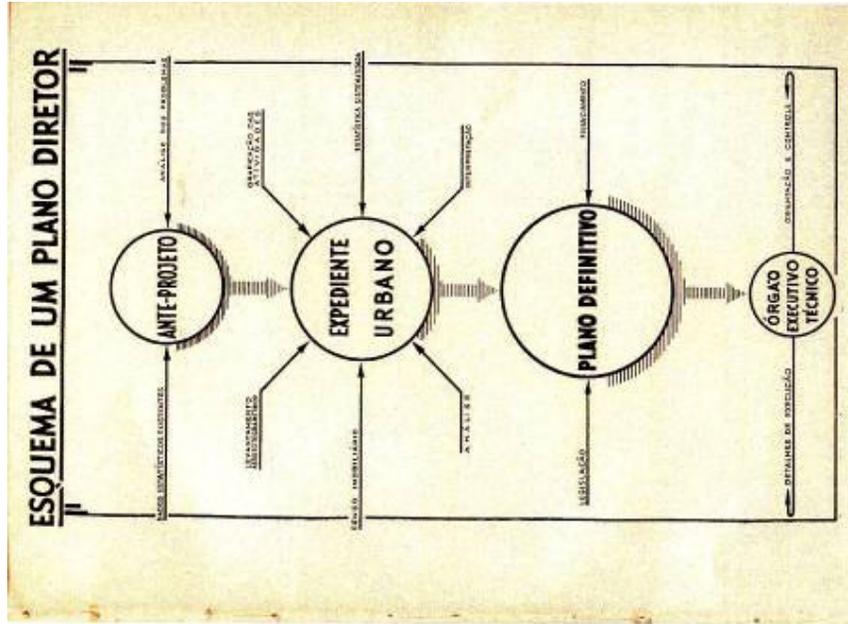
Pages du livre *Plano de Avenidas* (1930), de Francisco Prestes Maia: (a) schémas d'Eugène Hénard (Paris, Berlin); (b) schéma du *périmètre de rayonnement* proposé par Prestes Maia pour São Paulo; « systèmes d'espaces libres »: schémas de Wolf (c) et de Möring e Petersen (d).



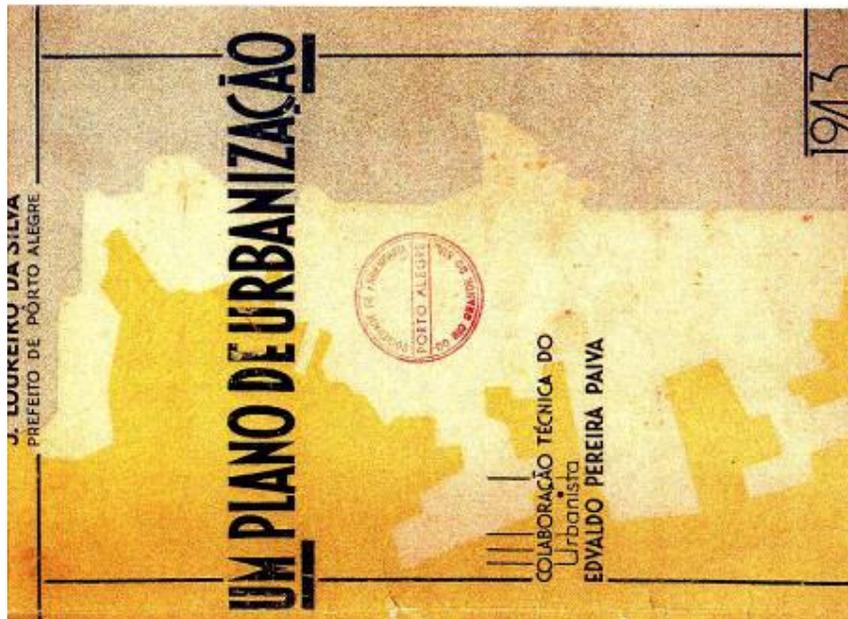
(a) Couverture de la revue *Espaço*, éditée par les étudiants d'architecture de l'Instituto de Belas Artes, sur laquelle Porto Alegre est représentée comme une ville où l'architecture moderne n'a pas sa place – les édifices Sulacap, projet de Gladosch, et le Palácio do Comércio sont l'objet de moqueries; (b) couverture de la revue *Horizonte*, éditée par le Parti Communiste de Porto Alegre, illustrée par des artistes engagés dans l'esthétique du réalisme socialiste.



Page de *Contribuição ao estudo da urbanização de Porto Alegre* (1938), chapitre relatif à l'analyse urbaine: des photos collées servent de fond pour la présentation de données statistiques sur le nombre de passagers transportés par les tramways et sur l'évolution de la zone construite.



b



(a) Couverture du livre *Um plano de urbanização* (1943), de José Loureiro da Silva; (b) page du même livre, où est représenté un « schéma » d'élaboration de plan directeur proposé par Paiva.



Page du livre *Um plano de urbanização* (1943), de José Loureiro da Silva, montrant des aspects de l'Exposição do Expediente Urbano, organisée par Paiva en 1942.



Page du livre *Um plano de urbanização* (1943), de José Loureiro da Silva, où est reproduite une étude de Paiva sur l'« évolution spatiale de Porto Alegre depuis sa fondation jusqu'à aujourd'hui ».

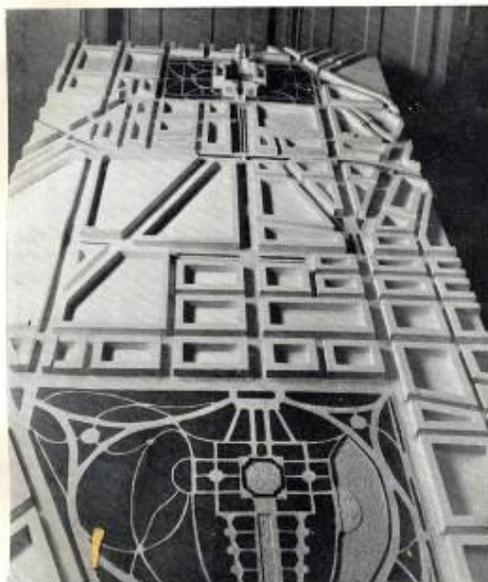


Fig. n.º 42 — Maquete com a localização da futura Feira Permanente de Amostras. No 1.º plano, o Parque Ferroviário. Os dois centros são ligados pelo eixo Sistema elevated.

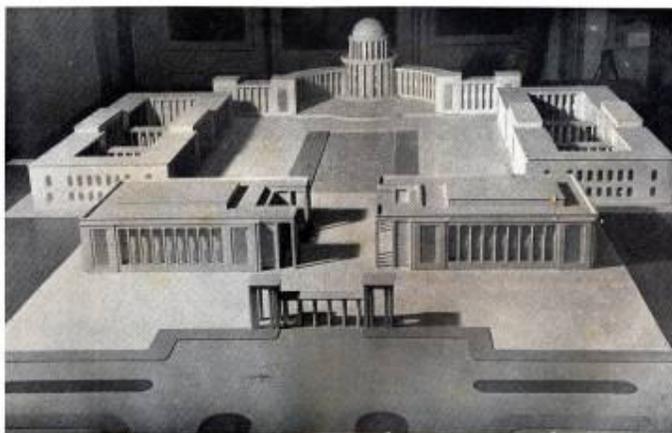


Fig. n.º 43 — Maquete da estrutura da futura Feira.

Pages du livre *Um plano de urbanização* (1943), de José Loureiro da Silva, où sont présentées des photos des maquettes de la Feira de Amostras, projet d'Arnaldo Gladosch.



Fig. 27-28 — Estudo para o centro administrativo



Fig. 27-28 — Perspectiva relativa do complexo



Fig. 27-28 — Vista da Praça e ruas, incluindo a grande praça



Fig. 27-28 — Perspectiva da fachada proposta para o edifício dos Secretariats de l'Etat do Rio Grande do Sul



Fig. 27-28 — Plano do edifício dos Secretariats de l'Etat

Pages du livre *Um plano de urbanização* (1943), de José Loureiro da Silva, où sont reproduits des dessins d'Arnaldo Gladosch: (a) proposition d'implantation d'édifices administratifs sur la Praça da Matriz, qui devait la réduire ainsi au quart de sa surface; (b) vues en perspective du Palácio do Governo et de l'Assembléia dos Representantes; façade proposée pour l'édifice des Secrétariats de l'Etat du Rio Grande do Sul.



Fig. n.º 92 — Fachada da construção do lote com face para a av. Borges (Edifício Sulacap).

Page du livre *Um plano de urbanização* (1943), de José Loureiro da Silva, montrant le projet de l'Edifício SULACAP, à l'époque en construction. Le livre n'associe pas ce projet au nom de son auteur – Arnaldo Gladosch.

Page d'illustration n° 24



Plan directeur de la ville de Porto Alegre (1940), de Arnaldo Gladosch.



Fig. n.º 26 — Aspecto das obras em sua fase final, vendo-se um trecho já pavimentado.



Fig. n.º 37 — Vista da mesma obra, tomada do ângulo oposto.

Page du livre *Um plano de urbanização* (1943), de José Loureiro da Silva, où l'on voit l'ouverture de l'Avenida Salgada Filho. Sur la photo du bas, au fond, on voit l'Edifício Vera Cruz, alors en construction.



Zoning Will Prevent This



University of Pennsylvania Collection of Special Collections
A Cartoon used in the Zoning Publicity Campaign
at Evanston, Indiana

AN APPEAL TO THE PUBLIC

Les dessins peuvent eux aussi être « compilés »: à gauche, caricature reproduite dans un livre de Theodora Kimball Hubbard et Henry Vincent Hubbard; à droite, la même caricature avec des légendes en portugais et qui ne cite pas sa source, telle qu'elle a été incluse dans le livre *Problemas de Urbanismo*, d'Anhaia Mello.

CHAPITRE III

UN MONDE EN EVOLUTION

1. Evolution et progrès

Les notions d'évolution et de progrès sont au cœur de la vision du monde qui fonde les constructions théoriques de Paiva. Et c'est cette même vision du monde qui va le guider dans l'approche des thèmes et des questions qu'il identifiera comme relevant du domaine de la science urbanistique. S'appuyant sur des arguments à ses yeux théoriques, Paiva érigera autour de ces thèmes et de ces questions ce qui peut se définir comme une problématique, comme un système de questions.

Il lui arrive d'employer les notions d'évolution et de progrès en tant que synonymes. A certaines occasions, il y a ainsi recours indifféremment pour faire allusion à la croissance¹ ou à l'extension d'une ville, ou encore à

¹ « Tous nos projets se sont basés sur l'étude de l'évolution de la ville, des tendances de sa croissance ». Edvaldo Pereira Paiva, Luiz Arthur Ubatuba de Faria, *Contribuição ao estudo da urbanização de Porto Alegre*, Porto Alegre, 1938, p. 138 (ronéoté).

son développement² économique ou social. Mais plus généralement, il les distingue dans ses écrits. C'est sur cette distinction que nous allons nous pencher ici.

En fait, Paiva n'en vient jamais à définir ce qu'il entend par la notion ou le concept d'évolution. Il y a tout simplement recours sans juger utile de l'expliquer, sans doute en raison du caractère à ses yeux d'évidence de sa définition. Dans ses écrits, l'évolution s'apparente à une sorte de mouvement, de « dynamique » qui seraient toujours présents dans la vie sociale³. Elle s'y révèle, entre autres, lente, inharmonieuse, défectueuse⁴. Le progrès, pour sa part, y apparaît comme le résultat final de l'évolution, comme transformation. Et s'il n'y a pas progrès, il y a selon lui recul, rétrogradation⁵.

Paiva lui-même reconnaît dans ses écrits le caractère central de la notion d'évolution sur laquelle il fonde son urbanisme. Il soulignera ainsi que la ville est « le reflet le plus fidèle de la vie collective à chaque étape de l'évolution humaine », que « l'étude de l'origine et de l'évolution historique des agglomérations humaines est l'un des chapitres les plus importants de l'urbanística en tant que science », qu'elle est « la base fondamentale de la compréhension des phénomènes urbains »⁶. La connaissance de l'origine et de l'évolution de la ville, écrit-il encore, « nous fournit la seule explication pour nombre de problèmes actuels et, bien plus,

² « Aux Etats-Unis, l'évolution des villes, ajoutée au développement phénoménal du capitalisme, a créé des conditions incroyables de vie pour d'énormes masses humaines ». Edvaldo Pereira Paiva, « Os princípios diretores do urbanismo moderno », *Boletim Municipal* (13), Porto Alegre, janvier-avril 1943, p. 123.

³ « L'évolution, la variation s'opèrent à travers des contradictions qui sont toujours résolues par sa propre dynamique ». Edvaldo Pereira Paiva, *Urbanismo, ensaio de interpretação social*, Porto Alegre, 1943, p. 9 (ronéoté).

⁴ « Les problèmes existant dans la ville sont-ils seulement le produit d'erreurs, d'une évolution urbaine défectueuse et, par conséquent, passibles de réforme dans le cadre des conditions actuelles, ou bien sont-ils le reflet de contradictions existant éventuellement dans les rapports sociaux? ». Edvaldo Pereira Paiva, *Urbanismo, ensaio...*, *ibid.*, p. 6.

⁵ « A la place de la grande ville antique, pleine de splendeur et de puissance, apparaissent les villes-fortresses médiévales, à l'existence précaire et qui représentent une énorme rétrogradation par rapport à ces dernières ». Edvaldo Pereira Paiva, *Urbanismo, ensaio...*, *ibid.*, p. 23.

⁶ Edvaldo Pereira Paiva, *Urbanismo, ensaio...*, *ibid.*, p. 5.

nous suggère les solutions les plus appropriées »⁷.

Paiva fera appel à la notion d'*évolution urbaine* dès ses premiers travaux, qu'il réalisera dans les années 30. Il consolidera ce concept à Montevideo, lorsqu'il y suivra les cours de Mauricio Cravotto. Mais l'explication de l'importance qu'il accorde à la notion d'évolution ne réside pas dans les seules leçons de celui-ci. Cette importance est aussi le fruit d'un certain système de croyances qu'a érigé Paiva à partir de ses lectures « philosophiques » et de ses convictions idéologiques.

2. Les métaphores optiques

L'homme, la société des hommes, la nature, tout évolue. Cette évolution a un sens et elle est progressive. C'est ce que les sciences nous prouvent, plus particulièrement celles qui appliquent les méthodes de la « dialectique et du matérialisme historique ». Tels sont, à grands traits, les principaux éléments du système de croyances qui guide la vision du monde de Paiva. Par « vision du monde », nous entendons ici l'ensemble relativement cohérent d'idées relatives à l'homme, à la société, à l'histoire et à la nature qui, chez Paiva, apparaît systématiquement présent, explicitement ou non, dans ses réflexions.

Ce n'est pas par hasard si nous parlons ici de « vision du monde ». Il avait en effet très souvent recours à des métaphores optiques pour définir sa position par rapport à certains thèmes et questions, ainsi que pour apprécier ou critiquer les propositions d'autres urbanistes ou scientifiques.

⁷ Edvaldo Pereira Paiva, *Problemas urbanos de Porto Alegre*, Porto Alegre, 1951, p. 2 (ronéoté).

Il analysera ainsi tel ou tel phénomène social dans une « perspective historique »⁸. En abordant une question donnée, il prendra attentivement en compte le « point de vue dominant » parmi les secteurs progressistes de son pays⁹. Il interprétera certains phénomènes « sous l'angle » du matérialisme historique¹⁰. Pour Paiva, le *Plano de Melhoramentos* qu'a conçu en 1914 l'ingénieur-architecte João Moreira Maciel relevait d'une « vision extraordinaire »¹¹, d'une « vision élevée »¹², et c'est pour cette raison que, selon lui, une grande partie de ses propositions avait conservé sa validité à la fin des années 50¹³. L'absence de « vision globale » de la part d'un urbaniste signifie dans ses termes qu'il n'aborde correctement que quelques « éléments isolés » de la ville¹⁴. L'analyse de l'*expediente urbano*, écrit-il encore, « offrira à l'urbaniste une vision d'ensemble, une perception élargie et plus objective de phénomènes extraordinairement complexes »¹⁵. Et dans l'autocritique qu'il fait au début des années 50, il affirmera avoir jusque-là consacré ses efforts « presque exclusivement au problème de la voirie », ce qu'il assimilera désormais à une « vision unilatérale »¹⁶ des problèmes urbains.

Par ailleurs, Paiva se place souvent dans une position d'observateur, examinant le « panorama économique » d'une région

⁸ « Dans une perspective historique, la ville n'est rien de plus que le résultat du travail humain accumulé depuis des millénaires ». Edvaldo Pereira Paiva, *Urbanismo, ensaio...*, *op. cit.*, p. 5.

⁹ « En nous appuyant sur de simples hypothèses, nous avons établi dans le Plan des zones industrielles et ouvrières et nous avons imaginé un enrichissement de la ville qui se refléterait dans des moyens pour la Mairie d'effectuer des travaux publics. Cette fausse analyse du rôle du type actuel de gouvernement et des limites de son action dans cette étape historique correspondait, cependant, au point de vue dominant à cette occasion dans les secteurs progressistes de notre pays ». Edvaldo Pereira Paiva, « A urbanística e a realidade brasileira (II) », *Cadernos de Estudos* (2), Porto Alegre, CEUA, 1959, p. 121.

¹⁰ Edvaldo Pereira Paiva, Luiz Arthur Ubatuba de Faria, *Contribuição ao estudo...*, *op. cit.*, p. 41.

¹¹ Edvaldo Pereira Paiva, Luiz Arthur Ubatuba de Faria, *Contribuição ao estudo...*, *ibid.*, p. 41.

¹² Edvaldo Pereira Paiva, *Problemas urbanos...*, *op. cit.*, p. 9.

¹³ Edvaldo Pereira Paiva, « Palestra do professor Edvaldo Pereira Paiva sobre o Plano Diretor », *Anais da Câmara Municipal*, 1959, vol. 5, p. 270.

¹⁴ Edvaldo Pereira Paiva, *Urbanismo, ensaio...*, *op. cit.*, p. 71.

¹⁵ Edvaldo Pereira Paiva, « Origem e evolução de Porto Alegre. Análise focalizada ao estudo do plano diretor », *Boletim Municipal* (10), Porto Alegre, janvier-avril 1942, p. 107.

¹⁶ Edvaldo Pereira Paiva, *Problemas urbanos...*, *op. cit.*, p. 11.

donnée¹⁷, analysant la science urbanistique sur la base de l'« observation » d'expériences et d'exemples¹⁸, établissant un certain critère de zonage sur la foi de l'« observation du mode de croissance » des villes¹⁹.

Une vision élargie, une vision globale, telles sont pour Paiva les vertus qui définissent avant tout la qualité d'une analyse, d'une étude, d'un plan. Il parlera de « cécité mentale » pour définir ce qui pousse l'homme à accepter de vivre dans des villes qui le réduisent petit à petit à la condition d'un animal urbain²⁰. A cet effort aveugle que déploient les hommes dans le remodelage du monde à leur alentour, il oppose l'effort qu'il qualifie d'intelligent²¹.

Paiva se réclame donc d'une perspective, d'une vision ou encore d'un certain poste d'observation qu'il tient pour les mieux appropriés à l'analyse et à l'interprétation des problèmes de la ville et de l'humanité. Et c'est de ce poste qu'il va porter son regard sur le monde²².

3. Croire pour comprendre: la méthode « idéologique »

Paiva n'est pas un philosophe et n'a pas la prétention de faire de la philosophie. Ce qu'il fait, c'est tout simplement appliquer à l'analyse de

¹⁷ Edvaldo Pereira Paiva, Demétrio Ribeiro, « Plano diretor de Uruguaiana », *Revista de Engenharia do RGS* (1), Porto Alegre, juin 1945, p. 27.

¹⁸ Edvaldo Pereira Paiva, « A ciência urbanística e a realidade brasileira (III) », *Horizonte* (26/IV), Porto Alegre, janvier-février 1954, p. 9.

¹⁹ Edvaldo Pereira Paiva, « A urbanística e a realidade brasileira (I) », *Cadernos de Estudo* (1), Porto Alegre, CEUA, 1958, p. 55.

²⁰ Edvaldo Pereira Paiva, *Urbanismo, ensaio...*, *op. cit.*, p. 81.

²¹ « Les efforts de l'homme dans le remodelage du monde qui l'entoure ne doivent pas être non prémédités, dispersés et aveugles, mais intelligents et sujets à un plan d'ensemble ». Edvaldo Pereira Paiva, *Urbanismo, ensaio...*, *ibid.*, p. 52.

²² Dans le Tableau n° 13, sont présentées les notions « philosophiques » qu'il évoque fréquemment dans ses réflexions. Des exemples d'emploi de ces notions sont donnés en annexe de cette thèse, comme nous le faisons à propos de tous les tableaux de ce chapitre répertoriant le vocabulaire de Paiva.

l'*urbanística* ou de la science urbanistique une certaine méthode – qu'il considère néanmoins comme originale:

« Nous utiliserons une méthode idéologique et une technique que peu ont suivies. Le premier urbaniste à les avoir utilisées a été Wladimiro Acosta, dans son œuvre magistrale *Vivienda y ciudad*, d'une clarté et d'un courage extraordinaires. Werner Hegemann, le grand urbaniste allemand, qui, après avoir émigré aux États-Unis, y est décédé en 1936, les a lui aussi utilisées, bien que de manière inconséquente ».²³

A aucun moment Paiva ne remet en question les fondements épistémologiques (philosophiques, aurait-il dit) de la méthode qu'il suit. Pour ainsi dire, il « croit pour comprendre »; il fait le pari que, à partir de certaines vérités établies, il lui sera donné d'agrandir son champ de vision et, ce faisant, de mieux comprendre et expliquer la ville et la science qui « tente » de la transformer, à savoir l'*urbanística*²⁴.

A ses yeux, l'évolution a un sens et un but – le progrès. Lorsqu'il se rapporte à cette marche progressive, il l'associe tant à l'évolution de l'homme qu'à celles des sociétés humaines et de la nature. Qui pense différemment, qui croit que les sociétés des hommes n'évoluent et n'avancent pas, que le monde ne se transforme pas et ne peut être modifié, raisonne selon lui en se plaçant dans le moule de la « méthode philosophique idéaliste »²⁵.

Pour Paiva, les idéalistes, parce que mus par une conception métaphysique des phénomènes sociaux, ne parviennent pas à saisir les lois qui régissent l'évolution et en prennent les effets pour les causes²⁶. Il considère lui-même que sa vision du monde, à l'inverse, est

²³ Edvaldo Pereira Paiva, *Urbanismo, ensaio...*, *op. cit.*, p. 13.

²⁴ « Nous sommes ainsi arrivés à l'ultime étape de notre travail d'analyse de l'évolution des villes, de l'urbanisme, et de la science qui tente de les transformer, l'*urbanística* – celle-ci devant être considérée non seulement comme une science mais aussi comme une véritable philosophie sociale ». Edvaldo Pereira Paiva, *Urbanismo, ensaio...*, *ibid.*, p. 75.

²⁵ Edvaldo Pereira Paiva, *Urbanismo, ensaio...*, *ibid.*, p. 7.

²⁶ Edvaldo Pereira Paiva, *Urbanismo, ensaio...*, *ibid.*, p. 14.

« rationnelle » dans la mesure où elle se fonde sur les sciences, sur des études conclusives à propos de la nature et des sociétés humaines, dont la validité aurait d'ores et déjà été démontrée par la biologie, par l'histoire, par la sociologie, par l'économie politique et, surtout, par la science ou philosophie de l'histoire.

4. Histoire de la ville, histoire de l'humanité

Staline écrivait en 1938:

« Dans l'entendement de la méthode dialectique, les processus de développement ne sauraient être conçus comme des mouvements circulaires, comme de simples reprises du chemin parcouru, mais plutôt comme des mouvements progressifs, comme des mouvements à la courbe ascendante, comme le passage du vieil Etat quantitatif au nouvel Etat qualitatif, comme l'évolution du simple au complexe, de l'inférieur au supérieur. »²⁷

Les écrits de Paiva, y compris ceux qui ont été publiés avant 1941, s'inspirent nettement de cette compréhension progressive et finaliste de l'évolution de la nature et des sociétés humaines. Ce ne sont pas les exemples qui manquent en la matière. En 1938, lorsqu'il demande que soit élaboré un plan d'ensemble pour Porto Alegre, il affirme que cela permettrait la « continuation de la courbe du progrès de la ville »²⁸. En 1954, en parlant d'urbanisation, Paiva définit les premières agglomérations apparues dans le Rio Grande do Sul comme étant des « organismes simples » qui, au fil des ans, sont devenus « complexes », c'est-à-dire qui ont suivi une évolution²⁹. En 1959, ses remarques sur les

²⁷ Iossif Vissarionovitch Staline, « Sobre el materialismo dialectico y el materialismo historico », *Cuestiones del leninismo*, Moscou, Ediciones en Lenguas Extranjeras, 1941, pp. 638.

²⁸ Edvaldo Pereira Paiva, Luiz Arthur Ubatuba de Faria, *Contribuição ao estudo...*, op. cit., p. 2.

²⁹ Edvaldo Pereira Paiva, « A ciência urbanística e a realidade brasileira (V) », *Horizonte* (28/IV), Porto Alegre, mai-août 1954, p. 92.

« noyaux urbains créés au Brésil ces cinquante dernières années » manifestent de façon encore plus claire sa compréhension de l'évolution et du progrès en tant que processus respectivement progressif et finaliste. Ces noyaux sont devenus à ses yeux les « asiles d'immenses populations marginalisées, ne leur offrant aucune condition décente de travail et d'abri », ce qui, en l'occurrence, permet à Paiva de conclure qu'« il n'y a pas eu progrès, mais un changement plus quantitatif que qualitatif »³⁰.

Sur son chemin, l'évolution va éventuellement rencontrer des entraves, se heurter à des obstacles et à des contradictions. Dans le monde capitaliste, par exemple, le « système économique individualiste » devient une barrière contre le plein développement des techniques et des sciences³¹. Il voit celles-ci comme devant permettre, entre autres choses, de résoudre tous les problèmes sanitaires existant dans les villes capitalistes. Mais, du fait que ces techniques et sciences sont subordonnées aux intérêts particuliers, ces problèmes s'aggravent, ajoute-t-il, la ville se transformant en un « ensemble biologiquement nocif », en une menace pour « la conservation et l'amélioration de l'espèce »³².

L'évolution des villes et des sociétés en direction du progrès ne se fait pas non plus sans contradictions. Ainsi écrira-t-il à propos de l'évolution urbaine des premières agglomérations humaines vers la ville moderne: « Ce qui était, à l'origine, un petit noyau humain, simple et rudimentaire, un organe parfaitement adapté aux besoins et aux désirs de ses habitants, se transforme avec le temps en son opposé, une plante parasite du milieu qui l'entoure, un organe qui domine et fait dégénérer ses habitants. »³³

³⁰ Edvaldo Pereira Paiva, « A urbanística e a realidade brasileira (II) », *op. cit.*, p. 79.

³¹ Edvaldo Pereira Paiva, « A ciência urbanística e a realidade brasileira (IV) », *Horizonte* (27/IV), Porto Alegre, mars-avril 1953, p. 46.

³² Edvaldo Pereira Paiva, « Os princípios diretores... », *op. cit.*, p. 130.

³³ Edvaldo Pereira Paiva, *Urbanismo, ensaio...*, *op. cit.*, p. 5.

Mais aux yeux de Paiva, une telle évolution n'est que momentanée, passagère, et ne fait qu'annoncer la venue du « nouveau », d'un nouveau qui pour l'humanité aura toujours le sens d'une avancée et, plus tard, un sens de progrès. Et cela même si le dernier pas de cette marche, comme l'admet Paiva, marque la disparition de la propre ville.

L'homme, dans le discours de Paiva, se situe au sommet de l'évolution et au centre de l'univers. Il s'agit donc là d'une vision du monde radicalement anthropocentrique, qui le présente comme étant, de tous les êtres vivants, le résultat le plus accompli de l'évolution. La nature et les réalisations matérielles de l'humanité, la nature transformée par l'homme, constituent ici le monde alentour, extérieur à ce dernier.

Ainsi placé au sommet de l'évolution et au centre du monde, l'homme peut et doit tout transformer à son profit – au profit de sa propre évolution et de la survie de l'espèce. Ses réalisations matérielles, fruit de son action sur le monde alentour, produit de sa lutte pour la domination de son « milieu », de la nature, attestent tout au long de l'histoire une capacité de transformation qui n'est propre qu'à lui. Résultat d'un « effort collectif millénaire », l'humanité a réussi à « découvrir et dominer les énergies naturelles » et a fini par « créer des outils et des machines grâce auxquels elle accroît infiniment ses forces finies. »³⁴

En transformant la « nature primitive », en perfectionnant ses techniques à un rythme soutenu et progressif, l'homme est même parvenu à « modeler un nouvel environnement ». Paiva envisage tant les premières « agglomérations humaines » que les « villes » et ensuite les « métropoles » qui leur ont succédé comme des exemples remarquables de la capacité de l'homme à transformer son milieu. Et, idée centrale chez lui, les villes étant le produit le plus complexe de son action sur le monde qui l'entoure, leur histoire est l'histoire même de l'humanité.

³⁴ Edvaldo Pereira Paiva, *Urbanismo, ensaio...*, *ibid.*, p. 13.

5. La ville, organisme vivant

« L'histoire de la ville est l'histoire même de l'humanité ». Paiva voit dans cette assertion une théorie et il la revendique. « La conception métaphysique des phénomènes sociaux », écrit-il – cette vision partielle du monde, car s'appuyant sur les « principes et méthodes de l'idéalisme philosophique » –, est justement celle qui « n'a pas permis à Lavedan, Poète, Adams et d'autres la compréhension complète des lois qui président à l'évolution de la ville, qui sont les mêmes que celles qui président à l'évolution humaine »³⁵.

Assumer comme théorie que l'histoire de la ville est l'histoire même de l'humanité et tenir pour vrai que les lois qui régissent l'évolution de la ville sont celles-là même qui régissent l'évolution humaine autorise Paiva à avancer la définition qui fait de la ville un « être humain collectif », à la comparer à un organisme vivant, à évoquer son corps, à la décrire en parlant de ses veines et de ses artères, de sa physionomie, de son cœur. Ce qui éclaire la façon dont Paiva se pose certaines questions: pourquoi ne pas chercher à découvrir les « ascendants » de cet être? N'est-il pas important de connaître ce qu'a été son embryon, de diagnostiquer ses maladies et de lui administrer les remèdes adéquats? Ce sont là quelques-unes des images qu'emploie régulièrement Paiva³⁶.

Paiva va jusqu'au bout de sa comparaison de la ville avec l'homme sans pour autant déboucher sur une ville abstraite. Pour lui, de même que tous les hommes appartiennent au genre humain, toutes les villes appartiennent au genre urbain, c'est-à-dire sont associées à un même phénomène d'urbanisation. Mais, tout comme chaque homme est également unique et singulier, possède une physionomie et une

³⁵ Edvaldo Pereira Paiva, *Urbanismo, ensaio...*, *ibid.*, p. 6.

personnalité qui lui sont propres, toute ville est aussi unique et singulière, dans ses « formes et contenus ». Si c'est ainsi que Paiva se réfère parfois à la ville dans ses textes, il s'efforce toujours, et cela est systématique chez lui, de partir en quête du mot qui puisse définir le mieux les villes encore en cours de formation, recourant régulièrement à des termes comme « accumulation d'habitants », agglomérat, conglomérat, noyau urbain. Il accole en outre fréquemment un adjectif au mot « ville » : on pourra tomber dans ses écrits sur les villes féodales, historiques européennes, nord-américaines, maritimes, de formation naturelle et tant d'autres sortes de ville – mais on trouvera aussi les métropoles, les métropoles capitalistes, les agglomérations du futur, etc.

Les analogies qu'emploie Paiva dans ses réflexions théoriques sur la ville se rapportent, à de rares exceptions près, à des organismes vivants, les exceptions se trouvant dans celles qui la comparent à un instrument, un environnement, un atelier de travail, un asile, un dortoir – des comparaisons qui, si elles restent secondaires dans l'ensemble de ses écrits, n'en sont pas moins significatives.

Ses comparaisons préférées font donc appel à la notion d'*organisme*, c'est-à-dire essentiellement à l'homme, mais aussi aux autres êtres vivants, tels l'animal, l'arbre, le parasite.

La ville, « tel l'arbre, ne peut se détacher de la terre qui la porte »³⁷, écrira-t-il. Sa croissance peut ainsi se refléter dans celle du pin ou du chêne, des organismes qui ne naissent pas « du jour au lendemain », qui « poussent "lentement et toujours", fermes et préparés à survivre. »³⁸

³⁶ Images que nous présentons dans le Tableau n° 14.

³⁷ Edvaldo Pereira Paiva, « Os princípios diretores... », *op. cit.*, p. 130.

³⁸ Edvaldo Pereira Paiva, « A urbanística e a realidade brasileira (II) », *op. cit.*, p. 85.

6. La ville moderne: le poulpe et la ruche

Quant à la « ville moderne », elle est pour Paiva plante parasite ou poulpe monstrueux, et elle est une menace biologique pour l'homme.

C'est dans sa quête de valeurs positives pour la ville que Paiva la compare à un arbre – en raison non pas de sa forme, mais plutôt de sa dynamique en tant qu'organisme qui croît sans soubresauts et qui ne saurait se détacher de la terre qui le porte. Et ce n'est pas non plus un simple hasard s'il évoque des images qu'il tient pour répulsives, telles la plante parasite et le poulpe monstrueux³⁹, quand il se rapporte à la ville moderne. Pour lui, les plus modernes des villes modernes sont les villes nord-américaines. Mais, « totalement inadaptées aux nouvelles conditions régnantes », victimes d'un « industrialisme » croissant, elles sont aussi devenues à ses yeux la « nouvelle édition de l'enfer »⁴⁰. Si la ville moderne séduit Paiva à l'occasion, il la représente tout aussitôt comme terrifiant ses habitants et comme une menace l'humanité.

L'une des conséquences de l'inclination de Paiva pour la comparaison de la ville à un organisme réside dans les nombreuses références qu'il fait, dans ses écrits, à sa naissance, à son berceau, à sa vie – de la même façon qu'il fait souvent appel à des images anatomiques faisant intervenir l'embryon, le corps, le cerveau, le cœur, le squelette, la colonne vertébrale, etc., afin d'en évoquer les parties ou de la décrire comme un tout. Dans son analyse de l'évolution de la ville de Porto Alegre, il note ainsi, en 1951, qu'elle « s'est transformée en un corps aux formes indéfinies »⁴¹. Il convient de préciser que, pour Paiva, la comparaison de la

³⁹ La métaphore du poulpe et beaucoup de métaphores qu'emploie Paiva faisant intervenir des organismes vivants ou l'anatomie humaine ont été certainement empruntées à Agache. Notons cependant que certaines d'entre elles, telle celle de la plante parasite, se trouvent aussi dans le livre *Vivienda y ciudad* de Wladimiro Acosta.

⁴⁰ Edvaldo Pereira Paiva, *Urbanismo, ensaio...*, *op. cit.*, p. 61.

⁴¹ Edvaldo Pereira Paiva, Demétrio Ribeiro, « Antreprojeto de planificação de Porto Alegre », *Boletim do DPM* (33-34), mars-avril 1951, p. 27.

ville à un organisme, à un instrument, à un arbre ou à une machine n'a rien à voir avec la définition de la ville en tant que « forme ». A ses yeux, nous l'avons vu, un corps peut ne pas avoir de forme définie.

Mais Paiva ne compare pas la ville uniquement à un organisme ou à un instrument: il propose un troisième type de métaphore qui assimile la ville moderne aux rayons d'une ruche⁴². Aussi la ville moderne – et non pas une autre ville – est-elle présentée dans son discours comme étant quelque chose qui, bien que n'étant pas à proprement parler un organisme vivant, apparaît inséparable des « êtres » qui l'ont bâti, des hommes en l'occurrence – tout comme les rayons de la ruche sont inséparables des abeilles. Si la ville n'est pas vraiment un organisme vivant, elle ne saurait donc être abordée sans que ne soient pris en compte ceux qui l'ont construite. Et, tels les rayons de la ruche, la ville moderne se construit selon un processus génétique, qui se répète à l'infini. La ville « pousse » mais n'évolue pas, ne progresse pas. Telle les rayons de la ruche, la ville moderne ne se transforme pas: elle se reproduit, sa croissance débouchant toujours sur la même forme.

Lorsqu'il parle des villes sud-américaines, Paiva compare leur « croissance inconsciente » à celle des colonies de coraux⁴³. Comme cela se passe pour les rayons d'une ruche, celles-ci se bâtissent toujours en obéissant à un même processus, qui se trouve inscrit dans la nature de leurs « constructeurs ». La différence réside ici dans le fait que de la croissance des colonies de coraux ne résulte jamais une forme identique, dans la mesure où cette croissance suit une logique du « désordre ».

Mais est-ce le simple fruit du hasard si Paiva compare le processus

⁴² « Dans ces ruches que sont les grandes villes modernes, a été détruit l'équilibre raisonnable entre l'œuvre artificielle et les éléments de vie que généreusement nous offre Mère Nature ». Edvaldo Pereira Paiva, « Os princípios diretores... », *op. cit.*, p. 129.

⁴³ « Ces agglomérations coloniales, semblables aux colonies de coraux, croissent d'une manière inconsciente, sans plan préconçu et sans orientation collective ». Edvaldo Pereira Paiva, « Alcance da ação do técnico urbanista no exercício de sua função municipal », *Boletim Municipal* (14), mai-août 1943, p. 228.

de construction de la ville moderne à celui des rayons d'une ruche et le processus de construction de la ville sud-américaine à celui d'une colonie de coraux, c'est-à-dire à un système plus primitif que le premier dans l'échelle de l'évolution? Comme il le souligne dans plusieurs de ses écrits, les villes sud-américaines (et en particulier brésiliennes) se répètent surtout à ses yeux dans leur forme de croissance, qui entraîne une « dispersion », l'existence d'innombrables vides et une distance croissante entre le centre et la périphérie – une forme de croissance qu'il tient pour plus primitive que celle qui se manifeste, par exemple, dans les « villes historiques européennes »⁴⁴.

Les scientifiques ont pour habitude de faire appel aux analogies et autres images pour se faire comprendre, pour expliquer une découverte, pour rendre compréhensible un ordre inconnu, « invisible », complexe. Il n'est pas rare que celles qu'évoque Paiva dans ses écrits se contredisent, se révélant apparemment dépourvues de cohérence. Quoi qu'il en soit, l'idée de ville moderne conserve à ses yeux une connotation avant tout péjorative: cette ville-là lui apparaît tantôt comme un poulpe monstrueux ou une plante parasite, tantôt comme des rayons de ruche à la croissance immuable ou un asile, lieu qui reçoit les laissés-pour-compte. Et dans le cadre de cette ville moderne, le gratte-ciel est vu comme la « véritable expression architectonique du système économique actuel »⁴⁵, à savoir du capitalisme, dans la mesure où ceux qui habitent dans un gratte-ciel vivent sur un « plan plus élevé, reçoivent plus d'air et de lumière » que les autres, « fondant leur prospérité sur la misère des autres », c'est-à-dire de ceux et celles qui résident dans l'ombre des gratte-ciel.

Banales ou contradictoires, les analogies et les images auxquelles recourt Paiva n'en sont pas moins éclairantes. Grâce à elles, il nous est donné de mieux saisir certaines de ses idées, d'en savoir davantage sur sa

⁴⁴ Edvaldo Pereira Paiva, *Urbanismo, ensaio...*, *op. cit.*, p. 25.

⁴⁵ Edvaldo Pereira Paiva, *Urbanismo, ensaio...*, *ibid.*, p. 45.

vision du monde, de mieux comprendre son approche de la ville, de la science urbanistique. Et ce notamment parce qu'il les utilise systématiquement dans son discours dans le seul but d'associer quelque chose qui lui semble très complexe à quelque chose qu'il tient pour simple, quelque chose qui se présente à son regard sous une forme inconnue à quelque chose dont il connaît bien la forme. Et, dans le même élan, ce sont également les incohérences et les ambiguïtés tant de sa vision du monde que de ses théories qu'expose Paiva.

7. De la « barbarie » à la « civilisation »

Dans la vision du monde que défend Paiva, tout « phénomène en mouvement », social ou naturel, connaît trois états: a) d'abord, un état d'équilibre – « c'est la thèse, ou affirmation »; b) ensuite, un état marqué par des « contradictions internes immanentes », qui finissent par détruire cet équilibre – « c'est l'antithèse, ou négation »; c) et, « tôt ou tard, un nouvel état d'équilibre, mais qui intervient sur une base supérieure – c'est la négation de la négation, ou synthèse ». C'est ainsi que, de son point de vue, se déroule l'évolution de tout organisme ou phénomène, quel qu'il soit, à savoir « par le truchement de contradictions toujours résolues par sa propre dynamique ».⁴⁶

Au début, rappelle, Paiva, les hommes vivaient en bandes, en communautés naturelles. Par nécessité, c'est-à-dire pour mieux se défendre contre les manifestations hostiles de la nature, ils en sont ensuite venus à se regrouper au sein de villages et à se distribuer des tâches, apprenant à élever des animaux, à planter, multipliant ainsi leur

⁴⁶ Edvaldo Pereira Paiva, *Urbanismo, ensaio...*, *ibid.*, p. 9.

capacité à produire des richesses – c'est la « thèse, ou affirmation », conclut Paiva.

Mais cette production et cette accumulation de richesses, poursuit-il, a peu à peu engendré des conflits et des contradictions qui ont fini par détruire l'équilibre existant au sein des communautés primitives. Dans le même temps que sont apparus la famille, la propriété privée et l'Etat, ont surgi les premières villes, « siège spatial de phénomènes de plus en plus complexes » tels que la « division du travail, la formation de classes sociales, le développement des arts et des métiers » Et c'est dans cette « antithèse », conclut Paiva, que « la ville a évolué jusqu'à nos jours »⁴⁷.

Pour lui, l'apparition de la ville a donc été le fruit d'un état de déséquilibre de la société des hommes. Dès lors, c'est-à-dire dès sa naissance, la ville a évolué en cercles progressifs – et non pas en suivant une ligne ascendante.

S'appuyant sur les idées de certains historiens, tels Lavedan et Poëte, Paiva avance que la ville s'est développée de façon continue de l'Antiquité jusqu'au Moyen Age, étape de l'histoire où elle aurait subi une « rétrogradation ». Ce n'est qu'à partir de la Renaissance qu'elle aurait repris sa marche progressive, en ligne ascendante, jusqu'aux jours d'aujourd'hui, où elle « condense en elle toute la science et toute la technique »⁴⁸ créées par les hommes.

A l'heure actuelle, selon les vues de Paiva, l'humanité traverse une « étape de transition »⁴⁹ qui la conduit du capitalisme vers le socialisme. Tout passage d'une étape de l'histoire à un autre – comme celui de l'étape du « système » esclavagiste à l'étape du système féodal –, s'accompagne pour la société humaine d'une mutation⁵⁰, et cette mutation se caractérise

⁴⁷ Edvaldo Pereira Paiva, *Urbanismo, ensaio...*, *ibid.*, p. 18.

⁴⁸ Edvaldo Pereira Paiva, *Urbanismo, ensaio...*, *ibid.*, p. 5.

⁴⁹ Edvaldo Pereira Paiva, *Urbanismo, ensaio...*, *ibid.*, p. 69.

⁵⁰ Edvaldo Pereira Paiva, *Urbanismo, ensaio...*, *ibid.*, p. 52.

par des changements qualitatifs, note-t-il, ajoutant que mutation signifie donc progrès et qu'il s'agit là d'un moment un tant soit peu agité mais indispensable à la marche continue de l'évolution.

Considérant que l'évolution se fait par le biais de contradictions qui se trouvent résolues par la dynamique même des phénomènes sociaux et naturels, Paiva se pose la question suivante: « La ville obéirait-elle à des lois d'évolution et d'existence qui lui sont propres? » A travers cette question, il va finalement creuser une problématique qu'il revendiquera comme sienne, car relevant de la science urbanistique. Et sa tentative d'y répondre dans les termes de la dialectique et du matérialisme historique se soldera par un « non » catégorique:

« Les processus urbains ne sont pas régulés par des lois spéciales, indépendantes de la vie humaine et de l'existence sociale. C'est tomber dans l'erreur de prendre les effets pour des causes que de dire que les villes "ont tendance" à se développer dans une direction donnée, ou "ont tendance" à atteindre un nombre d'habitants donné dans un délai "scientifiquement" déterminé. Ceux qui croient que les villes se régissent par des lois dynamiques propres ne perçoivent ou ne saisissent pas la dynamique du processus social; ils ignorent la physique sociale. »⁵¹

Cette réponse dévoile la position de Paiva par rapport à deux questions qui peuvent et doivent être analysées en profondeur. La première se rattache à la non-existence, à ses yeux, de « lois dynamiques propres » gouvernant les villes. La seconde concerne sa croyance que, grâce aux sciences, en l'occurrence la physique sociale, il est possible d'arriver à une vérité incontestable.

⁵¹ Edvaldo Pereira Paiva, *Urbanismo, ensaio...*, *ibid.*, p. 69.

8. La ville comme « instrument »

Paiva ne compare pas la ville uniquement à l'homme ou à un organisme vivant. Il y voit aussi un « instrument de l'organisme social qui l'a produite »⁵². C'est précisément en tant que telle que la ville accomplirait sa mission civilisatrice. C'est dans son combat contre la nature que l'homme a créé la ville, pour mieux se défendre contre ce qui le menaçait, le terrifiait, contre ce qu'il ne dominait pas « encore », et cette ville, précise-t-il, l'abritera mieux que la « caverne », ce qui ne peut bien entendu qu'être un progrès.

La ville n'a pas toujours existé telle que nous la connaissons de nos jours. A l'instar des instruments créés par l'homme dans sa lutte contre la nature, ou encore des organismes qui existent dans la nature, la ville procède d'un phénomène historique. Et, comme tout « phénomène en mouvement », elle se transforme selon une certaine dynamique. Et bien que cette dynamique puisse être aujourd'hui expliquée grâce au développement des sciences, elle n'est pas, souligne Paiva, subordonnée au contrôle des hommes.

A chaque étape de l'évolution humaine, poursuit-il, la ville (instrument ou organisme) a assumé une « forme et un contenu ». C'est à l'époque de la sauvagerie et de la barbarie que seraient apparues les premières agglomérations, qui n'auraient été en fait que des « ébauches d'agglomérations », en tant que « simples accumulations d'habitants » ne pouvant représenter en soi des « organismes urbains »⁵³.

Les premiers organismes urbains auraient de fait surgi au cours de l'étape de la civilisation. C'est lors de ce long passage du monde « ancien » au « capitalisme » que la ville aurait cessé d'être un organisme

⁵² Edvaldo Pereira Paiva, *Urbanismo, ensaio...*, *ibid.*, p. 69.

⁵³ Edvaldo Pereira Paiva, *Urbanismo, ensaio...*, *ibid.*, p. 16.

simple, pour devenir un organisme complexe. Et c'est ensuite, conclut Paiva, « après un peu plus d'un siècle et demi de civilisation fondée sur la machine, qu'apparaît un genre de ville dont la forme et le type de rapports n'avaient jamais existé auparavant: la métropole » (1943)⁵⁴, ou encore la « métropole capitaliste » (1953)⁵⁵, la « métropole impérialiste » (1954)⁵⁶.

L'homme peut tout transformer, comme le révèle l'étude de l'histoire, et comme le montrent aux yeux de Paiva, par exemple, les écrits de Poëte et de Lavedan. C'est en ce sens que la ville apparaît dans l'histoire de l'évolution humaine comme une « forme spécifique d'agglomération collective »⁵⁷: elle n'a pas toujours existé ni n'existera pour toujours. Mais, ajoute-t-il, s'il est vrai que l'homme peut tout transformer, il n'en est pas moins vrai que tout se transforme indépendamment de sa volonté, fruit de l'évolution, de sa lutte aveugle pour la vie, une lutte mue par la « nécessité » et non par le « hasard ». L'apparition de la ville aurait donc été aussi le résultat de ce processus.

Mais dès qu'elle est née, la ville a commencé à subir de profondes transformations. Si, à un moment donné de l'évolution humaine, la ville est devenue selon Paiva un « organe parfaitement adapté aux nécessités et désirs de ses habitants », il ajoute que, dans les temps modernes, elle s'est transformée en une « plante parasite du milieu qui l'entoure »⁵⁸. Ces analogies biologiques ne surgissent pas là par simple hasard. De fait, le discours de Paiva présente la ville, de façon répétée et cohérente, comme étant quelque chose qui jouit d'une vie propre, que ce soit quand il la voit, dans son évolution, comme instrument ou machine ou lorsqu'il compare la ville moderne – résultat ultime de cette évolution – à un poulpe monstrueux dont les tentacules étouffent son corps même.

⁵⁴ Edvaldo Pereira Paiva, *Urbanismo, ensaio...*, *ibid.*, p. 24.

⁵⁵ Edvaldo Pereira Paiva, « A ciência urbanística e a realidade brasileira (II) », *op. cit.*, p. 86.

⁵⁶ Edvaldo Pereira Paiva, « A ciência urbanística e a realidade brasileira (IV) », *op. cit.*, p. 86.

⁵⁷ Edvaldo Pereira Paiva, *Urbanismo, ensaio...*, *op. cit.*, p. 16.

⁵⁸ Edvaldo Pereira Paiva, *Urbanismo, ensaio...*, *ibid.*, p. 5.

Il y a donc, selon Paiva, une dynamique de la ville. Mais cette dynamique ne serait pas le fruit de « lois propres », étrangères à l'action des hommes, à celle de ses habitants. Sous cet angle, la ville apparaît bien comme un instrument ayant été créé et manié par l'homme tout au long des âges, un instrument dont la forme et le contenu sont le résultat de l'évolution sociale. Ainsi, lorsque l'« ancien système esclavagiste cède la place au système féodal », les villes « accompagnent, dans leur forme et leur contenu, l'immense mutation » et, en lieu et place de la « ville antique, splendide et puissante, surgissent les villes-fortresses médiévales, à l'existence précaire et qui représentent par rapport aux premières une énorme rétrogradation »⁵⁹.

« Dans la perspective historique », affirme Paiva, la ville est le « reflet le plus fidèle, tant dans sa forme plastique que dans son contenu social, de la vie collective de chaque étape de l'évolution humaine »⁶⁰. Mais en l'état « actuel » de l'évolution humaine, sa forme semble ne plus être adaptée à son contenu, précise-t-il: « La cause première de nos problèmes urbains est la contradiction actuelle entre la forme de nos villes, héritée de temps révolus, et leur nouveau contenu fonctionnel »⁶¹. Un nouveau contenu fonctionnel que Paiva juge indésirable, voire pervers, dans la mesure où il ferait de l'homme qui habite la ville moderne un « animal urbain ».

9. Redonner forme à la ville

Si la forme et le contenu de la ville sont vraiment le résultat de l'évolution sociale, quelle est la véritable portée de l'action de ses

⁵⁹ Edvaldo Pereira Paiva, *Urbanismo, ensaio...*, *ibid.*, p. 23.

⁶⁰ Edvaldo Pereira Paiva, *Urbanismo, ensaio...*, *ibid.*, p. 5.

⁶¹ Edvaldo Pereira Paiva, *Problemas urbanos...*, *op. cit.*, p. 2.

habitants, ou des urbanistes, sur la forme et le contenu de la ville contemporaine? Croyant à la capacité de l'homme de tout transformer, Paiva n'accepte pas la « théorie » selon laquelle la forme et le contenu pourraient se définir suivant des lois autonomes. Mais étant donné qu'il croit également en la marche progressive et inévitable de l'évolution sociale, il admet que les habitants de la ville et les urbanistes ne peuvent pas grand-chose face à la dynamique urbaine, une dynamique que les sciences permettent cependant d'expliquer et de saisir.

Mais jamais Paiva n'assumera sur un plan théorique cette position ambiguë qu'il fait sienne, produit de sa croyance en l'évolution progressive des sociétés humaines et de sa foi dans les sciences. Aussi, par exemple, verra-t-il simplement comme inévitable l'évolution de la ville brésilienne dans le sens de celle des villes du « capitalisme avancé » – vers la ville moderne – et, dans le même temps, pensera-t-il, en raison de sa crainte de cette évolution, que l'homme peut interférer dans la « marche » de celle-ci et la corriger.

Fruit de cette vision ambiguë de la dynamique urbaine et de l'association de la forme et du contenu de la ville à l'évolution sociale, la ville se présente dans les travaux de Paiva comme une *forme*. Non pas comme une simple forme géométrique ou un « paysage », mais dans une acception élargie du terme en tant qu'ensemble d'éléments matériels et humains dont la jonction engendre ce nouvel organisme ou instrument qu'elle constitue. Aussi Paiva, lorsqu'il dit que les villes n'obéissent pas à des lois qui leur sont propres, fait-il valoir en fait l'idée que leur « forme géométrique » ne se définit pas selon des lois qui leur seraient spécifiques.

A chaque étape de l'évolution sociale, note Paiva, l'humanité a produit un type d'agglomération dont la forme, dans ce même sens élargi, s'est adaptée au contenu social de cette étape. Et le travail de l'urbaniste, dans la ville moderne, consiste selon lui à donner « à

nouveau » une forme à la ville et non pas une « nouvelle forme » à la ville. Dans ses réflexions sur la question de la forme géométrique des villes, il reconnaît qu'une même forme peut servir à différentes sociétés. La « ligne droite » et le tracé en damier, écrit-il, servirent aux Romains dans l'Antiquité ainsi qu'aux Espagnols à l'époque des grandes découvertes.

Il convient de se demander si, quand Paiva se réfère à la forme de la ville, il ne fait pas en même temps allusion à une « belle forme ». Les considérations esthétiques sont en fait absolument secondaires dans le discours de Paiva. Selon lui, la tâche de définir les formes géométriques des éléments urbains incombait aux artistes et aux architectes, qu'il tenait pour les spécialistes en ce domaine. Il considérait l'urbaniste comme un spécialiste de la « forme » sur le terrain social ou philosophique, pour ainsi dire. Bref, pour Paiva, l'*urbanística* devait être vue « non seulement comme une science, mais aussi comme une véritable philosophie sociale. »⁶²

10. La ville vue par les « sciences »

Rappelons que pour Paiva, ceux qui croient que des lois spécifiques régissent la ville « ignorent la physique sociale ». Il pense que, par le truchement des sciences, l'homme peut expliquer et comprendre tout ce qui est en rapport avec le monde de la nature et avec le monde des hommes. Mais Paiva croit-il en « toutes » les sciences? Leur confère-t-il à toutes la même importance? Considère-t-il également valides toutes leurs découvertes?

⁶² Edvaldo Pereira Paiva, *Urbanismo, ensaio...*, *op. cit.*, p. 75.

C'est parce que l'homme est placé de son point de vue au sommet de l'évolution et au centre du monde qu'il peut tout comprendre, tout expliquer. Pour comprendre et expliquer le « monde alentour », résultat de l'évolution de la nature et aussi de l'évolution de l'humanité, les hommes font appel à leur faculté de raisonnement, et c'est elle, ajoute-t-il, qui leur permet de comprendre que, à vrai dire, le hasard qui conduit la « dynamique sociale » a un sens. Bien qu'en proie aux conflits, aux contradictions, aux antagonismes et que vivant des moments de déséquilibre, la société des hommes (tout autant que la nature) évolue, marche en direction du progrès. Les moments de déséquilibre surgissent dans l'évolution de l'humanité comme une sorte de « signal » indiquant qu'une transformation ou mutation est en cours, qu'une nouvelle étape de l'évolution se rapproche. Et les sciences, tout autant que les villes ou toute autre création humaine, se constituent et évoluent en suivant la même direction. La société la plus avancée sur l'échelle de l'évolution sociale, note encore Paiva, produit également la science la plus avancée, parce que la société la plus avancée est aussi la plus complexe et que les sciences naissent et se développent comme « réponse » des hommes aux « nécessités » survenues lors de la marche de l'évolution – pour permettre de comprendre celle-ci et pour soutenir le cheminement de la société des hommes en direction du progrès.

Pour Paiva, la science est l'expression la plus accomplie de la capacité de raisonnement des hommes. S'il fut un temps où ils croyaient que la foudre était l'œuvre d'esprits qui leur étaient étrangers, plus tard, la physique, science créée par eux, allait démontrer qu'elle ne procédait de rien d'autre que d'une décharge électrique. Et les biologistes et les naturalistes, rappelle-t-il, ont d'ores et déjà démontré que l'apparition de l'homme, avec cette intelligence qui fait sa différence, est l'œuvre ni de Dieu ni du hasard, mais plutôt le fruit de la nécessité, de lentes transformations engendrées au sein de la nature ou issues du rapport de

l'homme à cette nature, de sa capacité à la transformer par le « travail ».

L'intelligence de l'homme, note encore Paiva, ne s'exerce pas uniquement dans la compréhension des phénomènes de la nature. Les sociologues, par exemple, nous aident à comprendre la physique sociale, le fonctionnement des sociétés humaines. Durkheim a démontré que la division du travail ou la « séparation des fonctions » est une « nécessité » de ces dernières⁶³. Les historiens, tel Lavedan, qui étudia « les restes desdites "stations de l'âge de pierre" trouvées en France »⁶⁴, nous permettent de connaître les premières ébauches d'agglomérations créées par l'homme et, ce faisant, de saisir comment et pourquoi l'homme créa la ville.

Ainsi, toujours en se plaçant dans la droite ligne de la « dialectique et du matérialisme historique », Paiva défend l'idée que la société des hommes peut être saisie et expliquée par les sciences sociales tout aussi bien que la nature l'est par les sciences naturelles. Il convient ici de rappeler à nouveau ce passage du célèbre texte de Staline: « La science qui étudie l'histoire de la société peut atteindre, malgré toute la complexité de la vie sociale, la même précision que la biologie, en nous offrant, par exemple, la possibilité de donner une application pratique aux lois qui régissent le développement de la société ».⁶⁵ Paiva pense ainsi, montrant sur ce point son accord avec Jaussely, que par le truchement de l'analyse historique l'urbaniste est à même de « trouver la loi de développement extensif »⁶⁶ d'une agglomération, c'est-à-dire la loi qui préside à sa dynamique de croissance.

⁶³ Edvaldo Pereira Paiva, « Os princípios diretores... », *op. cit.*, p. 121.

⁶⁴ Edvaldo Pereira Paiva, *Urbanismo, ensaio...*, *op. cit.*, p. 16.

⁶⁵ Iossif Vissarionovitch Staline, « Sobre el materialismo... », *op. cit.*, p. 646.

⁶⁶ Edvaldo Pereira Paiva, « Origem e evolução... », *op. cit.*, p. 107.

« L'extrême complexité des problèmes [urbains] a créé la nécessité des enquêtes préliminaires aux plans de régulation, afin de connaître tous les aspects urbains. [Partout dans le monde] sont adoptées les méthodes déjà préconisées, en France, par Jaussely et, en Angleterre, par Patrick Geddes, lesdites méthodes étant élevées au rang d'une nouvelle science. »⁶⁷

Les enquêtes préliminaires – les *surveys* – sont de fait nées au nom d'une nécessité: pour faire face à la complexité croissante des problèmes urbains. Et c'est pour répondre à cette demande de l'évolution sociale que Jaussely et Geddes ont créé des méthodes dont la précision et la portée visaient à permettre à ceux qui devaient les mettre en œuvre de connaître tous les aspects de ces problèmes, méthodes que Paiva va lui-même définir comme constituant une nouvelle science.

Paiva, on l'a vu, n'a pas la prétention de faire de la philosophie. Et lorsqu'il évoque ses propres analyses historiques, il ne se pose absolument pas en historien. Lorsqu'il parle d'évolution urbaine, il ne cherche pas, comme il le dit lui-même, à rédiger « un traité historique », d'autant plus, ajoute-t-il, que « cette question a déjà été brillamment abordée par des autorités comme Poëte et Lavedan »⁶⁸. Ce que fera Paiva en la matière, c'est appliquer les connaissances établies par ces autorités à son propre champ de connaissances: la science urbanistique.

Tout au long de son parcours d'urbaniste, Paiva accordera une grande importance aux découvertes, aux connaissances ou aux explications ayant été produites dans un petit nombre de domaines – tout d'abord dans ceux de l'histoire et de la géographie⁶⁹, et ensuite dans ceux de la sociologie et de l'économie –, mettant fréquemment à profit dans ses écrits les notions qu'il y recherchait.

⁶⁷ Edvaldo Pereira Paiva, *Urbanismo, ensaio...*, op. cit., p. 62.

⁶⁸ Edvaldo Pereira Paiva, *Urbanismo, ensaio...*, *ibid.*, p. 7.

⁶⁹ Dans le Tableau n° 15 nous présentons quelques-unes des notions relevant de la géographie que Paiva emploie régulièrement dans ses travaux.

Si Paiva ne remet jamais en question les savoirs ayant été produits par les historiens, géographes, économistes et sociologues auxquels il se réfère, témoignant au contraire, le plus souvent, d'un profond respect et d'une grande admiration pour leur travail, il se risquera néanmoins à contester certaines de leurs conclusions. C'est ce qu'il fera par exemple à l'égard de Poëte. D'un côté, il reconnaîtra chez lui, au vu de son travail théorique, « le grand urbaniste français »⁷⁰ dont le savoir et la valeur de ce savoir étaient incontestables, incorporant à son vocabulaire un grand nombre des notions qu'avait appliquées celui-ci dans ses travaux et faisant, par exemple, de l'« intuition des problèmes vitaux »⁷¹ de la ville un procédé méthodologique indispensable à l'élaboration de tout plan d'urbanisme – procédé que Paiva a sans doute assimilé par le biais de Cravotto. De l'autre, il soutiendra que Poëte, de par « sa conception métaphysique des phénomènes sociaux, ne va pas jusqu'au bout de la théorie selon laquelle l'histoire de la ville est l'histoire humaine elle-même » et que, ce faisant, il parvient à des « conclusions erronées. »⁷²

« L'*urbanística*, à l'instar de toutes les sciences, est partie prenante de la superstructure sociale. C'est une science de classe, de la classe dominante de chaque étape historique »⁷³, écrira Paiva, qualifiant en d'autres occasions la science urbanistique d'altruiste, de sociale, d'officielle ou encore de bourgeoise. En revanche, il évoquera simplement les connaissances issues de la sociologie, de la sociologie urbaine, de la géographie, de la géographie humaine, de la géographie urbaine, de l'économie, de l'économie urbaine, et ainsi de suite, sans jamais accoler à ces domaines un adjectif ou une expression visant à les valoriser ou les déprécier .

Bref, dès lors qu'elles décrivent les sociétés humaines, les sciences

⁷⁰ Edvaldo Pereira Paiva, *Urbanismo, ensaio...*, *op. cit.*, p. 62.

⁷¹ Edvaldo Pereira Paiva, « Alcançe da ação... », *op. cit.*, p. 233.

⁷² Edvaldo Pereira Paiva, *Urbanismo, ensaio...*, *op. cit.*, pp. 6-7.

⁷³ Edvaldo Pereira Paiva, « A ciência urbanística e a realidade brasileira (II) », *op. cit.*, p. 85.

bourgeoises lui semblent plus scientifiques – plus dignes de crédit, plus proches de la vérité – que lorsqu’elles prétendent agir sur le monde, comme c’est le cas de la science urbanistique. Suivant une démarche assurément tortueuse, Paiva mettra ainsi en œuvre une « théorie de la connaissance » à travers laquelle il adoptera une approche critique de l’*urbanística* en même temps qu’une approche de la ville ouverte aux sciences sociales.

Résultat de cette démarche, Paiva attribuera une plus grande autonomie vis-à-vis des classes dominantes aux connaissances ou aux théories issues de certains domaines qu’à celles nées dans le cadre de l’*urbanística* – ou de la science urbanistique. Autrement dit, si certains champs de connaissances apparaissent dans son discours comme étant socialement conditionnés, comme faisant valoir des théories et des connaissances qui ne jouissent pratiquement d’aucune autonomie par rapport à la « classe sociale » qui les a créées, d’autres y sont présentés comme étant le produit de « la connaissance » – d’une connaissance qui échapperait au conditionnement social, « de classe »".

C’est dans son approche de la science urbanistique que les positions de Paiva quant à la plus ou moins grande autonomie des sciences vis-à-vis du conditionnement social se révèlent le plus intéressantes. Si, comme toute science, l’*urbanística* est une science de la « classe dominante », sur la base de quels critères un urbaniste qui adopterait le « point de vue du prolétariat » pourrait-il alors fonder ses théories, ses méthodes et ses connaissances?

11. Urbanisation, urbanisme, *urbanística*

Trois grandes sources d’inspiration ont permis à Paiva d’arriver à ses réflexions théoriques les plus approfondies, à savoir celles qu’il a

menées dans la seconde moitié des années 50: la sociologie nord-américaine, l'historiographie française et l'urbanisme anglais. A maintes reprises, il avait du reste reconnu dès les années 40 que les formations culturelles dispensées aux Etats-Unis, en Angleterre et en France étaient les plus avancées du monde capitaliste.

A Montevideo, Paiva apprendra entre autres choses avec Cravotto à établir une distinction qui se révélera très importante dans la construction de sa science urbanistique. Et cette distinction est directement liée aux « trois sources » ou formations culturelles citées ci-dessus: il s'agit de celle entre les notions d'urbanisation, d'urbanisme et d'*urbanística*.

Après son séjour à Montevideo, Paiva définira l'urbanisation comme un phénomène mettant en rapport des « éléments matériels » et des « faits » urbains ou sociaux. De fait, s'il l'évoque d'une part au moyen d'éléments qui lui confèrent une « corporéité » – les chaussées, les immeubles, les places, les réseaux d'égouts et d'approvisionnement en eau –, des éléments que la plupart du temps il ne fait que citer, comme si cela suffisait pour définir leur appartenance au phénomène de l'urbanisation, il la définit d'autre part à travers des « faits » urbains ou sociaux vus comme l'expression, ou le « reflet », d'un nombre sans fin de phénomènes: démographiques, sociologiques, économiques, politiques, etc.⁷⁴

Selon cette approche, l'urbanisation ne serait pas « la ville », mais un ensemble d'éléments et de rapports, une myriade d'objets construits par l'homme et de faits sociaux dont l'articulation engendre une forme et un contenu.

Dans plusieurs de ses travaux, Paiva trace clairement un parallèle entre, d'une part, les notions de « forces productives » et de « rapports

⁷⁴ Notons au passage qu'il emploie un vocabulaire étendu pour se rapporter à ces éléments et à ces phénomènes, comme le montre le Tableau n° 16.

sociaux » (tels qu'elles sont explicitées dans les manuels marxistes de l'époque) et, d'autre part, celles de « forme » et de « contenu ». Il envisage la ville, comme tout « outil », en tant que force productive dont la forme et le contenu sont le produit de rapports sociaux donnés. Autrement dit, dans le discours de Paiva, la notion de forme correspond très souvent à celle de forces productives, et la notion de contenu à celle de rapports sociaux. Vues sous un tel angle, les villes apparaissent de fait comme une combinaison d'éléments et de faits et une conjugaison de forces productives et de rapports sociaux dont la forme et le contenu correspondent « toujours » au degré de développement de sociétés en évolution.

Pour Paiva, il ne fait aucun doute qu'il incombe à l'urbaniste d'« analyser les caractéristiques du phénomène urbain » ou de l'urbanisation, ceci sur la base non pas de connaissances relevant de l'*urbanística*, mais plutôt de « connaissances générales (philosophie, économie politique, sociologie, géographie humaine, etc.) »⁷⁵. A ses yeux, l'explication du phénomène urbain n'est pas l'objet de la science urbanistique: les concepts qui aident l'urbaniste à saisir l'urbanisation s'élaborent et se construisent en dehors de la sphère de cette science.

Si l'urbanisation procède ainsi d'un phénomène qui se déroule sous le regard de l'urbaniste, ce n'est pas à lui qu'il incomberait de l'expliquer, son rôle consistant à la saisir et à l'interpréter par le truchement d'études et de concepts produits par d'autres sciences. La sociologie, par exemple, devra lui permettre de comprendre pourquoi les personnes vivent dans les villes, comment elles s'y répartissent, les rapports sociaux qu'elles y établissent entre elles et avec les lieux qu'elles habitent. L'économie l'aidera à cerner le comment et le pourquoi de la valorisation des terrains urbains. Grâce à la notion d'arrière-pays, la

⁷⁵ Edvaldo Pereira Paiva, « Alcance da ação... », *op. cit.*, p. 229.

géographie lui apportera pour sa part le moyen de saisir comment la « localisation » d'une ville donnée influe sur sa croissance ou contribue à sa stagnation.

L'étude de l'« urbanisme », c'est-à-dire du « mode de formation et de développement des agglomérations humaines »⁷⁶, constitue quant à elle, dans la conception de Paiva, un chapitre de l'*urbanística*, mais il ne la considère pas pour autant comme la science urbanistique proprement dite. « L'étude de l'origine et de l'évolution historiques des agglomérations humaines », écrit-il, est « la base fondamentale pour la compréhension des phénomènes urbains »⁷⁷. C'est par son biais que l'urbaniste doit selon lui s'interroger non pas sur l'urbanisation, mais sur la façon dont une ville est devenue ce qu'elle est en tant que « fait urbain » et sur les raisons de ce destin. C'est par l'étude de l'évolution urbaine qu'il découvrira les « lois » qui régissent la croissance, la stagnation ou le déclin d'une ville, qu'il appréhendera ses caractéristiques spécifiques, qu'il pourra en expliquer la « forme ». Mais l'étude de l'évolution urbaine, tout autant que celle du « fait urbain », précise-t-il, obéit à des techniques et des méthodes d'analyse qui ne relèvent pas à proprement parler de la science urbanistique, mais plutôt de domaines qu'il juge moins soumis au conditionnement social, comme l'histoire et la géographie. En outre, ponctue Paiva, l'étude de l'urbanisme ne vise qu'à comprendre l'évolution des villes, alors que l'*urbanística* « est la science qui tente de les transformer. »⁷⁸

⁷⁶ Edvaldo Pereira Paiva, « Impressões de um curso de urbanismo », *Revista de Engenharia do RGS* (2), Porto Alegre, septembre 1945, p. 101.

⁷⁷ Edvaldo Pereira Paiva, *Urbanismo, ensaio...*, op. cit., p. 5.

⁷⁸ Edvaldo Pereira Paiva, *Urbanismo, ensaio...*, *ibid.*, p. 75.

12. Du réformisme au transformisme

Mais qu'est-ce qui incombe en fin de compte à la science urbanistique? Qu'est-ce qui lui appartient? Et quelles sont ses méthodes, ses théories et son propos?

Si l'on en croit Paiva, la science urbanistique est née au XIX^e siècle. Suite à la Révolution Industrielle, la complexité croissante des villes en aurait fait des entraves au bon fonctionnement et à l'expansion du capitalisme, et la cause sociale de l'apparition de cette nouvelle science aurait ainsi tenu dans la nécessité d'apporter des solutions à ce problème. Paiva appuiera ainsi la conception que défendait Staline selon laquelle le monde spirituel dériverait du monde matériel et les idées et théories sociales seraient le fruit non pas de cerveaux privilégiés mais trouveraient leur origine dans la vie matérielle de la société, dont elle seraient les « reflets ». C'est d'un tel processus que serait née l'*urbanística* ou la science urbanistique.

A la base, la science urbanistique suivrait deux « orientations », que Paiva qualifie l'une d'« esthétique » ou d'« ancienne », l'autre de « réformiste ». Dans les deux cas, elle répondrait aux intérêts et aux nécessités de ses créateurs: les classes dominantes ou la société de classes. En quelque sorte, dans la vision de Paiva, c'est la société qui a soulevé un problème urbain donné qui en détermine les possibilités de solution. Mais les sociétés capitalistes n'autorisant pas la science urbanistique à mettre en œuvre les moyens de le résoudre, il ne resterait plus à celle-ci qu'à le corriger, moyennant des « méthodes technico-scientifiques. »⁷⁹

Pour se référer à ces deux orientations, Paiva emploiera les termes

⁷⁹ Edvaldo Pereira Paiva, *Urbanismo, ensaio...*, *ibid.*, p. 52.

« école », « tendance » ou « courant », associant à chacun un « corps de doctrines. »⁸⁰

« La base et le principal motif » des travaux de l'école ancienne, écrit-il, « sont les plans de voirie, tracés selon des critères artistiques – recherche de perspective et souci de symétrie – aux fins d'ornez les villes »⁸¹. Ce que veut plus que tout cette école, c'est « embellir » les villes, en donnant la priorité au « traitement monumental de certains secteurs, avec de grandes avenues et des centres civiques et commerciaux »⁸². Ce faisant, toutefois, ce courant mettra en place une nouvelle organisation de la ville, visant entre autres choses à contrôler et contenir les révoltes populaires, ou encore à asseoir l'autorité de la bourgeoisie en tant que nouvelle classe dominante. Les exemples d'application des « principes » de ce courant que citera le plus souvent Paiva concernent les réformes entreprises à Paris sous la direction de Haussmann et la *Ringstrasse* de Vienne.

Selon Paiva, le courant ou école réformiste est apparu quand la bourgeoisie avait définitivement assis son pouvoir et relève d'un mouvement « éclectique », à l'« idéologie centriste ». « Bien que ses membres aient adopté certains grands principes », fait-il observer, leurs théories présentent des « nuances variées ». Les « principes et méthodes » de l'école réformiste auraient été « totalement structurés bien avant la Première Guerre mondiale », après quoi elle aurait continué à se développer et à étendre son influence dans tous les pays, « acquérant pratiquement le statut d'une science officielle »⁸³. Bien que les idées de certains de ses membres s'apparentent à celles défendues par les tenants de l'école esthétique, ce que leur grande majorité désire, c'est en fait, plus que rendre la ville belle, l'aménager, l'ordonner, la réformer, afin de

⁸⁰ Edvaldo Pereira Paiva, « Os princípios diretores... », *op. cit.*, p. 121.

⁸¹ Edvaldo Pereira Paiva, *Urbanismo, ensaio...*, *ibid.*, p. 55.

⁸² Edvaldo Pereira Paiva, « A urbanística e a realidade brasileira (II) », *op. cit.*, p. 91.

⁸³ Edvaldo Pereira Paiva, « A ciência urbanística e a realidade brasileira (II) », *op. cit.*, p. 85.

« répondre à l'impérieuse nécessité d'améliorer la qualité de vie de tous »⁸⁴. C'est de cette école que viendraient, par exemple, les « théories » de la cité-jardin, du *zoning* et de l'unité d'habitation, dont Radburn est l'illustration la plus appréciée de Paiva – une école qui se fonde selon lui sur des méthodes scientifiques d'analyse urbaine telles que le *survey*, et non pas sur des principes artistiques.

Lorsqu'il parle de l'école ancienne ou esthétique, Paiva y associe peu de noms d'urbanistes. Outre les réformes de Paris et de Vienne, il mentionnera, sans donner de plus amples explications, les travaux réalisés dans l'Italie fasciste et dans l'Allemagne nazie. En revanche, s'agissant de l'école réformiste, il se montre prodigue en références à des urbanistes. Cette école serait d'après lui née en Angleterre à partir des théories d'Ebenezer Howard, et les Etats-Unis, précise-t-il, vont rapidement devenir « la véritable patrie du réformisme en *urbanística* », et ce grâce aux travaux de Daniel Burnham et de Edward H. Bennet. En 1943, Paiva note que « le réformisme nord-américain est à l'avant-garde mondiale, en raison de la quantité et de la qualité de ses membres, de la grandeur de leurs associations professionnelles, universités et autres entités, et de leur immense travail d'analyse des phénomènes sociaux »⁸⁵. En 1954, il affirmera cependant que les meilleures « solutions pour systématiser la croissance urbaine sont d'inspiration anglaise »⁸⁶. Et en ce qui concerne l'« *urbanística* réformiste française », il la qualifiera comme étant « plus importante du point de vue théorique »⁸⁷ que de celui de ses réalisations – et lui associera les noms de Lavedan, Poète et Jaussely, trois « urbanistes » qu'il admire. Concernant toujours les français, il parlera aussi de Le Corbusier, mais de façon ironique. Se référant aux « idées utopistes » qu'avance celui-ci, Paiva notera qu'il pense avoir en sa

⁸⁴ Edvaldo Pereira Paiva, *Urbanismo, ensaio...*, *op. cit.*, p. 63.

⁸⁵ Edvaldo Pereira Paiva, *Urbanismo, ensaio...*, *ibid.*, pp. 67-68.

⁸⁶ Edvaldo Pereira Paiva, « A ciência urbanística e a realidade brasileira (III) », *op. cit.*, p. 8.

⁸⁷ Edvaldo Pereira Paiva, *Urbanismo, ensaio...*, *op. cit.*, p. 67.

possession une vérité insoupçonnée qui lui permettrait de « réformer les villes », quitte à travailler pour Benito Mussolini. Pour ce qui est du réformisme allemand, Paiva qualifiera de « lumières de l'*urbanística* »⁸⁸ Heggeman, Gropius et Schumacher. Mais son enthousiasme vis-à-vis de ces derniers semble être plus lié à leurs sentiments antinazis qu'à une étude approfondie de leurs travaux.

Tout au long de son parcours d'urbaniste, Paiva rangera ses collègues dans l'une ou l'autre de ces écoles. Il est intéressant de noter, par exemple, la façon dont il situe Agache par rapport aux « écoles urbanistiques » dans un texte publié en 1959. « Tout en s'inspirant de l'orientation réformiste de l'*urbanística* moderne », celui-ci, écrit-il, suit en fait dans la pratique « l'orientation et les méthodes de l'*urbanística* française classique, haussmannienne. »⁸⁹

Il existe toutefois de son point de vue un autre courant de l'*urbanística* qui, en tant que science, ne serait pas le produit du monde capitaliste ou bourgeois: « le courant transformiste, fruit de l'étape de transition que vit actuellement l'humanité. »⁹⁰

Les théories de l'école transformiste, ajoute Paiva, sont « la négation de certains principes du réformisme, principalement du sens de son analyse des phénomènes sociaux et urbains ». Alors que le transformisme « interprète ces phénomènes du point de vue du matérialisme historique, les réformistes, eux, les interprètent selon la méthode philosophique idéaliste ». Tandis que ces derniers, par exemple, croient en la possibilité de « réformer la vie urbaine au sein de la structure sociale existante », « la ville contemporaine » n'est rien d'autre pour les premiers que « l'expression urbaine du système économique actuel ». Et cette ville-là ne saurait selon Paiva voir ses innombrables problèmes

⁸⁸ Edvaldo Pereira Paiva, *Urbanismo, ensaio...*, *ibid.*, p. 65.

⁸⁹ Edvaldo Pereira Paiva, « A urbanística e a realidade brasileira (II) », *op. cit.*, p. 91.

⁹⁰ Edvaldo Pereira Paiva, *Urbanismo, ensaio...*, *op. cit.*, p. 69.

résolus par de simples réformes – par de « petites retouches esthétiques » et des « corrections insignifiantes » – que l'on demanderait aux urbanistes. Comme dans d'autres sciences, « la capacité de réalisation effective de la science urbanistique », conclut-il, est en effet soumise aux contraintes du système économique. Pour ce qui est de l'« action pratique », note toutefois Paiva, l'école transformiste a adopté « toute la technique et les méthodes scientifiques mises en place par le réformisme ». Et ce parce que « le prolétariat, lorsqu'il prit le pouvoir en 1917 », hérita des « éléments de la science bourgeoise ». C'est ainsi une « nouvelle *urbanística* » fondée sur une science bourgeoise et sur les principes de l'école réformiste qui « entre sur la scène de l'histoire. »⁹¹

Ainsi, conclut Paiva, les principes les plus avancés de la science urbanistique, tels que les défendaient certains membres de l'école réformiste, ne peuvent être mis en œuvre que sous le socialisme.

13. De la ville chaotique, capitaliste, à la ville linéaire, socialiste

Mais comment sont nées ou furent conçues les théories et les méthodes de la science urbanistique? En réponse à un grave problème créé par le régime capitaliste lui-même, avance Paiva. Tel est le cas selon lui, par exemple, pour la théorie du zonage, qui, par le biais l'organisation et de la localisation des activités et de la population, visait au départ à faciliter un « processus de production » perturbé par le chaos de la ville moderne. Mais le réformisme était selon lui impuissant à mettre en œuvre cette théorie, le propre régime capitaliste cherchant à en rendre difficile ou à en empêcher l'application. Et si l'école réformiste a par ailleurs créé la

⁹¹ Edvaldo Pereira Paiva, *Urbanismo, ensaio...*, *ibid.*, pp. 69-70.

théorie – ou le principe – de l'« organisation urbaine par le biais d'unités d'habitation », elle ne la mettra jamais totalement en pratique dans les villes du monde capitaliste, où les unités d'habitation deviennent des « unités isolées » dans la mesure où elles finissent en fait par « être occupées par la bourgeoisie ou par la petite bourgeoisie ». Née en réponse aux problèmes de la ville capitaliste, la théorie des unités d'habitation ne pouvait en fait être pleinement implantée que dans une autre société, souligne Paiva, précisant: « Les villes composées d'unités d'habitation ne sont possibles que dans une société sans classes et, de fait, telle est l'organisation des villes socialistes, en Union Soviétique et dans les démocraties populaires. »⁹²

Mais la mission de l'école transformiste ne se résume pas à l'application des théories les plus avancées de l'école réformiste. Il lui incombe; ajoute Paiva, de contribuer, par ses réalisations, à la constitution « d'un nouvel urbanisme, c'est-à-dire d'un nouvel équilibre, à un plan supérieur: la Synthèse de l'évolution urbaine »⁹³. Et cette synthèse implique la disparition des différences existant entre ville et campagne. Sous le régime socialiste, conclura-t-il, les transformistes sont allés dans ce sens en créant des villes linéaires.

Paiva reconnaît cependant que, même pour les transformistes, « il n'est pas facile d'établir avec précision les caractéristiques des agglomérations du futur, car, pour cela, il faudrait connaître la portée future de l'évolution technique, dont il ne fait aucun doute qu'elle dépassera toutes les conjectures à ce sujet ». Tout au plus, pense-t-il, « peut-on imaginer sa forme structurelle ». Cela est possible dans la mesure où, s'il existe des « éléments variables », des éléments « correspondant à chaque type de production et de superstructure sociale » dans la formation des villes telle qu'elle s'est produite à travers l'histoire, il existe également des

⁹² Edvaldo Pereira Paiva, « A ciência urbanística e a realidade brasileira (IV), *op. cit.*, pp. 45-46.

⁹³ Edvaldo Pereira Paiva, *Urbanismo, ensaio...*, *op. cit.*, p. 80.

« facteurs constants, universels, identiques de tout temps, qui conditionnent l'existence de la cité ». Ainsi, les hommes ont toujours cherché à vivre près de leur lieu de travail, mais ce facteur constant a historiquement assumé des formes différentes: les personnes habitaient près de leur lieu de travail durant la phase de l'agriculture et sur leur lieu de travail lors de la phase de la production artisanale. Dans la phase de la production industrielle, cette constante voudrait que « les ouvriers habitent à proximité de la manufacture ». Mais ce n'est pas ainsi que les choses se passent dans la ville capitaliste: une grande partie de l'humanité vivant sous le capitalisme réside soit loin de son lieu de travail, soit à proximité mais dans des bidonvilles.⁹⁴

Le socialisme, avance Paiva, devra résoudre ce problème, et d'autres encore, à partir de l'« analyse des aspects positifs et négatifs des villes actuelles ». C'est en se basant sur ce type d'analyse; croit-il, que les transformistes seront à même de collaborer à la mise en place d'une « forme d'agglomération qui ne serait pas arbitraire, qui s'adapterait morphologiquement aux fonctions qu'elle doit exercer »⁹⁵. Cette nouvelle agglomération, Paiva la voit comme devant posséder les caractéristiques d'une ville linéaire, principalement parce que cette dernière, de par sa forme géométrique, accroît la surface de contact entre la ville et la campagne. Et c'est précisément ce changement « formel » qui pourra à ses yeux créer un nouveau cadre pour la vie humaine.

Lorsque Paiva coucha sur le papier ces idées et ces conceptions sur la science urbanistique, il connaissait à peine les villes soviétiques. Malgré les avertissements et les provocations de Mauricio Cravotto⁹⁶, il faisait fi des critiques adressées à l'urbanisme tel qu'il se pratiquait alors

⁹⁴ Edvaldo Pereira Paiva, *Urbanismo, ensaio...*, *ibid.*, pp. 75-76.

⁹⁵ Edvaldo Pereira Paiva, *Urbanismo, ensaio...*, *ibid.*, p. 79.

⁹⁶ Dans les archives d'Antônio Cravotto, nous avons pu lire une partie de la correspondance que Paiva et lui ont échangée dans les années 40 et 50. Dans plus d'une lettre, l'architecte uruguayen, sur un ton provoquant mais humoristique, attire l'attention de Paiva sur ce qui se passait alors en Union Soviétique dans le champ de l'architecture.

en Union Soviétique, car il était convaincu que les informations que l'Occident recevait à ce sujet n'étaient pas dignes de foi. Il croyait tout simplement aux réalisations du socialisme et surtout que ces réalisations signifiaient le « progrès ». Enfin, le socialisme triomphant représentait par-dessus tout pour Paiva, ou pour son système de croyances, la confirmation que l'évolution sociale avait un sens et que ce sens était celui du progrès.

Ce que nous voulons en fait souligner ici, ce sont certaines caractéristiques de la science urbanistique *de Paiva* telles qu'il les a mises en évidence par ses constructions théoriques, parfois confuses. Son approche théorique de la forme » et du contenu de la ville semble se faire plus nette quand il se réfère à l'école selon lui la plus avancée de l'*urbanística*, à savoir l'école transformiste, que lorsqu'il parle des villes existantes. C'est de fait dans son approche de la ville linéaire « du futur » qu'il explicite clairement le rôle qu'il pense devoir incomber spécifiquement à l'*urbanística* en tant que science: c'est à celle-ci qu'il revient de donner une forme à la ville pour lui apporter un nouveau contenu, c'est-à-dire pour permettre que s'y mettent en place de nouveaux rapports sociaux.

C'est sans doute pour cette raison qu'il écrit, dans son travail de conclusion de ses études suivies à Montevideo, que « l'*urbanística* moderne est moins une question technique qu'une science sociale ». « Les aspects techniques de l'*urbanística* », dira-t-il dans le même article, « sont minimes par rapport à l'ensemble et doivent être confiés aux spécialistes respectifs: ingénieurs, médecins, biomètres, etc. »⁹⁷

⁹⁷ Edvaldo Pereira Paiva, « Alcance da ação... », *op. cit.*, p. 229.

*« L'évolution technique conduit l'homme à perfectionner chaque machine, chaque outil qu'il crée et emploie dans son combat contre la nature. Chacune des parties et le tout revêtent petit à petit une forme adaptée à leur fonction, au fur et à mesure qu'est identifiée et explicitée cette fonction. La reconnaissance de ce que la ville n'est pas quelque chose d'immuable dans l'univers, mais une création humaine, et la discrimination des caractéristiques que les villes doivent posséder pour se transformer en un instrument utile dans ce combat ont mené l'homme à tenter d'adapter la structure urbaine à leurs fonctions. ».*⁹⁸

La ville apparaît à plusieurs reprises dans les écrits de Paiva comme une sorte de force productive, en tant qu'instrument créé par l'homme. Il y associe fréquemment la forme de cet instrument à la « structure urbaine » et son contenu aux « fonctions urbaines ».

Dans le monde capitaliste, cet outil créé par l'homme – la ville – est le résultat de l'« accumulation fortuite et arbitraire d'efforts individuels, fragmentaires et sporadiques », écrit-il, ajoutant qu'avec le progrès, sous le socialisme, la ville se transformera en « fruit d'une création collective, rationnelle et consciente »⁹⁹.

Quelle serait donc, dans le monde capitaliste, la mission d'un urbaniste qui, comme Paiva, souhaite le progrès de l'humanité et croit en la victoire du socialisme?

Le véritable révolutionnaire est celui qui crée les conditions favorables à la venue du nouveau. L'évolution prépare la révolution, crée pour elle un terreau favorable. Telles sont les autres leçons importantes qu'il convient selon Paiva de tirer de l'histoire au travers de la dialectique et du matérialisme historique de Staline. Le rôle de l'urbaniste, à ses yeux, n'est pas de construire des plans idéals ou des projets qui ne pourront jamais être menés à bien sous le capitalisme: ce serait là tomber dans

⁹⁸ Edvaldo Pereira Paiva, *Urbanismo, ensaio...*, *ibid.*, p. 51.

⁹⁹ Edvaldo Pereira Paiva, *Urbanismo, ensaio...*, *ibid.*, p. 52.

l'utopie ou dans la démagogie. Préparer le terrain pour la révolution, en ce qui concerne l'*urbanística*, signifie au contraire élaborer des plans qui ne s'écartent jamais de la « réalité », qui correspondent à l'étape d'évolution vécue par la société pour laquelle travaille l'urbaniste.

Cette position de Paiva vis-à-vis de l'*urbanística* connaîtra toutefois certains revirements. Si, dans les années 40, il croyait pouvoir être un urbaniste transformiste bien que vivant dans un monde capitaliste, peu de temps après, lorsque des intellectuels du Parti Communiste en viendront à définir le Brésil comme un pays à l'économie semi-féodale, Paiva redéfinira cependant son urbanisme, qu'il préférera alors qualifier de « réaliste ». Dès lors, il défendra cette nouvelle position jusqu'au bout de son parcours d'urbaniste, comme il le fait comprendre dans un texte publié en 1959:

*« Nous ne devons jamais nous écarter des conditions réelles de nos villes. Elles seules peuvent servir de base à des plans réellement utiles. Nous devons donc approfondir notre analyse scientifique de la réalité urbaine, ainsi que l'étude des réelles possibilités de sa transformation. Cette leçon nous a été démontrée par les expériences de nos travaux antérieurs et elle est valide pour tous les cas. »*¹⁰⁰

Il n'appartient pas aux urbanistes de transposer au Brésil, de manière « mécanique », des théories et des techniques créées aux fins de résoudre les problèmes de pays avancés, conclura Paiva. Après tout, écrira-t-il en 1953, « au Brésil, prédomine l'économie rurale, fondée sur le latifondo, et le capitalisme a encore un certain retard, son influence étant très restreinte »¹⁰¹. Mais quel urbanisme serait approprié à une société présentant de telles caractéristiques? Nous verrons, au travers de ses plans, que les réponses qu'il va apporter à cette question se rattachent directement aux différentes interprétations qu'il donnera de la « réalité » de

¹⁰⁰ Edvaldo Pereira Paiva, « A urbanística e a realidade brasileira (II) », *op. cit.*, p. 124.

¹⁰¹ Edvaldo Pereira Paiva, « A ciência urbanística e a realidade brasileira (I) », *op. cit.*, p. 6.

chacune des villes qu'il analysera.

Sur cette orientation « réaliste », Paiva en greffera une autre à partir du début des années 50, liée à l'influence croissante qu'exerce le réalisme socialiste parmi les architectes avec lesquels il travaille. Demétrio Ribeiro sera la figure de proue de la diffusion des idées de ce courant « esthétique » parmi ceux du Rio Grande do Sul. S'appuyant sur les idées du réalisme socialiste, Ribeiro et son frère et camarade de parti Edgar Graeff engageront dans les pages de la revue *Horizonte* une polémique autour de l'architecture moderne au Brésil. Selon Ribeiro, l'architecture des modernes brésiliens se montrait « révolutionnaire au sens d'une architecture nouvelle, différente, produisant des ouvrages à l'apparence étrange et inconnue », « révolutionnant les formes, l'aspect des constructions ». Mais elle n'était d'après lui en aucune façon « révolutionnaire au sens d'un art du peuple révolutionnaire », ne relevant pas, en tant qu'art, d'une traduction « du goût et des sentiments du peuple qui contribue au progrès culturel des masses et à la propre transformation de la société »¹⁰². « L'architecture moderne brésilienne est, dans son apparence, totalement différente de l'architecture de notre passé », ses formes se révèlent « totalement étrangères à ce qui constitue les notions architecturales du peuple », elle « est née et s'est développée sous l'influence exclusive du goût de la bourgeoisie et de son idéologie » et, de ce fait, n'est pas « l'architecture du peuple brésilien », écrit-il encore.

Graeff, qui avait obtenu son diplôme d'architecte à Rio de Janeiro au milieu des années 40, était pour sa part un grand admirateur des travaux de Lúcio Costa et d'Oscar Niemeyer. Contrairement à Ribeiro, il affirmait que leur architecture était l'expression légitime de la culture nationale, en ce qu'elle avait de plus progressiste. « Les architectes modernes brésiliens acceptent la juste critique que leur architecture n'est toujours pas

¹⁰² Demétrio Ribeiro, « Sobre arquitetura brasileira », *Horizonte* (1/5), mai 1951, p. 145.

suffisamment liée au peuple », même si « personne ne peut nier » qu'ils poursuivent cet objectif, notait-il en 1951. Au Brésil, ajoutait-il, la marche de l'architecture moderne conduite par Lúcio Costa, « se poursuit de victoire en victoire, sous la direction d'architectes progressistes intimement liés aux luttes du peuple, affrontant les attaques, les calomnies et même la police, que les architectes de l'art officiel de la bourgeoisie lancent et ne cessent de lancer contre eux. »¹⁰³

L'esthétique du réalisme socialiste, telle que l'interprétait Demétrio Ribeiro, exercera une influence durable parmi les étudiants en architecture de Porto Alegre. Certaines de leurs études sur les caractéristiques des constructions « traditionnelles » des *colonos* suivront même cette orientation¹⁰⁴. En 1954, à l'occasion du IV^e Congrès des Architectes du Brésil, qui se tient à Sao Paulo, Demétrio Ribeiro, Nelson Souza et Enilda Ribeiro signent une thèse intitulée « Situation de l'Architecture Brésilienne » qui va servir, pendant plus de dix ans, de véritable programme d'action aux étudiants et aux jeunes architectes de Porto Alegre qui s'identifiaient au réalisme socialiste¹⁰⁵. C'est aussi dans les années 50 que, sous l'influence de ce réalisme, Paiva adressera une critique voilée mais claire à Lúcio Costa et Oscar Niemeyer, voyant dans leurs travaux une monumentalité étrangère à la « réalité » brésilienne, en termes tant sociaux que culturels.

¹⁰³ Edgar Graeff, « Sobre arquitetura », *Horizonte* (1/6), mai 1951, p. 170.

¹⁰⁴ Nelson Souza, Susy Brückner, Moacyr Zanin, Carlos Maximiliano Fayet, « A casa do colono », *Cadernos de Estudo* (15), Porto Alegre, CEUA, 1961; travail réalisé en 1949 qui traite de l'architecture des demeures des immigrants italiens et allemands du Rio Grande do Sul.

¹⁰⁵ Demétrio Ribeiro, Nelson Souza, Enilda Ribeiro, « Situação da arquitetura brasileira », Porto Alegre, 1954 (ronéoté), 4 p.; thèse qui a été présentée à São Paulo lors du IV^e Congrès des Architectes du Brésil.

14. Les ambiguïtés de l'*urbanística* selon Paiva

A partir du système d'interrogations qu'il construit dans ses écrits théoriques et dans les justifications de ses plans, Paiva érige en fait une vision ambiguë de l'*urbanística* et de la portée de l'action de l'urbaniste. Si, d'une part, en tant qu'urbaniste, il avance que les plans d'urbanisme sont nécessaires au progrès de la ville et que seuls des spécialistes peuvent les élaborer, à savoir ceux qui dominent la science urbanistique, d'autre part, en tant que « scientifique du prolétariat », il dit se sentir dans le devoir de dénoncer la nature de classe de cette science et de mettre en évidence les limites de l'application de ses théories dans le monde capitaliste, et plus particulièrement dans un pays à l'économie semi-féodale comme le Brésil.

Nous l'avons vu, Paiva avait pour habitude de reprendre ses textes pour les actualiser. Il nous semble opportun à cet égard de reproduire ici un paragraphe de l'un de ses travaux tel qu'il l'écrivit en 1954 et tel qu'il le reprit en 1958:

*« Les principes directeurs de la science urbanistique, cités ci-dessus, ont une application pratique restreinte dans les conditions sociales actuelles. En dépit de cette remarque, nous désirons approfondir l'analyse de chacun de ces concepts, afin d'en extraire ce qui peut être utilisé, en termes réalistes, au profit du prolétariat et du peuple brésilien, durant l'étape historique que nous traversons – **et dans le même temps nous tenterons de structurer les principes correspondant aux nouvelles conditions sociales qui adviendront très bientôt dans notre pays.** »*¹⁰⁶

Dans la seconde version, la phrase que nous avons mise en caractères gras a été supprimée, le reste du paragraphe n'ayant pas été

¹⁰⁶ Edvaldo Pereira Paiva, « A ciência urbanística e a realidade brasileira (I) », *op. cit.*, p. 6.

retouché¹⁰⁷. Cette phrase attestait que Paiva avait peu à peu modifié sa vision sur les possibilités d'application de la science urbanistique ou de l'*urbanística* au Brésil, et son retrait du texte de 1958 révèle que l'auteur avait perdu de l'optimisme qu'il manifestait dans celui de 1954.

Dans la première moitié des années 40, l'œuvre de Paiva laissait encore la place à un discours cherchant à séduire par l'apologie de l'*urbanística* en tant que science généreuse: « L'urbanisme, du fait qu'il est une science parfaitement altruiste, qui vise le bien-être de la collectivité et qui désire mettre en place une meilleure structure pour la totalité de la cité, impose à chaque groupe social et à chaque individu en particulier qu'ils coopèrent de façon désintéressée en faveur du plan général »¹⁰⁸. Mais, dans le même temps, Paiva remettait en cause la portée de cette science. Dans un texte publié en 1943, il affirmera ainsi que « la pratique de l'*urbanística* est entravée de fait par les lois du système économique »¹⁰⁹. Il l'y abordera par ailleurs en tant que champ de courants en lutte, c'est-à-dire en tant que science qui abrite en son sein les théories les plus divergentes.

Au début des années 50, à l'époque où il élaborait des plans d'aménagement pour Caxias do Sul et d'autres villes, il publiait une autocritique dans laquelle il jugeait sévèrement les voies empruntées par l'*urbanística*, écrivant: « La bourgeoisie, afin de garder le pouvoir entre ses mains, a besoin, sur tous les terrains, d'armes propices à la démagogie, aux fins de tromper les masses et de détourner les luttes du prolétariat. Ladite science urbanistique s'adapte de plus en plus à ce rôle. »¹¹⁰

Dans les années 40, Paiva avait qualifié d'« *urbanística* de théâtre » les réalisations des fascistes et les nazis, car, selon lui, elles visaient avant

¹⁰⁷ Edvaldo Pereira Paiva, « A urbanística e a realidade brasileira (I) », *op. cit.*, p. 28.

¹⁰⁸ Edvaldo Pereira Paiva, « Alcance da ação... », *op. cit.*, p. 231.

¹⁰⁹ Edvaldo Pereira Paiva, *Urbanismo, ensaio...*, *op. cit.*, p. 71; voir aussi « A ciência urbanística e a realidade brasileira (II) », *op. cit.*, p. 86.

¹¹⁰ Edvaldo Pereira Paiva, « A ciência urbanística e a realidade brasileira (II) », *ibid.*, p. 85.

tout à impressionner les masses. Et au cours de la décennie suivante, préoccupé par l'influence des idées et des plans de Le Corbusier sur les esprits des architectes brésiliens, il en viendra à affirmer que cette influence était un « danger pour le maintien et le développement des cultures nationales » et de la propre culture brésilienne. « Sur ce terrain, Le Corbusier représente la manifestation la plus accomplie du cosmopolitisme, contre lequel les professionnels progressistes doivent se battre afin de préserver nos traditions culturelles et artistiques »¹¹¹, écrira-t-il. Paiva n'hésitera pas à définir le CIAM comme un mouvement réactionnaire qui, « faisant appel à une démagogie effrénée », croit pouvoir résoudre « tous les problèmes urbains et économiques » au travers de l'*urbanística* – et ce faisant devient l'« instrument de défense des intérêts des classes dominantes »¹¹². A la même époque où il adressait cette dure critique au Congrès International de l'Architecture Moderne, il rendait public, aux côtés de Demétrio Ribeiro, un plan intitulé « avant-projet de planification urbaine de Porto Alegre selon les principes de la Charte d'Athènes ». On peut voir là une manifestation de plus de l'ambiguïté de Paiva, dans la mesure où, en même temps qu'il définissait le CIAM comme un mouvement réactionnaire, il faisait appel à la Charte élaborée par ses participants pour légitimer l'idée que les plans d'urbanisme devaient être l'œuvre de spécialistes.

15. L'autocritique

Entamée sous la conduite d'Ubatuba de Faria au début des années 30, alors qu'il était étudiant en ingénierie civile, la trajectoire de Paiva l'urbaniste est marquée par un effort constant d'apprentissage au travers

¹¹¹ Edvaldo Pereira Paiva, « A ciência urbanística e a realidade brasileira (IV) », *op. cit.*, p. 47.

¹¹² Edvaldo Pereira Paiva, « A ciência urbanística e a realidade brasileira (IV) », *ibid.*, p. 47.

de lectures et d'études, mais aussi de son expérience pratique. Il croit que l'*urbanística* est une science et que, comme d'autres domaines du savoir, elle peut s'enseigner et s'apprendre, au même titre que les théories et les techniques qu'elle engendre.

Au cours de sa trajectoire, Paiva fut employé municipal, urbaniste et professeur; il traça des plans d'urbanisme tant comme fonctionnaire que comme professionnel; il écrivit et prit la parole en tant que scientifique, militant et professeur. Porteur d'une certaine vision du monde marquée par l'acceptation tacite de vérités bien souvent issues de sa croyance dans l'évolution sociale, dans le progrès de l'humanité, il ignora très souvent les incohérences, les ambiguïtés et les incertitudes de ses propres réflexions théoriques et de ses travaux d'urbaniste. Mais il le fit avant tout de par son incapacité à les comprendre, et ce probablement parce que ses croyances, c'est-à-dire l'angle de vision qu'il avait adopté depuis son poste d'observation – qu'il considérait comme étant le seul à permettre de saisir la réalité –, ne faisaient que l'aveugler, lui interdisait de « voir » certaines facettes de cette réalité, dont, selon lui, la description « objective » était censée être à la portée de la philosophie de l'histoire et l'« essence » pouvait être révélée par les hommes en tant qu'êtres capables de tout connaître et de tout comprendre.

C'est toujours en s'appuyant sur ces croyances que Paiva essaiera de comprendre son propre urbanisme. Il qualifiera cette réflexion sur son œuvre et sur sa compréhension de la science urbanistique d'*autocritique*. Et s'il existe effectivement un moment charnière dans le parcours de Paiva l'urbaniste, c'est précisément cette autocritique, écrite au début des années 50 et publiée en 1953 et 1954 dans la revue *Horizonte* en tant que réflexion d'un scientifique du prolétariat. Elle sera à nouveau publiée en 1958 et 1959 par le Centre des Etudiants en Architecture (CEUA), avec de légères mais non moins importantes modifications, cette fois en tant que réflexion d'un professeur, d'un universitaire.

L'autocritique de Paiva fut ainsi publiée par une revue du Parti Communiste et par un journal étudiant. Quand, en 1943, dans son *Urbanismo, ensaio de interpretação social*, il remit en question la portée de l'*urbanística* en tant que science et en tant que science de la classe dominante, Paiva semblait encore peu convaincu de ses propres idées et conclusions. Il était en effet en train de prendre conscience, par le biais de ses écrits, d'un dilemme: tandis que, grâce à une formation suivie à l'étranger, il semblait enfin trouver une légitimation en tant que « spécialiste » (comme urbaniste), sa vision de militant et de scientifique l'amenait à dénoncer la portée limitée de cette science dans le monde capitaliste . Son autocritique signifia probablement la tentative d'apporter une solution à ce dilemme. A travers elle, Paiva semble avoir voulu montrer qu'il croyait que son propre urbanisme était en phase de progrès, d'évolution, et que, étant donné que l'urbanisme pouvait à ses yeux s'apprendre et s'enseigner, ce progrès devait être partagé avec ses compagnons architectes et urbanistes communistes, et surtout avec les étudiants, les « futurs » urbanistes.

Mais quels changements l'autocritique de Paiva a-t-elle réellement introduits dans son urbanisme? A vrai dire, on en constate un seul, mais il s'agit d'un changement de poids: s'appuyant sur sa propre expérience, il va remettre en cause ce qu'il appelle l'« application mécanique » des théories urbanistiques. Ce qu'il fera ici, c'est surtout actualiser sa vision du monde, consolider et définir avec une plus grande précision sa compréhension de la portée et de la finalité des plans d'urbanisme, ainsi que des méthodes et des techniques impliquées dans leur mise en œuvre.

16. Les étapes et le rôle du plan

Elaborer des plans d'urbanisme, telle est dans la vision de Paiva la tâche la plus importante de l'urbaniste. Il parlera à ce propos d'étude, de préparation, d'élaboration et d'organisation de tels plans. Quel que soit le vocable qu'il emploie, le plan reste à ses yeux le principal produit du travail de l'urbaniste.

Au-delà des diverses qualifications qu'il accole à la notion de « plan », presque toutes les définitions qu'il en donne ont en commun l'idée que le plan est le produit d'une réflexion sur la ville comme « un tout » et procède de la réunion de propositions relatives à l'ensemble de la ville. C'est à cela que Paiva se réfère lorsqu'il parle de plan d'ensemble, d'extension, de remodelage et d'embellissement, d'urbanisme ou urbanistique, régulateur, de réforme urbaine et d'urbanisation, ou encore pilote. Il s'agit là dans tous les cas de plans « généraux », car il y a aussi les plans qu'il qualifie de « partiels » – tels les plans d'avenues, d'espaces libres, de zonage. Ces derniers incluent presque toujours chez lui des « projets » spécifiques, des « détails » ou des parties d'un plan général – tels les projets d'extension, de canalisation ou de tracé d'une avenue. Mais Paiva se réfère aussi aux plans d'ensemble comme à des « projets », parlant par exemple à cet égard de « projet urbanistique ».

Bien souvent, lorsqu'il évoque le plan d'urbanisme, Paiva inclut des remarques liées non seulement à sa portée ou au type de travaux qu'il envisage, mais aux qualités qu'il estime devoir régir son élaboration; ainsi, un plan devra être objectif et réaliste, rationnellement étudié, véritablement utile, réalisable, etc.

Tout plan doit donc réunir selon lui des propositions concernant l'ensemble de la ville, liées essentiellement à la « forme » de celle-ci, à la forme de ses éléments ou composantes. « Le Plan est un ensemble

indivisible. Sa raison d'être est précisément la conjugaison et l'harmonisation des divers éléments constitutifs de la ville en un tout organique »¹¹³, écrit-il. Au travers du plan et sur la base des connaissances de la réalité et « des lois régissant le développement de nos agglomérations », souligne Paiva en se rapportant aux villes brésiliennes, l'urbaniste agit « sur le processus de leur formation et de leur évolution, en modelant un milieu urbain plus approprié. »¹¹⁴

Mais, au travers du plan, ce n'est pas cette « forme » – la ville – que l'urbaniste planifie, mais son évolution. « Le Plan d'urbanisme proprement dit », note Paiva en 1946, « est le guide qui, une fois adopté, devra orienter l'évolution urbanistique de la ville »¹¹⁵. « De l'analyse de l'*expediente urbano* », écrit-il encore en 1947, « l'urbaniste extraira les directives générales pour la mise au point d'une planification de l'évolution future de la ville » – et développera l'étape finale de son travail, « l'organisation du Plan d'urbanisme ou régulateur ». Et il conclut: « Comme son nom l'indique, le Plan d'urbanisme dirige le développement de l'agglomérat humain », mais il le fait dans le but d'« accomplir le destin que sa structuration sociale et économique révèle »¹¹⁶. C'est-à-dire que l'urbaniste se doit en quelque sorte, à ses yeux, de « découvrir » ce qui, bien que présent dans la « réalité », y reste caché – et d'« étudier cette structuration pour aménager, assainir et embellir les éléments matériels de la ville. »¹¹⁷

Si, via le plan, il incombe ainsi à l'urbaniste d'aborder l'évolution de la ville, comment doit-il mener cette approche? Par le biais de quels moyens sera-t-il amené à concrétiser les propositions réunies dans le « plan »? S'agissant de la ville, Paiva conçoit celui-ci comme étant « la contribution de la technique au plan d'action de la municipalité, pour ce qui

¹¹³ Edvaldo Pereira Paiva, Demétrio Ribeiro, « O plano diretor de Uruguaiana », *op. cit.*, p. 41.

¹¹⁴ Edvaldo Pereira Paiva, « A urbanística e a realidade brasileira (II) », *op. cit.*, p. 51.

¹¹⁵ Edvaldo Pereira Paiva, Demétrio Ribeiro, « O plano diretor de Uruguaiana », *op. cit.*, p. 26.

¹¹⁶ Edvaldo Pereira Paiva, « Algumas sugestões para... », *op. cit.*, p. 78.

¹¹⁷ Edvaldo Pereira Paiva, Francisco Riopardense de Macedo, « Plano diretor de Lageado », *Boletim do DPM* (25-26), juillet-août 1950, p. 58.

est des améliorations urbaines qui seront progressivement menées à bien et pour ce qui est de la réglementation des constructions »¹¹⁸. Le plan apparaît en ce sens comme devant proposer un ensemble de directives touchant à la mise en place de telles améliorations et de cette réglementation, directives dont il conviendra que la concrétisation, dans le contexte des réflexions théoriques et des plans de Paiva, se fasse essentiellement moyennant: a) la définition de délais et de critères pour la localisation et l'implantation de nouveaux « organes » ou éléments dans la ville et pour l'amélioration et l'extension de la voirie et de ses « espaces libres »; b) des opérations comme l'ouverture ou l'élargissement de rues.

En adoptant un autre point de vue, Paiva définit également le plan d'urbanisme comme un ensemble de plans et de rapports (de projets, de dessins, de schémas, de maquettes, de comptes-rendus) qui « fournit l'orientation technique à même de conférer une parfaite cohérence à l'action urbanistique municipale, tout au long de l'évolution future de la ville. »¹¹⁹

Outre la définition de ce qu'est un plan d'urbanisme, Paiva se souciera de souligner ce qu'il n'est pas. Ce n'est pour lui ni un programme de travaux, ni une « chose statique, définitive », et il ne saurait être non plus une « camisole de force ». Un plan ne signifie rien en soi et se transforme « en instrument créateur d'illusions au sein de la population à des fins électorales » quand ce qu'il propose ne peut devenir réalité. A lui seul, ajoute-t-il, un plan d'urbanisme « ne fera pas de miracles pour l'administration », car s'il constitue « la base pour des réalisations d'intérêt public, il n'est pas la réalisation en soi ». Il est « le résultat des études de l'urbaniste » mais ne fait que « conseiller », puisque la concrétisation de ses directives dépend « de la volonté administrative. »¹²⁰

¹¹⁸ Edvaldo Pereira Paiva, Demétrio Ribeiro, « O plano diretor de Uruguaiana », *op. cit.*, p. 26.

¹¹⁹ Edvaldo Pereira Paiva, Demétrio Ribeiro, « O plano diretor de Uruguaiana », *ibid.*, p. 27.

¹²⁰ Edvaldo Pereira Paiva, Francisco R. de Macedo, « Plano diretor de Lageado », *op. cit.*, p. 58.

Grosso modo, note Paiva, deux groupes d'agents ou d'intérêts sont impliqués dans l'action du plan d'urbanisme. D'une part, il vise à « discipliner les actions des pouvoirs publics », à apporter une « cohérence à l'action urbanistique municipale tout au long de l'évolution de la ville », à fournir « l'orientation technique qui permette une application plus rationnelle et plus profitable des fonds publics »¹²¹. D'autre part, son but est d'orienter l'action des « initiatives privées, qu'il s'agisse de la construction de bâtiments, du parcellement des terrains ou de la mise en place d'activités dans certains endroits »¹²². Le plan d'urbanisme cherche à « coordonner, dans la mesure du possible, les diverses initiatives qui, dans le temps, concourront au progrès de la ville », que ces initiatives soient d'origine publique ou privée – il est « le dénominateur commun des diverses réalisations, publiques et particulières »¹²³, écrit-il en 1952.

Face à une telle complexité concernant les objectifs à atteindre, Paiva juge « difficile, sinon impossible », « l'application d'un plan intégral d'urbanisation, qui établirait d'avance une structure urbaine définie dans ses moindres détails »¹²⁴. Mais ce n'est pas parce qu'il estime que l'urbaniste doit toujours « garder les pieds sur terre » qu'il en conclut qu'il lui faut « se raccrocher entièrement aux conditions existantes ». C'est pourquoi, ajoute-t-il, « le plan joue un rôle actif dans le processus naturel même [d'évolution de la ville]. »¹²⁵

Un grand nombre d'exemples montrent clairement que, pour Paiva, le plan a pour fonction, en dernière instance, d'analyser l'évolution de la ville et, de ce fait, doit se traduire non pas par des schémas rigides, mais par des « directives » à même d'orienter son développement. Son rôle est

¹²¹ Edvaldo Pereira Paiva, Demétrio Ribeiro, « O plano diretor de Uruguaiana », *op. cit.*, p. 26.

¹²² Edvaldo Pereira Paiva, Edgar A. Graeff, Demétrio Ribeiro, *Florianópolis, Plano Diretor*, Porto Alegre, Imprensa Oficial, 1952, p.32.

¹²³ Edvaldo Pereira Paiva et al., *Florianópolis...*, *ibid.*, p. 67.

¹²⁴ Edvaldo Pereira Paiva, Carlos Maximiliano Fayet, Roberto Felix Veronese, Moacyr Moojen Marques, *Delta do Jacuí, Plano Piloto*, Porto Alegre, Globo, 1958, p. 28.

¹²⁵ Edvaldo Pereira Paiva et al., *Delta do Jacuí...*, *ibid.*, p. 51.

de chercher, modestement, à « annuler ou, du moins, atténuer les effets d'une croissance non planifiée »¹²⁶. La « ville chaotique », commente-t-il, résultat des « efforts épars et aveugles de l'homme dans le remodelage du monde alentour », doit céder la place à une « ville fonctionnelle », résultat d'« efforts intelligents et soumis à un plan d'ensemble. »¹²⁷ Le plan d'ensemble, pilote ou d'urbanisme, note-t-il encore, doit être une « simple ossature (*arcabouço*) structurante, laissant à l'initiative privée un champ largement ouvert pour le tracé de voies et la construction de lotissements sur ses terrains » et doit « prévoir uniquement les lignes maîtresses dans le cadre desquelles se fera la croissance de la ville »¹²⁸.

Tout au long de son parcours d'urbaniste, Paiva semble d'être débattu avec l'idée que l'urbaniste ne peut pas grand-chose face à la dynamique urbaine. Si, dans son premier travail, il définissait la finalité du plan de Porto Alegre comme étant de « mettre de l'ordre dans le chaos actuel et d'établir dorénavant les directives du développement conscient de notre ville »¹²⁹, on peut se demander si ce développement conscient ne renvoyait pas déjà en même temps au fait que, la dynamique de l'évolution urbaine pouvant difficilement être contrariée, il vaut mieux se contenter de la comprendre et de la suivre afin, dans la mesure du possible, d'en corriger ou d'en atténuer les « défauts ».

En 1947, Paiva écrit un article intitulé « quelques suggestions pour l'étude du plan d'urbanisme de Porto Alegre », où il parle spécifiquement de la « confection » des plans d'urbanisme.

Il introduit cet essai théorique en établissant une importante distinction entre « l'étude et la préparation d'un plan pour une

¹²⁶ Edvaldo Pereira Paiva et al., *Delta do Jacuí...*, *ibid.*, p. 13.

¹²⁷ Edvaldo Pereira Paiva, *Urbanismo, ensaio...*, *op. cit.*, p. 52.

¹²⁸ Edvaldo Pereira Paiva et al., *Delta do Jacuí...*, *op. cit.*, p. 13.

¹²⁹ Edvaldo Pereira Paiva, Luiz Arthur Ubatuba de Faria, *Contribuição ao estudo...*, *op. cit.*, p. 2.

agglomération déjà développée » et celles concernant les villes créées *ex nihilo*. Bien qu'il ne compare pas ces deux cas de figure, il souligne que le travail relatif à une « agglomération déjà définie est complexe à l'extrême et d'une grande responsabilité. »¹³⁰

Selon Paiva, l'élaboration d'un plan d'urbanisme doit suivre des étapes de travail qu'il appelle respectivement pré-plan, *expediente urbano* et plan d'urbanisme, ou « plan définitif ».

La première étape de cette élaboration « consiste en la réalisation d'études préliminaires ou pré-plan », écrit-il ainsi. L'objectif de cette première phase est d'« exposer [aux autorités], synthétiquement, les lignes générales de la conception qu'ont les urbanistes des problèmes de la ville et des solutions possibles », le pré-plan, précise-t-il, relevant d'un « ensemble de solutions primaires » à apporter aux problèmes d'une ville et résultant de l'analyse et de l'interprétation de ces problèmes de la part de l'urbaniste. Cette analyse, fruit de son expérience et de sa connaissance des phénomènes urbains complexes, conduira, en s'ajoutant à l'orientation théorique de ce dernier, « à une esquisse de solutions, absolument pas dogmatiques mais consistantes », poursuit Paiva. Dans un autre article, il définira le pré-plan comme étant l'organisation d'un avant-projet conçu sur la base de l'analyse des problèmes de l'agglomération et sur une « intuition de ses problèmes vitaux. »¹³¹

Concernant la deuxième étape de la préparation d'un plan d'urbanisme, Paiva publiera deux articles dans lesquels il aborde spécifiquement cette question, soulignant que l'*expediente urbano* constitue un « ensemble de données analytiques interprétées », ou encore « l'expression, sous forme graphique, des phénomènes urbains ».

¹³⁰ Edvaldo Pereira Paiva, « Algumas sugestões para o estudo do plano diretor de Porto Alegre », *Revista de Engenharia do RGS* (11), Porto Alegre, décembre 1947, p. 78.

¹³¹ Edvaldo Pereira Paiva, « Alcance da ação... », *op. cit.*, p. 233.

Par ce biais, ajoute-t-il, l'urbaniste prendra connaissance du « passé » et du « présent » de l'agglomération. C'est sur la base de l'*expediente urbano* qu'il pourra « découvrir la loi interne de développement extensif » et, ainsi, « mettre en évidence le caractère de la forme » de la ville analysée. Outre qu'il lui donnera la « faculté de connaître l'origine et l'évolution de la ville », l'urbaniste devra s'en servir pour connaître « les caractéristiques et les interdépendances des faits urbains actuels, car tout cela affectera l'orientation à donner au plan. »¹³²

Mais l'élaboration de l'*expediente urbano* vise d'autres fins. Elle aidera l'urbaniste, note Paiva, à acquérir « une vision d'ensemble de problèmes extraordinairement complexes ». Et c'est de l'analyse ultérieure de cet *expediente urbano* qu'il « extraira les directives générales pour établir une planification de l'évolution future de la ville ».

Dans la troisième étape du travail, l'organisation du Plan d'urbanisme, l'urbaniste, en partant des directives générales déterminées à travers l'*expediente urbano* et des études effectuées, reprendra le pré-plan ou avant-projet initial. Mais le plan d'urbanisme, fait remarquer Paiva, ne saurait consister en « une simple copie, sur des plans topographiques plus précis, du pré-plan » ; il « devra être quelque chose de plus scientifique, de plus honnête ». Par exemple, l'étude du schéma de la voirie effectuée lors de l'élaboration de l'*expediente urbano* « permettra de détecter les défauts existant dans l'esquisse initiale, créant ainsi les bases de projets plus réalistes et pratiques. »¹³³

Dans l'étape de l'organisation du plan définitif, les propositions et les « idées avancées dans le pré-plan seront confrontées aux conditions réelles objectives », certains des projets « joliment dessinés se révéleront inadaptés aux circonstances », des solutions qui semblaient correctes

¹³² Edvaldo Pereira Paiva, « Origem e evolução... », *op. cit.*, p. 107.

¹³³ Edvaldo Pereira Paiva, « Algumas sugestões para... », *op. cit.*, p. 82.

s'avéreront inefficaces, souligne Paiva, tempérant son propos en ajoutant que le pré-plan ne devra pas être obligatoirement modifié – qu'il devra être réévalué à la lumière des études de l'*expediente urbano*. Ainsi, lors de cette dernière étape, le « schéma initial, s'il est bien étudié, sur la base de prémisses correctes, pourra être maintenu » bien qu'en s'accompagnant de légères modifications. Si tel est le cas, il sera possible d'entrevoir « la portée de la vision de l'urbaniste qui l'aura tracé ». Une fois le plan définitif prêt, il lui faudra enfin « établir des orientations précises et des directives claires, en renvoyant l'étude des détails à un moment opportun. »¹³⁴

Quant à l'application du plan, si elle ne dépend plus de la volonté de l'urbaniste, celui-ci devra toutefois être préparé, note Paiva, à l'éventualité où les autorités lui demanderaient, pour apporter une suite à son travail, d'organiser les travaux visant à détailler les projets, les plans partiels, l'élaboration d'une réglementation et l'approbation légale de celle-ci.

17. Le plan: les « prémisses » et les théories

Un plan ne s'élabore pas uniquement selon certaines procédures. Il repose également sur des « prémisses » et des « théories » urbanistiques. L'établissement de prémisses représente le « point de départ logique et rationnel pour la préparation d'un plan d'urbanisme », écrit Paiva, prémisses qu'il définira comme étant « l'ensemble des principes d'orientation de l'étude, ces principes devant être extraits de l'analyse de la fonction et des caractéristiques de l'agglomérat. »¹³⁵.

Les « prémisses » apparaissent donc ici comme des principes tirés de l'analyse d'une ville donnée. Mais, pour Paiva, cette « analyse » ne

¹³⁴ Edvaldo Pereira Paiva, « Algumas sugestões para... », *ibid.*, pp. 79-80.

¹³⁵ Edvaldo Pereira Paiva, « Algumas sugestões para... », *ibid.*, p. 81.

saurait être menée de façon aléatoire et doit suivre certaines orientations théoriques. En premier lieu, il lui faut tenir compte du fait que « l'*urbanística* moderne voit en la ville un organisme vivant, avec sa base économique, ses rapports au monde, au pays, à la région, car tel est le mode scientifique d'étude de ses problèmes complexes ». Aussi, pour construire de telles prémisses, poursuit-il, faut-il « passer du général au particulier, du rapport de la ville à ce qui lui est extérieur aux rapports internes entre ses habitants et ses organes de travail ». De plus, présumé de cette analyse, il convient de considérer que « le facteur économique est fondamental dans la formation, le développement et l'état actuel de tout agglomérat humain »¹³⁶. Du point de vue de Paiva, la construction de prémisses à partir de cette base d'orientation permettra à l'urbaniste d'organiser un plan qui sera le produit non pas d'un geste arbitraire, mais « d'un raisonnement; un plan où des fins positives et pratiques déterminent des solutions objectives »¹³⁷.

Bref, de telles prémisses concernent, par exemple, la définition de la « fonction régionale » de la ville, la constatation que sa croissance se fait sur un mode continu ou discontinu ou encore que son évolution a engendré une zone urbaine plus ou moins dense.

On trouve chez Paiva un nombre restreint de propositions, d'idées et de concepts qu'il prend de façon récurrente comme principes ou théories urbanistiques. En ce qui concerne les rues et les places, il cite fréquemment la théorie du périmètre de rayonnement et celle des « systèmes » de *parkways* et de parcs. Quant à la « répartition » des activités, il aura recours à la « théorie » du zonage. Il abordera aussi souvent la ville comme étant le produit de l'articulation de quartiers, de cellules ou d'unités – et il mentionnera alors ce qu'il appelle la théorie des

¹³⁶ Edvaldo Pereira Paiva, « Algumas sugestões para... », *ibid.*, p. 81.

¹³⁷ Edvaldo Pereira Paiva, « Algumas sugestões para... », *ibid.*, p. 82.

unités d'habitation.

En 1953, en parlant des « principes fondamentaux de l'École réformiste », Paiva associait à cette dernière « des concepts tels que le zonage urbain, l'organisation urbaine au travers de la création d'unités d'habitation, la différenciation des rues et la localisation appropriée des éléments fonctionnels, la politique des espaces verts collectifs »¹³⁸. Ce sont là les concepts qu'il évoquera le plus fréquemment dans ses plans, comme nous le verrons par la suite.

Ce que nous voulons souligner avant tout ici, c'est que, au début des années 50, Paiva a entrepris une autocritique précisément pour remettre en cause l'emploi qu'il faisait lui-même de tels concepts et de telles théories. Ainsi, lorsqu'il analyse son propre plan pour Uruguaiana et la proposition de zonage qu'il y formula à cette occasion, il conclut que la zone urbaine telle qu'il l'avait alors conçue « a été divisée en un nombre excessif de zones distinctes », ce qui ne correspondait absolument pas au « degré de différenciation des activités urbaines atteint par les grandes villes s'appuyant sur une économie capitaliste avancée »¹³⁹. Au sujet de ce même plan d'Uruguaiana, il admettra également avoir exagéré en proposant pour cette ville une avenue « au caractère monumental » et regrettera qu'elle ait été le « seul ouvrage du plan à avoir été exécuté par l'administration », laquelle, au travers de ce plan, « aurait érigé un cadre approprié aux touristes », dissimulant ainsi « la misère régnant dans la plus grande partie de la ville »¹⁴⁰. Toujours en ce qui concerne le plan d'Uruguaiana, Paiva reconnaîtra que sa proposition s'était appuyée sur « l'hypothèse d'une industrialisation future de la ville », ce qui revenait à « admettre comme étant correct ce qui était seulement probable ou souhaitable ». Aussi, conclut-il, dans ce plan comme dans ceux d'autres

¹³⁸ Edvaldo Pereira Paiva, « A ciência urbanística e a realidade brasileira (I) », *op. cit.*, p. 56.

¹³⁹ Edvaldo Pereira Paiva, Francisco Riopardense de Macedo, Edgar Albuquerque Graeff, Demétrio Ribeiro, *Passo Fundo, Plano Diretor*, Porto Alegre, Imprensa Oficial, 1953, p. 39.

¹⁴⁰ Edvaldo Pereira Paiva, « A urbanística e a realidade brasileira (II) », *op. cit.*, p. 124.

urbanistes brésiliens, de grande surfaces ont-elles été réservées à des « zones industrielles » et ce dans des villes où il n'y avait pas d'industries et où n'existait même pas la possibilité de leur implantation. Pour Paiva, ces erreurs auraient résulté d'« analyses fausses » et de la mise en pratique « de façon mécanique » des théories urbanistiques, et elles auraient contribué à réduire encore davantage la portée déjà restreinte de la science urbanistique.

TABLEAU N° 13
LE VOCABULAIRE DE PAIVA: LA PHILOSOPHIE DE L'HISTOIRE

<i>hasard</i>	• ACASO	<i>dégénérescence</i>	• DEGENERESCENCIA
<i>accident</i>	• ACIDENTE	<i>disparition</i>	• DESAPARECIMENTO
<i>accumulation</i>	• ACUMULAÇÃO	<i>déséquilibre</i>	• DESEQUILIBRIO
<i>adaptation</i>	• ADAPTAÇÃO	<i>inégalité</i>	• DESIGUALDADE
<i>avancement</i>	• ADIANTAMENTO	<i>destin</i>	• DESTINO
<i>anachronisme</i>	• ANACRONISMO	<i>déterminant</i>	• DETERMINANTE
<i>analyse</i>	• ANALISE	<i>déterminisme</i>	• DETERMINISMO
<i>anarchie</i>	• ANARQUIA	<i>dialectique</i>	• DIALETICA
<i>accumulation</i>	• ACUMULAÇÃO	<i>dynamique</i>	• DINAMICA
<i>adaptation</i>	• ADAPTAÇÃO		
<i>avancement</i>	• ADIANTAMENTO	<i>économie</i>	• ECONOMIA
<i>anachronisme</i>	• ANACRONISMO	<i>effet</i>	• EFEITO
<i>analyse</i>	• ANALISE	<i>égoïsme</i>	• EGOISMO
<i>anarchie</i>	• ANARQUIA	<i>énergie</i>	• ENERGIA
<i>animal</i>	• ANIMAL	<i>époque</i>	• EPOCA
<i>antagonisme</i>	• ANTAGONISMO	<i>équilibre</i>	• EQUILIBRIO
<i>antithèse</i>	• ANTITESE	<i>ère</i>	• ERA
<i>apparition</i>	• APARECIMENTO	<i>espèce</i>	• ESPECIE
<i>arbitraire</i>	• ARBITRARIEDADE	<i>spoliation</i>	• ESPOLIAÇÃO
<i>retard</i>	• ATRASO	<i>essence</i>	• ESSENCIA
<i>apogée</i>	• AUGÉ	<i>stade</i>	• ESTAGIO
		<i>stagnation</i>	• ESTAGNAÇÃO
<i>barbarie</i>	• BARBARIE	<i>structure</i>	• ESTRUTURA
<i>base</i>	• BASE	<i>étape</i>	• ETAPA
		<i>événement</i>	• EVENTO
<i>chaos</i>	• CAOS	<i>évolution</i>	• EVOLUÇÃO
<i>capitalisme</i>	• CAPITALISMO	<i>évolutionnisme</i>	• EVOLUCIONISMO
<i>cycle</i>	• CICLO	<i>existence</i>	• EXISTENCIA
<i>science</i>	• CIENCIA	<i>exploration</i>	• EXPLORAÇÃO
<i>civilisation</i>	• CIVILIZAÇÃO		
<i>classe</i>	• CLASSE	<i>fascisme</i>	• FASCISMO
<i>complexité</i>	• COMPLEXIDADE	<i>phase</i>	• FASE
<i>compréhension</i>	• COMPREENSÃO	<i>fatalité</i>	• FATALIDADE
<i>condition</i>	• CONDIÇÃO	<i>fatalisme</i>	• FATALISMO
<i>connaissance</i>	• CONHECIMENTO	<i>facteur</i>	• FATOR
<i>conscience</i>	• CONSCIENCIA	<i>foi</i>	• FE
<i>constatation</i>	• CONSTATAÇÃO	<i>phénomène</i>	• FENOMENO
<i>contenu</i>	• CONTEUDO	<i>féodalisme</i>	• FEUDALISMO
<i>contradiction</i>	• CONTRADIÇÃO	<i>philosophie</i>	• FILOSOFIA
<i>contraste</i>	• CONTRASTE	<i>physique</i>	• FISICA
<i>courant</i>	• CORRENTE	<i>force</i>	• FORÇA
<i>cosmopolitisme</i>	• COSMOPOLITISMO	<i>forme</i>	• FORMA
<i>coutume</i>	• COSTUME	<i>futur</i>	• FUTURO
<i>croyance</i>	• CRENÇA		
<i>crise</i>	• CRISE	<i>habitude</i>	• HABITO
<i>culture</i>	• CULTURA	<i>histoire</i>	• HISTORIA
<i>décadence</i>	• DECADENCIA	<i>homme</i>	• HOMEM
<i>déclin</i>	• DECLINIO	<i>humanité</i>	• HUMANIDADE
<i>décomposition</i>	• DECOMPOSIÇÃO		
<i>déduction</i>	• DEDUÇÃO	<i>âge</i>	• IDADE
<i>degré</i>	• GRAU	<i>idéalisme</i>	• IDEALISMO
<i>goût</i>	• GOSTO	<i>idéaliste</i>	• IDEALISTA

<i>idéalisaton</i>	• IDEALIZAÇÃO	<i>symbole</i>	• SIMBOLO
<i>idéologie</i>	• IDEOLOGIA	<i>simplicité</i>	• SIMPLICIDADE
<i>impérialisme</i>	• IMPERIALISMO	<i>synthèse</i>	• SINTESE
<i>inexistence</i>	• INEXISTENCIA	<i>système</i>	• SISTEMA
		<i>socialismo</i>	• SOCIALISMO
<i>libération</i>	• LIBERTAÇÃO	<i>société</i>	• SOCIEDADE
<i>aube</i>	• LIMIAR	<i>superstructure</i>	• SUPERESTRUTURA
<i>lutte</i>	• LUTA	<i>accès</i>	• SURTO
<i>matérialisme</i>	• MATERIALISMO	<i>technique</i>	• TECNICA
<i>méthode</i>	• METODO	<i>thèse</i>	• TESE
<i>mode</i>	• MODO	<i>travail</i>	• TRABALHO
<i>changement</i>	• MUDANÇA	<i>tradition</i>	• TRADIÇÃO
<i>monde</i>	• MUNDO	<i>transformation</i>	• TRANSFORMAÇÃO
		<i>transition</i>	• TRANSIÇÃO
<i>nature</i>	• NATUREZA	<i>univers</i>	• UNIVERSO
<i>nécessité</i>	• NECESSIDADE	<i>utilitarisme</i>	• UTILITARISMO
<i>négation</i>	• NEGAÇÃO		
<i>niveau</i>	• NIVEL		
		<i>variation</i>	• VARIAÇÃO
<i>observation</i>	• OBSERVAÇÃO	<i>vie</i>	• VIDA
<i>obstacle</i>	• OBSTACULO	<i>vision</i>	• VISÃO
<i>origine</i>	• ORIGEM		
<i>pays</i>	• PAIS		
<i>paradoxe</i>	• PARADOXO		
<i>paupérisme</i>	• PAUPERISMO		
<i>période</i>	• PERIODO		
<i>pouvoir</i>	• PODER		
<i>politique</i>	• POLITICA		
<i>présence</i>	• PRESENÇA		
<i>présent</i>	• PRESENTE		
<i>principe</i>	• PRINCIPIO		
<i>processus</i>	• PROCESSO		
<i>progrès</i>	• PROGRESSO		
<i>qualité</i>	• QUALIDADE		
<i>quantité</i>	• QUANTIDADE		
<i>raisonnement</i>	• RACIOCINIO		
<i>réalité</i>	• REALIDADE		
<i>reflet</i>	• REFLEXO		
<i>régime</i>	• REGIME		
<i>régression</i>	• REGRESSÃO		
<i>rétrocession</i>	• RETROCESSO		
<i>rétrogradation</i>	• RETROGRADAÇÃO		
<i>révolution</i>	• REVOLUÇÃO		
<i>rupture</i>	• RUPTURA		
<i>saut</i>	• SALTO		
<i>sauvagerie</i>	• SELVAGERIA		
<i>sens</i>	• SENTIDO		

TABLEAU N° 14
LE VOCABULAIRE DE PAIVA: DES IMAGES DE LA VILLE

<i>amalgame</i>	• AMALGAMA	<i>âge</i>	• IDADE
<i>ancêtre</i>	• ANTECEDENTE	<i>aimant</i>	• IMÃ
<i>artère</i>	• ARTERIA	<i>enfer</i>	• INFERNO
<i>artériosclérose</i>	• ARTERIOESCLEROSE	<i>labyrinthe</i>	• LABIRINTO
<i>arbre</i>	• ARVORE	<i>mal</i>	• MAL
<i>asile, hospice</i>	• ASILO	<i>tache</i>	• MANCHA
<i>atelier</i>	• ATELIER	<i>machine</i>	• MAQUINA
<i>berceau</i>	• BERÇO	<i>métabolisme</i>	• METABOLISMO
<i>bras</i>	• BRAÇO	<i>mutation</i>	• MUTAÇÃO
<i>tête</i>	• CABEÇA	<i>naissance</i>	• NASCIMENTO
<i>cataclysmes</i>	• CATACLISMO	<i>âge</i>	• IDADE
<i>cellule</i>	• CELULA	<i>nœud</i>	• NO
<i>cerveau</i>	• CEREBRO	<i>organisme</i>	• ORGANISMO
<i>chirurgie</i>	• CIRURGIA	<i>organe</i>	• ORGÃO
<i>champignon</i>	• COGUMELO	<i>patient</i>	• PACIENTE
<i>collapsus</i>	• COLAPSO	<i>promiscuité</i>	• PROMISCUIDADE
<i>ruche</i>	• COLMEIA	<i>poumon</i>	• PULMÃO
<i>colonie</i>	• COLONIA	<i>damier</i>	• QUADRICULADO
<i>condensation</i>	• CONDENSAÇÃO	<i>remède</i>	• REMEDIO
<i>cœur</i>	• CORAÇÃO	<i>salle</i>	• SALA
<i>corps</i>	• CORPO	<i>être</i>	• SER
<i>décadence</i>	• DECADENCIA	<i>symptôme</i>	• SINTOMA
<i>déclin</i>	• DECLINIO	<i>traitement</i>	• TRATAMENTO
<i>décomposition</i>	• DECOMPOSIÇÃO	<i>veine</i>	• VEIA
<i>dédale</i>	• DEDALO	<i>vie</i>	• VIDA
<i>dégénérescence</i>	• DEGENERESCENCIA	<i>vitalité</i>	• VITALIDADE
<i>diagnostic</i>	• DIAGNOSTICO		
<i>dilatation</i>	• DILATAÇÃO		
<i>dynamique</i>	• DINAMICA		
<i>dispersion</i>	• DISPERSÃO		
<i>dissémination</i>	• DISSEMINAÇÃO		
<i>divorce</i>	• DIVORCIO		
<i>maladie</i>	• DOENÇA		
<i>dortoir</i>	• DORMITORIO		
<i>embryon</i>	• EMBRIÃO		
<i>endormissement</i>	• ENTORPECIMENTO		
<i>entrecroisement</i>	• ENTRECruzAMENTO		
<i>entrelacement</i>	• ENTRELAÇAMENTO		
<i>entremêlement</i>	• ENTREMESCLAMENTO		
<i>squelette</i>	• ESQUELETO		
<i>extirpation</i>	• EXTIRPAÇÃO		
<i>faciès</i>	• FACIES		
<i>trait, contour</i>	• FEIÇÃO		
<i>outil</i>	• FERRAMENTA		
<i>physionomie</i>	• FISIONOMIA		
<i>germe</i>	• GERME		

TABLEAU N° 15
LE VOCABULAIRE DE PAIVA: GEOGRAPHIE

<i>accident</i>	• ACIDENTE	<i>hinterland</i>	• HINTERLAND
<i>agriculture</i>	• AGRICULTURA	<i>île</i>	• ILHA
<i>eau</i>	• AGUA	<i>industrialisation</i>	• INDUSTRIALIZAÇÃO
<i>altimétrie</i>	• ALTIMETRIA	<i>échange</i>	• INTERCAMBIO
<i>altitude</i>	• ALTITUDE	<i>intercommunication</i>	• INTERCOMUNICAÇÃO
<i>environnement</i>	• AMBIENTE	<i>interdépendance</i>	• INTERDEPENDENCIA
<i>rivière, ruisseau</i>	• ARROIO	<i>liaison</i>	• LIGAÇÃO
<i>activité</i>	• ATIVIDADE	<i>littoral</i>	• LITORAL
<i>atmosphère</i>	• ATMOSFERA	<i>local</i>	• LOCAL
<i>attraction</i>	• ATRAÇÃO	<i>localité</i>	• LOCALIDADE
<i>bassin</i>	• BACIA	<i>localisation</i>	• LOCALIZAÇÃO
<i>barre</i>	• BARRA	<i>lieu</i>	• LUGAR
<i>versant</i>	• BARRANCA	<i>massif</i>	• MACIÇO
<i>cap</i>	• CABO	<i>macroclimat</i>	• MACROCLIMA
<i>chemin</i>	• CAMINHO	<i>mer</i>	• MAR
<i>champ</i>	• CAMPO	<i>marge</i>	• MARGEM
<i>bosquet</i>	• CANHADÃO	<i>forêt</i>	• MATO
<i>parages</i>	• CAPÃO	<i>environnement</i>	• MEIO
<i>crue</i>	• CERCANIA	<i>microclimat</i>	• MICROCLIMA
<i>climatologie</i>	• CHAPADÃO	<i>montagne</i>	• MONTANHA
<i>colline</i>	• CHEIA	<i>colline</i>	• MORRO
<i>colonie</i>	• CLIMATOLOGIA	<i>source</i>	• NASCENTE
<i>ru</i>	• COLINA	<i>nature</i>	• NATUREZA
<i>côte</i>	• COLONIA	<i>navigation</i>	• NAVEGAÇÃO
<i>densité</i>	• CORREGO	<i>promontoire</i>	• OUTEIRO
<i>élévation</i>	• COSTA	<i>paysage</i>	• PAISAGEM
<i>embouchure</i>	• DENSIDADE	<i>panorama</i>	• PANORAMA
<i>côte</i>	• ELEVAÇÃO	<i>marais</i>	• PANTANO
<i>croisement</i>	• EMBOCADURA	<i>parage</i>	• PARAGEM
<i>échelle</i>	• ENCOSTA	<i>pas</i>	• PASSO
<i>faîte</i>	• ENCRUZILHADA	<i>pente</i>	• PENDENTE
<i>latifundium</i>	• ESCALA	<i>plantation</i>	• PLANTAÇÃO
<i>route</i>	• ESPIGÃO	<i>plateau</i>	• PLATO
<i>estuaire</i>	• ESTANCIA	<i>pointe</i>	• PONTA
<i>voie ferrée</i>	• ESTRADA	<i>pont</i>	• PONTE
<i>flore</i>	• ESTUARIO	<i>population</i>	• POPULAÇÃO
<i>source</i>	• FERROVIA	<i>porte</i>	• PORTA
<i>frontière</i>	• FLORA	<i>position</i>	• POSIÇÃO
<i>gorge</i>	• FONTE	<i>pause, étape</i>	• POUSO
<i>géobotanique</i>	• FRONTEIRA	<i>premier habitant</i>	• POVOADOR
<i>géographe</i>	• GARGANTA	<i>peuplement</i>	• POVOAMENTO
<i>géologie</i>	• GARGANTA	<i>plage</i>	• PRAIA
<i>habitat</i>	• GEOBOTANICA	<i>production</i>	• PRODUÇÃO
	• GEOGRAFIA	<i>promontoire</i>	• PROMONTORIO
	• GEOLOGIA	<i>proximité</i>	• PROXIMIDADE
		<i>raréfaction</i>	• RARIFICAÇÃO

<i>région</i>	• REGIÃO
<i>relief</i>	• RELEVO
<i>rivière, ruisseau</i>	• RIACHO
<i>rivière, fleuve</i>	• RIO
<i>richesse</i>	• RIQUEZA
<i>route</i>	• RODOVIA
<i>route</i>	• ROTA
<i>chaîne de montagnes</i>	• SERRA
<i>sîte</i>	• SITIO
<i>situation</i>	• SITUAÇÃO
<i>surface</i>	• SUPERFICIE
<i>surpopulation</i>	• SUPERPOPULAÇÃO
<i>talweg</i>	• TALVEGUE
<i>territoire</i>	• TERRITORIO
<i>tout</i>	• TODO
<i>sommet</i>	• TOPO
<i>topographie</i>	• TOPOGRAFIA
<i>tourisme</i>	• TURISMO
<i>unité</i>	• UNIDADE
<i>vallée</i>	• VALE
<i>plaine inondable</i>	• VARZEA
<i>végétation</i>	• VEGETAÇÃO
<i>vent</i>	• VENTO
<i>zone</i>	• ZONA
<i>sîte</i>	• SITIO
<i>situation</i>	• SITUAÇÃO
<i>surface</i>	• SUPERFICIE
<i>surpopulation</i>	• SUPERPOPULAÇÃO
<i>talweg</i>	• TALVEGUE

TABLEAU N° 16
LE VOCABULAIRE DE PAIVA: PHENOMENES ET FAITS URBAINS

<i>approvisionnement</i>	• ABASTECIMENTO	<i>chemin</i>	• CAMINHO
<i>abri</i>	• ABRIGO	<i>champ</i>	• CAMPO
<i>patrimoine</i>	• ACERVO	<i>canal</i>	• CANAL
<i>accès</i>	• ACESSO	<i>court, terrain</i>	• CANCHA
<i>accident</i>	• ACIDENTE	<i>chantier</i>	• CANTEIRO
<i>environs, alentours</i>	• ADJACENCIA	<i>chapelle</i>	• CAPELA
<i>aérodrome</i>	• AERODROMO	<i>caractère</i>	• CARACTERE
<i>aéroport</i>	• AEROPORTO	<i>caractéristique</i>	• CHARACTERISTICA
<i>afflux</i>	• AFLUXO	<i>caractère</i>	• CARATER
<i>agora</i>	• AGORA	<i>carrefour</i>	• CARREFOUR
<i>alignement</i>	• ALINHAMENTO	<i>charrette</i>	• CARRETA
<i>logement</i>	• ALOJAMENTO	<i>voiture, wagon</i>	• CARRO
<i>hauteur</i>	• ALTURA	<i>maison</i>	• CASA
<i>étage</i>	• ANDAR	<i>case, taudis</i>	• CASEBRE
<i>appartement</i>	• APARTAMENTO	<i>cimetière</i>	• CEMITERIO
<i>approvisionnement</i>	• APROVISIONAMENTO	<i>centre</i>	• CENTRO
<i>arbuste</i>	• ARBUSTO	<i>haie, clôture</i>	• CERCA
<i>aire, zone</i>	• AREA	<i>parages</i>	• CERCANIA
<i>magasin, entrepôt</i>	• ARMAZEM	<i>cycle</i>	• CICLO
<i>architecture</i>	• ARQUITETURA	<i>cinéma</i>	• CINEMA
<i>faubourg</i>	• ARRABALDE	<i>circulation</i>	• CIRCULAÇÃO
<i>gratte-ciel</i>	• ARRANHA-CEU	<i>city</i>	• CITY
<i>environs, alentours</i>	• ARREDOR	<i>colonne</i>	• COLUNA
<i>arbre</i>	• ARVORE	<i>colonnade</i>	• COLUNATA
<i>aspect</i>	• ASPECTO	<i>commerce</i>	• COMERCIO
<i>raccourci</i>	• ATALHO	<i>complexité</i>	• COMPLEXIDADE
<i>activité</i>	• ATIVIDADE	<i>composant</i>	• COMPONENTE
<i>autoroute</i>	• AUTO-ESTRADA	<i>longueur</i>	• COMPRIMENTO
<i>automobile</i>	• AUTOMOVEL	<i>communication</i>	• COMUNICAÇÃO
<i>avenue</i>	• AVENIDA	<i>concentration</i>	• CONCENTRAÇÃO
		<i>connexion</i>	• CONEXÃO
<i>quartier</i>	• BAIRRO	<i>configuration</i>	• CONFIGURAÇÃO
<i>balustrade</i>	• BALAUSTRADA	<i>conflit</i>	• CONFLITO
<i>balnéaire</i>	• BALNEARIO	<i>conformation</i>	• CONFORMAÇÃO
<i>bar</i>	• BAR	<i>embouteillage</i>	• CONGESTIONAMENTO
<i>versant</i>	• BARRANCA	<i>conjugaison</i>	• CONJUGAÇÃO
<i>barrière</i>	• BARREIRA	<i>construction</i>	• CONSTRUÇÃO
<i>ruelle, impasse</i>	• BECO	<i>contact</i>	• CONTATO
<i>bord, berge</i>	• BEIRA	<i>contenu</i>	• CONTEUDO
<i>beauté</i>	• BELEZA	<i>contradiction</i>	• CONTRADIÇÃO
<i>belvédère</i>	• BELVEDERE	<i>contraste</i>	• CONTRASTE
<i>bibliothèque</i>	• BIBLIOTECA	<i>croissance</i>	• CRESCIMENTO
<i>bifurcation</i>	• BIFURCAÇÃO	<i>crèche</i>	• CRECHE
<i>bloc</i>	• BLOCO	<i>croisement</i>	• CRUZAMENTO
<i>tramway</i>	• BONDE	<i>culture</i>	• CULTURA
<i>bosquet</i>	• BOSQUE		
<i>boulevard</i>	• BOULEVARD	<i>penne</i>	• DECLIVE
<i>building</i>	• BUILDING	<i>déflexion</i>	• DEFLEXÃO
		<i>densité</i>	• DENSIDADE
<i>prison</i>	• CADEIA	<i>dépôt</i>	• DEPOSITO
<i>quai</i>	• CAIS	<i>discontinuité</i>	• DESCONTINUIDADE
<i>pavage</i>	• CALÇAMENTO	<i>développement</i>	• DESENVOLVIMENTO

<i>déséquilibre</i>	• DESEQUILIBRIO	<i>sport</i>	• ESPORTE
<i>inégalité</i>	• DESIGUALDADE	<i>étalement</i>	• ESPRAIAMENTO
<i>déplacement</i>	• DESLOCAMENTO	<i>coin (de rue)</i>	• ESQUINA
<i>désorganisation</i>	• DESORGANIZAÇÃO	<i>établissement</i>	• ESTABELECIMENTO
<i>déviaton</i>	• DESVIO	<i>station</i>	• ESTAÇÃO
<i>diagonale</i>	• DIAGONAL	<i>stationnement</i>	• ESTACIONAMENTO
<i>diamètre</i>	• DIAMETRO	<i>stade</i>	• ESTADIO
<i>différence</i>	• DIFERENÇA	<i>état</i>	• ESTADO
<i>différenciation</i>	• DIFERENCIAÇÃO	<i>esthétique</i>	• ESTETICA
<i>dilatation</i>	• DILATAÇÃO	<i>style</i>	• ESTILO
<i>dimension</i>	• DIMENSÃO	<i>route</i>	• ESTRADA
<i>diminution</i>	• DIMINUIÇÃO	<i>rétrécissement</i>	• ESTREITAMENTO
<i>digue</i>	• DIQUE	<i>étroitesse</i>	• ESTREITEZA
<i>direction</i>	• DIREÇÃO	<i>structure</i>	• ESTRUTURA
<i>dispensaire</i>	• DISPENSARIO	<i>événement</i>	• EVENTO
<i>dispersion</i>	• DISPERSÃO	<i>évolution</i>	• EVOLUÇÃO
<i>distance</i>	• DISTANCIA	<i>excentricité</i>	• EXCENTRICIDADE
<i>distracção</i>	• DISTRAÇÃO	<i>exportation</i>	• EXPORTAÇÃO
<i>distribuição</i>	• DISTRIBUIÇÃO	<i>extension</i>	• EXTENSÃO
<i>division</i>	• DIVISÃO	<i>extérieur</i>	• EXTERIOR
<i>dock</i>	• DOCA		
<i>dédoublément</i>	• DUPLICAÇÃO	<i>fabrique, usine</i>	• FABRICA
		<i>façade</i>	• FACHADA
<i>édification</i>	• EDIFICAÇÃO	<i>bande, voie</i>	• FAIXA
<i>édifice</i>	• EDIFICIO	<i>fait</i>	• FATO
<i>effet</i>	• EFEITO	<i>facteur</i>	• FATOR
<i>efficience</i>	• EFICIENCIA	<i>favela</i>	• FAVELA
<i>élément</i>	• ELEMENTO	<i>phénomène</i>	• FENOMENO
<i>ascenseur</i>	• ELEVADOR	<i>voie ferrée</i>	• FERROVIA
<i>entremêlement</i>	• EMARANHADO	<i>rangée, file</i>	• FILA
<i>entreprise</i>	• EMPRESA	<i>flore</i>	• FLORA
<i>inondation</i>	• ENCHENTE	<i>flux</i>	• FLUXO
<i>croisement</i>	• ENCRUZILHADA	<i>source</i>	• FONTE
<i>embouteillage</i>	• ENGARRAFAMENTO	<i>forme</i>	• FORMA
<i>enseignement</i>	• ENSINAMENTO	<i>tribunal</i>	• FORO
<i>enseignement</i>	• ENSINO	<i>forum</i>	• FORUM
<i>entrée</i>	• ENTRADA	<i>fractionnement</i>	• FRACIONAMENTO
<i>entrelacement</i>	• ENTRELAÇAMENTO	<i>clientèle</i>	• FREGUESIA
<i>entremêlement</i>	• ENTREMESCLAMENTO	<i>devant (d'un terrain)</i>	• FRENTE
<i>entrepôt</i>	• ENTREPOSTO	<i>suie</i>	• FULIGEM
<i>carrefour</i>	• ENTRONCAMENTO	<i>fumée</i>	• FUMO
<i>équilibre</i>	• EQUILIBRIO	<i>fonction</i>	• FUNÇÃO
<i>escalier</i>	• ESCADA	<i>fonctionnement</i>	• FUNCIONAMENTO
<i>grand escalier</i>	• ESCADARIA	<i>fond du terrain</i>	• FUNDO
<i>écoulement</i>	• ESCOAMENTO		
<i>école</i>	• ESCOLA	<i>galerie</i>	• GALERIA
<i>bureau</i>	• ESCRITORIO	<i>garage</i>	• GARAGEM
<i>égout</i>	• ESGOTO	<i>gare</i>	• GARE
<i>espacement</i>	• ESPAÇAMENTO	<i>gaz</i>	• GAS
<i>espace</i>	• ESPAÇO	<i>gazomètre</i>	• GASOMETRO
<i>spécialisation</i>	• ESPECIALIZAÇÃO	<i>glèbe</i>	• GLEBA
<i>spéculation</i>	• ESPECULAÇÃO	<i>grille</i>	• GRADE

<i>pelouse</i>	• GRAMA	<i>marge</i>	• MARGEM
<i>habitation</i>	• HABITAÇÃO	<i>masse</i>	• MASSA
<i>harmonie</i>	• HARMONIA	<i>abattoir</i>	• MATADOURO
<i>héritage</i>	• HERANÇA	<i>mémoire</i>	• MEMORIA
<i>hermétisme</i>	• HERMETISMO	<i>marché</i>	• MERCADO
<i>hydravion</i>	• HIDROAVIÃO	<i>mélange</i>	• MESCLA
<i>hygiène</i>	• HIGIENE	<i>mélange</i>	• MISCELANEA
<i>hippodrome</i>	• HIPODROMO	<i>mélange</i>	• MISTURA
<i>histoire</i>	• HISTORIA	<i>gourbi</i>	• MOCAMBO
<i>potager</i>	• HORTA	<i>monotonie</i>	• MONOTONIA
<i>hôpital</i>	• HOSPITAL	<i>monument</i>	• MONUMENTO
<i>église</i>	• IGREJA	<i>résidence</i>	• MORADIA
<i>éclairage public</i>	• ILUMINAÇÃO	<i>mortalité</i>	• MORTALIDADE
<i>proximité</i>	• IMEDIAÇÃO	<i>muraille</i>	• MURALHA
<i>immeuble</i>	• IMOVEL	<i>mur</i>	• MURO
<i>indifférenciation</i>	• INDIFERENCIAÇÃO	<i>musée</i>	• MUSEU
<i>industrie</i>	• INDUSTRIA	<i>natalité</i>	• NATALIDADE
<i>industrialisation</i>	• INDUSTRIALIZAÇÃO	<i>œuvre</i>	• OBRA
<i>installation</i>	• INSTALAÇÃO	<i>obstacle</i>	• OBSTACULO
<i>échange</i>	• INTERCAMBIO	<i>occupation</i>	• OCUPAÇÃO
<i>intercommunication</i>	• INTERCOMUNICAÇÃO	<i>atelier mécanique</i>	• OFICINA
<i>interdépendance</i>	• INTERDEPENDENCIA	<i>autobus</i>	• ONIBUS
<i>intérieur</i>	• INTERIOR	<i>paysage</i>	• PAISAGEM
<i>interpénétration</i>	• INTERPENETRAÇÃO	<i>palais</i>	• PALACIO
<i>inondation</i>	• INUNDAÇÃO	<i>panorama</i>	• PANORAMA
<i>investissement</i>	• INVESTIMENTO	<i>arrêt</i>	• PARADA
<i>isolement</i>	• ISOLAMENTO	<i>parcelle</i>	• PARCELA
<i>fenêtre</i>	• JANELA	<i>parcellement</i>	• PARCELAMENTO
<i>jardin</i>	• JARDIM	<i>parkway</i>	• PARKWAY
<i>juxtaposition</i>	• JUSTAPOSIÇÃO	<i>parc</i>	• PARQUE
<i>lac</i>	• LAGO	<i>partie</i>	• PARTE
<i>barque</i>	• LANCHAS	<i>passage, billet</i>	• PASSAGEM
<i>place</i>	• LARGO	<i>promenade</i>	• PASSEIO
<i>largeur</i>	• LARGURA	<i>patio, cour</i>	• PATIO
<i>liaison</i>	• LIGAÇÃO	<i>pavillon</i>	• PAVILHÃO
<i>limite</i>	• LIMITE	<i>pavage</i>	• PAVIMENTAÇÃO
<i>ligne</i>	• LINHA	<i>pelouse</i>	• PELOUSE
<i>littoral</i>	• LITORAL	<i>pénitencier</i>	• PENITENCIARIA
<i>ordures</i>	• LIXO	<i>parcours</i>	• PERCURSO
<i>localisation</i>	• LOCALIZAÇÃO	<i>périphérie</i>	• PERIFERIA
<i>boutique</i>	• LOJA	<i>périphérique</i>	• PERIMETRAL
<i>lieu public</i>	• LOGRADOURO	<i>périmètre</i>	• PERIMETRO
<i>lot</i>	• LOTE	<i>perspective</i>	• PERSPECTIVA
<i>lotissement</i>	• LOTEAMENTO	<i>pilier</i>	• PILAR
<i>lieu</i>	• LUGAR	<i>pilotis</i>	• PILOTIS
<i>gourbi</i>	• MALOCA	<i>piscine</i>	• PISCINA
<i>manufacture</i>	• MANUFATURA	<i>plancher, étage</i>	• PISO
		<i>plantation</i>	• PLANTAÇÃO
		<i>plastique</i>	• PLASTICA
		<i>playground</i>	• PLAYGROUND
		<i>puits</i>	• POÇO
		<i>pont</i>	• PONTE

<i>point</i>	• PONTO	<i>voie de tramway</i>	• TRANSVIA
<i>porte</i>	• PORTA	<i>traverse</i>	• TRAVESSA
<i>portail</i>	• PORTÃO	<i>traversée</i>	• TRAVESSIA
<i>portique</i>	• PORTICO	<i>tronçon</i>	• TRECHO
<i>port</i>	• PORTO	<i>train</i>	• TREM
<i>position</i>	• POSIÇÃO	<i>taudis</i>	• TUGURIO
<i>place</i>	• PRAÇA	<i>tunnel</i>	• TUNEL
<i>pré</i>	• PRADO	<i>usine</i>	• USINA
<i>plage</i>	• PRAIA	<i>usage</i>	• USO
<i>immeuble</i>	• PREDIO	<i>utilisation</i>	• UTILIZAÇÃO
<i>problème</i>	• PROBLEMA	<i>vide</i>	• VAZIO
<i>processus</i>	• PROCESSO	<i>végétation</i>	• VEGETAÇÃO
<i>proximité</i>	• PROXIMIDADE	<i>véhicule</i>	• VEICULO
<i>publicité</i>	• PUBLICIDADE	<i>vert</i>	• VERDE
<i>pâté de maisons</i>	• QUADRA	<i>voie</i>	• VIA
<i>pâté de maisons</i>	• QUARTEIRÃO	<i>viaduc</i>	• VIADUTO
<i>jardin</i>	• QUINTAL	<i>venelle</i>	• VIELA
<i>ligne secondaire</i>	• RAMAL	<i>demeure</i>	• VIVENDA
<i>rampe</i>	• RAMPA	<i>voisinage</i>	• VIZINHANÇA
<i>maison rustique</i>	• RANCHO	<i>zonage</i>	• ZONEAMENTO
<i>recoin</i>	• RECANTO		
<i>enceinte</i>	• RECINTO		
<i>recul</i>	• RECUO		
<i>réseau</i>	• REDE		
<i>relation, rapport</i>	• RELAÇÃO		
<i>résidence</i>	• RESIDENCIA		
<i>résidu</i>	• RESIDUO		
<i>route</i>	• RODOVIA		
<i>route</i>	• ROTA		
<i>rotule, carrefour</i>	• ROTULA		
<i>rue</i>	• RUA		
<i>ruelle</i>	• RUELA		
<i>bruit</i>	• RUIDO		
<i>service</i>	• SERVIÇO		
<i>slums</i>	• SLUMS		
<i>sobrado</i>	• SOBRADO		
<i>sol</i>	• SOLO		
<i>faubourg</i>	• SUBURBIO		
<i>théâtre</i>	• TEATRO		
<i>temple</i>	• TEMPLO		
<i>terre</i>	• TERRA		
<i>terrain</i>	• TERRENO		
<i>devant (d'un terrain)</i>	• TESTADA		
<i>tour</i>	• TORRE		
<i>trafic</i>	• TRAFEGO		
<i>trajet</i>	• TRAJETO		
<i>transit</i>	• TRANSITO		
<i>transport</i>	• TRANSPORTE		

CHAPITRE IV

L'URBANISME EN PRATIQUE

1. Les plans directeurs dans le Rio Grande do Sul

Les plans directeurs qu'a conçus Paiva dans les années 40 et 50 constituent un important témoignage des premières expériences de planification urbaine « scientifique » ayant été menées dans le Rio Grande do Sul. C'est dans ce sens que nous souhaitons aborder ces plans, dans la mesure où ils vont nous permettre de comprendre comment les techniques, méthodes, théories et principes urbanistiques qui sous-tendent les écrits de Paiva s'articulent dans la pratique.

Entre 1944 et 1952, Paiva et plusieurs de ses collègues urbanistes et architectes ont mis sur pied cinq plans directeurs concernant les villes d'Uruguaiana (1944), Lajeado (1948), Florianópolis (1951), Caxias do Sul et Passo Fundo (1952). Trois d'entre elles – Lajeado, Caxias do Sul et Passo Fundo – avaient passé commande d'un plan directeur suite à la recommandation du gouvernement du Rio Grande do Sul, comme le feront de nombreuses autres municipalités de cet Etat. Jamais, tout au long du

XX^e siècle, autant de plans d'urbanisme ne seront commandés dans le Rio Grande do Sul en une si courte période, pas même dans les années 60 et 70, quand les gouvernements militaires financèrent ce qu'ils appelaient les « plans directeurs de développement intégré ».

Il convient de s'entendre sur la définition du plan d'urbanisme pour situer l'époque où ont été mis en œuvre les premiers d'entre eux dans le Rio Grande do Sul ou dans d'autres régions du Brésil. Si l'on considère qu'il s'agit d'un choix de site, d'une démarcation de rues et d'une division foncière en lotissements relevant d'une intention précise et, dans certains cas, suivant un dessin élaboré au préalable, on peut dire alors que le Rio Grande do Sul conçoit des plans urbanistiques depuis le XVIII^e siècle.

Les premières villes qu'aient fondées les portugais dans le Brésil méridional étaient issues de campements militaires. C'est le cas par exemple de la celle de Rio Grande, la première à avoir reçu officiellement le titre de *vila* dans la province du Rio Grande do Sul. Cette dernière possède une particularité qui la distingue des autres régions de ce pays: à partir de 1824, lorsque des immigrants allemands commencèrent à peupler la partie nord du Rio Grande do Sul, une série de *vilas* surgirent *ex nihilo*, formant les premiers noyaux urbains de ce qu'on appelle la « région coloniale ». Cependant, le « dessin » de ces *vilas* était systématiquement conçu par des ingénieurs employés par l'Empire et non pas par des immigrants. Presque toutes furent créées selon un tracé orthogonal ou en damier, que ces ingénieurs adoptèrent pour les reliefs les plus divers. La figure du géomètre prit alors une grande importance dans le Rio Grande do Sul. A partir de 1875, suite à l'arrivée d'une nouvelle grande vague d'immigration, venue d'Italie cette fois, de nombreuses autres *vilas* seront créées dans cette même région coloniale et selon les mêmes critères que pour celles ayant été dessinées à l'intention des immigrants allemands, c'est-à-dire selon un dessin en damier, sans prendre en compte les particularités du relief.

Après les géomètres, les ingénieurs sanitaires vont s'intéresser à leur tour aux villes. Leur présence dans le Rio Grande do Sul se fera sentir dès la fin du XIX^e siècle. En 1884, l'ingénieur José da Costa élaborait ainsi un plan pour les égouts de Porto Alegre. Et, en 1917, était mise sur pied Commission pour l'Assainissement de cet Etat, la fonction d'ingénieur sanitaire prenant dès lors de plus en plus d'importance.

L'objectif premier de cette commission sera de superviser les travaux d'assainissement concernant Rio Grande, Bagé et d'autres villes de la région. Sa création peut être considérée comme ayant créé un précédent historique: elle marquait le début d'une participation plus systématique des autorités dans la réalisation de travaux d'assainissement ou d'autres travaux publics commandés par les municipalités. Pour ces dernières, l'élaboration d'un « plan d'assainissement » deviendra une condition préalable à l'obtention d'un financement.

Parmi les ingénieurs sanitaires qui travaillèrent dans le Rio Grande do Sul durant les trois premières décennies du XX^e siècle, Francisco Rodrigues Saturnino de Britto joua un rôle particulièrement important, qui dépasse le cadre des plans d'assainissement qu'il mit sur pied pour Rio Grande, Pelotas, Santa Maria et d'autres villes. La grande influence qu'il exerça sur ses collègues du Rio Grande do Sul tient aussi au fait que c'est à travers lui qu'ils découvrirent les idées de Camilo Sitte sur « l'art de construire des villes ».

Toute une génération d'ingénieurs sanitaires va se former à cette époque. Au travers et au-delà des questions d'assainissement, elle traitera de la planification des villes, et certains de ces ingénieurs joueront un rôle notable dans la diffusion de l'urbanisme, qui dépassera les murs de l'Ecole d'Ingénierie de Porto Alegre. Ce fut le cas d'Antonio de Siqueira, qui, outre qu'il enseignait dans cette école, sera fonctionnaire du Secrétariat aux Travaux Publics du Rio Grande do Sul et

le principal collaborateur de Saturnino de Britto dans cet Etat. Auteur de nombreux plans d'assainissement, Siqueira s'est intéressé à l'urbanisme dès les années 20, et il en discutait avec les ingénieurs, techniciens et responsables municipaux des différentes villes pour lesquelles il travaillait.

En 1935, le Rio Grande do Sul créait son premier organe public comportant le mot « urbanisme »: la Division de l'Assainissement et de l'Urbanisme, dont Siqueira sera nommé ingénieur en chef. Cet organe sera divisé en deux sections dès sa création: l'une consacrée à l'assainissement, l'autre à l'urbanisme. La structure de cette dernière s'avérait modeste les premières années, comptant peu d'ingénieurs et de dessinateurs, les services qu'elle rendait aux municipalités se résumant à des relevés topographiques et à des lignes directrices concernant le pavage des rues.

A partir de 1930, le gouvernement fédéral va concentrer ses efforts et ses ressources financières sur la promotion de l'industrialisation du pays, considérant que l'urbanisation était l'une des meilleures expressions du succès de sa politique. A cette époque, au Brésil, la formation de nouvelles villes et la croissance de celles qui existaient déjà étaient souvent données en exemple pour montrer l'avancée du progrès, même lorsque ces processus engendraient des structures notablement précaires. Dans le souvenir qu'il rapporte du séjour qu'il fit à São Paulo au milieu des années 30, Lévi-Strauss nous offre un témoignage édifiant de l'enthousiasme qui était alors celui des brésiliens pour l'urbanisation de leur pays. A propos des villes qu'il a découvertes alors dans « le Nouveau Monde », il notera qu'« elles vont de la fraîcheur à la décrépitude sans s'arrêter à l'ancienneté »¹. Et il ne cachera pas la surprise qui avait été la sienne en entendant les *paulistas* se vanter de ce que, dans leur ville, on

¹ Claude Lévy-Strauss, *Tristes tropiques*, Paris, Plon, p. 105.

construisait une maison par heure – attitude que l'on retrouvait du reste à l'époque dans de nombreuses autres villes brésiliennes.

Au Brésil, les problèmes associés à l'explosion des villes étaient alors toujours minimisés par rapport à la nature « civilisatrice » de l'urbanisation. Dans le Rio Grande do Sul, à partir des années 30, les dysfonctionnements urbains – « *problemas urbanos* » – commencent à occuper une place croissante dans les colonnes des journaux. Les villes s'y peuplent et s'y étendent de plus en plus et leurs problèmes sanitaires s'aggravent. En septembre 1945, le gouvernement de cet Etat affectera des ressources significatives à l'assainissement de l'ensemble de ses villes (à travers le *Plano de Saneamento*), dont les principales, pour recevoir les fonds nécessaires, élaboreront un plan en la matière. C'est là que va intervenir la section de l'urbanisme de la Division de l'Assainissement et de l'Urbanisme, à qui ces villes commanderont des études préliminaires d'ordre topographique et urbanistique visant à orienter les plans en question. Ces études seront qualifiées de « plans directeurs ». Si les plans d'urbanisme découlaient jusqu'alors des plans d'assainissement, cette situation commencera à s'inverser à partir de 1945.

Nul ne sait exactement qui a introduit la notion de plan directeur au Brésil. Ce qui est sûr, c'est qu'Agache a grandement contribué à diffuser le terme, qui convenait mieux selon lui pour désigner un plan d'ensemble. Le plan qu'il dressera en 1930 pour Rio de Janeiro incluait une proposition de loi suggérant que toute commune brésilienne de plus de 10.000 habitants devait posséder son plan directeur. Le mot « commune » apparaît ici très ambigu, dans la mesure où, pendant la première moitié du XX^e siècle, la majorité de la population des communes brésiliennes était en effet rurale. Ainsi, des quelque 50.000 habitants que comptait celle de Lajeado en 1950, seuls un peu plus de 5.000 vivaient en ville. La proposition d'Agache, de même que les propositions similaires d'autres urbanistes

brésiliens, ne sera jamais voté. D'ailleurs, le gouvernement fédéral brésilien et son bras législatif interviendront peu sur ces questions urbaines avant la fin des années 80.

Conséquence du *Plano de Saneamento* mis en place par le Rio Grande do Sul, 22 plans directeurs sont élaborés entre 1945 et 1960 pour 39 villes de l'Etat ayant une population urbaine de plus de 5.000 habitants. Ainsi, à la fin des années 50, un grand nombre de communes du Rio Grande do Sul disposaient de plans directeurs sans qu'aucune obligation légale ne fût intervenue².

C'est ainsi dans le cadre du *Plano de Saneamento* que l'urbanisme scientifique tel que le promouvait Paiva va gagner du terrain dans la région. Et celui-ci va jouer un rôle important dans ce processus. Riopardense de Macedo et Nelly P. Martins, deux des trois diplômés de 1949 du cours d'urbanisme qu'avait mis en place Paiva, appliqueront les enseignements appris à l'Institut des Beaux-Arts dans leur travail auprès de la Division de l'Assainissement et de l'Urbanisme, et leurs plans incluront dorénavant des enquêtes préalables, c'est-à-dire la réalisation de l'*expediente urbano*. Contrairement à ce qui se faisait auparavant, ces ingénieurs visiteront systématiquement les villes pour lesquelles ils élaboreront des « pré-plans ». Cependant, tous les travaux de cet organe ne suivront pas une telle procédure, et une partie des plans qui lui étaient commandés se limiteront au relevé topographique et à des études sur le pavage.

S'il faut appréhender la commande des plans que dresseront alors Paiva et ses collaborateurs dans le contexte du *Plano de Saneamento*, un autre facteur doit aussi être considéré. Pendant les années 30 et 40, disposer d'un plan d'urbanisme signifiait déjà en soi un certain prestige politique pour les autorités locales. Ce lien entre plan d'urbanisme et prestige politique avait commencé à s'instaurer avec l'établissement des

² Voir tableau n° 17.

premiers plans d'Agache et de Prestes Maia, à la fin des années 20. Durant la décennie suivante, deux urbanistes de renom, Anhaia Mello et Prestes Maia, seront ainsi chacun leur tour désignés au poste de maire de la ville de São Paulo. A cette même époque, qui reste sans doute celle où l'urbanisme a été le plus à la mode au Brésil, une dizaine de capitales d'Etat commanderont des plans d'urbanisme³.

2. Pré-plan et plan directeur

Nous avons vu que, outre celui qui concerne la ville de Porto Alegre; Paiva a coordonné l'établissement de cinq plans directeurs entre 1944 et 1952, dont quatre pour des villes du Rio Grande do Sul et un pour Florianópolis, capitale de l'Etat voisin de Santa Catarina. C'est de ces cinq plans que nous traiterons ici. Nous analyserons aussi un plan ayant été élaboré, contrairement à ces derniers, par des étudiants inscrits dans le cours d'urbanisme que dirigeaient Paiva et Faria: celui de Rio Grande.

Nous parlerons tout d'abord des plans d'Uruguaiana, de Lajeado et de Rio Grande; moins pour respecter un ordre chronologique que parce que Paiva les a définis non pas comme des plans, mais comme des pré-plans. Certaines des planches des pré-plans d'Uruguaiana et de Lajeado se sont perdues et d'autres se trouvent dans un état trop précaire pour que nous puissions les reproduire ici. Une bonne iconographie est en revanche disponible sur le plan de Rio Grande. Mais ce qu'il importe de

³ Citons parmi les plans d'ensemble conçus à cette époque: le plan d'urbanisation de Vitória (1931), par l'ingénieur Henrique de Novaes; le plan de remodelage et d'extension de Recife (1932), par l'ingénieur Nesto de Figueiredo; le plan de remodelage de Recife (1936), par l'architecte Atílio Corrêa Lima; le plan d'urbanisme de Salvador (1943), par les ingénieurs Mário Leal Ferreira et Diógenes Rebouças; le plan d'urbanisme de Belo Horizonte (1935), par l'ingénieur Lincoln de Campos Continentino. A propos de ces plans et d'autres ayant été élaborés durant cette période, voir Maria Cristina da Silva Leme (éd.), *Urbanismo no Brasil, 1895-1965*, São Paulo, Studio Nobel, 1999.

souligner ici, c'est que Paiva et ses collaborateurs eurent recours dans ces trois pré-plans à des modes de représentation graphique qu'ils abandonneront par la suite.

Une autre caractéristique distingue les deux groupes de plans analysés ici: tandis que dans le cas des pré-plans d'Uruguaiana et de Lajeado Paiva ne fit appel qu'à un seul partenaire, l'élaboration des plans de Caxias do Sul, Passo Fundo et Florianópolis nécessita des équipes plus importantes, incluant des architectes, des dessinateurs et des photographes. De plus, au moment où il coordonna ces trois derniers plans, il avait déjà entamé son autocritique; et il convient de se rappeler que Paiva ne dessinait pas ses plans et que, comme on l'a vu, les architectes avec lesquels il a travaillé dans ce dernier cas étaient sous l'influence du réalisme socialiste.

3. Pré-plan de Rio Grande

Le pré-plan de Rio Grande fut présenté en neuf planches⁴, sept d'entre elles étant consacrées à l'analyse de la ville et deux au pré-plan proprement dit. Les premières résument bien les étapes que suivait à l'époque Paiva dans l'élaboration de ses plans d'urbanisme. Elles situent la ville dans sa région, analysent son histoire, son évolution urbaine et son présent, c'est-à-dire le fait urbain qui la concerne.

Sur la planche 1, est montrée la « situation » de Rio Grande⁵ dans sa région pour illustrer le fait que lors de la naissance de cette ville, presque rien n'existait aux alentours. Une première conclusion y est

⁴ Voir pages d'illustration n° 27 à 35.

⁵ Aucun rapport n'accompagne ce pré-plan; toutes les citations que nous faisons le concernant se réfèrent au texte inclu dans les planches.

présentée: « La ville est issue de facteurs politiques et stratégiques et se développe en fonction du port. Rio Grande est la seule porte maritime d'accès à cet Etat [du Rio Grande do Sul] ». La fonction de la ville apparaît donc définie clairement et synthétiquement: il s'agit d'une « ville portuaire ». Sur la même planche, une série de faits historiques étayent cette définition. Vient encore une courte explication sur l'origine de la ville, qui fait référence à des événements politiques et stratégiques, en l'occurrence à la lutte qui a opposé le Portugal et l'Espagne pour le contrôle du Rio da Prata et au peuplement du sud du Brésil qu'ont entrepris les portugais pour affirmer leur occupation du territoire. Rio Grande apparaît ainsi comme une ville portuaire issue de fortifications militaires.

La planche 2 relève d'une étude de son évolution urbaine. La ville y est montrée comme étant née sur la plage nord (région désignée par le numéro 3), à proximité d'un fort militaire construit en 1739. On y apprend que ses premières limites étaient constituées par une ligne de défense qui la protégeait à l'ouest, et que ses premiers habitants ont été des immigrants venus des Açores. Dans les premières décennies de son existence, la ville se développera « lentement ». De 1763 à 1776, elle sera occupée par des troupes espagnoles, ce qui « modifiera le mode de vie de la population ». Jusqu'au début du XIX^e siècle, Rio Grande est restée « un petit noyau au tracé irrégulier implanté le long de la plage nord ». A la fin de l'Empire, ce noyau s'étendait déjà vers le sud, où s'imposait un tracé en damier. C'est à cette même période qu'est construit le port sur la plage nord, et une zone commerciale s'y crée.

Au début du XX^e siècle, l'ouest de la ville, près de la gare ferroviaire et le long du chemin de fer, était encore peu construit; et de nouvelles extensions y apparaissent, dessinées en damier également, et de larges terrains en friche sont utilisés pour installer entrepôts et industries. A l'est est entamée la construction du nouveau port. Bien que la ville ne s'étende

pas dans cette direction, les terres y étant marécageuses, celles-ci sont l'objet d'une intense spéculation, en raison précisément de l'implantation du port. Ces terres, que jusque-là leurs propriétaires n'exploitaient pas et n'avaient pas vendues non plus, finiront par être envahies par des *malocas*, habitations qui vont abriter des ouvriers d'usine et surtout des travailleurs du port.

A partir de ce tableau, trois conclusions sont présentées. La première est que l'expansion de la ville vers l'ouest a eu pour conséquence « d'augmenter la distance entre habitation et lieu de travail », vu que la plupart des habitants de ces nouveaux lotissements travaillaient soit dans le centre, soit au port. La deuxième a trait au fait que cette expansion s'est faite de façon dispersée, créant des zones de faible densité démographique qu'il convenait de desservir en mettant en place de nouvelles lignes de transport s'étirant sur de longues distances au profit d'un petit nombre de passagers. L'étude définit cette situation comme « un déséquilibre organique prononcé ». La troisième conclusion concerne la spéculation autour des terres proches du nouveau port.

La planche 3 aborde de manière plus détaillée la « fonction de la ville », c'est-à-dire la place qu'elle occupe dans la région. On y trouve résumées les études qu'ont réalisées les étudiants pour préciser cette fonction. Elle présente en outre deux schémas du Rio Grande do Sul: le plus grand explicite, au moyen de flèches représentant la hiérarchie des principaux flux de marchandises, la situation de Rio Grande quant au transport fluvial et ferroviaire; sur le plus petit, est avancée une proposition résultant des mêmes études: la création d'une nouvelle ligne de chemin de fer reliant directement Rio Grande à Santa Maria.

L'ensemble de la planche vise aussi à montrer que le développement de Rio Grande a été depuis son origine et tout au long de son évolution intimement lié à l'activité de son port. Il est dit que ce développement a connu cependant une série d'obstacles au cours des

dernières années. L'entretien du port est par ailleurs jugé très coûteux en raison des difficultés d'accès à la barre du Rio Grande, entraînant un enchérissement important des taxes portuaires et conduisant ainsi une partie des exportateurs à préférer utiliser le port de Montevideo. On apprend aussi que les marchandises sont transportées jusqu'à la capitale de l'Uruguay par voie ferrée en passant par la ville de Livramento, qui est représentée en gros sur la carte pour cette raison. Cette planche fait également référence à l'*hinterland* de Rio Grande comme à une région dont l'économie est en retard, dans la mesure où son activité économique dépend de grandes fermes d'élevage qui contribuent peu à la production de richesses. Facteur d'aggravation de la situation, le réseau routier reliant Rio Grande à son *hinterland* apparaît comme étant très précaire.

La planche 3 présente d'autre part trois directives. La première établit la nécessité de rationaliser les opérations du port en le modernisant, afin de réduire ses taxes. La deuxième propose un effort visant à modifier l'économie de la région, changement qui signifierait « une augmentation de la productivité de son *hinterland* par le passage à une économie supérieure en industrialisant l'élevage et en exploitant les terres pour l'agriculture ». La troisième suggère la construction d'une nouvelle ligne de chemin de fer reliant directement la ville à Santa Maria, le but étant de rendre le port de Rio Grande attractif pour l'exportation de produits fabriqués dans le centre de l'Etat et plus particulièrement dans la région nord-est des colonies.

La planche 4 présente une série d'observations sur le site qui concernent la topographie et le climat de la région où la ville s'est installée. Cette analyse débouche sur des conclusions, notant par exemple que, bien que l'endroit soit plat, la ville n'est pas obligée de croître en damier et que, s'agissant d'un endroit où le taux d'hygrométrie est très important, la construction d'habitations élevées et bien ventilées doit être encouragée.

Les planches 5 et 6 traitent de la « ville actuelle ». Sur la première, une série d'annotations attire l'attention sur l'occupation croissante de zones proches du port par des *malocas*, soulignant aussi l'apparition dans le centre de « zones décadentes », liées à la création du nouveau port et au « changement des rapports de production ». On apprend que des habitations imposantes et des établissements de négoce situés près du vieux port sont abandonnés par leurs propriétaires, occupées et divisées en chambres. La même planche analyse les liaisons de la ville « avec l'extérieur » (lignes de tramways, transport ferroviaire, port et aéroport) et émet une série de critiques à cet égard. L'aéroport, situé sur une île, loin de la ville, est vu ainsi comme représentant « un poids mort pour la mairie » dans la mesure où il ne rapporte pratiquement pas d'impôts et où l'entretien de ses pistes et voies d'accès revient très cher. Le fait que les lignes de tramway ne desservent que la partie la plus construite de la ville montrerait combien les innombrables expansions permises à l'ouest sont une erreur. Et les passages à niveau permettant à la voie ferrée de traverser la ville en plusieurs endroits seraient la cause de la présence de carrefours dangereux.

Le pré-plan propose également des solutions aux problèmes de la ville actuelle. Entre autres, la création d'une nouvelle agglomération au tracé rationnel, pour héberger la population des *malocas*; l'encouragement de constructions hautes dans la partie « décadente » de la ville près de la plage nord, pour rendre celle-ci plus dense et la revaloriser; la résolution du problème des croisements entre la voie ferrée et les rues ou encore l'installation de l'aéroport en un point de connexion routière immédiat avec la ville. Il propose aussi que soient utilisées les zones vacantes de façon rationnelle.

La planche 6 traite des activités et des voies de circulation. De courtes annotations localisent sur le plan les activités commerciales et industrielles de la ville, ainsi que ses places et voies les plus importantes.

A travers ce repérage, le pré-plan parvient à la conclusion que Rio Grande a besoin d'un zonage de ses activités afin que l'installation d'industries n'y crée pas de problèmes pour les zones résidentielles dans le futur. Cette division est vue comme devant aussi contribuer à la « formation d'unités résidentielles » dotées de centres civiques caractérisés. Le pré-plan propose encore la construction d'un système routier principal reliant les centres d'intérêt les plus importants de la ville. Constatant en outre que les places se trouvent éparpillées à l'intérieur de la zone urbaine et que les espaces verts sont mal distribués et ne présentent pas de continuité, il recommande la multiplication et la « systématisation » de ces derniers.

La planche 7 révèle une étude critique de trois propositions d'expansion de la ville vers l'est, près du nouveau port, ayant été présentées en 1923 (A), 1926 (B) et 1947 (C) par des ingénieurs de la Mairie. C'est notamment le manque d'articulation de ces propositions à une vision d'ensemble de la ville et de son système routier qui est ici critiqué. Il est en outre reproché à celles de 1923 et 1926 de préconiser une « division excessive et chaotique de l'espace urbain ».

Dans ces sept planches, on retrouve très clairement synthétisés les procédures, thèmes et théories qui marquent toute l'œuvre de Paiva, tant dans ses écrits que dans ses plans. « On va du général vers le particulier, des rapports de la ville avec l'extérieur aux relations internes entre ses habitants et ses organes de travail »⁶, écrira-t-il dans l'un de ses essais, comme on l'a vu dans le chapitre précédent. La question de la « forme » et du « contenu » de la ville est en effet ici traitée à partir de l'étude de son passé et de son présent, de la compréhension de son évolution et de sa fonction. Il importe aussi de souligner que la partie du pré-plan consacrée à l'analyse urbaine contient déjà quelques solutions s'appuyant sur des directives bien définies. Ces solutions, quant à elles,

⁶ Edvaldo Pereira Paiva, « Algumas sugestões para o estudo do plano diretor de Porto Alegre », *Revista de Engenharia do RGS* (11), Porto Alegre, décembre 1947, p. 81.

apparaissent fondées sur la science urbanistique, ou du moins sur certaines de ses théories, comme celle dites du « système de parcs » et celle qui préconise l'organisation de la ville en unités d'habitation.

Seules les deux dernières planches (non numérotées) sont consacrées aux propositions du pré-plan. L'une d'elles, intitulée « pré-plan régional », traite fondamentalement des rapports de la ville avec l'extérieur. On y lit que la voie ferrée, au lieu de traverser la ville, devrait la contourner pour rejoindre au nord le nouveau port et au sud la plage do Casino. L'accès à la gare, située au centre-ville, se ferait alors par une voie intégrée à la ville, dont le tracé réduirait les conflits existant entre chemin de fer et voies urbaines. Autre proposition: la création d'un réseau de routes contournant la ville et reliant ses principaux centres d'intérêt, comme la plage do Casino, la raffinerie de pétrole et la colonie de pêcheurs. Et un autre endroit est suggéré pour l'aéroport, près du centre-ville.

Quant à la planche consacrée au pré-plan de Rio Grande, intitulée simplement « pré-plan », elle détaille quelques-unes des propositions présentées dans le pré-plan régional et en développe d'autres. Pour faire face à la croissance irrationnelle vers l'ouest, est proposée une série de travaux près du nouveau port, dont l'ouverture de quelques avenues, l'intérêt étant aussi de permettre aux pouvoirs publics de stimuler l'occupation des aires vacantes entourées par ces nouvelles artères. L'expansion de la ville vers le sud serait également stimulée, le long du canal d'accès au port, une expansion vue comme devant se faire à partir de l'intérieur du système de ville linéaire et disposer en bandes parallèles les fonctions « port », « industrie » et « habitation ». Sauf dans la zone des quais, les berges des canaux entourant la ville seraient dotés de parcs et d'espaces verts.

Le pré-plan de Rio Grande a été le fruit d'un travail réalisé par des étudiants et reflète donc une partie des travaux pratiques du cours

d'urbanisme de l'Institut des Beaux-Arts de Porto Alegre, cours où Paiva exerçait une grande influence, et il est en ce sens très représentatif de l'urbanisme de ce dernier. Les pré-plans d'Uruguaiana et de Lajeado, qui ont été effectués dans les années 40 sur commande de ces villes, diffèrent peu sur l'essentiel de celui-ci. A vrai dire, ce que Paiva appelait pré-plan traitait les thèmes urbains au sens large et bien plus en profondeur que la plupart des plans directeurs établis dans le Rio Grande do Sul à cette époque. Ce travail d'étudiants a d'ailleurs été présenté aux édiles de Rio Grande et, d'après la presse locale, ont suscité un grand intérêt chez les ingénieurs et responsables politiques de la ville.

4. Les pré-plans d'Uruguaiana et de Lajeado

Les plans d'Uruguaiana et de Lajeado, qui ont été établis l'un avant et l'autre après celui de Rio Grande, se présentent de la même façon sous forme de planches. Cependant, contrairement à ce dernier, des rapports les complètent.

Conçu au second semestre 1944, le pré-plan d'Uruguaiana se présente en six planches⁷, toutes dessinées par Demétrio Ribeiro, dont les quatre premières sont consacrées à l'analyse urbaine.

La première planche résume l'étude de Paiva et Ribeiro sur la situation géographique et la fonction régionale d'Uruguaiana. Elle procède là aussi en allant du général au particulier: la ville, située à la frontière du Brésil et de l'Argentine, est définie comme le centre d'une région pastorale et comme une porte d'entrée pour les produits venus de Buenos Aires, de Santiago du Chili et d'Asunción, capitale du Paraguay.

⁷ Voir pages d'illustration n° 36 à 39.

La deuxième planche décrit le lieu d'implantation de la ville, sa « situation » et son climat. La troisième résume une étude sur son origine et son évolution. On y lit qu'Uruguaiana a été créée *ex nihilo* au début du XIX^e siècle dans le but de peupler la frontière avoisinante et d'héberger des troupes militaires. Son tracé est du « type damier rigide ». La ville se situe sur les bords du fleuve Uruguay et ses habitants se concentrent dans ses parties les plus hautes. La partie basse et les rives du fleuve, où se trouve un embarcadère, abritent des habitations plus pauvres.

Sur la planche numéro 4, qui s'intitule « ville actuelle », sont regroupées de façon schématique des données relatives à « l'élément humain ». On y apprend que la population de la ville est en majorité pauvre et que les gens les mieux pourvus, qui sont les éleveurs bovins, y ont une résidence secondaire, résidant en fait dans leurs *estâncias*. L'excessive expansion de la ville est désignée comme l'un de ses principaux problèmes, puisque sur ses 1.300 hectares de zone urbaine ne vivent que 23.000 personnes. De plus, Uruguaiana est présentée comme souffrant d'une « désorganisation fonctionnelle » qui se caractérise par la répartition arbitraire des immeubles administratifs et par le « mélange des activités ». L'infrastructure et les services publics sont jugés très inefficaces ou inexistants, et la ville comme vivant séparée du fleuve et tournant ainsi le dos à l'un de ses plus beaux paysages.

Les planches 5 et 6 se réfèrent plus directement aux propositions du pré-plan. La planche 5, intitulée « organisation de la vie urbaine », traite de l'aménagement d'un réseau routier principal et d'axes reliant la ville à l'extérieur. Ce réseau est présenté comme devant reposer sur une voie périphérique contournant la partie la plus dense démographiquement et reliant en même temps ses principaux centres d'intérêt, comme la gare ferroviaire et l'accès au port. Sur la planche 6, intitulée « pré-plan », viennent s'ajouter à la proposition de réseau routier de la précédente celle d'une démarcation des activités par zones, avec l'affectation de grandes

superficies à l'usage industriel et un découpage en fermes des terres situées à l'extérieur de la voie périphérique.

Outre ces six planches, deux autres complètent le plan et détaillent sur des cartes et en perspective un projet de création d'un nouveau centre civique.

On voit là que la présentation du plan d'Uruguaiana ressemble beaucoup à celle du pré-plan de Rio Grande. Dans les deux cas, la plupart des planches traitent de l'analyse urbaine et le pré-plan est présenté sur deux planches dont l'une est consacrée aux aspects régionaux.

Néanmoins, à la différence du pré-plan de Rio Grande, celui d'Uruguaiana comporte un rapport où les analyses et propositions présentées sur les planches sont plus longuement commentées et justifiées.

Les auteurs soutiennent dans ce rapport que toutes les villes, même les plus petites, devraient avoir un plan directeur. Ils soulignent en même temps que l'urbanisme à lui seul ne sera pas capable de résoudre les problèmes complexes des villes de cette région, nombre d'entre elles provenant de la lente évolution d'une économie d'élevage marquée par l'existence de grandes propriétés foncières. De ce point de vue, ils présentent leur plan comme une contribution à l'effort commun devant être consenti pour le progrès de la zone frontalière, effort qui requiert selon eux, pour se montrer le plus efficace possible, « une étude toujours plus concrète du processus évolutif des villes comme partie de l'unité géographique à laquelle elles appartiennent »⁸.

Dans un long préambule théorique, Paiva et Ribeiro définissent ce qu'ils entendent par plan directeur. Il ne s'agit à leurs yeux « ni d'un ensemble de mesures palliatives visant à solutionner les problèmes

⁸ Edvaldo Pereira Paiva et Demétrio Ribeiro, « O plano diretor de Uruguaiana », *Revista de Engenharia do RGS* (1), Porto Alegre, juin 1945, p. 25.

créés par la croissance désordonnée de l'*urbs*, ni d'une action dont le seul objectif serait l'embellissement de la ville ». La finalité principale d'un plan directeur est selon eux d'« orienter l'évolution urbaine des agglomérations de manière à ce que cette évolution s'opère de façon harmonieuse et économique ». « Le développement des villes, grandes ou petites », exige continuellement, ajoutent-ils, « l'affectation de ressources financières à des améliorations urbaines ». Le plan devrait donc avoir pour autre objectif de « fournir des orientations techniques permettant un emploi plus rationnel et plus profitable de ces capitaux »⁹.

« Le plan directeur est une nécessité pour toute agglomération en phase de croissance. Le progrès et non la stagnation requiert la planification urbaine. », écriront-ils. Et le Brésil, selon la vision de Paiva et de Ribeiro, était alors « prêt à entrer dans une ère de progrès sans précédent ». Avec celle-ci, soulignent-ils, allaient venir « l'industrialisation, la mécanisation progressive de l'agriculture et l'amélioration de l'élevage », autant de facteurs d'« une substantielle augmentation du niveau de vie » des populations de toute la région. Le plan directeur est ainsi défini par les auteurs comme un « instrument nécessaire à l'orientation de l'action urbanistique des autorités dans cette phase de progrès et de transformations », mais aussi comme relevant d'une entreprise technique dont l'application ne dépend pas des urbanistes et doit rester « l'œuvre des autorités »¹⁰.

Dans leur rapport, Paiva et Ribeiro diagnostiquent qu'Uruguaiana subira à travers l'industrialisation une transformation substantielle de sa « base économique », établissant à partir de là deux lignes directrices. La première montre la nécessité de préparer la ville à cette « ère de progrès » par la modernisation de ses infrastructures. La seconde définit des « solutions bon marché » à ses problèmes les plus urgents et planifie des

⁹ Edvaldo Pereira Paiva et Demétrio Ribeiro, « O plano diretor de Uruguaiana », *ibid.*, p. 26.

¹⁰ Edvaldo Pereira Paiva et Demétrio Ribeiro, « O plano diretor de Uruguaiana », *ibid.*, p. 26-27.

solutions plus durables, et par conséquent plus coûteuses, pour le futur.

Avec l'industrialisation, poursuivent-ils, va se former une classe moyenne urbaine qui n'existait pas à Uruguaiana et qui devrait dynamiser la vie de la ville en la pourvoyant de « nouveaux éléments fonctionnels », d'une « zone industrielle » et de quartiers ouvriers, ainsi que d'une zone d'hôtels et de grandes résidences à proximité du fleuve à l'intention du tourisme et des loisirs. Le rapport suggère aussi aux pouvoirs publics de mettre à profit les zones inondables de la ville pour y implanter des parcs et des bosquets, afin d'éviter que, dans ces endroits, les terrains soient commercialisés ou occupés par les population les plus pauvres.

Le pré-plan d'Uruguaiana et celui de Rio Grande témoignent d'un objectif commun: structurer la ville à partir de son réseau routier et en s'appuyant surtout sur l'idée d'une voie périphérique. Ce réseau routier est vu dans les deux cas comme devant servir de limite à des « zones » ou « unités » existantes ou qui restent à créer. Différemment de celles du pré-plan de Rio Grande, les propositions de celui d'Uruguaiana reposent toutefois sur un pari ou une « croyance »: l'arrivée inéluctable de l'industrialisation – qui ne se produira en fait jamais. Dans son autocritique, Paiva admettra que son analyse n'était pas « réaliste » dans ce cas précis.

C'est en collaboration avec Riopardense de Macedo que Paiva dresse en 1949 le pré-plan de Lajeado, ville de la région colonisée par les immigrants allemands, située au nord de Porto Alegre. Ce pré-plan se présente sous la forme de six planches accompagnées d'un rapport succinct et s'apparente à ceux d'Uruguaiana et de Rio Grande. Bien que cette petite ville se trouve dans une région agricole, les auteurs parieront là aussi sur son industrialisation et indiqueront des lignes directrices visant à la préparer à cette « nouvelle étape ». Dans ce cas, cependant, la perspective de l'industrialisation ne suscitera pas leur enthousiasme, vu que Lajeado, qui comptait 5.000 habitants à l'époque, ne disposait

d'aucune infrastructure. Ce pré-plan prévoyait néanmoins la création d'une zone industrielle et de quartiers ouvriers et reprenait l'idée de construire une voie périphérique pour relier les éléments urbains les plus importants et constituer un itinéraire bis pour les camions qui empruntaient fréquemment la « principale avenue de la ville »¹¹.

5. L'urbaniste, ses plans et son équipe

Différemment des plans précédents, ceux de Caxias do Sul, Passo Fundo et Florianópolis ont été conçus par des équipes relativement nombreuses. Paiva, leur coordinateur, profitera de cette occasion pour resserrer les liens avec ses étudiants en architecture, qu'il engagera comme dessinateurs. En affectant ces derniers à des travaux d'urbanisme, il entendait aussi redorer le blason d'une discipline qui, en fait, intéressait peu les professeurs et étudiants de l'Institut des Beaux-Arts ou de la Faculté d'Architecture dans les années 40 et 50.

15 personnes au moins prirent part à l'élaboration du plan de Caxias do Sul. L'équipe d'urbanistes et d'architectes se composait de Francisco Riopardense de Macedo, Demétrio Ribeiro, Roberto Felix Veronese, Edgar Albuquerque Graeff et Nelson Souza, outre quelques étudiants en architecture embauchés au titre de dessinateurs: João Valandro, Armando Piazza, Fábio Ribeiro, Carlos Maximiliano Fayet, Marcos Heckman, Rubem Pila, Luiz Cunha, Carlos Mancuso et Nestor Ibrahim Nadruz. Ce dernier possédait aussi un studio de photographie et c'est en tant que photographe qu'il participera à ce travail ainsi qu'aux plans de Passo Fundo et de Florianópolis.

¹¹ Cf. Edvaldo Pereira Paiva et Francisco Riopardense de Macedo, « Plano diretor de Lageado », *Boletim do DPM* (29-30), Porto Alegre, novembre-décembre 1950, pp. 55-58.

Pour se pencher sur Passo Fundo, l'équipe coordonnée par Paiva comptera avec Riopardense de Macedo, Ribeiro et Graeff. En tant que dessinateurs, y prendront également part les étudiants João Valandro, Luiz Cunha, Rodolfo Mate et Saulo Paiva Gomes. L'architecte Enilda Ribeiro, étudiante du cours d'urbanisme à l'époque, y collaborera aussi à travers des études de paysagisme.

L'équipe du plan de Florianópolis sera composée pour sa part de Demétrio Ribeiro, Edgar Graeff, Moacyr Zamora et Wilmar Dias. Zamora, architecte diplômé depuis peu, se joindra aux autres dans la mesure où il était disposé à vivre à Florianópolis le temps des travaux d'élaboration du plan. Entre autres fonctions, c'est à lui qu'il reviendra de dialoguer avec les autorités locales au nom de ses collègues résidant à Porto Alegre. Quant au géographe Wilmar Dias, qui habitait Florianópolis, la justification de son intégration à l'équipe tient au fait qu'il connaissait la ville mieux que ses collègues de Porto Alegre et que ses travaux sur la géographie de cette ville pouvaient s'avérer d'après Paiva d'une grande utilité pour l'élaboration du plan. Les dessinateurs du projet seront les étudiants João Valandro, Luiz Fayet, Armando Piazza et Moacyr Zanin.

Dans la seconde moitié des années 50 et dans les années 60 et 70, plusieurs des étudiants, architectes et urbanistes précédemment cités participeront de façon significative aux événements urbanistiques relatifs à Porto Alegre en tant qu'urbanistes, fonctionnaires municipaux et/ou professeurs. Enilda Ribeiro, par exemple, qui obtint son diplôme en 1955 et fit partie de la première promotion d'urbanistes formés à l'Institut des Beaux-Arts de Porto Alegre après celle de 1948 (elle sera la première femme à détenir un tel titre dans le Rio Grande do Sul), deviendra au début des années 60 fonctionnaire de la Mairie de cette ville, dont elle rejoindra l'équipe d'urbanistes. Elle accédera à la même époque à la fonction de professeur à la Faculté d'Architecture, mais sera remerciée par le régime militaire en 1964, l'année où elle allait quitter son poste à la Mairie,

également pour des raisons politiques. Dans la seconde moitié des années 60 et tout au long des années 70, elle réalisera aux côtés de Demétrio Ribeiro des plans d'urbanisme pour les villes de Bento Gonçalves, Espumoso, Gramado, Marau, Novo Hamburgo, Panambi et Tapera.

Carlos Fayet, qui obtint lui aussi son diplôme d'urbanisme en 1955, devint aussitôt après l'un des principaux collaborateurs de Paiva à la Mairie de Porto Alegre. Fin 1958, quand Paiva prend sa retraite, Fayet se hisse au poste d'urbaniste en chef au sein de cette même Mairie et de secrétaire exécutif du Conseil du Plan Directeur de la ville. Rodolfo Mate, lui succédera aux mêmes postes.

Quant aux architectes Moacyr Moojen Marques, Nestor Ibrahim Nadruz et Marco Heckman, ils obtinrent leur diplôme d'urbanistes au début des années 60. Moojen Marques travaillait depuis 1957 avec Paiva à la Mairie de Porto Alegre, où il succédera à Rodolfo Mate à la tête des travaux municipaux d'urbanisme. Il y sera urbaniste en chef jusqu'au milieu des années 80. Nadruz et Vallandro, entre autres activités, y travailleront avec lui. Quant à Marcos Heckman, il exercera aux côtés de Paiva au début des années 60, alors que celui-ci occupait un poste au Cabinet de Planification du gouvernement de l'Etat du Rio Grande do Sul, poste que lui avait proposé le gouverneur Leonel Brizola. Paiva invitera aussi à faire partie de ce cabinet Roberto Veroneze, qui avait déjà travaillé avec lui pendant une courte période dans la deuxième moitié des années 50 à la Mairie de Porto Alegre.

Concernant la conception des plans de Caxias do Sul, Passo Fundo et Florianópolis, le fait d'engager un grand nombre de personnes permettra à Paiva de redéfinir le rôle de l'urbaniste et changera sa façon d'organiser ses travaux. S'il avait toujours associé jusqu'alors l'image de l'urbaniste à celle du technicien ou du scientifique, il l'assimilera dorénavant davantage à celle du « chef d'orchestre ». C'est surtout à

travers cette dernière qu'il s'y référerà à partir du début des années 50, notamment dans les cours qu'il dispensera à la Faculté d'Architecture, considérant que s'il n'est pas nécessaire à l'urbaniste de dominer tous les arts et toutes les sciences concernés par l'élaboration d'un plan d'urbanisme, il lui faut cependant en avoir une connaissance suffisante pour pouvoir en tirer le meilleur parti.

Paiva était depuis longtemps familiarisé avec cette image de l'urbaniste comme chef d'orchestre; en fait depuis le début des années 30, au moment où il a pris connaissance du plan d'Agache pour Rio de Janeiro. Ce n'est cependant pas avant le début des années 50 qu'il trouvera, pour ainsi dire, un orchestre à diriger. Ses plans ou pré-plans étaient élaborés jusque-là en partenariat avec des collègues à qui une certaine division du travail attribuait toujours la tâche de mettre en forme par le biais de dessins leurs lignes directrices et propositions, mais sans que cela fût le résultat de rapports hiérarchiques à travers lesquels un urbaniste en particulier aurait dirigé ou coordonné les différents travaux à entreprendre.

C'est cette fois sous la direction et la coordination de Paiva que vont se constituer les équipes de travail pour la conception des plans de Caxias do Sul, Passo Fundo et Florianópolis. Contrairement à ce qu'il avait fait jusqu'alors, il ne s'investira pas directement, par exemple, dans la collecte des données ou l'organisation de l'*expediente urbano*, se limitant à chapeauter le travail de ses collègues et étudiants. Disposant d'un nombre plus important de collaborateurs que lors de l'élaboration de ses plans antérieurs, il leur commandera surtout des dessins, c'est-à-dire des projets ou études, visant à mettre en forme les suggestions des plans.

Les plans de Florianópolis, Caxias do Sul et Passo Fundo diffèrent aussi des précédents par leur présentation. Les travaux remis aux municipalités ne se résument plus à un ensemble de planches numérotées accompagnées d'un rapport succinct. Les rapports se

montreront désormais plus volumineux, de nombreuses cartes illustrant analyses et propositions, et chaque plan sera publié sous la forme d'un livre.

Ces livres ne seront en fait rien de plus que l'édition des rapports remis aux municipalités, accompagnés d'une brève introduction. Les trois ouvrages en question sont construits selon une même suite de parties intitulées analyse, pré-plan, plan et mise en œuvre du plan. A noter qu'au-delà de la présentation du plan proprement dit, ils retracent de façon très claire l'ensemble du processus ayant contribué à sa confection, y compris le pré-plan. Celui-ci figurant le résultat, comme le définit Paiva, des premières impressions de l'urbaniste, l'inclusion du pré-plan dans ces livres permettra de la sorte d'y exposer les doutes des urbanistes et d'y faire référence aux propositions ayant été abandonnées lors de la rédaction du plan définitif.

Pour ce qui est des théories et idées urbanistiques, les plans de Caxias do Sul, Florianópolis et Passo Fundo ne présentent cependant pas de différences substantielles par rapport aux pré-plans d'Uruguaiana, de Rio Grande et de Lajeado. Les thèmes abordés y sont les mêmes et on y retrouve les mêmes notions d'unité d'habitation, de découpage en zones, de système de parcs et de voies périphériques; c'est autour de ces thèmes, théories et idées que s'organiseront dans les deux les principales propositions de Paiva – et c'est leur application mécanique, on l'a vu, qui fera plus tard l'objet de son autocritique.

L'analyse qu'ont réalisée Paiva et ses collègues dans chacun de ces plans suit avec rigueur une méthode que nous évoquons à plusieurs reprises dans cette thèse: partir du général pour aller vers le particulier et commencer par chercher à définir la fonction régionale de la ville en question.

6. Le plan directeur de Caxias do Sul

L'élément moteur de Caxias do Sul est l'industrie, déclarent les auteurs de son plan directeur. De fait, parmi toutes les villes que Paiva a étudiées durant les années 40 et 50, Caxias do Sul est celle qui rassemble le plus grand nombre d'industries, et c'est ce qui les amène à lui prédire un avenir prometteur. Ce développement industriel n'en est pas moins vu comme devant lui causer une série de problèmes urbains. Leur diagnostic est le suivant: la ville s'étend dans toutes les directions, sa croissance se poursuit à un rythme accentué et les industries s'installent le long des axes routiers donnant accès à la ville et se répartissent en différents endroits du territoire urbain; à proximité de ces industries se forment des quartiers ouvriers dont l'infrastructure est réduite ou inexistante; entre ces quartiers et le centre-ville, de nombreux terrains restent vides, livrés aux spéculateurs fonciers; cette « dispersion » de la ville se traduit par une faible densité démographique (à peine 20 habitants par hectare), ce qui rend « anti-économique » l'installation d'infrastructures et le fonctionnement de services publics – ceci explique que seul un tiers de la population dispose d'eau courante.

De ces conclusions résultera une première ligne directrice: selon les auteurs, il convenait de freiner cette croissance dispersée par des mesures visant à faciliter le peuplement des zones vacantes situées à proximité de la partie la plus dense de la ville.

Résultat de l'étude de « l'origine et de l'évolution de Caxias do Sul », une deuxième ligne directrice est tracée. Il est rappelé que la ville fut créée *ex nihilo* en 1875 pour y installer des immigrants italiens; que son plan fut conçu selon un tracé rigide en damier, les pâtés de maisons ayant tous la même dimension (110 m x 88 m) et les rues toutes la même largeur (22 m);

que malgré le relief accidenté son expansion s'est poursuivie suivant ce même schéma¹², causant de gros problèmes: importants et coûteux déplacements de terre pour viabiliser l'ouverture de rues et la construction d'habitations sur certains terrains, difficultés techniques dans le pavage des voies de circulation et la mise en place des infrastructures, etc. Ces considérations donneront naissance à une seconde ligne directrice concernant les nouveaux quartiers et leurs lotissements: ceux-ci ne pourraient dorénavant être édifiés qu'après une évaluation du tracé devant prendre en compte le caractère accidenté du relief.

Outre ces problèmes, Caxias do Sul témoignait d'un haut degré d'imbrication de ses activités industrielles et commerciales et de ses quartiers d'habitation. Toutefois, si une telle imbrication est ici considérée comme un problème, rien ou presque n'est proposé pour le résoudre. Les auteurs du plan définissent cet entremêlement d'industries et de résidences comme le résultat de l'évolution de la ville et admettent que la modification de cette réalité dans ses zones les plus consolidées n'est ni possible ni convenable. « Le caractère spécifique d'une grande partie des industries de Caxias do Sul ainsi que d'autres aspects typiques du mode de vie de ses habitants nous a conduit à proposer un zonage flexible »¹³, écrivent-ils. Ils adopteront toutefois une position différente pour les expansions futures, prévoyant une occupation strictement résidentielle des « unités » créées. Il ne fait aucun doute que cette approche ambiguë de la question de « l'imbrication des fonctions » à Caxias do Sul est déjà le résultat de l'autocritique de Paiva.

Comme on l'a dit, le plan de Caxias do Sul préconise de faire reposer son expansion sur la formation d'unités d'habitation, les limites de ces unités devant être définies par les principaux axes routiers suggérés

¹² A propos du plan de Caxias, voir pages d'illustration n° 40 à 42.

¹³ Edvaldo Pereira Paiva, Francisco Riopardense de Macedo, Demétrio Ribeiro, Roberto Felix Veronese, Edgar Albuquerque Graeff, Nelson Souza, *Caxias do Sul, Plano Diretor*, Porto Alegre, Imprensa Oficial, 1953, p. 42.

par le plan. Pour ce qui est du réseau routier, il est proposé de construire deux avenues périphériques. On voit par ailleurs réapparaître l'idée de la création d'un « système continu » d'espaces verts.

Pour ce qui est des autres propositions du plan, comme celle de l'installation d'un centre civique, ce sera l'occasion pour l'esthétique du réalisme socialiste que cultivaient Demétrio Ribeiro et ses collègues de s'exprimer – Paiva ayant, comme à son habitude, laissé ici le soin du dessin aux architectes . Si l'architecture des « études » du centre civique évoque nettement en l'occurrence des formes proches de celles que construisaient les architectes modernes de Rio de Janeiro, elle y est aussi présentée comme une architecture adaptée à la réalité brésilienne ou simplement qualifiée de réaliste. Les auteurs proposeront cette expression réaliste à travers l'emploi de matériaux et de formes synonymes pour eux de dignité et d'austérité, sans prendre en compte les contours traditionnels des colonies italiennes.

7. Le plan directeur de Passo Fundo

La réalité que décrivent Paiva et ses collègues dans leur analyse de Passo Fundo s'avère très différente de celle de Caxias do Sul. Les auteurs semblent avoir eu beaucoup de difficultés pour définir la fonction régionale de la ville. Si dans le passé cette fonction apparaissait clairement –: la ville était un « point d'ancrage », un endroit qui offrait abri et repos aux *tropeiros* (vachers) qui conduisaient le bétail vers São Paulo –, la construction du chemin de fer au début du XIX^e siècle passé apportera d'importantes transformations. L'amélioration des transports va permettre la commercialisation du bois, particulièrement de celui d'araucaria, dans d'autres régions du Brésil. On assiste à la fondation d'entreprises d'exploitation forestière et de vente du bois, à la formation d'une classe

moyenne urbaine et à l'ouverture d'un bon nombre d'écoles secondaires. Dans les deux premières décennies du XX^e siècle, la ville deviendra une espèce de centre éducatif et culturel de la région vers lequel afflueront de nombreux élèves des villes voisines.

Le même chemin de fer qui avait apporté à Passo Fundo richesse et transformations, ajoutent les auteurs, allait cependant aussi conduire à sa stagnation. Avec le prolongement de la voie ferrée vers São Paulo, de nouveaux noyaux urbains et de nouvelles communes surgiront au nord de la ville, sur des terrains qui jusque-là lui appartenaient, comme celle d'Erechim. Leur croissance conduira ces nouveaux noyaux à rechercher leur autonomie administrative, affaiblissant d'autant l'économie de Passo Fundo quand ils l'obtiendront, réduisant son territoire et son importance par rapport à son *hinterland*. Ce contexte de stagnation semble avoir fortement impressionné Paiva et ses collaborateurs. Dans leur description, ils en arrivent à remettre en question l'utilité d'un plan d'urbanisme pour la ville, dans la mesure où un tel plan devait servir avant tout à orienter son évolution.

Passo Fundo était-elle condamnée à devenir un simple lieu de passage, un carrefour? C'est à partir de cette question que les urbanistes bâtiront ici deux hypothèses: l'une prévoyait le maintien de la stagnation caractérisant la situation actuelle de la ville, l'autre un nouvel « accès de progrès ».

Pour se montrer vraiment utiles et ne pas rester qu'une élucubration théorique, les propositions du plan doivent servir à la ville, quelle que soit l'hypothèse qui se concrétise, affirment les auteurs. Devant ce défi, une nouvelle question se pose à eux, que Paiva n'avait jusque-là jamais abordée dans ses travaux: est-ce qu'un « nouvel accès de progrès » serait la meilleure solution pour Passo Fundo?

Paiva et ses collègues ne cachent pas cependant que le paysage

urbain les a enchantés. Quand ils se réfèrent par exemple à sa principale artère, l'avenue Brasil, ils la définissent comme une voie « de largeur variable et d'alignements non continus » et comme « le signe le plus caractéristique de la ville », ajoutant que « de par son profil, son tracé, ses maisons et trottoirs, sa configuration », elle reste dans le souvenir de tous ceux la visitent et la découvrent, et qu'elle « a pris de la valeur avec le temps dans la mémoire matérielle et sentimentale des habitants »¹⁴. « L'avenue Brasil définit cette ville », concluent-ils catégoriquement, et ceci pour différentes raisons: par son aspect, parce qu'elle est issue d'un chemin tracé par les *tropeiros*, parce qu'à partir d'elle sont apparus de nouvelles rues et de nouveaux quartiers qui forment cette ville.

Au-delà de l'admiration qu'il manifeste à l'égard de ce paysage urbain, le plan, toutefois, n'approfondit pas l'hypothèse de la stagnation. Concernant l'hypothèse de l'« accès de progrès », Paiva et ses collègues envisagent une telle possibilité comme dépendant surtout de la construction d'un nouveau tronçon ferroviaire reliant Passo Fundo à Porto Alegre et réduisant de plus de la moitié le trajet de 680 km que devait jusqu'alors parcourir le train pour aller d'une ville à l'autre. Cet aménagement devait selon eux permettre à Passo Fundo de cesser d'être un carrefour pour devenir le principal centre de commercialisation, d'importation et d'exportation de toute la région nord du Rio Grande do Sul. Or ces travaux, que prévoyait le gouvernement de cet Etat, avaient toujours été reportés en raison de leur coût élevé.

Dans sa partie consacrée aux propositions, le plan donne une grande importance à l'Avenida Brasil, la valorisant en tant qu'avenue et « axe plastique »¹⁵ autour duquel gravitent la vie et l'histoire de la ville. Pour ce qui est de l'ensemble de celle-ci, les propositions reprennent

¹⁴ Edvaldo Pereira Paiva, Edgar Albuquerque Graeff, Demétrio Ribeiro, *Passo Fundo, Plano Diretor*, Porto Alegre, Imprensa Oficial, 1952, p. 57.

¹⁵ Edvaldo Pereira Paiva et al., *Passo Fundo...*, *ibid.*, p. 58.

celles qui ont déjà été évoquées pour Caxias do Sul: formation d'un réseau routier principal délimitant des unités d'habitation, découpage par zones n'entraînant pas de ségrégation des activités, ébauche d'une série de projets visant à valoriser le centre civique, esquisse d'un système de parcs qui tirerait parti de terrains considérés comme impropres au logement¹⁶.

8. Le plan directeur de Florianópolis

Dans leur approche de la ville de Florianópolis, Paiva et ses collègues semblent avoir de nouveau éprouvé des difficultés pour définir sa « fonction régionale ». Ils la qualifieront de ville administrative ne possédant que peu de perspectives de développement, vu la pauvreté de sa population et de son *hinterland* et étant donné la fragilité et le manque de dynamisme de son économie, fondée sur la pêche.

Devant un tel tableau, quel futur était réservé ou pouvait être souhaité pour la capitale de l'Etat de Santa Catarina? Diverses hypothèses sont envisagées, entre autres celles selon lesquelles elle était susceptible de devenir un grand centre universitaire ou encore une ville touristique. Mais ces deux dernières seront abandonnées, le tourisme et l'université ne constituant pas pour les auteurs des forces économiques capables de porter le développement de Florianópolis. A l'inverse, pensaient-ils, un avenir touristique ou universitaire n'était envisageable pour la ville qu'à travers son développement économique.

Le plan de Florianópolis pariera finalement sur une croissance économique liée à son destin de ville portuaire, un port bien équipé devant pouvoir attirer à elle les affaires et en faire un centre de commerce. En fait, les autorités de l'Etat de Santa Catarina projetaient la construction d'un

¹⁶ Voir page d'illustration n° 43.

port depuis quelques années et, d'après les urbanistes engagés dans l'élaboration de ce plan, c'était dans cette direction qu'il fallait orienter les efforts de la communauté.

Dans les « livres » qu'a mis en forme Paiva, se trouvent enregistrées, comme nous l'avons signalé, les différentes étapes du travail devant à ses yeux déboucher sur la conception d'un plan directeur. Dans celui consacré au plan de Florianópolis, le lecteur est informé qu'entre l'étape du pré-plan et celle du plan, les autorités locales ont pris la décision de modifier rien de moins que la localisation du port. En ce sens, le livre du plan de Florianópolis possède la particularité de présenter un plan bien différent du pré-plan.

Notons encore que dans le plan de Florianópolis ressurgissent très clairement les théories, thèmes et idées urbanistiques préférés de Paiva, ce que l'on peut constater en observant simplement la carte de la page d'illustration n° 44, où l'on découvre en rouge le projet de réseau de voirie principal. Organisé à partir des rues existantes, ce réseau définit les limites des unités d'habitation, représentées en jaune. Le noyau dont est issu la ville, situé sur une île, est entouré par une voie périphérique (*perimetral*). La création d'un nouveau centre civique est également suggérée près du centre traditionnel, ainsi que celle d'un campus universitaire, à l'est de ce nouveau centre civique potentiel. Dans la partie continentale de la ville, est prévue l'installation du port, dessiné en magenta. La croissance de cette zone urbaine est montrée comme devant s'opérer aussi à travers la formation d'unités d'habitation articulées autour du réseau routier principal. De plus, les auteurs envisagent de valoriser le pont reliant l'île au continent, qu'ils considèrent comme l'un des plus beaux paysages de la ville, par la création d'un parc à chacune de ses extrémités, et aussi de prolonger celui de l'île le long de son avenue périphérique du bord de mer afin de former un « système continu » d'espaces verts.

9. Le plan d'urbanisation du delta du Jacuí

En 1953, le gouvernement du Rio Grande do Sul déclarait d'utilité publique une vaste zone d'environ 22.000 hectares située à cheval sur les communes de Porto Alegre et de Guaíba. Dans cet espace connu comme le delta du Jacuí¹⁷, il prévoyait de faire construire trois grands ponts afin de faciliter grandement la liaison routière entre Porto Alegre et le sud de l'Etat, dans la direction de Montevideo et Buenos Aires. Au beau milieu des travaux, qui dureront jusqu'à la fin des années 50, les autorités décidaient d'urbaniser une partie de la zone du delta du Jacuí, comptant en outre y construire un nouvel aéroport.

En septembre 1957, le gouvernement du Rio Grande do Sul lance un appel d'offres public visant la commande d'un « plan d'urbanisation » pour la zone de 22.000 hectares en question. En janvier 1958, la commission d'examen présidée par Carlos Gómez Gavazzo déclare vainqueur du concours à l'unanimité le travail présenté par Paiva, Moacyr Moojen Marques, Roberto Felix Veronese et Carlos Maximiliano Fayet.

Toutefois, l'appel d'offres ne définissait pas très précisément ce qu'on entendait construire sur cette partie du delta du Jacuí, se référant simplement à un programme qui devait inclure « un aéroport, des zones appartenant aux axes routiers, des zones portuaires, industrielles, résidentielles, commerciales, une ceinture d'espaces verts, des plages et un espace réservé aux organismes publics »¹⁸.

Le plan pilote de Paiva et de ses collègues se compose de deux parties: analyse et projet.

¹⁷ Voir pages d'illustration n° 45 à n° 48.

¹⁸ Diretoria de Saneamento e Urbanismo (archives), Secretaria de Obras Públicas, « Concurso público para urbanização de área de 22 mil hectares », Porto Alegre, 4 octobre 1957, 3 p.

Dans sa partie consacrée à l'analyse du problème urbanistique posé par l'appel d'offres, il suit un cheminement que l'on retrouve dans d'autres travaux de Paiva, allant du général au particulier pour aborder la situation de la zone concernée (en la replaçant dans le contexte de sa région), les caractéristiques du site, ses possibilités de liaison avec « l'extérieur ». La nouveauté tient ici au fait qu'il ne s'agit pas de réaliser une analyse urbanistique traitant d'une ville préexistante ou, selon la formulation de Paiva, d'une « agglomération déjà développée ». Il ne s'agit pas non plus de mettre sur pied un simple projet d'extension où serait en jeu la croissance de Porto Alegre au-delà de ses limites. L'urbanisation du delta concerne une zone située dans un espace vierge, marécageux et habité jusque-là par quelques pêcheurs qui y résident dans des conditions précaires, à proximité du grand lac d'où ils retirent leur gagne-pain.

« Le problème doit être considéré dans son ensemble: la planification de Porto Alegre et de toutes ses extensions »¹⁹, notent les auteurs du plan, ce qui signifie la prise en compte du rapport de Porto Alegre à tous ses quartiers et à toutes ses communes voisines, ainsi que de celui de l'ensemble de cette agglomération à l'Etat du Rio Grande do Sul et au Brésil.

Le terme « échelle », il faut le souligner, ne fait pas partie du vocabulaire de Paiva. Dans ses plans, il se référera à la taille de telle ou telle composante urbaine, définira ses dimensions, envisagera sa largeur ou sa longueur, évoquera la proportion ou la disproportion de telle ou telle partie de la ville par rapport au tout, mais ne parlera jamais pour ce faire d'échelle proprement dite. Même si le terme n'y est pas employé, la notion d'échelle est cependant présente dans le plan pilote du delta du Jacuí et dans d'autres travaux de Paiva. Pour lui, il est évident que des niveaux

¹⁹ Edvaldo Pereira Paiva, Carlos Maximiliano Fayet, Roberto Felix Veronese, Moacyr Moojen Marques, *Delta do Jacuí, Plano Pilôto*, Porto Alegre, Globo, 1958, p. 14.

différents comme ceux de l'urbain et du régional définissent également des niveaux différents de rapport avec leurs « composantes ». C'est ainsi que dans ses écrits la route (*estrada*) apparaît comme une composante régionale, l'avenue comme une composante urbaine, et que chacun de ces éléments « doit » avoir selon lui une dimension correspondant à son niveau.

Le plan pilote du delta du Jacuí analyse sa future urbanisation tout d'abord du point de vue de la « fonction régionale » de Porto Alegre, de ses rapports à l'économie d'une grande partie de l'Etat du Rio Grande do Sul. On y lit que la ville occupe une position géographique qui l'a prédestinée à jouer l'immense rôle qu'elle exerce dans l'économie *gaúcha*; que toutes les zones les plus riches de l'Etat lui sont reliées par un système de voies (ferroviaires, routières, fluviales) qui convergent vers son port; que celui-ci concentre une grande partie de l'activité commerciale de cet Etat; et que cette position de Porto Alegre dans son contexte régional devrait se renforcer grâce à l'agrandissement du port et aux importants travaux routiers et ferroviaires prévus par les gouvernements du Rio Grande do Sul et fédéral, rendant ainsi la ville plus accessible au commerce et à l'exportation de marchandises produites aux quatre coins de l'Etat et même dans celui, voisin, de Santa Catarina.

La région des *colônias* située au nord de Porto Alegre était alors, de par sa production agricole et industrielle, l'une des plus riches du Rio Grande do Sul. La situation géographique de sa capitale et sa qualité de ville portuaire par où passaient les produits venant de ces *colônias* ont joué un grand rôle dans sa croissance vers le nord. Cette croissance, qui s'est opérée tout au long de l'axe routier et ferroviaire reliant Porto Alegre au nord et au nord-est de l'Etat, a été si intense et si importante, souligne encore le plan, qu'elle aurait redéfini son véritable territoire urbain, qui s'étendrait ainsi, au nord, au-delà du Rio Gravataí, qui marque dans cette direction la limite de la commune: « La ville déborde les limites créées

artificiellement et se développe de façon presque continue »²⁰ en direction de Canoas, Guaianuba et São Leopoldo. L'axe de ce développement est l'ensemble des voies qui relient ces villes l'une à l'autre et au nord-est et à l'est de l'Etat. Son élément moteur est l'implantation le long de cet axe de « concentrations industrielles et ouvrières », ainsi que de zones-dortoirs pour ceux qui travaillent à Porto Alegre. Devant ce processus déterminé par des facteurs historiques et économiques, on se dirige vers une parfaite continuité spatiale entre les communes de Porto Alegre et São Leopoldo.

Cette croissance dépourvue de toute planification aurait toutefois provoqué la formation d'agglomérations chaotiques caractérisées par l'absence d'infrastructures, par l'imbrication de zones d'habitation et industrielles, de grands axes et de voies locales, et par l'installation de lotissements dans des zones de bas relief et marécageuses impropres à l'habitat.

C'est à travers l'analyse de la situation géographique de Porto Alegre par rapport à sa région et des tendances d'expansion de son espace urbain que les auteurs du plan pilote vont définir un cadre de réalités et de perspectives, cadre qu'il convient selon eux de traiter par une planification urbaine s'appuyant sur différentes « hypothèses ». L'une d'elles présuppose que le grand nombre de travaux portuaires, ferroviaires et routiers prévus seront effectivement réalisés. Une autre mise sur la non-concrétisation de ces projets. C'est à la lumière de ces deux hypothèses et des aspects potentiellement positifs et négatifs qui s'y rattachent que sont envisagés les effets sur la structure de Porto Alegre.

Paiva et ses collègues souligneront à cet égard: « La tâche de l'urbaniste devient critique, car il est appelé à résoudre le problème de la planification d'un grand ensemble urbain sans connaître à l'avance tous les facteurs et éléments qui influenceront la vie future de ce noyau

²⁰ Edvaldo Pereira Paiva et al., *Delta do Jacuí...*, *ibid.*, p. 15.

humain ». Dans le cas spécifique de l'urbanisation du delta du Jacuí, les urbanistes se trouveront devant un dilemme. Dans l'hypothèse de la concrétisation des investissements prévus pour la région, « les forces motrices propices à la croissance de Porto Alegre seront activées et la ville croîtra de façon importante », écrivent-ils, ajoutant que dans l'hypothèse contraire, « la forme et le rythme de croissance de la ville seront différents ». Leur conclusion sera que face à cette situation, « le seul chemin praticable pour l'urbaniste consiste à prévoir et monter dans les zones étudiées une structure urbaine qui fonctionne dans l'hypothèse d'une concentration maximale mais aussi dans le cas contraire. »²¹

Le plan pilote du delta du Jacuí établit à partir de cette analyse un ensemble de prémisses qui va conduire à la définition de critères devant orienter les propositions relatives à son urbanisation.

La prémisse la plus importante énonce que la question urbanistique doit ici s'attacher le plus possible au processus de développement de la région du delta en tant que « zone d'extension » de Porto Alegre. Cette prémisse est également le produit d'une ligne directrice ou générale qui renvoie à la recherche de solutions obéissant à un critère réaliste. En l'occurrence, de solutions, d'une part, correspondant à la réalité sociale et économique brésilienne et; d'autre part, « capables de s'adapter aux modifications structurelles pouvant survenir avec l'évolution économique du Brésil, comme par exemple l'augmentation du rythme de son industrialisation et ses incidences sur la forme et la croissance des villes »²². Quelles que soient les circonstances, s'agissant de villes, le rôle de l'urbaniste, ponctuent les auteurs, doit se limiter à « planifier le processus naturel de leur évolution » et celui des pouvoirs publics à « réguler le processus naturel de leur développement »²³.

²¹ Edvaldo Pereira Paiva et al., *Delta do Jacuí...*, *ibid.*, pp. 22-23.

²² Edvaldo Pereira Paiva et al., *Delta do Jacuí...*, *ibid.*, p. 51.

²³ Edvaldo Pereira Paiva et al., *Delta do Jacuí...*, *ibid.*, p. 14.

Ce critère qu'ont adopté ici les auteurs du plan est d'ailleurs annoncé dès le premier paragraphe du rapport qui l'accompagne, où ils définissent en ces termes la ligne directrice opposée à celle qui est retenue couramment: « [Elle] fait table rase des caractéristiques de notre formation urbaine et cherche à résoudre les problèmes en adoptant mécaniquement des solutions toutes prêtes issues de l'application de la science urbanistique dans des pays où le stade d'évolution est plus avancé »²⁴. Un plan doit non pas reposer sur des schémas arbitraires ou définir à l'avance tous les éléments ou composantes de la ville, mais ne représenter qu'une ossature visant à structurer son évolution, commentent-ils, ajoutant que la portée de tout plan est forcément restreinte, que l'urbaniste doit simplement chercher par son biais à annuler ou du moins à atténuer les gros défauts d'une croissance non planifiée.

Le plan pilote du delta du Jacuí ne sera jamais mis en pratique. Il prévoyait l'urbanisation d'une zone qui fait aujourd'hui partie d'un parc écologique et qui, nous l'avons vu, se situe au confluent de divers cours d'eau et se constitue de terres basses et marécageuse. Soulignons que ces caractéristiques topographiques préoccupaient les auteurs, qui suggéraient une urbanisation bien moins étendue que celle définie dans les études qu'avaient commandées les autorités avant de lancer leur appel d'offres.

Les propositions de ce plan pilote reprennent des théories et des concepts sur lesquels a souvent travaillé Paiva. Il préconise ainsi que l'urbanisation du delta se fasse à partir d'un noyau urbain ou d'une ville satellite, ce noyau devant être créé près de l'un des axes routiers qui relie Porto Alegre au sud de l'Etat. Partant de ce noyau, il était prévu que l'urbanisation de la zone interviendrait surtout le long de la route devant

²⁴ Edvaldo Pereira Paiva et al., *Delta do Jacuí...*, *ibid.*, p. 13.

mener au futur aéroport. Cette proposition est présentée comme une « hypothèse construite sur la base de l'étude de l'évolution naturelle des villes brésiliennes », et selon laquelle celles-ci se seraient traditionnellement constituées le long de « chemins »²⁵.

De plus, le plan recommande la transformation en autoroute de l'axe le long duquel devait être bâtie la ville satellite, mais sur un niveau plus élevé que celui de la ville pour ne pas la couper.

Il propose par ailleurs que la ville satellite soit construite par étapes, en fonction du développement de la région. Seules quelques routes devaient être ouvertes au début. Au carrefour des deux principales avenues de la ville se serait installé le centre civique et aurait été aménagé un grand parc. L'avenue passant le long du centre civique devait être conçue pour sa part sous la forme d'un *caminho-parque*, c'est-à-dire d'une large voie bordée d'espaces verts et s'articulant avec d'autres parcs pour former un « système ». Quelques avenues secondaires auraient été construites immédiatement de manière à former une trame orthogonale et à définir des zones résidentielles de différentes tailles, allant de 50 à 80 hectares. Ces zones auraient été confiées à l'initiative privée pour être transformées en lotissements, lesquels étaient vus comme devant être traités autant que possible en tant qu'unités d'habitation. Les auteurs du plan avaient même défini quelques normes urbanistiques visant à orienter le découpage de ces zones et à y éviter des constructions trop hautes. Mais ils reconnaissent que leurs recommandations ne permettaient de former que des noyaux du type « unité d'habitation d'un degré d'organisation limité ».

Le plan propose aussi l'implantation d'une zone industrielle au bord de l'autoroute en question, mais de l'autre côté du centre civique et des zones résidentielles.

²⁵ Edvaldo Pereira Paiva et al., *Delta do Jacuí...*, *ibid.*, p. 42.

On le voit, bien que Paiva traite de la construction *ex nihilo* d'une ville satellite, le plan pilote du delta du Jacuí reprend des thèmes, des idées et des théories que l'on retrouve dans tous ses travaux et qu'il avait abordés dès la conception de son plan d'Uruguaiana.

TABLEAU N° 17
PLANS DIRECTEURS ELABORES PAR LE
SECRETARIAT AUX TRAVAUX PUBLICS OU LES
MAIRIES DE L'ETAT DU RIO GRANDE DO SUL (1941-1963)

Municipalité	Population (1950)		Plan Directeur (Année)
	Noyau urbain	Total de la commune	
Porto Alegre	381 964	401 213	1959
Pelotas	79 649	139 545	—
Rio Grande	64 241	78 941	—
Santa Maria	45 907	84 274	1951
Bagé	35 340	66 172	1946
Canoas	33 953	40 128	1950
Uruguaiana	33 272	49 785	1944
Caxias do Sul	32 158	59 533	1952
Santana do Livramento	29 906	49 516	1957
São Leopoldo	29 572	76 251	1941
Passo Fundo	25 232	103 704	1953
Cachoeira do Sul	23 827	95 067	1962
Alegrete	20 160	44 796	1958
Cruz Alta	19 824	65 432	—
Novo Hamburgo	19 787	29 674	1947
São Jerônimo	19 232	50 231	—
São Gabriel	14 726	39 179	—
Erechim	14 663	120 370	1945
Santo Angelo	13 742	90 203	1946
Santa Cruz do Sul	13 329	70 036	1951
Rosário do Sul	12 419	28 824	1963
São Borja	11 971	39 256	—
Carazinho	11 937	56 504	1946
Dom Pedrito	11 465	26 502	1959
Jaguarão	9 941	17 148	—
Santiago	9 686	31 821	1946
Itaqui	9 152	19 719	—
Ijuí	8 950	50 220	1949
Rio Pardo	8 517	40 438	1948
Montenegro	8 376	51 008	—
São Luiz Gonzaga	7 993	74 236	1947
Quaraí	7 524	15 792	1963
Taquara	7 419	51 583	—
Bento Gonçalves	7 056	25 168	1958
Santa Vitória do Palmar	5 925	15 466	1947
Cacequi	5 880	15 156	1950
Vacaria	5 615	42 180	—
Tupanciretã	5 242	25 730	—
Lejeado	5 241	48 058	1948

Sources: Secrétariat au Développement et aux Travaux Publics de l'Etat du Rio Grande do Sul (archives) et Laudelino T. Medeiros, *O processo de urbanização no Rio Grande do Sul*, Porto Alegre, Faculdade de Filosofia, n.d. [1959], p. 59.

RIO GRANDE ORIGENS

FATOS HISTÓRICOS

1494 - *Tratado de Tordesillas*. O MUNDO COLONIAL DIVIDIDO ENTRE ESPANHA E PORTUGAL. PORTO DE PARTIDA NA LUTA PELA PRATA.

1580 - *Colônia de Sacramento*. FUNDAÇÃO PELOS PORTUGUESES, FRENTADA AO RIO DA PRATA.

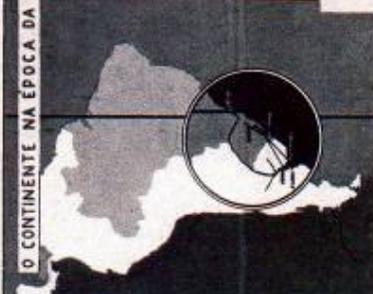
1705 - *Conquista* DE COLÔMBIA PELOS ESPANHÓIS.

1715 - *Colônia* E RETORNA PELOS PORTUGUESES, QUE UM ANO APÓS TAMBÉM OCUPAM MONTEVIDEO.

1737 - *Fundação de Rio Grande*.

1763 - *Rio Grande* É CONQUISTADA PELOS ESPANHÓIS, QUE A DOMINAM DURANTE 15 ANOS.

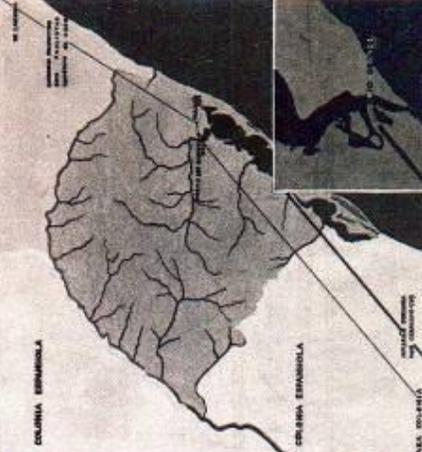
O CONTINENTE NA ÉPOCA DA FUNDAÇÃO DA CIDADE



1

A Cidade se originou de fatores políticos e estratégicos, e se desenvolveu em função do porto. Rio Grande é a única pela MARITIMIA de ACESSO ao ESTRADO.

A REGIÃO NA ÉPOCA DA FUNDAÇÃO DA CIDADE



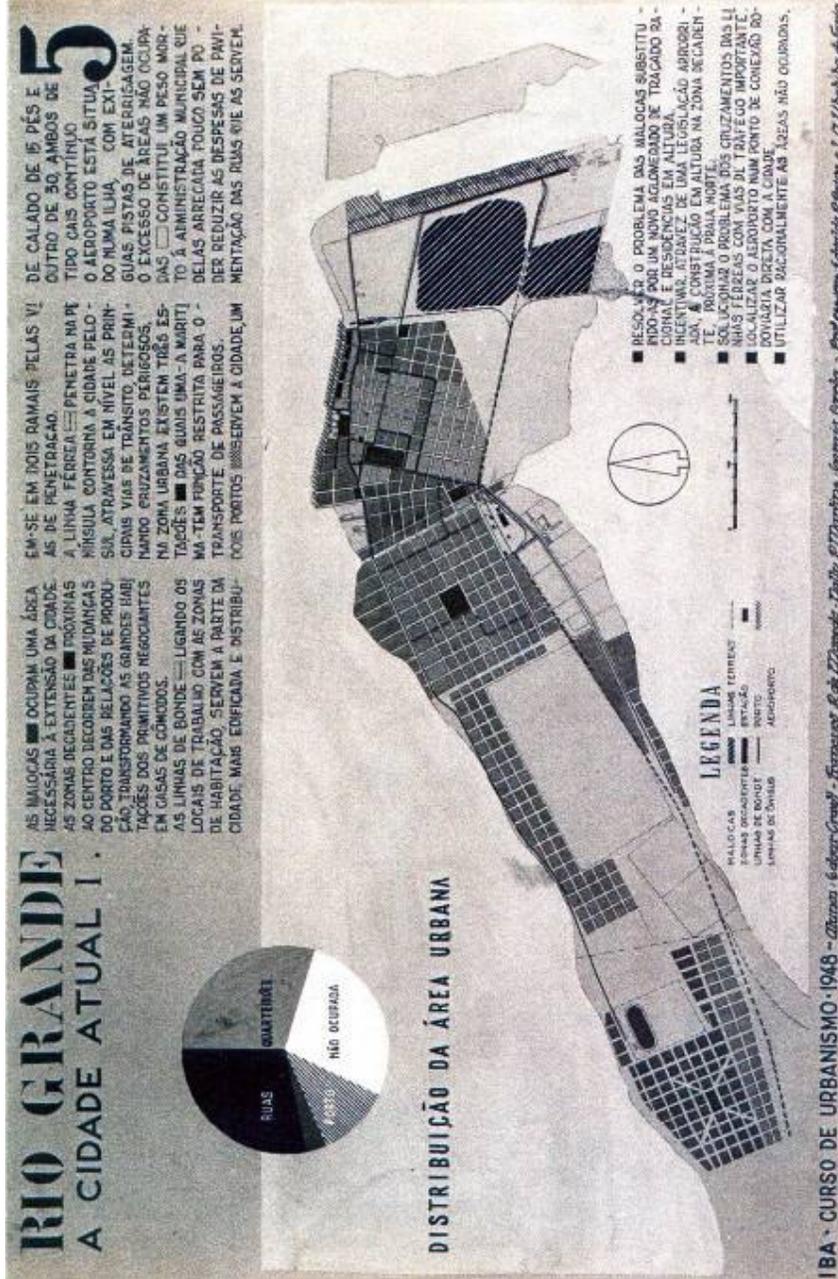
Profissionais: Arquiteto: Alexandre Rêgo e Luiz Antônio Zambaloni de Rêgo.

A COLONIZAÇÃO DA PROVÍNCIA DE SÃO PEDRO TEVE UMA NÍTIDA FINALIDADE: A expansão para o Sul e a posse de Rio da Prata. A LUTA ENTRE PORTUGAL E ESPANHA PELA POSSE DO RIO DA PRATA DETERMINOU A CRIAÇÃO DE DIVERSOS NÚCLEOS COMO POSTOS AVANÇADOS. Entre eles a atual cidade de Rio Grande.

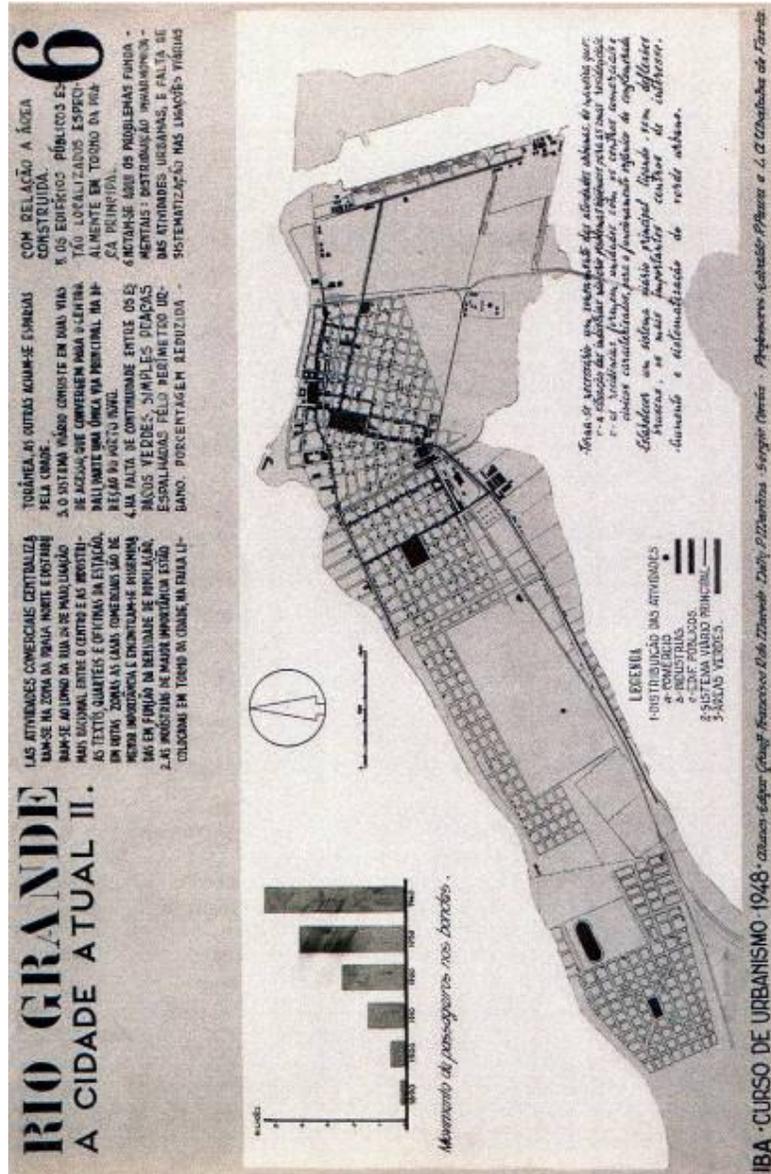


BA - CURSO DE URBANISMO - 1948 - Colônia Edgar Graeff - Francisco P. de Oliveira - Djalma - Siqueira - Caramé

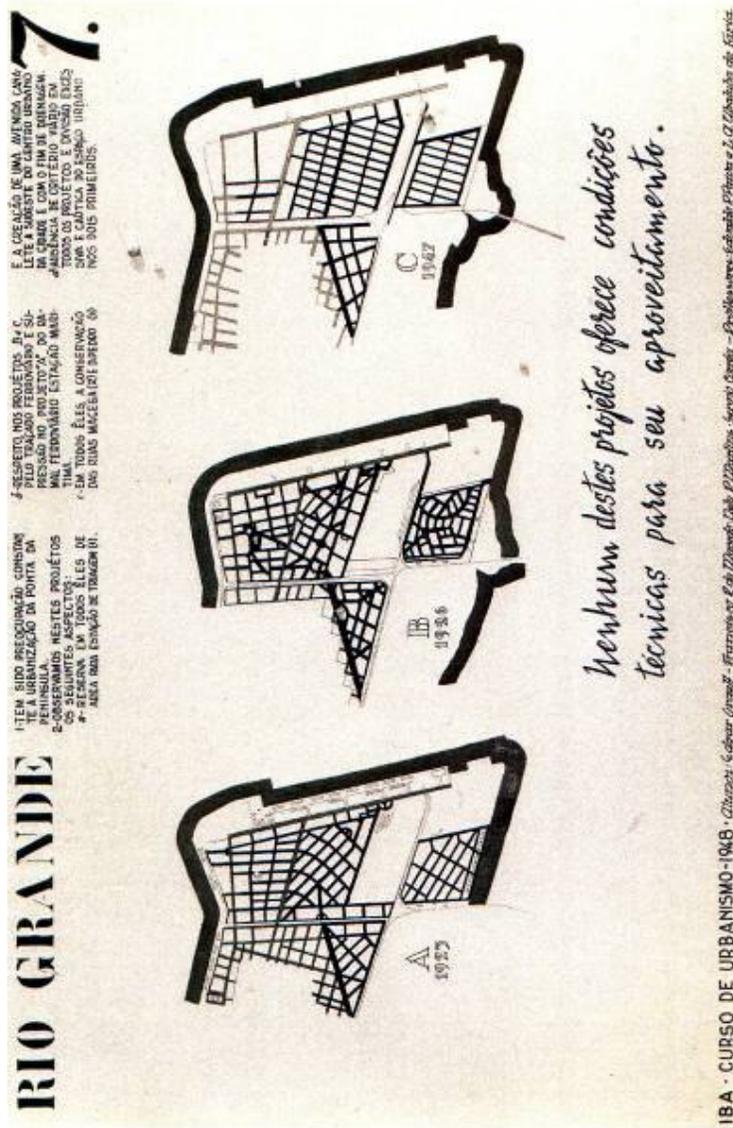
Pré-plan de Rio Grande (1948): planche 1, les origines de la ville.



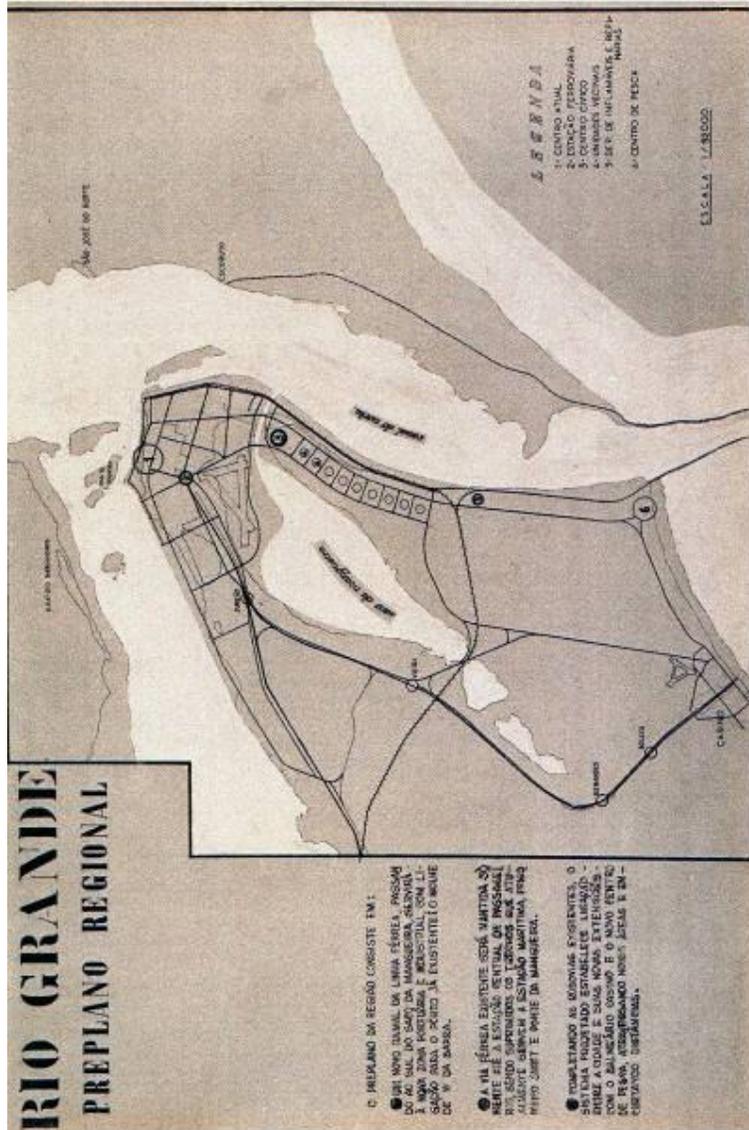
Pré-plan de Rio Grande (1948): planche 5, étude de la ville actuelle.



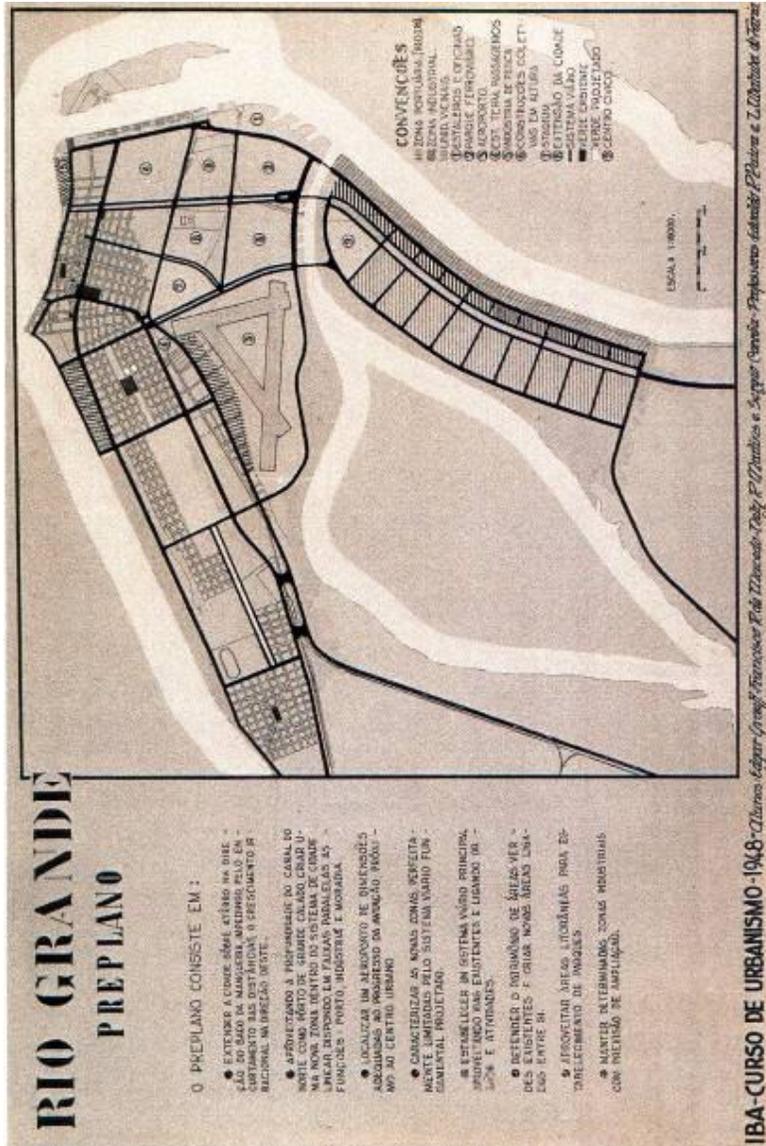
Pré-plan de Rio Grande (1948): planche 6, étude de la ville actuelle.



Pré-plan de Rio Grande (1948): planche 7, étude des projets d'extension existants.



Pré-plan de Rio Grande (1948): planche sans numéro, « pré-plan » régional.



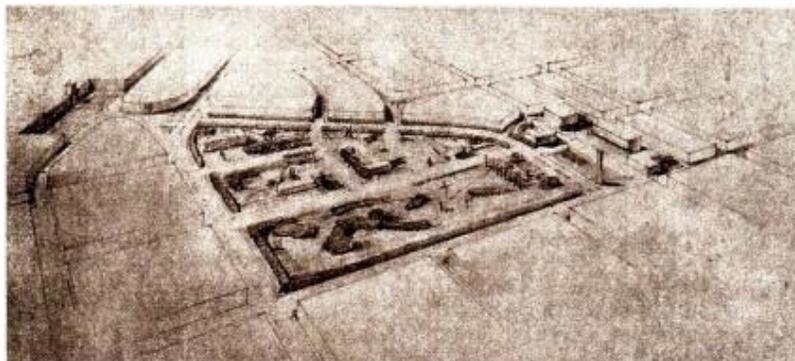
Pré-plan de Rio Grande (1948): planche sans numéro, « pré-plan » de la ville.



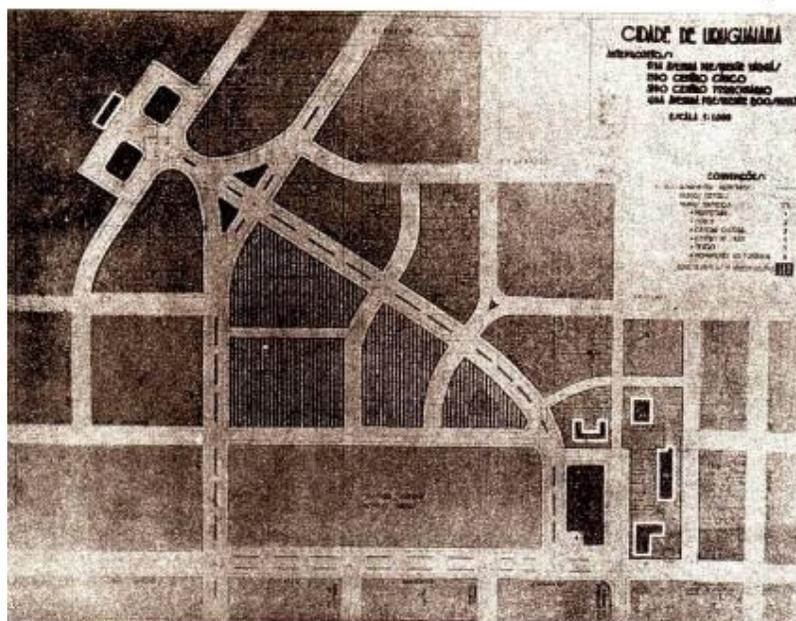
Pré-plan d'Uruguaiana (1944): (a) étude de la situation géographique – planche 1; (b) étude de l'origine et de l'évolution de la ville.



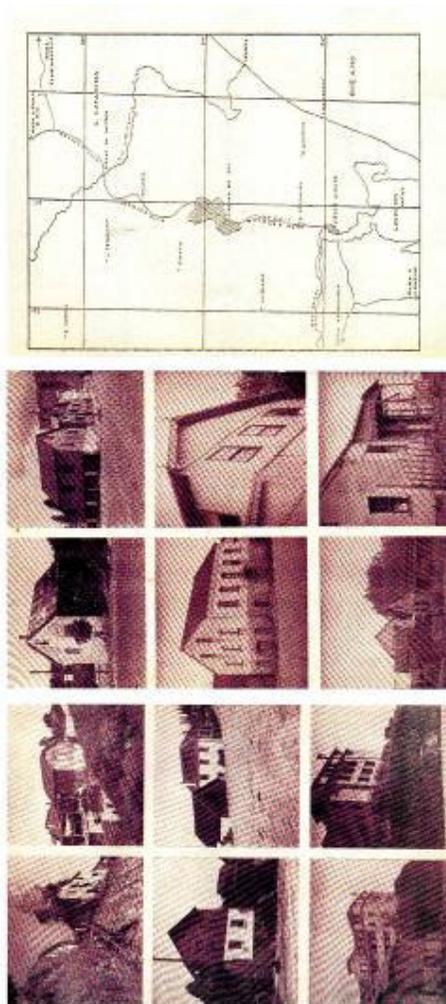
Pré-plan directeur d'Uruguaiana (1944): (a) proposition d'organisation de la vie urbaine – planche 5; (b) pré-plan – planche 6.



b

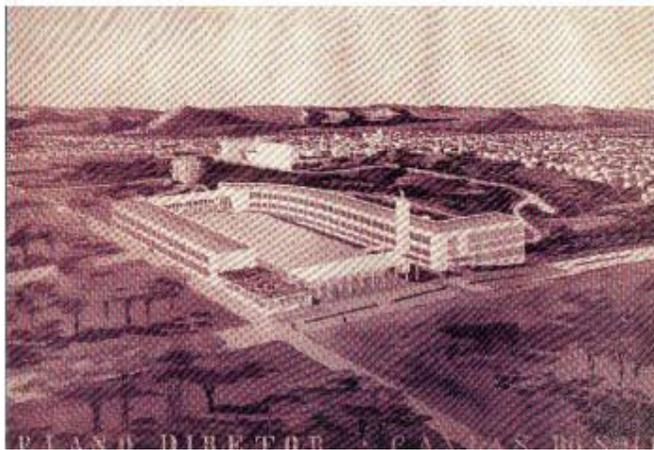
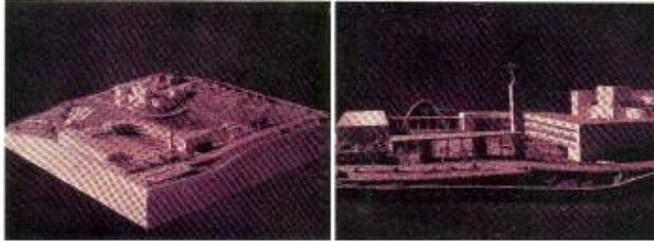


Pré-plan directeur d'Uruguaiana (1944): le nouveau « centre civique », en perspective (a) et sur plan (b).



Plan directeur de Caxias do Sul: (a) photographie illustrant les problèmes créés par l'adoption d'un tracé en damier dans une région au relief accidenté; (b) photographies montrant les maisons typiques de la ville; (c) dessin illustrant l'étude de la fonction régionale de la ville.

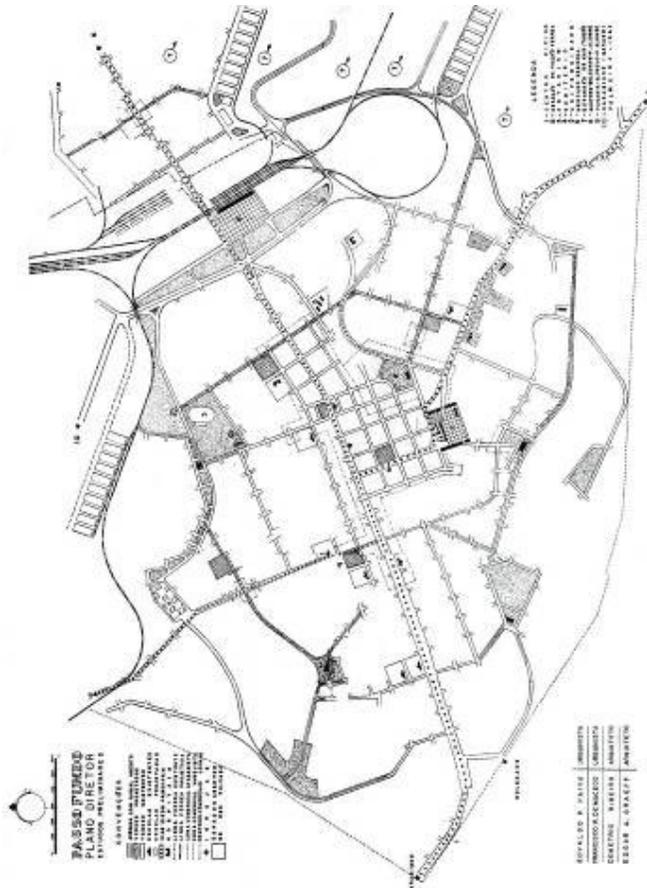
Page d'illustration n° 41



Plan directeur de Caxias do Sul – projets pour le Parque de Exposições, conçus par Nelson Souza et Edgar Albuquerque Graeff selon l'« esthétique du réalisme socialiste ».



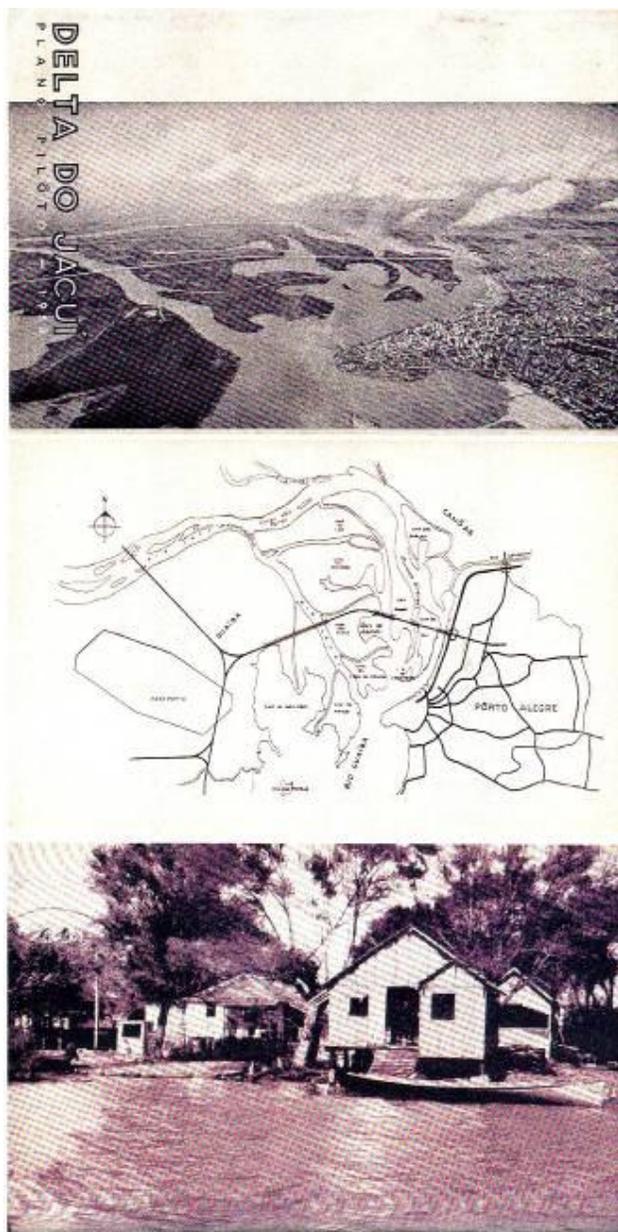
Plan directeur de Caxias do Sul – zonage et hypothèse d’extension basée sur des parcellements qui prennent en compte le relief accidenté du lieu.



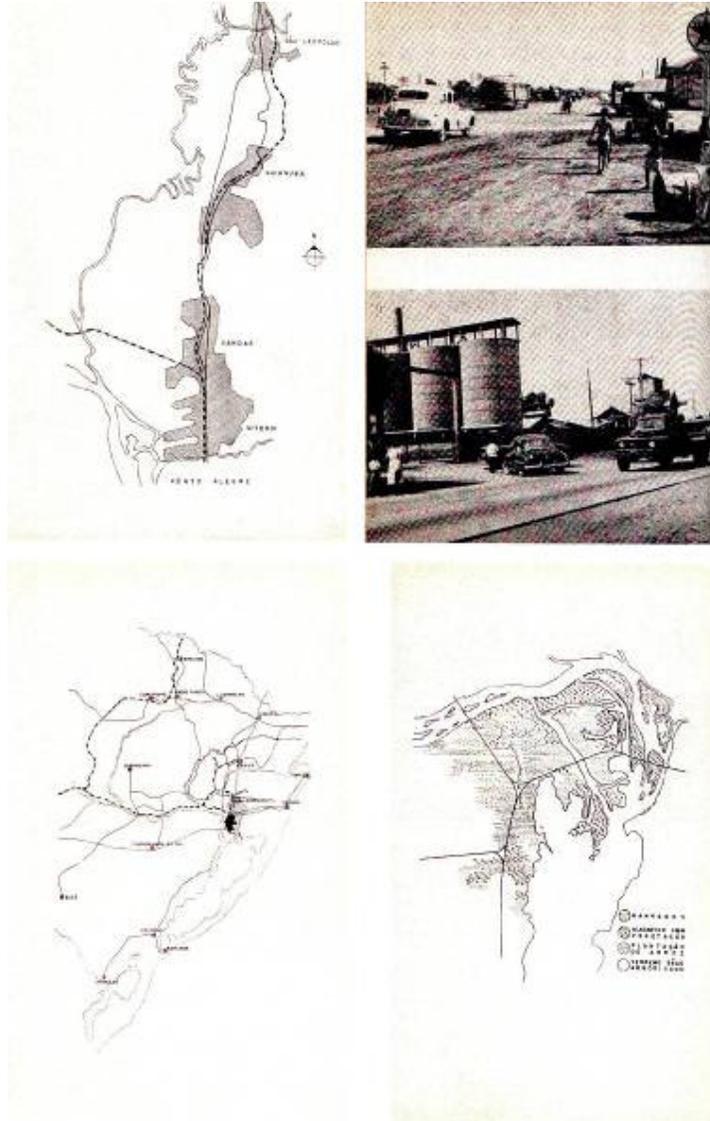
Plan directeur de Passo Fundo: l'Avenida Brasil est valorisée comme axe plastique et il est proposé un système de voies et d'espaces verts (places et parcs) à partir duquel doit être défini le zonage.



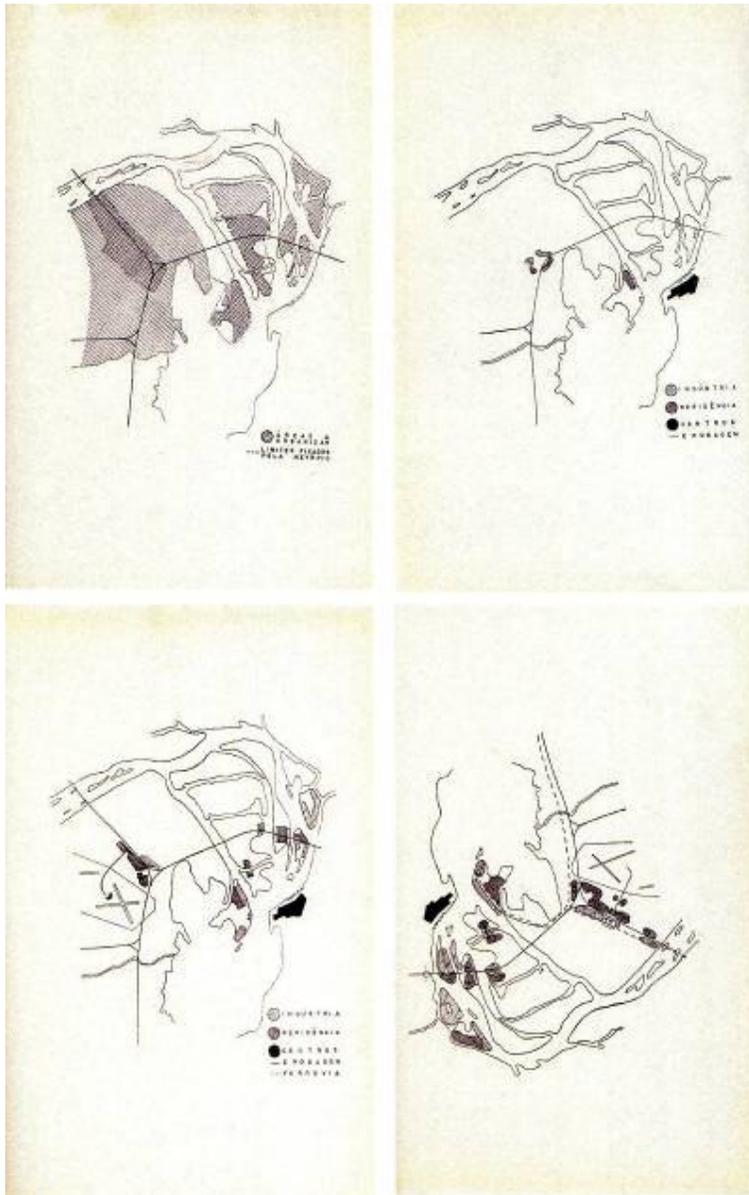
Plan directeur de Florianópolis: les voies principales (en rouge) définissent des unités résidentielles (en jaune); la ville est entourée d'une *avenida-parque perimetral*; un nouveau centre civique est proposé et, à proximité, est prévue l'implantation d'un campus universitaire.



Couverture du livre *Delta do Jacuí* (a) – photomontage où apparaissent dessinés le pont liant Porto Alegre au sud de l'Etat et le projet d'urbanisation de Praia de Belas; (b) le système viaire de Porto Alegre et ses connexions avec le nouvel aéroport, localisé dans la zone du delta du Jacuí; (c) photo de maisons de pêcheurs, sur les îles du delta, illustrant l'inadaptation à l'urbanisation des terres où ils résident.



Explication des propositions présentées dans le plan pilote pour le delta du Jacuí: (a) Porto Alegre s'étend dans la direction nord, le long de la route et de la voie ferrée; (b) la croissance de Porto Alegre se fait à travers des lotissements privés d'infrastructures et de façon désordonnée, des industries « nocives » étant implantées à côté de résidences; (c) vers Porto Alegre, par les routes et les voies ferrées, affluent les produits de la région des *colônias*, mais la liaison entre la ville et le sud de l'Etat reste précaire; (d) les îles du delta du Jacuí, que va relier entre elles le pont de Guaíba et qui sont constituées de plaines inondables impropres à l'urbanisation.



En haut à gauche, la proposition de réduction de la zone à urbaniser. Les trois autres illustrations représentent, de façon schématique, l'évolution urbaine de la région.

CHAPITRE V

LE CHEF D'ORCHESTRE

1. Le chef de la Division d'Urbanisme

L'occasion que Paiva attend depuis tant d'années semble finalement se présenter. En 1955, il devient urbaniste en chef à la Mairie de Porto Alegre. Il avait commencé, en tant qu'urbaniste, à retrouver son prestige auprès des élus municipaux en 1954, quand Ildo Meneghetti, qui venait d'être élu gouverneur du Rio Grande do Sul, dut abandonner son mandat de maire.

En janvier 1955, sous l'administration de Manoel Sarmanho Vargas, Paiva est donc nommé urbaniste en chef de la Division d'Urbanisme de Porto Alegre¹. A ce poste, il va se battre pour que soit réinstauré le Conseil du Plan Directeur, qui avait été dissous en 1945. En septembre 1955, ce

¹ Paiva a été nommé à ce poste le 29 janvier 1955.

Conseil reprend ses activités et Paiva en devient le secrétaire exécutif². Toujours la même année, il obtient de ses supérieurs l'autorisation d'engager Francisco Riopardense de Macedo et Carlos Maximiliano Fayet pour l'aider dans l'élaboration du plan directeur. Néanmoins, malgré tous ses efforts, la Division d'Urbanisme ne jouit encore que d'une faible reconnaissance au sein de l'administration municipale, disposant de peu de moyens financiers et d'un nombre restreint de fonctionnaires (ingénieurs, architectes, urbanistes, techniciens) au vu de l'ampleur de son travail.

Au sein du Conseil du Plan Directeur, Paiva devra faire face à une grande résistance à l'égard de certaines de ses propositions, en particulier de la part des conseillers liés au marché foncier et immobilier et aux entrepreneurs du bâtiment. Depuis 1948, année où Ildo Meneghetti avait été élu maire de Porto Alegre, la municipalité pratiquait une politique de laissez-faire sur le plan de la réglementation des constructions. Meneghetti et ses ingénieurs, qui étaient proches des courants politiques libéraux et s'opposaient à toute action régulatrice de la part des pouvoirs publics, n'imposèrent en effet aucune restriction à l'action des promoteurs immobiliers. Bien au contraire, ils introduisirent dans les réglementations urbanistiques de Porto Alegre, à travers une loi municipale³, des changements visant à permettre la construction au centre-ville d'immeubles non limités en hauteur. C'est grâce à cette loi que furent bâtis, à partir de 1952, les édifices qui sont restés les plus hauts de Porto Alegre jusqu'à ce jour. Ce sont la fixation de nouvelles règles d'urbanisme et la création d'un nouveau Code des Constructions, deux des motifs qui

² Le Conseil du Plan Directeur a été créé par le maire Manoel Sarmanho Vargas, à travers la loi n° 1.413 du 11 juin 1955. Etaient membres de ce conseil des représentants de différents services de la Mairie et de l'administration de l'Etat, de la Société d'Ingénierie, de l'Institut des Architectes du Brésil et de la Société d'Agronomie. La première réunion du Conseil du Plan Directeur s'est tenue le 19 septembre 1955, et c'est durant cette réunion qu'a été choisi son président, l'ingénieur et entrepreneur Carlos Fett Paiva, représentant de la Société d'Ingénierie auprès du Conseil.

³ Il s'agit de la loi n° 986 du 22 décembre 1952, selon laquelle il devenait possible de construire au centre de Porto Alegre des édifices de n'importe quelle hauteur.

présideront à la réinstauration du Conseil du Plan Directeur, qui déclencheront cette résistance des ingénieurs, des entrepreneurs du bâtiment et des propriétaires fonciers locaux, à qui, depuis plusieurs années, la politique du laissez-faire faisait gagner beaucoup d'argent.

2. Plan directeur et « gratte-ciel »

Depuis les années 30, les ingénieurs de la ville construisaient des immeubles toujours plus hauts et imposants. Appelés gratte-ciel, même s'ils avaient moins de dix étages, ces édifices étaient montrés comme l'un des indicateurs les plus nets du « progrès » que connaissait la ville. Mais c'est dans les années 50 que Porto Alegre, comme bien d'autres villes brésiliennes, a connu un véritable *boom* immobilier⁴.

« Júlio Prestes est la force de notre idéalisme, qui convertit à la civilisation la terre barbare et projette au firmament les profils audacieux des villes modernes »⁵, pouvait-on lire sur une affiche de campagne électorale de Júlio Prestes, candidat victorieux à la présidence de la République en 1930 et qui était originaire de São Paulo, une ville qui s'enorgueillissait de ses hautes constructions et de sa remarquable croissance urbaine et démographique.

A la fin des années 20, le Conseil Municipal de Porto Alegre avait approuvé une loi qui concédait des avantages fiscaux à la construction d'immeubles « de plus de 6 étages »⁶. Le débat qui précéda son approbation dans la presse *porto alegreense* démontre qu'une partie de

⁴ « Le plus haut édifice du monde ayant une ossature en béton armé: édifice CBI-Esplanada, à São Paulo », tel est le titre d'un article relatif au projet de l'architecte Lucjan Korngold. Cet immeuble était à l'époque en construction et constituait un motif d'orgueil pour la ville. Cf. *L'Architecture d'Aujourd'hui* (21), novembre-décembre 1948.

⁵ Voir page d'illustration n° 49.

⁶ Il s'agit de la loi n° 180 du 14 décembre 1927.

l'élite locale voyait encore avec une certaine méfiance les édifices élevés. Le journal *Diário de Notícias*, qui se montrait opposé à cette loi, alla jusqu'à évoquer l'opinion d'Alfred Agache, rapportant que cet « urbaniste mondialement connu »⁷. condamnait la construction de gratte-ciel dans les villes possédant de vastes surfaces inoccupées, arguant que, hormis leurs effets néfastes sur la santé, ils constituaient une agression contre le bon goût. Au sein du Conseil Municipal, la prise de position du *Diário de Notícias* provoqua l'indignation de ceux qui avaient pris parti en faveur des gratte-ciel. A titre anecdotique, nous reproduisons ici un extrait du discours que l'un des conseillers municipaux, Jayme Pereira, prononça à cette occasion:

« Nous ne savons pas quel est le motif du dégoût de l'illustre rédacteur du Diário de Notícias pour les maisons de plus d'un étage. Nous ne savons pas pourquoi le chroniqueur du Diário appelle "gratte-ciel" des immeubles de six étages. Est-ce parce qu'il pense que notre ciel est plus près de nous que le ciel de New York ? Mais alors, un édifice de 50 étages ou plus, à Porto Alegre, percerait le ciel! Ce serait bon pour nous, qui irions y vivre, immédiatement, pour monter au ciel pendant notre vie – ce dont nous ne savons pas si cela nous arrivera après notre mort, même si nous avons exercé l'honorable mandat de conseiller municipal »⁸

Suite à l'approbation de la loi en question, le paysage de Porto Alegre commencera à se modifier. Dès le début des années 30, plusieurs édifices s'élèveront à une hauteur de plus de dix étages, comme le Club du Commerce et l'Hôtel Jung, qui seront construits respectivement sur la place da Alfândega et la place XV de Novembro.

Au cours des années 20, les villes européennes perdirent du terrain au profit des villes américaines en tant que centres d'intérêt pour les ingénieurs de Porto Alegre. Les techniques employées dans l'édification

⁷ Cf. *Diário de Notícias*, 7 décembre 1927, p. 1.

⁸ Discours ayant été prononcé au cours de la séance du Conseil Municipal du 9 décembre 1927. Cf. *Anais do Conselho Consultivo de Porto Alegre*, Intendência de Porto Alegre, 1927, p. 54.

des gratte-ciel de Chicago et de New York devinrent un véritable objet de culte. En termes de construction, la tentation de l'exemple étranger, celle du progrès, se déplaça de l'Europe vers les Etats-Unis, comme en témoigne par exemple l'ingénieur et homme d'affaires Fernando Azevedo Moura⁹, qui, après s'être rendu aux Etats-Unis au début des années 30, prononça à la Société d'Ingénierie, lors de son retour au Brésil, une conférence sur l'architecture nord-américaine¹⁰ qui éveilla un profond intérêt chez ses confrères locaux.

Un album commémoratif de l'anniversaire de la ville datant de 1940¹¹ montre des photographies d'immeubles d'une dizaine d'étages qui y sont présentés comme des exemples des « gratte-ciel modernes »¹² de Porto Alegre. Les illustrations relatives à l'évolution de la ville suggèrent clairement que l'apparition des gratte-ciel représentait un progrès – Paiva en a même inclu une dans son *Expediente Urbano de Porto Alegre*¹³. Dans les années 50, on verra également des réclames vanter les gratte-ciel de la ville. C'est au cours de cette décennie que se jouera entre les entreprises du bâtiment locales une espèce de compétition pour la construction du plus haut immeuble de la ville. Et c'est à cette époque que seront construits, entre autres, les édifices Presidente Antônio Carlos (16 étages), Esplanada¹⁴ (18 étages), Presidente Getúlio Vargas (21 étages) et Formac (26 étages), tous au centre-ville. Dans l'album commémoratif du mandat d'Ildo Meneghetti, publié en 1954, on trouve des illustrations qui font apparaître les « gratte-ciel » comme étant la meilleure expression du

⁹ Jusque dans les années 70, la société Azevedo Moura & Gertum, dont il était l'un des associés, construira quelques-uns des immeubles les plus élevés de Porto Alegre. Ce même ingénieur sera, en 1945, l'un des premiers professeurs du Cours d'Architecture de l'Institut des Beaux-Arts de cette ville.

¹⁰ Cf. Fernando Azevedo Moura, « Notas sobre a arquitetura norte-americana contemporânea », *Boletim da SERGS* (4), juin 1933, pp. 197-207. Ce travail a été exposé à la Société d'Ingénierie le 10 mai 1933.

¹¹ Álvaro Franco, Morency de Couto e Silva, Léo J. Schidrowitz (éd.), *Pôrto Alegre, biografia de uma cidade*, Porto Alegre, Tipografia do Centro, 1940.

¹² Voir page d'illustration n° 50.

¹³ Voir page d'illustration n° 51.

¹⁴ Voir page d'illustration n° 52.

progrès de la ville. Sur l'une d'elles, la photographie d'un « imposant gratte-ciel, le plus haut de la ville »¹⁵ (13 étages) contraste avec celle de l'immeuble de trois étages qui occupait le même endroit auparavant. Dans une autre illustration, deux photographies, l'une datée du début du siècle et l'autre récente, montrent l'horizon de Porto Alegre en mettant en valeur des gratte-ciel en tant, là aussi, qu'expression du progrès de la ville – en l'occurrence les édifices Palácio do Comércio, SULACAP, União, Piratini et la nouvelle mairie¹⁶.

Les livres scolaires de l'époque montraient souvent les gratte-ciel comme représentation du progrès et de la civilisation moderne. Traitant de l'évolution des sociétés humaines de la sauvagerie à la civilisation, Aroldo de Azevedo¹⁷, par exemple, dans l'un de ses livres de géographie, alors très utilisé dans les lycées, oppose, sur deux pages, l'image d'un « sauvage de l'Océanie » à celle de l'Empire State Building¹⁸ – « les gigantesques constructions, qui caractérisent si bien les Etats-Unis, peuvent être considérées comme l'indicateur du progrès et de la civilisation moderne »¹⁹, peut-on lire en légende.

Les années 50 furent sans aucun doute celles des hauts bâtiments à Porto Alegre – l'édifice Santa Cruz²⁰, de 36 étages, construit à cette époque, demeure le plus élevé de la ville. Alors que les édifices viennent occuper le paysage du centre-ville, vont en disparaître les maisons d'habitation. Une bonne partie des classes moyennes les plus aisées qui

¹⁵ Cf. Walter Spalding (éd.), *Porto Alegre*, Porto Alegre, Prefeitura Municipal / de São Paulo, Habitat, 1953, page non numérotée.

¹⁶ Voir page d'illustration n° 53.

¹⁷ Géographe et professeur parmi les plus influents dans le Brésil des années 40 et 50, Aroldo de Azevedo, entre autres travaux, a publié l'une des premières études universitaires sur la formation des villes brésiliennes (« Vilas e cidades do Brasil colonial. Ensaio de geografia urbana retrospectiva », *Boletim* (208) – *Geografia* (11), São Paulo, USP-Filosofia, Ciências e Letras, 1956) et a dirigé l'élaboration de l'une des études de géographie urbaine les plus complètes ayant été faites jusqu'à aujourd'hui au Brésil – voir Aroldo de Azevedo (éd.), *A cidade de São Paulo, estudos de geografia urbana*, São Paulo, Companhia Editora Nacional, 1958, 4 vol.

¹⁸ Voir page d'illustration n° 54.

¹⁹ Cf. Aroldo de Azevedo, *Geografia do Brasil: a terra, o homem, a economia*, São Paulo, Companhia Editora Nacional, 1948, pp.56-57.

²⁰ Projet conçu en 1955 par l'architecte Carlos Alberto de Holanda Mendonça.

jusqu'alors habitait au centre-ville migrera vers les faubourgs.

Le libéralisme des réglementations urbanistiques appliquées dans le centre-ville était également à l'œuvre dans la périphérie de Porto Alegre, qui s'étendait par le biais de lotissements aux infrastructures précaires. Dans certains cas, on lotissait même des terrains situés sur des plaines inondables, voire marécageuses. La loi qui réglementait l'extension de la ville était la même depuis la fin des années 20²¹. Elle n'empêchait pas les propriétaires fonciers de mettre en vente des lots de terrains dépourvus de voirie, d'éclairage public, de réseau d'approvisionnement en eau et d'égouts. Et jusque dans les années 50, on verra des sociétés de lotissement proposer à la vente des parcelles soi-disant situées dans des zones arborées et dotées de rues pavées, d'égouts, d'eau courante et d'éclairage public. Témoin la publicité qui sera faite pour le lotissement appelé Jardim Itú²² – qui, jusque dans les années 70, bien qu'alors déjà densément peuplé, ne possédera toujours pas de telles infrastructures.

La situation était encore plus grave dans les villes voisines de Porto Alegre, où aucune législation ne venait réglementer le lotissement de terrains. A partir des grands lotissements réalisés le long de la route qui relie Porto Alegre à São Leopoldo, naîtront de nouvelles villes – que Paiva avait l'habitude de qualifier d'« asiles » ou de « dortoirs », car hormis le fait qu'elles ne disposaient d'aucune infrastructure, elles abritaient exclusivement de modestes logements ouvriers. L'ingénieur Meneghetti lui-même, qui était associé d'une entreprise du bâtiment, sera le promoteur de l'implantation de l'un de ces lotissements, la Vila do Esteio, située à 20 kilomètres au nord de Porto Alegre. Cette entreprise immobilière avait mis en vente plus de 5.000 parcelles de 50 *palmas*²³ de large sur 300 de long, et plus de 1.200 *chácaras* (parcelles cultivables)

²¹ Il s'agit du décret n° 108, signé par le maire Octavio Francisco da Rocha le 10 septembre 1927.

²² Voir Walter Spalding (éd.), *Porto Alegre, op. cit.*, page non numérotée.

²³ Mesure équivalant à la distance qui sépare l'extrémité du pouce de celle de l'auriculaire lorsque la main est ouverte au maximum (environ 22 cm).

d'une taille variant entre 1 et 10 hectares. Ce grand lotissement allait donner naissance par la suite à la ville d'Esteio.

C'est dans ce contexte qu'est réinstitué, en septembre 1955, le Conseil du Plan Directeur, qui se réunira chaque semaine afin de traiter de l'élaboration du plan directeur de Porto Alegre²⁴. Au cours des premières réunions,²⁵ Paiva présentera aux conseillers les propositions qu'il défendait depuis des années²⁶ concernant la planification de la ville, et il dressera un bilan de la situation qu'il venait de trouver au sein de la Division d'Urbanisme. Avec l'appui de Riopardense de Macedo et de Fayet, il proposera au Conseil un débat sur la planification d'ensemble de Porto Alegre.

Toutefois, la réelle inquiétude d'une bonne partie des membres de ce Conseil était de voir le plan directeur poser des restrictions à l'action des entrepreneurs du bâtiment, en définissant, par exemple, des hauteurs limites pour les immeubles²⁷. Ces membres, l'ingénieur Mario Maestri²⁸ en tête, orientèrent les discussions dans le sens d'une remise en cause systématique du bien-fondé de l'instauration de normes limitant l'action des constructeurs, montrant peu d'intérêt pour la planification de la ville.

En 1956, Leonel Brizola, le principal adversaire de Meneghetti sur

²⁴ Les thèmes traités dans les réunions du Conseil du Plan Directeur ont été transcrits dans des « actes » manuscrits, la plupart par Paiva et Fayet.

²⁵ Nous nous référons ici, plus spécifiquement, aux 30 premières réunions, qui ont eu lieu entre septembre 1955 et avril 1956.

²⁶ Le 27 octobre 1955, Paiva a parlé aux conseillers de l'« Evolution urbaine de Porto Alegre »; durant les réunions réalisées entre le 1^{er} décembre 1955 et le 12 janvier 1956, il a traité du thème des plans antérieurs au Plan Directeur; dans celle du 9 février 1956, le thème a été « Les études de la Commission de Révision »; dans celle du 23 février 1956, Paiva a abordé le thème « Zonage urbain »; et entre le 1^{er} février et le 19 mai 1956, le thème a été « La première *perimetral* ».

²⁷ Le Conseil du Plan Directeur a été réinstauré dans le but d'orienter la Division d'Urbanisme dans l'élaboration du plan directeur. Cependant, dès la deuxième réunion de ce conseil, qui s'est tenue le 22 septembre 1955, quelques-uns de ses membres ont présenté des suggestions concernant son agenda et son fonctionnement qui, si elles avaient été écoutées, auraient rendu impossible la discussion de ce plan directeur. Durant la réunion du 29 septembre de la même année, Paiva se verra ainsi obligé de présenter une motion proposant que le Conseil fasse de cette discussion sa « tâche fondamentale ». Cf. Atas n° 2 et n°3 du 22 et du 29 septembre 1956.

²⁸ Mario Maestri, ingénieur et chef d'entreprise, avait occupé un poste important sous le mandat d'Ildo Meneghetti et, même après que celui-ci eut quitté son fauteuil de maire, continué d'exercer une forte influence politique sur la scène politique municipale et régionale.

l'échiquier politique local, emportait la mairie de Porto Alegre. Toutefois, cette nouvelle donne n'aura pas d'effets sur la composition du Conseil du Plan Directeur. Dans la polémique autour de la hauteur des constructions, Brizola ne prendra pas position, considérant que c'était là une question qui devait être réglée par des spécialistes. Dans ce contexte, les idées que Paiva défendra au sein du Conseil du Plan Directeur recevront rarement l'appui de ses supérieurs, nommés par Brizola.

Le soutien que l'administration municipale apporte alors au Conseil du Plan Directeur reste ambigu. La structure de celui-ci demeure fort modeste. C'est Paiva qui écrit de sa propre main les comptes-rendus de ses réunions. En août 1956, on lui refuse l'embauche d'une dactylo qui serait exclusivement rattachée au Conseil²⁹. En 1957, après avoir longuement insisté auprès de ses supérieurs, Paiva parvient cependant à agrandir son équipe, dans laquelle il engage Moacyr Moojen Marques³⁰ et Roberto Veronese, qui, aux côtés de Fayet et Riopardense de Macedo³¹, travailleront exclusivement à l'élaboration du plan directeur.

Fin 1958, après avoir passé le plus clair de son temps penché sur la question de la hauteur des immeubles, le Conseil approuve finalement une « loi de zonage et d'urbanisme »³². Pour arracher aux conseillers cette approbation, Paiva et ses collègues avaient fait d'importantes concessions sur la hauteur des bâtiments. Pour s'opposer à la prolifération des gratte-ciel à Porto Alegre, ils recourront à un nouveau concept urbanistique, « le

²⁹ Cf. Ata n° 41 du 2 août 1956.

³⁰ Moacyr Moojen Marques commence alors sa carrière comme fonctionnaire de la Mairie, où, jusqu'à sa retraite, en 1987, il occupera les postes les plus importants de la Division d'Urbanisme.

³¹ Au sein de la Division d'Urbanisme, Riopardense de Macedo effectuera une série d'études concernant l'histoire de Porto Alegre. En 1968, il publie son premier livre, qui devient aussitôt une référence pour les urbanistes et les étudiants en architecture de la ville: *Porto Alegre, origem e crescimento*, Porto Alegre, Livraria Sulina, 1968. Dans les années 70, il sera l'un des responsables de la modernisation des archives municipales.

³² La discussion de cette « loi de zonage et d'urbanisme », qui n'était qu'une partie du plan directeur, a commencé le 29 mai 1956 et s'est prolongée jusqu'en décembre 1958. Les actes du Conseil du Plan dans lesquels ont été transcrits les débats autour de cette loi constituent un témoignage notable de la difficulté auxquelles se heurtaient les urbanistes de la Mairie pour convaincre certains des membres du Conseil que, pour la ville, il valait mieux disposer d'une quelconque réglementation plutôt que d'aucune.

coefficient d'occupation du sol »³³, grâce auquel ils souhaitaient restreindre ce qui pour la majorité des conseillers était un principe inviolable: la « liberté » de construire des édifices de n'importe quelle hauteur. Comme en témoignent les comptes-rendus du Conseil, lorsqu'ils prirent connaissance de ce nouveau concept, Mario Maestri et ses partisans montrèrent une grande inquiétude et sollicitèrent de plus amples informations. Fayet les persuadera du bien-fondé de ce nouveau dispositif en arguant qu'« un système semblable a été adopté à New York et à São Paulo »³⁴. Une nouvelle polémique s'instaurera, autour cette fois de la grandeur des coefficients en question.

Après de longues et fastidieuses discussions, la proposition de loi sur le zonage et l'urbanisme fut finalement conclue et approuvée. Elle fut adressée au Conseil Municipal, où les débats traînèrent durant toute l'année 1959³⁵. Là aussi, la polémique se nouera autour de la hauteur des constructions. Les conseillers municipaux auront beaucoup de mal à comprendre le dispositif du coefficient d'occupation du sol que proposait le Conseil du Plan Directeur, surtout quant à ses conséquences sur la hauteur des édifications. La loi sur le zonage et l'urbanisme fut finalement votée le 30 décembre 1959, lors de la dernière session de l'année du Conseil Municipal, et prit le nom de « Loi du Plan Directeur ». Vu la complexité des réglementations qu'elle renfermait et que beaucoup de conseillers municipaux ne comprenaient pas la signification technique de nombre de ses dispositifs, on se mit d'accord pour l'approuver sans amendements, c'est-à-dire selon les termes définis par le Conseil du Plan Directeur.

³³ Appelé à Porto Alegre *índice de aproveitamento do solo*, concept qu'ont présenté Paiva et Fayet aux conseillers durant la réunion du 24 janvier 1957.

³⁴ On lit dans les actes de la réunion: « *Le Président [du Conseil] demande alors dans quels centres urbains a été adopté un système similaire, ce à quoi le conseiller Fayet répond: à New York et São Paulo* ». Le président (à l'époque Alcindo Porto Alegre) et les conseillers qui se montraient réticents à l'idée de débattre du sujet, ont dès lors commencé à le prendre en considération.

³⁵ Voir *Anais da Câmara Municipal*, Porto Alegre, 1959, vol. 5., *passim*.

Il est probable que sans cet accord, Porto Alegre aurait mis quelques années supplémentaires pour adopter une loi sur l'urbanisme et le zonage. Son approbation n'a été possible que parce qu'elle ne modifiait pas les réglementations urbanistiques jusqu'alors en vigueur sur la hauteur des constructions. Si la loi en question définissait quelques limitations à ce sujet, celles-ci restaient en effet bien en deçà de ce que souhaitaient les auteurs du plan. Pour ne pas déclencher de résistances au sein du Conseil Municipal, ils se résigneront à proposer des coefficients d'occupation du sol très élevés. Dans certains quartiers de la ville, il sera ainsi permis d'édifier des immeubles d'une superficie totale égale à 12 fois celle du terrain occupé. Sur un terrain de 300 m², il sera ainsi possible de construire jusqu'à 3.600 m² habitables, et, conséquence d'autres dispositifs de la loi du plan³⁶, l'immeuble bâti sur ce même terrain pourra compter jusqu'à 22 étages. De plus, d'après la loi approuvée par le Conseil Municipal, la réglementation sur la hauteur ne pouvait être modifiée qu'avec son approbation. Toutefois, cette même loi autorisait la modification des taux d'occupation du sol par décret, c'est-à-dire sans recourir à l'approbation des conseillers municipaux. Grâce à ce piège tendu par Paiva et ses alliés au Conseil Municipal, les urbanistes qui poursuivirent leur travail à la Mairie dans les années 60 et 70 réussirent à réduire notablement la possibilité de construire de hauts édifices à Porto Alegre³⁷.

³⁶ Outre le coefficient d'occupation du sol (*zoneamento de índices de aproveitamento*), la Loi du Plan Directeur définissait des normes relatives à: 1) l'implantation des constructions (*normas de recúo*); 2) l'alignement (*plano de alinhamentos*); 3) la hauteur des constructions (*zoneamento de alturas*); 4) l'emprise de la superficie du sol susceptible d'être construite ou dimension de la projection au sol des bâtiments (*zoneamento de taxas de ocupação ou de percentagens de ocupação*); 5) l'affectation ou destination des espaces (*zoneamento de usos*).

³⁷ Cette démarche a fait l'objet d'une recherche que nous avons développée au sein de l'Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano e Regional pendant la seconde moitié des années 80 – cf. João Farias Rovatti, *A 'fertilidade' da terra urbana em Porto Alegre*, Rio de Janeiro, Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano e Regional, Universidade Federal do Rio de Janeiro, 1990 (ronéoté).

3. Le Plan Directeur et la « loi du plan »

En janvier 1955, quand il fut officiellement nommé au poste de chef de la Division d'Urbanisme de la Mairie de Porto Alegre, Paiva était dans sa quarante-quatrième année. Il se trouvait alors en voyage en Europe, où il accompagnait les diplômés de 1954 de la Faculté d'Architecture de l'Université du Rio Grande do Sul. C'était la première fois qu'il s'y rendait. Ce séjour lui permettra de connaître quelques-unes des villes qu'il citait comme références urbanistiques dans ses écrits – Paris et Vienne, en particulier. Il aura également l'occasion de connaître certains pays socialistes. C'est à Varsovie qu'il passera le plus de temps. S'il ne cacha pas ensuite à ses étudiants l'enchantement que Paris et Vienne lui avaient procuré, il est cependant difficile d'évaluer l'impression que lui firent Varsovie et les autres villes de pays socialistes qu'il visita, cette fois seulement en compagnie de quelques camarades du parti. Durant ce séjour en Europe, il resserra en outre ses liens d'amitié avec Moojen Marques, qu'il considérera par la suite comme son « fils spirituel »³⁸, comme son héritier en tant qu'urbaniste.

Son voyage en Europe, outre qu'il s'agissait pour lui de réaliser un vieux rêve, semble lui avoir servi à compléter sa formation. A travers le contact avec une réalité qu'il n'avait fait jusque-là qu'imaginer, il affirmera à cette occasion ses convictions quant à l'importance de la conception d'une *urbanística* adéquate à la réalité brésilienne. Et c'est dans le dessein de mettre en pratique une telle *urbanística* qu'il assumera le poste d'urbaniste en chef de la Mairie de Porto Alegre.

Aucune autre réalisation de Paiva n'a été aussi longuement mûrie

³⁸ C'est ainsi que Paiva définit son rapport avec Moojen Marques dans une lettre qu'il lui a adressée le 11 décembre 1978.

que le Plan Directeur de Porto Alegre. Il se penchait déjà depuis un certain temps sur l'élaboration d'un plan d'ensemble pour cette ville quand, au milieu des années 30, aux côtés d'Ubatuba de Faria, il conçut le *plano de avenidas* de Porto Alegre³⁹. Entre le début des années 40 et le milieu des années 50, il publiera plusieurs ouvrages et réalisera de nombreuses études concernant la planification de la ville. Et les propositions et lignes de force de son Plan Directeur, présentées au Conseil du Plan Directeur entre 1955 et 1956, reprendront, une à une, ses idées relatives à l'*urbanistica* et à la planification de Porto Alegre qu'il défendait depuis les années 30.

Comme on l'a vu plus haut, le Conseil du Plan Directeur n'examina et n'approuva que les propositions concernant la réglementation urbanistique. Cela n'empêchera pas Paiva, fin 1958, de remettre aux autorités municipales une série de rapports et de plans qui comprenait les parties suivantes:

- a) une étude de l'évolution urbaine de Porto Alegre et une autre qui analyse la l'occupation du sol⁴⁰;
- b) un plan pour le réseau de voirie et le projet de la première avenue *perimetral*⁴¹;
- c) un programme d'acquisition de terrains et d'utilisation de zones publiques visant l'implantation d'un réseau de parcs et de places;
- d) un projet d'implantation d'un noyau résidentiel dans la zone de la Praia de Belas⁴²;
- e) une proposition de loi de zonage et d'urbanisme.

A cette occasion, Paiva présenta la maquette d'un livre réunissant

³⁹ Voir pages d'illustration n° 57 à 60.

⁴⁰ Voir page d'illustration n° 56.

⁴¹ Voir pages d'illustration n° 61 à 63.

⁴² Voir pages d'illustration n° 73 à 76.

ces mêmes études et propositions. Le livre ne sera publié que fin 1964, alors que la dictature militaire était déjà au pouvoir – et modifié à son insu⁴³.

En juillet 1959, le Conseil Municipal invite Paiva à venir expliquer sa proposition de loi de zonage et d'urbanisme lors d'une de ses séances. Présenté par Fayet, son successeur à la tête de la Division d'Urbanisme, comme le « véritable père du plan », Paiva arrive muni d'un projecteur de diapositives et de notes⁴⁴. Il improvise une intervention de deux heures, et celle-ci, qui a été transcrite par le service de dactylographie, constitue le témoignage le plus important de ses idées sur la planification de Porto Alegre.

En introduction, il présente ce qu'il appelle sa « position théorique » face au plan directeur, position qu'il dira étayée par son « expérience acquise au fil de longues années »⁴⁵. Au Brésil, notera-t-il en guise de résumé, le travail des urbanistes a été très peu exploité, et ce surtout à cause « de l'incapacité de certains de nos techniciens » qui, lorsqu'ils conçoivent des plans d'urbanisme, ne tiennent pas compte de « notre réalité, de nos conditions de vie, des caractéristiques spécifiques de notre formation urbaine, du fonctionnement des agglomérations brésiliennes ». Cette « position théorique », Paiva la développe en se basant sur d'autres arguments, la résumant plus loin ainsi: « Notre première ligne directrice, notre position idéologique est la suivante: agir toujours dans le cadre de la réalité brésilienne ». Il reliera tout de suite après cette ligne directrice à sa propre conception du Plan Directeur de Porto Alegre, soulignant tout d'abord que, « pour agir dans le cadre de la réalité, il faut la connaître ». C'est ainsi qu'il entamera la deuxième partie de son exposé, au cours de

⁴³ Prefeitura Municipal de Porto Alegre, *Plano Diretor de Porto Alegre*, Porto Alegre, Secretaria Municipal de Obras e Viação, 1964

⁴⁴ L'exposé de Paiva a eu lieu le 30 juillet 1959.

⁴⁵ Edvaldo Pereira Paiva, « Palestra do Professor Edvaldo Pereira Paiva sobre o Plano Diretor », in *Anais da Câmara Municipal*, Porto Alegre, 1959, vol. 5., p. 268.

laquelle il se proposera d'analyser brièvement « la réalité de Porto Alegre ».

L'analyse de cette réalité qu'il livre aux conseillers municipaux n'est autre que l'exposé de ses réflexions sur l'évolution urbaine de Porto Alegre: « La réalité de notre Capitale est le résultat d'un processus historique, qui a créé une ville, un noyau, à un certain endroit et s'est ensuite développé au long d'une vie de plus de 200 ans ». Il dira se voir dans l'obligation de s'attarder longuement sur le sujet, poursuivant: « Porto Alegre a été créée il y a 200 ans, 219 pour être plus précis. Je n'entrerai pas dans les détails de ses origines; ce qui m'intéresse c'est seulement de vous montrer comment la ville s'est structurée, car son schéma de base a été conçu dès le départ ». A l'aide de diapositives, il discourt ensuite sur la ville en revenant à sa fondation, évoque les indiens qui occupaient jadis la région et les premières concessions de terres – les *sesmarias*, qui marquent le début de la colonisation de ce territoire par « les blancs ». Lorsqu'il aborde ce thème, il affirme avec force qu'il ne parle pas en tant qu'historien, mais en tant qu'urbaniste, et que l'objet de son intérêt est non pas le passé mais le présent et l'avenir de Porto Alegre.

Comment Porto Alegre est-elle née et comment a-t-elle évolué? Quelle est sa fonction régionale? Pour répondre à ces questions, Paiva reprend sa méthode habituelle d'analyse. La ville a surgi sur les rives du Guaíba, là où se trouvait une rade naturelle bien abritée des vents, et d'une profondeur suffisante, rappelle-t-il, précisant que de ce « port » et vers l'arrière-pays, à l'est, où se situait le village de Viamão, plusieurs chemins ont été ouverts, qui sont devenus aujourd'hui quelques-unes des avenues de Porto Alegre. Ainsi, souligne-t-il, « la structure actuelle de Porto Alegre a été définie dès les premières années de son existence comme noyau humain »; pendant la première moitié du XIX^e siècle, la ville était entourée d'une palissade, ce qui fait qu'à l'époque, pour ses habitants, la distinction

apparaissait très nette entre ce qui lui appartenait et ce qui ne lui appartenait pas, entre le « dehors » et le « dedans ». C'est cette définition de limites et d'appartenance qui a servi à donner forme à Porto Alegre, conclut Paiva, ajoutant:

« La ville s'implantait sur une péninsule, avec à son sommet la rue Duque. Celle-ci a été la matrice du tracé, car il n'y avait pas de tracé préconçu; il était naturel. Côté nord, ont été délimités des pâtés de maisons, de plain-pied ou au maximum de deux étages. Et au sud, c'était la même chose que l'on voit encore aujourd'hui: d'immenses îlots d'habitations dont l'intérieur est vide. En analysant les choses plus en détail, nous vous démontrerons comment, d'un organisme si bien structuré, on peut aboutir au chaos. L'issue serait aujourd'hui d'en revenir aux principes originels de la structuration urbaine, qui ont présidé à cette organisation et faisaient partie de la conscience populaire, à cette façon d'urbaniser que nous avons oubliée, avec notre individualisme sud-américain. »⁴⁶

Pour « évoluer », Porto Alegre devait donc comprendre son passé, la solution à ses problèmes se trouvant précisément dans les principes originels de sa structuration urbaine. Devant les conseillers municipaux, Paiva reprendra les idées qu'il défendait au début des années 40. Au début, écrivait-il en 1943, présentant ainsi la « thèse ou l'affirmation », la ville était un organisme simple, et ce noyau primitif s'est transformé au gré de l'évolution sociale, et c'est en fonction de la dynamique de ses antagonismes internes que l'ancien équilibre aurait été détruit: « c'est la première négation de la thèse initiale, et c'est dans cette antithèse que la ville a évolué jusqu'à nos jours »⁴⁷. « Et nous voilà parvenus au chaos que l'on voit sur cette carte », déclarera-t-il en 1959 durant son exposé en montrant une diapositive, concluant la partie consacrée à l'analyse de la réalité de Porto Alegre en ces termes: « Ce simple tracé est devenu cet enchevêtrement de rues plus ou moins larges, et sans liaison les unes avec les autres. »⁴⁸

⁴⁶ Edvaldo Pereira Paiva, « Palestra do Professor... », *ibid.*, p. 269.

⁴⁷ Edvaldo Pereira Paiva, *Urbanismo, ensaio de interpretação social*, Porto Alegre, 1943, p. 18.

⁴⁸ Edvaldo Pereira Paiva, « Palestra do Professor... », *op. cit.*, p. 269.

Selon Paiva, Porto Alegre devait donc en revenir aux principes originels de sa structuration urbaine, entre autres raisons, parce qu'elle avait perdu sa forme ou sa structure: « La ville a grandi telle une tache d'huile, on a comblé les vides, occupé vallées et versants, sans aucune planification, sans aucune liaison entre les diverses parties », souligne-t-il, ajoutant que, conséquence de cette croissance, « l'aspect initial de son organisation a complètement disparu – aujourd'hui, nous avons un organisme qui n'est plus structuré ». Paiva définit ce processus comme ayant marqué la « dégénérescence de Porto Alegre à travers l'histoire ». Et cette dégénérescence était selon lui responsable des plus graves problèmes que connaissait la ville.

Le fait que le tracé simple originel des rues de la ville se soit transformé en un enchevêtrement lui sert à illustrer cette dégénérescence. Les chemins primitifs, qu'il nomme aussi les radiales, ceux qui confèrent à Porto Alegre une structure organique, une cohérence, restent à ses yeux « le seul élément de liaison dans ce dédale ».

« Nous devons aller vers une structuration de la ville, et c'est là le seul concept fondamental à tirer de l'analyse de notre passé historique ». C'est en ces termes que Paiva entamera la troisième partie de son exposé, où il traitera des propositions du plan, qu'il dit avoir conçu dans le but de « restructurer la ville »⁴⁹. Cela pouvait encore être fait, bien qu'à son avis au prix de grandes difficultés dans la mesure où les valeurs foncières avaient fortement augmenté (à cause de la prolifération des hauts édifices), où de nombreuses parties de la ville se trouvaient déjà consolidées et où les fonds publics disponibles étaient restreints, compte tenu des exigences qui pouvaient être celles d'une ville s'étendant continuellement et de manière « disproportionnée » – c'est-à-dire présentant des zones vides au beau milieu du périmètre urbain et des

⁴⁹ Edvaldo Pereira Paiva, « Palestra do Professor... », *ibid.*, p. 270.

densités de population empêchant une mise en valeur adéquate des infrastructures.

« Il n'y a pas que l'histoire, le passé, les conditions qui ont créé le présent » qui soient importants pour l'analyse des problèmes de l'urbanisme. Il faut aussi étudier le présent, car « la réalité subit continuellement des modifications et l'urbaniste se doit de les accompagner, parce que le Plan ne peut être quelque chose de statique, de définitif », le Plan doit pouvoir être « modifié au fur et à mesure que la réalité évolue, que la ville se développe ». Après ces affirmations, Paiva fera une brève référence à l'*expediente urbano* de Porto Alegre qu'il avait coordonné en 1943 – regrettant que la Mairie n'eût pas donné suite à ce travail, car depuis lors, les données concernant la ville n'avaient pas été réactualisées.

Avant de présenter les propositions de son plan, Paiva analysera « les projets réalisés au long de l'histoire » de Porto Alegre, « qui essayaient de corriger les défauts indiqués, et recherchaient des solutions aux problèmes » de la ville⁵⁰. Il évoquera ainsi le plan de João Moreira Maciel, conçu en 1914, les études qu'il avait lui-même effectuées aux côtés de son ami et collègue Ubatuba de Faria dans les années 30, les projets de l'architecte Arnaldo Gladosch – montrant les « aspects positifs et négatifs » de ces différents travaux.

A propos de ses propres propositions des années 30 concernant Porto Alegre, par exemple, il dira qu'il s'agissait d'une « étude maladroite, qui se restreignait aux problèmes de voirie ». Mais il affirmera aussi que quelques-unes des solutions qu'il y avait indiquées avaient « aujourd'hui encore de la valeur ». Paiva reviendra sur chacun de ces travaux pour défendre une nouvelle thèse. « Vous avez certainement remarqué que les idées que nous analysons, et que vous verrez maintenant dans le plan, ne

⁵⁰ Edvaldo Pereira Paiva, « Palestra do Professor... », *ibid.*, p. 271.

sont pas nées au hasard, mais dans le cadre d'un processus de réunion d'idées », fait-il observer à l'auditoire, soulignant que les idées qu'il va présenter ne doivent pas être portées au crédit d'un seul et unique urbaniste. En adoptant cette position, il réaffirmait précisément l'une de ses anciennes thèses: « l'*urbanística* moderne n'est en aucune manière l'invention d'un pays plutôt que d'un autre ou d'un groupe d'individus, mais bien le résultat d'une coopération d'expériences et de résultats », avait-il écrit en 1943⁵¹.

Paiva va ensuite présenter les propositions de son plan directeur en s'appuyant sur deux « principes fondamentaux »: l'extension du centre et la création de « noyaux résidentiels dotés d'un certain degré de vie propre » – qu'au cours de son exposé il appellera cellules, quartiers ou unités d'habitation⁵².

A propos de l'extension du centre, sa proposition concerne l'ouverture d'une avenue *perimetral* devant être bordée sur toute sa longueur « d'édifices publics et d'usage public » – dont certains organes administratifs, un nouveau théâtre et de grands magasins.

Quant aux noyaux résidentiels, il prévoyait que chacun d'entre eux serait structuré selon certains principes théoriques. Leurs limites devaient être définies par des voies de plus grande circulation, au long desquelles seraient situés les activités commerciales et les services. Pour occuper l'intérieur de ces noyaux, la préférence était accordée aux résidences, aux petits commerces et à quelques services publics tels que des écoles.

Avec l'application de ces principes, Paiva entrevoyait, « au bout du processus, une ville structurée et dotée d'un centre plus grand. »⁵³ Grâce à ce processus, c'est-à-dire à l'application du Plan⁵⁴, précise-t-il, « Porto

⁵¹ Edvaldo Pereira Paiva, *Urbanismo...*, *op. cit.*, p. 52.

⁵² Edvaldo Pereira Paiva, « Palestra do Professor... », *op. cit.*, p. 271.

⁵³ Edvaldo Pereira Paiva, « Palestra do Professor... », *ibid.*, p. 272.

⁵⁴ Comme Paiva l'a fait remarquer lors de sa conférence, si les urbanistes engagés dans la conception du Plan Directeur avaient analysé la ville dans son ensemble et dans ses rapports à la région, la

Alegre prendra l'aspect suivant: il y aura un réseau principal de voies publiques, les radiales et les périmétrais; les radiales relieront le centre à la périphérie – définissant des zones plus petites, les cellules, les unités ». Signalons que, lorsqu'il aborde ici les principes du Plan, Paiva accorde une grande importance au système de voirie à travers sa proposition de parachever un réseau qui, d'après lui, avait été défini dès la formation de la ville.

Avant qu'il ne conclue, les conseillers municipaux interrompent Paiva pour le presser de questions. Comme cela s'était produit au sein du Conseil du Plan Directeur, la question de la hauteur des constructions déclenchera une vaste polémique. Le débat qui s'était instauré entre Paiva et ces conseillers se ne tournera en fin de compte qu'autour de la question de la réglementation urbanistique, laissant de côté la véritable portée du Plan Directeur.

4. L'ossature architecturale de la ville et l'épine dorsale du plan

Dans un ouvrage publié en 1943, Paiva écrit que le réseau de voies publiques et celui de parcs « forment conjointement le squelette architectural de la ville moderne », ajoutant que « le zoning est l'épine dorsale de l'urbanisme »⁵⁵. En 1958, mettant en doute la portée des plans d'urbanisme qui veulent tout prévoir et tout détailler, il défend l'idée selon laquelle, dans le cadre de la réalité brésilienne, « le plan directeur doit être simplement une fondation structurante, laissant aux particuliers une grande liberté pour le tracé des rues et le lotissement de leurs propriétés,

réglementation urbanistique qu'ils proposeront s'en tiendra toutefois par manque de temps mais surtout de moyens, à « la partie la plus dense de la ville », c'est-à-dire celle qu'enserrait la troisième *perimetral*.

⁵⁵ Edvaldo Pereira Paiva, « Os princípios diretores... », *op. cit.*, p. 130.

mais dans le cadre de normes rigides, énoncées dans une loi relative à l'urbanisme et au zonage »⁵⁶. Depuis son autocritique, Paiva remettait en effet en cause ce qu'il appelait l'application mécanique des théories urbanistiques, principalement s'agissant du zonage.

A Montevideo, il avait appris avec Cravotto que la conception d'un plan ne devait jamais démarrer par celle du réseau de voirie. D'une certaine manière, depuis lors, il critiquait les travaux qu'il avait lui-même réalisés aux côtés de Faria, précisément parce qu'ils avaient été projetés à partir de la définition de la voirie, c'est-à-dire sur la base de ce que Paiva appelait une « vision unilatérale » des problèmes urbanistiques.

Cependant, dans tous ses plans d'urbanisme, y compris dans le plan directeur de Porto Alegre, il continuera de considérer la voirie comme le squelette de la ville, conception qu'avait défendu Prestes Maia dans son *Plano de Avenidas*, à travers lequel, plutôt que de réduire la planification au traitement du réseau de voies publiques, celui-ci envisageait la planification de l'ensemble de São Paulo à partir de ce même réseau. Bien que largement influencé par Prestes Maia, Paiva n'admettra jamais que cette influence jouait un rôle aussi important que celle d'Agache dans son urbanisme⁵⁷. Cela tient-il au fait que, au contraire de ce dernier, Prestes Maia était un confrère brésilien? Ou encore au fait que, depuis les années 30, il était entré en politique, avait été deux fois maire de São Paulo et recevait le soutien des conservateurs?

Pour ce qui est du plan de Porto Alegre, Paiva envisagera bien, tant dans l'explication de sa conception que dans la présentation de ses propositions, le réseau de voies publiques comme faisant figure de squelette de la ville.

⁵⁶ Edvaldo Pereira Paiva et al., *Delta do Jacuí...*, *op. cit.*, p. 13.

⁵⁷ Dans son dernier article publié, où il faisait le point sur son parcours d'urbaniste et faisait référence à l'influence d'Alfred Agache, il ne citera même pas Prestes Maia. Voir « Memórias urbanísticas... », *op. cit.*

Partant du constat que les anciens chemins avaient donné à Porto Alegre sa structure et que la transformation de la voirie de la ville en un dédale témoignait de sa dégénérescence (résultat selon lui du fait que ces chemins primitifs n'avaient pas été prolongés et que les nouvelles avaient été mal conçues ou restaient inadaptées), Paiva insistera sur la nécessité de restructurer la ville et, pour ce faire, de tenir compte des « principes originels de sa structuration urbaine », qui était basée sur un tracé naturel – plutôt que de s'appuyer sur de simples théories ou des idées arbitraires visant à définir sa forme.

Porto Alegre étant née d'un embarcadère, au bord d'un lac et sur une péninsule, et étant donné que vers cette péninsule convergeaient au départ d'anciens chemins et que, plus tard, ont convergé toutes les voies principales de la ville, revenir à la structure originelle de celle-ci signifiait pour Paiva, et c'est ce qu'il pensait depuis les années 30, créer un anneau autour de la vieille ville, c'est-à-dire du noyau originel de Porto Alegre. En dotant cet anneau, l'avenue *perimetral*, de magasins, de bars, de théâtres, de cinémas et d'édifices publics, il visait à permettre à la ville de disposer d'un « centre élargi », la City, que l'on pourrait parcourir à pied. La marche à pied, fera-t-il observer, n'était-elle pas, vers le milieu du XIX^e siècle, alors que la ville prenait forme, le moyen de locomotion en vigueur à l'intérieur de ces mêmes limites? La première *perimetral* devait aussi protéger le centre-ville des automobiles en les contenant à la périphérie. La seconde et la troisième, quant à elles, visaient à protéger les quartiers extérieurs au centre-ville là aussi d'une circulation intense de véhicules, en offrant à ceux-ci un passage leur permettant de traverser rapidement la ville du nord au sud. Et les avenues radiales étaient conçues pour servir de liaison entre les avenues *perimetrais* et relier le centre élargi à la périphérie. Ces principes, que Paiva a puisés dans des ouvrages d'Eugène Hénard et de Prestes Maia, sont présents dans toutes ses études concernant Porto Alegre, y compris dans son « avant-projet selon la Charte d'Athènes »,

réalisé avec la collaboration de Demétrio Ribeiro. Dans tous les travaux qu'il a menés depuis les années 30, apparaît également sa proposition d'extension du centre jusqu'à une première *perimetral* – qui, dans le cas de Porto Alegre, devait représenter à ses yeux ce que la *Ringstrasse* représentait pour Vienne.

La conception du zonage en tant qu'épine dorsale de l'urbanisme, et non de la ville, est absente des travaux de Paiva datant des années 30. C'est à Montevideo qu'il a pris connaissance de la technique ou de la théorie du zonage, ainsi que du « système Radburn », selon lequel la ville est vue comme devant s'organiser en unités d'habitation.

La seule nouveauté de son avant-projet selon la Charte d'Athènes par rapport au plan qu'il avait conçu dans les années 30 vient précisément de ce qu'il prend en compte le zonage, en se basant sur le système Radburn et sur l'idée de la voirie en tant qu'ossature de la ville. Dans les deux plans, Paiva s'est appuyé sur les avenues *perimetrais* et a tracé celles-ci à partir de voies préexistantes. Dans les deux cas, l'urbaniste voulait compléter un système qu'il croyait structurant pour la ville, et qui selon lui l'avait structurée depuis son origine. Dans les deux plans, il proposera un système de parcs articulés en un grand espace vert et pénétrant la ville en coin, de l'extérieur vers l'intérieur – espace vert qui devait s'étendre au long de la rivière Riacho, dans une zone inconstructible mais pouvant s'intégrer à la ville en tant qu'espace de loisirs. En outre, dans les deux plans, il était prévu que la zone ouvrière et industrielle se situerait au nord du centre-ville, dans les quartiers de São Geraldo et Navegantes.

L'impression qui se dégage lorsqu'on compare entre eux tous les projets qu'a conçus Paiva pour Porto Alegre, c'est que, pendant plus de deux décennies, il n'a rien fait d'autre que d'actualiser les propositions qu'il avait formulées dans les années 30. Sur son approche du système de voirie en tant qu'ossature de la ville, par exemple, il se contentera de

greffer une théorie du zonage visant à donner corps à ce squelette.

Il importe de souligner que Paiva définissait le zonage comme étant l'épine dorsale « de l'urbanisme » et non pas « de la ville ». Si l'on analyse les diverses définitions qu'il donnait de la notion de zonage et l'importance qu'il lui accordait, on s'aperçoit qu'il associe toujours son approche du système de voirie et des unités d'habitation à cette notion. De ce point de vue, le zonage était l'épine dorsale de l'urbanisme dans le sens où il constituait à ses yeux l'un des rares instruments dont disposait l'urbaniste brésilien pour « charpenter » la ville. Paiva y recherchait un fondement légal, c'est-à-dire un moyen pour les pouvoirs publics de donner corps à une ville qu'il jugeait informe et, surtout, de s'impliquer dans l'*urbanistica*, c'est-à-dire d'aborder la ville comme forme qui se transforme ou évolue dans le temps. Une autre importante ambiguïté se fait ainsi jour dans les constructions théoriques de Paiva. D'un côté, pour les raisons que nous avons mentionnées, il accorde une grande importance au zonage; de l'autre, il met en doute son efficacité comme instrument d'intervention des pouvoirs publics par voie de loi, dans le sens où pour lui la ville évolue selon une dynamique résultant de la longue durée et où, à ses yeux, dans le capitalisme, l'Etat est au service des classes dominantes.

Les réglementations relatives au zonage de Porto Alegre ont été ici proposées en se fondant sur son zonage spontané. Aussi la zone industrielle définie par la loi de zonage en question correspond-elle précisément à la région qui était déjà connue comme le « quartier industriel » de Porto Alegre. On peut dire que, d'une certaine manière, la loi de zonage qu'a conçue Paiva n'a rien fait d'autre que de figer le zonage spontané, à savoir la distribution des activités de la ville telle qu'elle était définie par le marché immobilier ou par d'autres facteurs. Sous cet angle, il nous semble important de souligner que cette loi de zonage a destiné une partie significative du centre-ville à des immeubles résidentiels, et ceci à une époque où ce centre subissait des transformations spectaculaires, se

voyant peu à peu envahi par des immeubles de bureaux, des boutiques, des banques, etc. Il convient de se demander si le fait que, aujourd'hui encore, le centre de Porto Alegre abrite un grand nombre d'immeubles résidentiels ne résulte pas de cette loi de zonage.⁵⁸

5. Le Plan Directeur et l'avant-projet selon la Charte d'Athènes

Rien n'exprime mieux les convictions théoriques de Paiva que son avant-projet selon la Charte d'Athènes, plan qui, en fait, aurait pu s'intituler « avant-projet selon mes vieilles conceptions », et où il ne fait que répartir sur quatre planches des propositions qu'il réunissait habituellement sur une seule.

Sur la planche intitulée « Travailler »⁵⁹, il propose la création de « zones industrielles et commerciales » justement dans les parties de la ville qui concentraient déjà la plupart des établissements industriels et commerciaux. Certaines de ces zones consistent, en fait, en une sorte de couloir devant s'étendre le long d'avenues – de l'avenue Oswaldo Aranha, par exemple, principale voie du quartier juif de la ville, où se trouvaient à l'époque bon nombre de maisons de commerce.

Sur la planche intitulée « Habiter »⁶⁰, Paiva définit des unités d'habitation devant être limitées par des voies existantes – les radiales, les *perimetrais* et autres voies s'inspirant du modèle Radburn.

Sur la planche « Circuler »⁶¹, il reprend le « schéma théorique » qu'il

⁵⁸ Dans presque toutes les grandes villes brésiliennes, aujourd'hui, le centre n'abrite plus d'immeubles résidentiels; c'est dans ce sens que nous disons que le centre de Porto Alegre apparaît comme une sorte d'exception à la règle.

⁵⁹ Voir page d'illustration n° 64.

⁶⁰ Voir page d'illustration n° 65.

⁶¹ Voir page d'illustration n° 66.

avait conçu dans les années 30 (voir page d'illustration n° 58), proposant divers aménagements de voirie visant à « compléter » le réseau existant en y créant des liaisons au moyen d'avenues *perimetrais*.

Et sur la planche « Cultiver le Corps et l'Esprit »⁶², il présente une nouvelle fois sa proposition de pénétration en coin d'espaces verts, en y ajoutant le projet de création d'un lac à l'une des extrémités du grand parc, sur les rives du *Riacho*.

Pendant les années où il fut secrétaire exécutif du Conseil du Plan Directeur de Porto Alegre, Paiva vit s'y discuter une loi d'urbanisme et de zonage, mais jamais la planification de l'ensemble de la ville. Les comptes-rendus des réunions de ce conseil montrent de fait qu'aucun « plan » ou même « schéma directeur » n'y a jamais été formellement approuvé – ses membres approuvèrent simplement une loi de zonage et d'urbanisme qui, pour des raisons que ne révèle pas la lecture de ces comptes-rendus, devint « Loi du Plan Directeur » lorsqu'elle fut transmise à l'appréciation du Conseil Municipal.

Cette loi sur la planification de Porto Alegre exprimait aussi les idées que Paiva défendait depuis une vingtaine d'années, comme en témoignent les cinq schémas qui l'accompagnent. L'un porte sur les rues où l'on pourrait construire jusqu'à l'alignement. Il s'agit justement de toutes les rues situées dans le centre élargi et, pour celles se trouvant hors de ce centre, des plus anciennes de la ville. Un deuxième schéma porte sur la hauteur des constructions⁶³; il établit dans quelle partie de la ville peuvent être érigés les bâtiments les plus hauts – en l'occurrence au centre-ville, dans certains quartiers proches ou situés le long des voies de circulation les plus importantes, c'est-à-dire là où avaient déjà été construits les édifices les plus hauts. Le schéma consacré aux coefficients d'occupation

⁶² Voir page d'illustration n° 67.

⁶³ Voir page d'illustration n° 68.

du sol⁶⁴, pour des raisons évidentes, coïncide pratiquement avec ce dernier. Quant au schéma sur le zonage des activités⁶⁵, il se rapproche beaucoup du précédent et, comme on l'a vu, il reprend le zonage spontané de la ville. Le schéma relatif aux règles d'emprise⁶⁶ établit que là où la ville présentait déjà une forte densité de constructions – le centre, les quartiers de São Geraldo et Navegantes – devaient être autorisées les emprises les plus élevées, telles qu'elles étaient définies dans le schéma, à l'image de ce qu'elles étaient dans les zones commerciales et industrielles.

Ajoutons que Paiva, depuis qu'il avait fait son autocritique, ne jugeait pas « réaliste » l'existence de ce qu'il appelait les « zones pures ». Pour lui, dans la ville contemporaine, il était d'une part impossible de promouvoir une séparation complète des activités et, d'autre part, ces activités devaient être mêlées, exception faite de ce qu'il nommait les industries nuisibles. Ainsi, dans toutes les zones qu'il a proposé de créer dans son Plan Directeur de Porto Alegre, devaient selon lui être permis tous les types d'activité, sauf dans celle de Praia de Belas, où il prévoyait d'interdire l'activité industrielle. Ce dernier projet, celui du nouveau quartier de Praia de Belas, nous semble exemplaire de l'approche ambiguë de Paiva concernant la forme proprement géométrique de ce qu'il appelait les composantes urbaines.

Cette proposition de créer dans la zone de Praia de Belas une sorte de quartier modèle, Paiva l'avait déjà formulée dans les années 30⁶⁷, où il l'avait présentée comme faisant partie d'une stratégie de valorisation de la zone de la part de la municipalité, qui, par la vente de lots, devait obtenir ainsi des fonds pour réaliser de grands travaux tels que les *perimetrais*. Paiva disait alors que le nouveau quartier, bien que n'étant pas une cité-

⁶⁴ Voir page d'illustration n° 69.

⁶⁵ Voir page d'illustration n° 70.

⁶⁶ Voir page d'illustration n° 71.

⁶⁷ Voir page d'illustration n° 72.

jardin, rappellerait les caractéristiques de celle-ci⁶⁸. Dans les années 50, il reprendra la proposition selon la même stratégie – permettre l’obtention de fonds pour la construction des voies périphériques. Cette fois, le dessin prendra pour référence l’unité d’habitation et obéira à des formes se voulant expressément « modernes ». Paiva a peu interféré dans la conception architecturale de ces deux projets, conçus l’un dans les années 30 et l’autre dans les années 50. Il les a commandés à ses collaborateurs et, dans le dernier cas, avec la recommandation expresse que, par ses formes, le nouveau quartier puisse faciliter la vente d’immeubles.

6. Le legs

A la fin des années 50, c’est en tant que chef d’orchestre ou *manager* que Paiva semble avoir trouvé « sa » place dans le domaine de la science urbanistique. Toutefois, quand on examine sa conception de l’urbaniste, on s’aperçoit que ce n’est pas à la figure de chef d’orchestre qu’il l’associait, mais plutôt à celle de l’architecte.

Paiva est l’auteur du texte qui, en 1960, présentait le « nouveau » cours d’urbanisme de la Faculté d’Architecture, l’ancien ayant été l’objet d’une réévaluation critique de sa part et de celle de ses collègues professeurs. Ce cours proposera dès lors une approche de la théorie « exclusivement liée à la pratique, comme cela se passe dans les écoles d’architecture anglaises »⁶⁹. Jusque-là, pour intégrer le cours d’urbanisme de Porto Alegre, les étudiants devaient subir des épreuves de sociologie et

⁶⁸ Il ne fait aucun doute que le dessin de ce projet s’est inspiré des jardins Europa et América de São Paulo.

⁶⁹ Cf. ARQUITETURA (URGS), *Curso de urbanismo*, Porto Alegre, URGS-Arquitetura, 1960, p. 11.

d'histoire de l'art. Désormais, ils allaient être évalués à travers un examen de « planification »⁷⁰, une modification que Paiva considère comme le résultat le plus important de cette réévaluation. Quel était l'objectif de cet examen? Evaluer la « capacité de chaque candidat sur le terrain de la composition et de la planification spatiale », vu comme un « aspect primordial pour la formation des futurs urbanistes ». En d'autres termes, il sera demandé aux nouveaux candidats du cours d'urbanisme de savoir au préalable « composer » des espaces à travers, bien entendu, le dessin, dans la mesure où « une telle capacité ne peut être acquise durant le cours, où elle peut être tout au plus perfectionnée »⁷¹. Or, c'étaient les architectes qui recevaient une formation tournée vers la *composition*.

Le nouveau cours propose un programme d'études s'appuyant sur une approche architecturale de la ville, celle-ci devant reposer à son tour sur des « connaissances générales ». Sa principale discipline, « Théorie et Pratique des Plans de Villes », placé sous la responsabilité de Paiva, va réduire ses thèmes théoriques « au strict nécessaire à la formation de l'élève »⁷². Cette approche « part de la réalité pour aller vers la théorie » et « du particulier vers le général »⁷³. Le cours débute par l'« étude d'un noyau urbain existant ou d'une partie » de ce noyau, en l'occurrence par la visite d'une ville ou d'un de ses quartiers. A partir de cette visite, la ville est abordée en termes « théoriques », en fonction de ses « composantes (pâtés de maisons, voies de circulation, espaces publics, espaces verts, édifices administratifs et d'usage public) », le but étant la compréhension de sa « structuration générale – tracé, zonage spontané et localisation des édifices administratifs et d'usage public. »⁷⁴

⁷⁰ On a là un exemple de la confusion conceptuelle qui s'est instaurée autour de l'urbanisme et de la planification urbaine, Paiva lui-même en venant à employer le mot planification pour parler de la composition architecturale.

⁷¹ Cf. ARQUITETURA (URGS), *Curso...*, *op. cit.*, p. 13.

⁷² Cf. ARQUITETURA (URGS), *Curso...*, *ibid.*, p. 12.

⁷³ Cf. ARQUITETURA (URGS), *Curso...*, *ibid.*, p. 17.

⁷⁴ Cf. ARQUITETURA (URGS), *Curso...*, *ibid.*, p. 18.

Ce programme du nouveau cours d'urbanisme de la Faculté d'Architecture n'a fonctionné pleinement que peu d'années. En 1964, ses deux principaux professeurs, Paiva et Demétrio Ribeiro (qui administrait les leçons d'Evolution Urbaine) sont destitués de leur poste. Roberto Felix Veronese et Francisco Riopardense de Macedo, qui enseignaient eux aussi dans ce cours et tous deux très proches de Paiva et de Ribeiro, s'en désintéressent peu à peu. Le cadre professoral se rénove. Dóris Maria Müller assume la chair de Ribeiro, Carlos Maximiliano Fayet celle de Paiva. Fayet perdra son poste en 1969, quand les militaires mettent en place une nouvelle vague de purges. En 1970 est fondé le PROPUR⁷⁵, le premier cours de troisième cycle de planification urbaine à avoir été créé au Brésil. Ce nouveau cours entraînera dans son sillage une critique de l'urbanisme du plan et du dessin, et les cours qui conservaient ce rapport avec l'approche architecturale de la ville seront peu à peu abandonnés. La discipline « Evolution urbaine » résistera encore quelques années mais, au début des années 80, suite à un mouvement de protestation étudiantin, elle est à son tour abandonnée de ce cours de troisième cycle.

L'approche de la ville sous l'angle de l'évolution urbaine, cependant, avait laissé des racines profondes à Porto Alegre. D'abord sous la conduite de Doris Maria Müller, puis de Célia Ferraz de Souza, la discipline continuera à être dispensée aux étudiants de deuxième cycle de la Faculté d'Architecture. En 1977, ces deux professeurs sont engagés en tant qu'experts par l'équipe du plan de Porto Alegre afin de réaliser une étude sur l'évolution urbaine de la ville⁷⁶. Deux décennies plus tard, en tant que participante du groupe de professeurs, scientifiques et spécialistes responsable de l'élaboration de l'*Atlas ambiental de Porto Alegre*, Célia

⁷⁵ «Program de pós graduação em Planejamento Urbano e Regional », de l'Université Fédérale du Rio Grande do Sul.

⁷⁶ Voir page d'illustration n° 76.

Ferraz de Souza signera le chapitre intitulé « Evolution urbaine ». L'étude présentée dans cet *Atlas*⁷⁷ constitue un témoignage notable de la force de la chaîne d'influence qui avait commencé à se mettre en place dans les années 20 avec Mauricio Cravotto (sous l'influence de Poëte) et avait été relayée par Paiva et Ribeiro dans les années 40 et 50 pour se prolonger à travers Dóris Maria Müller dans les années 60 et 70 et qui a continué d'agir jusqu'à aujourd'hui sous la conduite de Célia Ferraz de Souza.

Le legs de l'urbanisme de Paiva peut être vu sous un autre angle. Tout au long des années 60 et 70, l'équipe d'urbanistes de la Mairie de Porto Alegre, avec à sa tête Moojen Marques, a poursuivi son œuvre. En 1975, la Loi du Plan Directeur s'appliquait à une superficie bien plus vaste que celle définie en 1959. Entre 1960 et 1970, la ville avait en effet connu une forte explosion démographique, passant de 600.000 habitants à près de 850. 000. Face à cette nouvelle réalité, les urbanistes de la Mairie décidèrent d'élaborer un nouveau plan directeur, qui reçut le nom de « Plan Directeur du Développement Urbain » et qui fut mis en place en 1979.

Loin de ce qui s'était passé deux décennies plus tôt, quand un petit groupe d'architectes et d'urbanistes avait préparé une « loi de zonage et d'urbanisme », qui se transforma ensuite en « Plan Directeur », l'élaboration du nouveau plan recueillit la participation de plus d'une centaine d'experts – parmi lesquels des urbanistes et des architectes, mais aussi, entre autres, des sociologues, économistes, géographes, juristes, démographes, agronomes et médecins. Les dizaines d'études commandées par la mairie totalisèrent plus de dix gros volumes. Toutefois, une analyse approfondie montre que les propositions du nouveau plan ne faisaient que remettre au goût du jour les idées de Paiva que nous avons jusqu'ici développées.

⁷⁷ Cf. « Evolução urbana », in Rualdo Menegat (éd.), *Atlas ambiental de Porto Alegre*, Editora de Universidade / Prefeitura Municipal, 1998; pp. 99-106; voir pages d'illustration n° 77 à 81.

Ce nouveau Plan Directeur de Développement Urbain apparaît, avant tout, semblable à celui qui l'a précédé, dans la mesure où il relève lui aussi d'une réglementation urbanistique⁷⁸. S'il incorpore de nouveaux termes et concepts, ceux-ci n'ont fait que reprendre sous une autre forme, en quelque sorte, ceux que nous avons abordés dans ce travail. « Le module adopté provient du concept selon lequel la ville doit être divisée spatialement en fonction des activités de ses habitants, en zones spécialisées selon les usages du sol prédominants »⁷⁹, peut-on y lire. Ce module, appelé ici « unité territoriale de planification », n'était en fait que la nouvelle version des « unités d'habitation ». La définition de ses objectifs et de ses limites spatiales obéissait aux mêmes critères que ceux que Paiva avait posés dans les années 50. Chacune de ces unités de planification, vues comme devant servir à articuler la ville, a été dimensionnée, y apprend-on encore, selon « un programme minimum de besoins à satisfaire, au niveau des équipements d'usage quotidien, tels que les espaces verts, le petit commerce et la santé, qui doivent intégrer chaque unité »⁸⁰. Ne s'agissait-il pas là, tout simplement, d'une nouvelle définition de l'ancienne unité d'habitation?

Le nouveau plan prévoit en outre d'organiser la circulation de manière à ce qu'aucune unité ne soit coupée par des voies principales. Sur ces voies principales, « extérieures » aux unités, sont autorisées des constructions plus élevées et une plus grande diversité d'activités. En quoi cette conception se différencie-t-elle du système Radburn, l'une des références de Paiva?

« L'image urbaine que l'on se fait d'une unité de ce type configure une petite ville, autosuffisante pour ses fonctions quotidiennes, dont les habitants peuvent, à pied, régler tranquillement et économiquement les

⁷⁸ Voir page d'illustration n° 82.

⁷⁹ Prefeitura Municipal de Porto Alegre, *1° Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano*, Prefeitura Municipal, 1979, p. 15.

⁸⁰ Prefeitura Municipal de Porto Alegre, *1° Plano Diretor...*, *ibid.*, p. 15.

problèmes du quotidien »⁸¹, y lit-on encore. Cette petite ville autosuffisante ne correspond-elle pas au « quartier avec sa vie propre » qu'évoquait si fréquemment Paiva?

Une rapide observation, sur le Plan de 1979, de la partie de la ville qui correspond à celui de 1959, montre qu'il reprend les mêmes critères de zonage et de définition des limites de hauteur, ainsi que bien d'autres des dispositifs que préconisait ce dernier. Ce qu'il apporte de nouveau, à travers la notion d'équipement (que Paiva n'avait jamais employée), c'est la proposition de création de ce qui y est appelé les « zones fonctionnelles » – définies ici par une réglementation urbanistique particulière, qui porte sur les édifices et activités devant occuper de grands espaces urbains, comme les hôpitaux, les stades de football, les universités, les casernes et autres prisons.

« Dans les sociétés humaines, les villes constituent l'endroit où sont mis en évidence les niveaux culturels et socio-économiques des populations qui les habitent. Dans le cadre de leur évolution, dans les régions du monde les plus variées, les villes ont exercé un pouvoir d'attraction irrésistible et toujours croissant sur les habitants des villages et de la campagne », souligne-t-il encore, signifiant par là que la ville est progrès et que le progrès civilise. Et c'est précisément le « désir de créer un environnement urbain favorable au progrès des sociétés et à l'élévation de l'homme » qui animait ici les planificateurs. La planification urbaine ne saurait tout résoudre, mais la ville, notent-ils, connaîtrait des problèmes encore plus graves sans « l'action consciente que procure la planification urbaine, le meilleur instrument d'action dont dispose la ville pour son progrès. »⁸²

⁸¹ Prefeitura Municipal de Porto Alegre, *1 ° Plano Diretor...*, *ibid.*, p. 15.

⁸² Prefeitura Municipal de Porto Alegre, *1 ° Plano Diretor...*, *ibid.*, p. 13.

6. Les vivants seront-ils gouvernés par les morts?

En 1998, Demétrio Ribeiro publiait un article intitulé « Une religion de notre temps » dans lequel il se livrait à un vigoureux plaidoyer en faveur de l'œuvre d'Auguste Comte. Il y avance l'idée que l'influence qu'a exercée la « religion de l'humanité » dans l'Etat du Rio Grande do Sul depuis la fin du XIX^e siècle a servi avant tout son progrès, rappelant que les positivistes du Rio Grande do Sul, qui étaient des républicains fidèles aux idéaux de Comte, ont joué un rôle important dans la lutte contre les monarchistes et l'oligarchie agraire et latifundiaire, laquelle dominait l'échiquier politique depuis le début du peuplement de la région. Dans le Rio Grande do Sul, ajoute-t-il, la « dictature républicaine » (1898-1928) se fondait sur la philosophie que prêchait Auguste Comte, qui était porteuse « d'une sagesse, d'une vision cohérente du monde, apte à servir de base à une religion scientifique, exempte de théologie ou d'illusions abstraites. »⁸³

Toute activité humaine, y compris le « labeur scientifique », doit avoir pour but de « développer la sociabilité et l'altruisme », souligne Ribeiro, poursuivant: « Du point de vue scientifique, il n'y a pas lieu de rechercher dans la métaphysique la source du pouvoir politique, et encore moins dans le résultat numérique du vote ». A ses yeux, la légitimité d'un gouvernement, du pouvoir politique, « réside dans l'obéissance consciente des gouvernés suscitée par le comportement des gouvernants. »⁸⁴

Demétrio Ribeiro, urbaniste et militant communiste, l'ami de Paiva nous offre là un remarquable témoignage des liens complexes qui, dans le Rio Grande do Sul, se sont noués entre la « dialectique marxiste » d'un côté, et le positivisme de l'autre.

⁸³ Demétrio Ribeiro, « Uma religião do nosso tempo », *Adverso* (35), Porto alegre, octobre 1998, p. 10.

⁸⁴ Demétrio Ribeiro, « Ditadura e culto da Humanidade », *Adverso* (34), Porto alegre, septembre 1998, p. 10.

Ce témoignage aide à comprendre le mépris, qui frappe tant dans l'œuvre de Paiva et de quelques-uns de ses adeptes, avec lequel ces urbanistes considéraient les autres acteurs sociaux. Un mépris qui procédait non pas d'un dédain à l'égard de l'humanité, mais d'une inébranlable croyance dans le « progrès humain » et dans la science. Par ailleurs, il nous éclaire sur le rôle déterminant qu'a joué le positivisme de Comte dans la croyance que l'histoire de la ville est l'histoire de l'humanité, que son évolution est l'évolution humaine elle-même. Comme le montre l'*Atlas de Porto Alegre* qui a été publié en 1998, l'idée selon laquelle la ville civilise, tout comme la notion d'évolution urbaine, semble être restée jusqu'à aujourd'hui solidement ancrée dans la région la plus méridionale du Brésil.

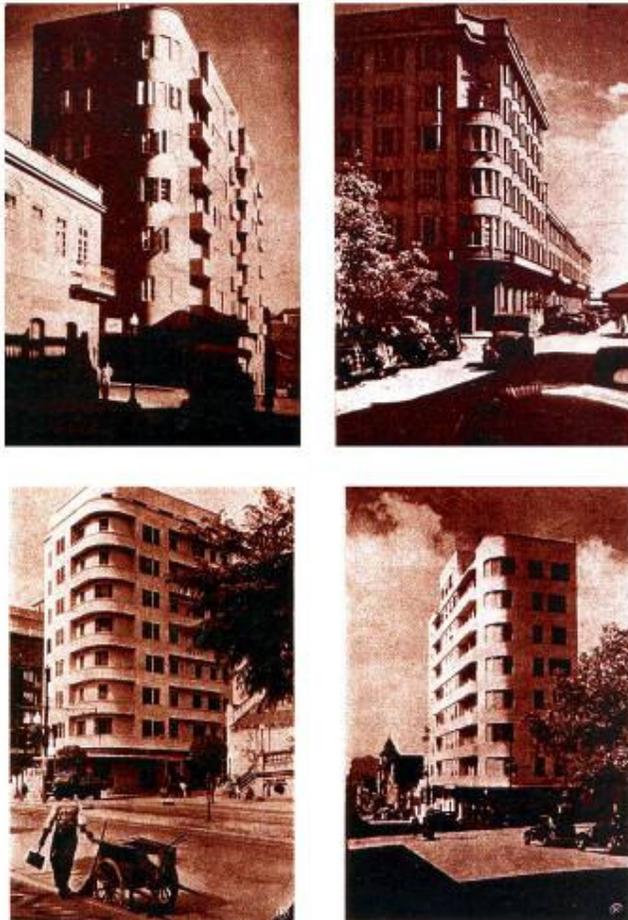
Le premier article de Ribeiro est illustré par une photographie d'Auguste Comte et le second par une photographie de l'Eglise Positiviste de Porto Alegre. Au-dessus du portail de fer qui donne accès à ce temple, on peut lire: « Les vivants seront de plus en plus gouvernés par les morts. »⁸⁵

⁸⁵ Voir pages d'illustration n° 83 et 84.



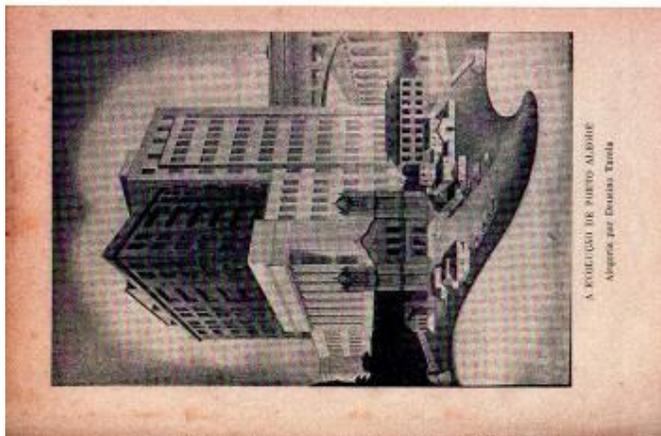
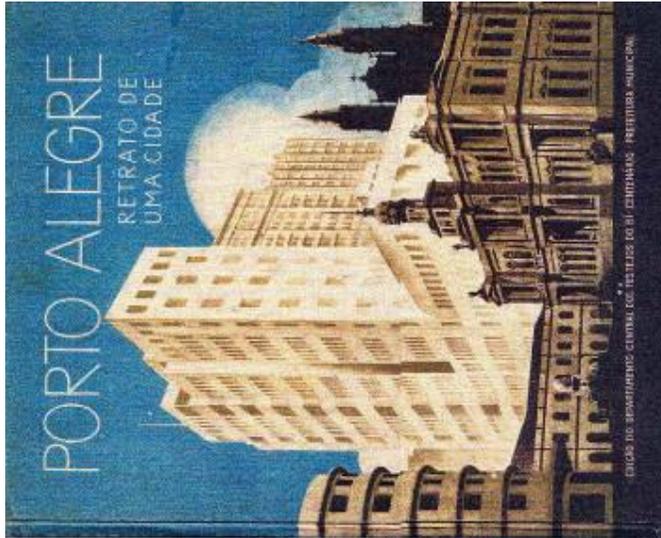
(a) Propagande pour la candidature de Júlio Prestes à la présidence de la République, publiée par la revue *O Cruzeiro*, de Rio de Janeiro, en janvier 1930; (b) publicité pour les ascenseurs Otis. L'illustration suggère que ces scenseurs peuvent s'élever au-delà des nuages. Détail d'un édifice de 15 étages en construction à Rio de Janeiro, projet d'Angelo Brhuns; (c) si, dans les années 30, Porto Alegre n'avait pas l'édifice le plus haut du pays, cette publicité pour les ciments Portland laisse entendre que la ville avait en revanche la cheminée « la plus haute d'Amérique du Sud ».

Page d'illustration n° 50



MODERNOS ARRANHA-CÉUS DE PORTO ALEGRE

« Gratte-ciel modernes de Porto Alegre », telle est la légende qui accompagne ici les quatre photos d'édifices situés en différents points de la ville – page de l'album *Pôrto Alegre, biografia de uma cidade* (1940).



(a) « L'évolution de Porto Alegre »: dessin allégorique de Deusino Varela, inclu dans le livre *Expediente Urbano*. Les édifications représentées existaient de fait: à droite sur la photo, on voit le viaduc Otávio Rocha; à gauche, la colonnade de l'Instituto de Educação; le « gratte-ciel » situé au premier plan est l'Edifício Vera Cruz; (b) couverture d'un des albums publiés en 1940, à l'occasion des célébrations de l'anniversaire de la ville. Au centre de l'allégorie, l'édifice Vera Cruz, derrière lequel on voit l'édifice du Club do Comercio; entre l'édifice Guaspari, à gauche, et l'édifice de la Prefeitura (Mairie), à droite, on distingue le Mercado Público (Halles); au fond apparaît l'église Nossa Senhora das Dores.

A Sociedade Imobiliária Iochpe Ltda.

contribuindo para o progresso e embelezamento de

PÔRTO ALEGRE

tem a satisfação de brindar aos porto-alegrenses sua imponente realização:

O EDIFÍCIO ESPLANADA



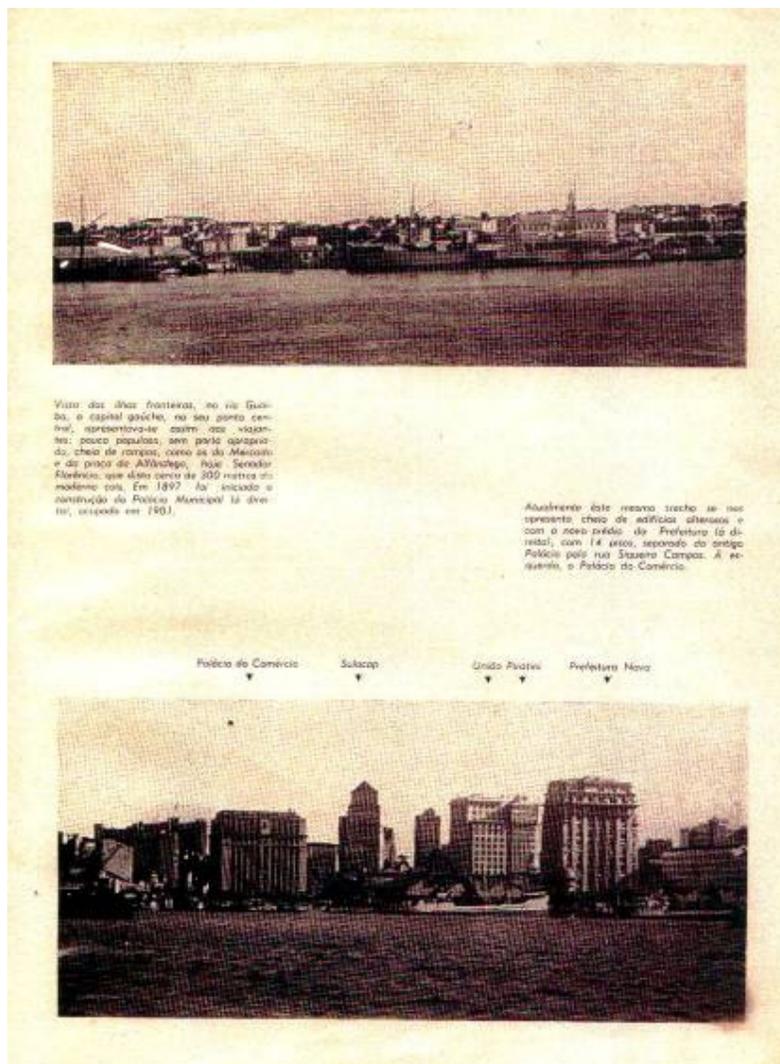
um conjunto arquitetônico composto de 4 blocos independentes, localizado no estratégico bairro dos MOINHOS DE VENTO, perto das melhores academias femininas e masculinas, clubes, hospitais e sociedades recreativas, frente à Praça Júlio de Castilhos, na confluência da rua Remei Barcelos com a Avenida Independência e rua Arábis Duarte.

CADA APARTAMENTO COMPRA TUDO ISTO. EDIFÍCIO ESPLANADA

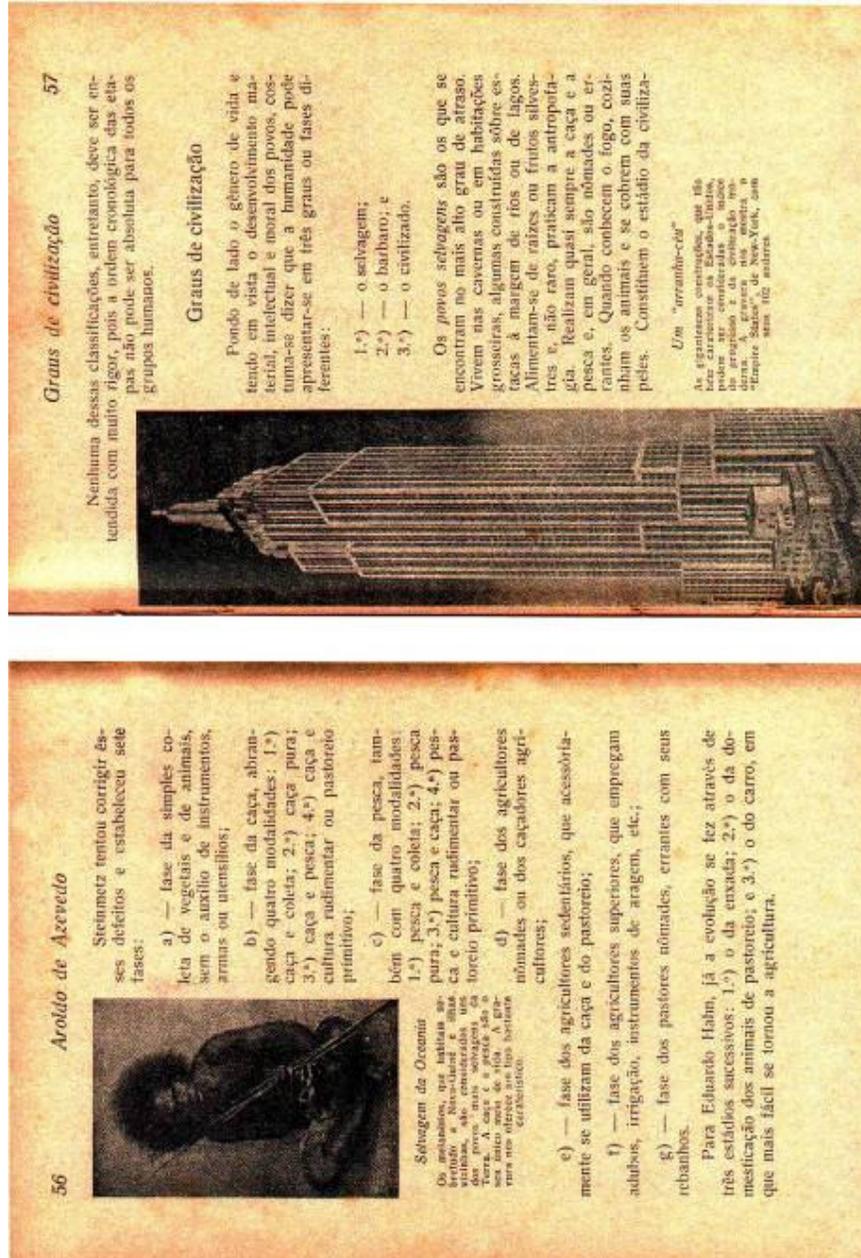
- Todos apartamentos de frente
- 2 amplia saídas de fuga no terraço
- 4 grandes e luxuosas entradas independentes
- Magnífica praça no centro do conjunto
- Completo parque infantil coletivo
- 2 suítes de banho independentes
- Água quente e fria permanente
- Força elétrica em todos os apartamentos
- Confecção em todos os apartamentos
- Isolamento à prova de som
- Sal em abundância em todos os apartamentos
- Complexo parvularia de creche, atendendo 1800 crianças e mães
- Incinerador de lixo
- Garagem no subsolo
- Acabamento finalizado
- Entrega da chave em 30 dias
- Apontamento médio Cr\$ 1.750.000,00
- Num plano de vendas que lhe oferece 5% de sinal na assinatura do contrato 35% parceladas durante a construção 40% em 1, 10 e 15 anos pelo Tabela Price.

Venda com **SOCIEDADE IMOBILIARIA IOCHPE LIMITADA**
Edifício Brasília — conjunto 42 — 4.º andar — Fone: 4627, 6653, 8369, 8074,
9633 (Chamar 53 ou 54) — PORTO ALEGRE — Rio Grande do Sul
e sem Org. Imob. TANCREDO OLIVEIRA — Fone: 9391

Announce publicitaire pour l'édifice Esplanada (18 étages), qui jusqu'en 1955 a mérité le titre convoité de « gratte-ciel » le plus haut de Porto Alegre.



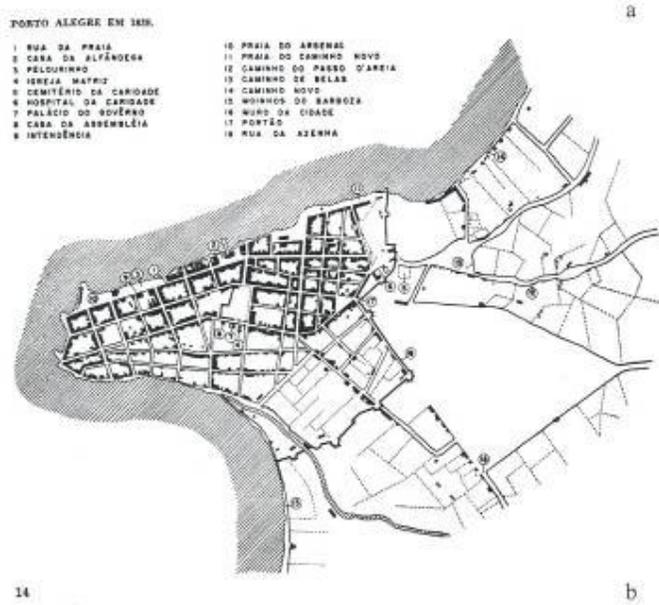
Album commémoratif de l'anniversaire de la ville, publié en 1954 par la Mairie de Porto Alegre: la ville s'enorgueillit de son progrès et de ses « gratte-ciel ».



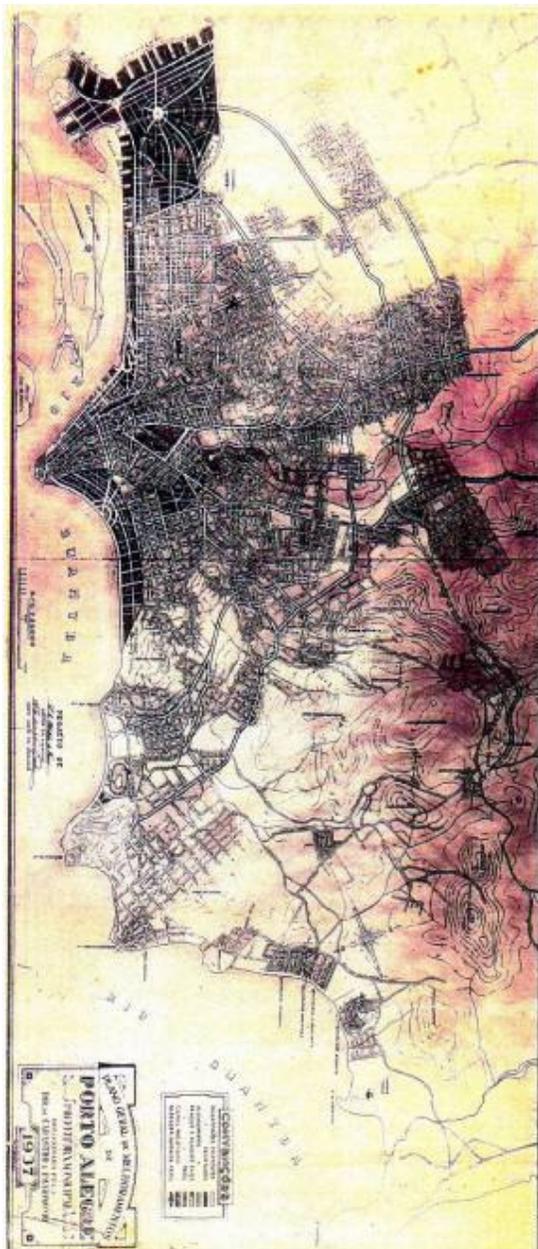
Dans un livre de géographie destiné aux collèges, le sauvage et le gratte-ciel représentent les « degrés de civilisation » de l'humanité.



Plan directeur de Porto Alegre: en haut, couverture du dernier ouvrage qu'ait coordonné Paiva au Brésil (1964); en bas, photographie incluse dans ce même ouvrage comme témoignage du progrès de la ville.



Plan directeur de Porto Alegre: études réalisées par Paiva et ses collaborateurs pendant la seconde moitié des années 50, à propos de l'évolution urbaine (a) et de l'occupation du sol (b).



Plan d'ensemble ayant été présenté dans *Contribuição ao estudo da urbanização de Porto Alegre* (1938). A gauche, l'extension de la zone dite Várzea do Gravataí, projet d'Ubatuba de Faria; à droite, l'extension de la Praia de Belas. On voit ici le tracé des avenues périphériques, le projet de la troisième avenue apparaissant clairement. Le parc devant border la rivière Riacho est également représenté.

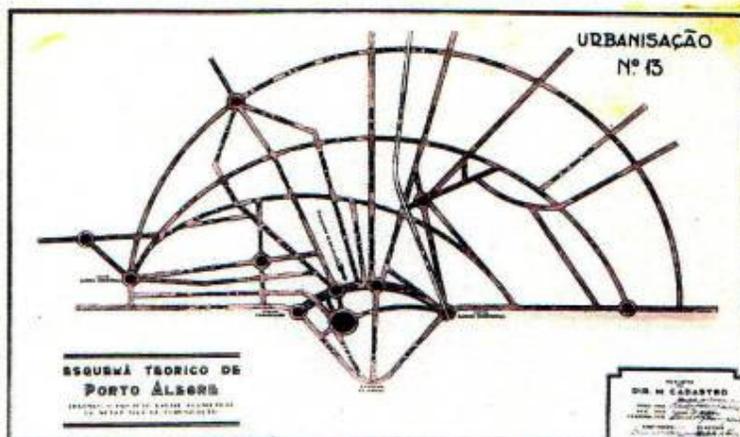


Fig.nº 29:- Esquema teorico do Plano de Avenidas.

Função

Para alcançarmos o valor dum Perimetro de Ir radiação, é preciso apreender as funções que são:-

- 1) Descentralizar a vida comercial, ampliando o centro.
- 2) Desviar o trafego de passagem.
- 3) Distribuir a circulação pelas ruas secundárias.
- 4) E Integrar no centro os setores abandonados
- 5) Conservar o aspecto local.

Vejam os parâmetros:-

Dilatação do Centro:

A criação dum anel de ruas contínuas virá - provocar a dilatação da zona comercial.

Desvio do trafego de passagem:

Atualmente os veiculos provenientes do vale do Riacho que se destinam aos bairros do vale do Gravatá (bairros industriais, zona comercial, estação - da Viação Ferrea, pôrto, etc.) procuram a avenida Borges para mais facilmente poderem vencer o espigão.

Desse modo, se estabelece um trafego de passagem pelo centro que poderia, em grande parte, ser reduzido si houvesse outra ligação, distante do centro entre os dois vales.

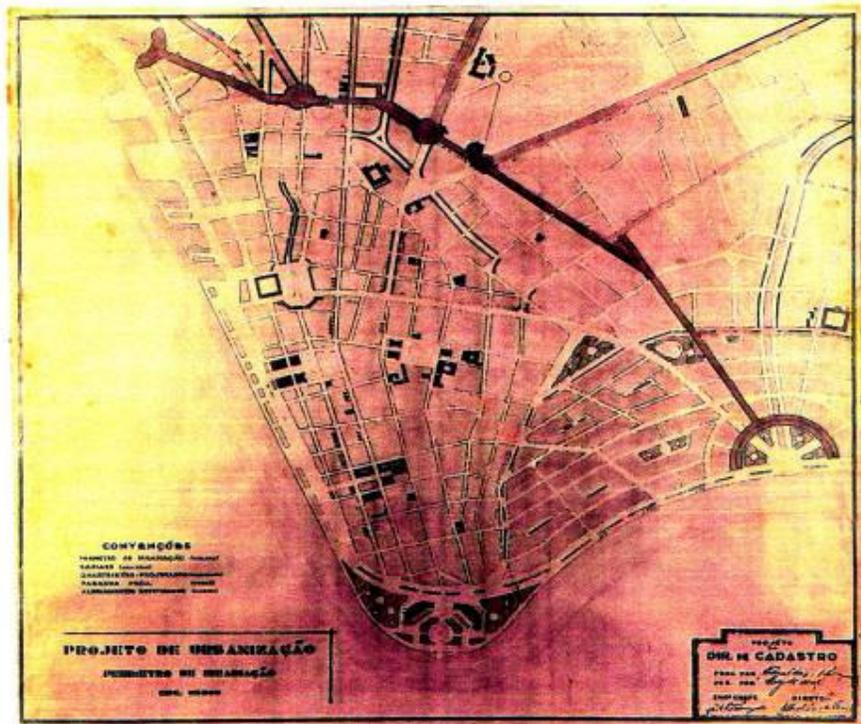


Fig.nº 30:-Planta do Perimetro de Irradiação.

Os veículos seriam então atraídos pelo Perimetro que deverá ter seções amplas, rampas suaves, bom calçamento e boa iluminação.

Distribuição do Tráfego:-

Outra função importante do Perimetro será distribuir a circulação acolhendo os veículos destinados ao centro e encaminhando-os à rua secundária procurada.

Assim os veículos que se destinam ao centro fazem o menor percurso possível.



Fig.nº 35-Perspectiva duma das entradas do tunel, na esq. da Conceição com a av. A. Bins.- Estudo.

Além disso, como agravante da situação, existe a parada dos bonds a congestionar o trânsito justamente nas horas de maior movimento.

O tunel no ponto citado solucionará a questão.

b) Condições técnicas:-

Conforme as plantas nºs. 33 e 34, vemos que o tunel terá uma extensão de 250 metros e uma altura livre, no centro do arco, (que terá a forma elíptica), de 5 metros.

Na entrada, na rua da Conceição esquina da av. - Alberto Bins e na saída existirão rampas de acesso, para ganhar altura, de, respectivamente, 1,2% e 3,7%.

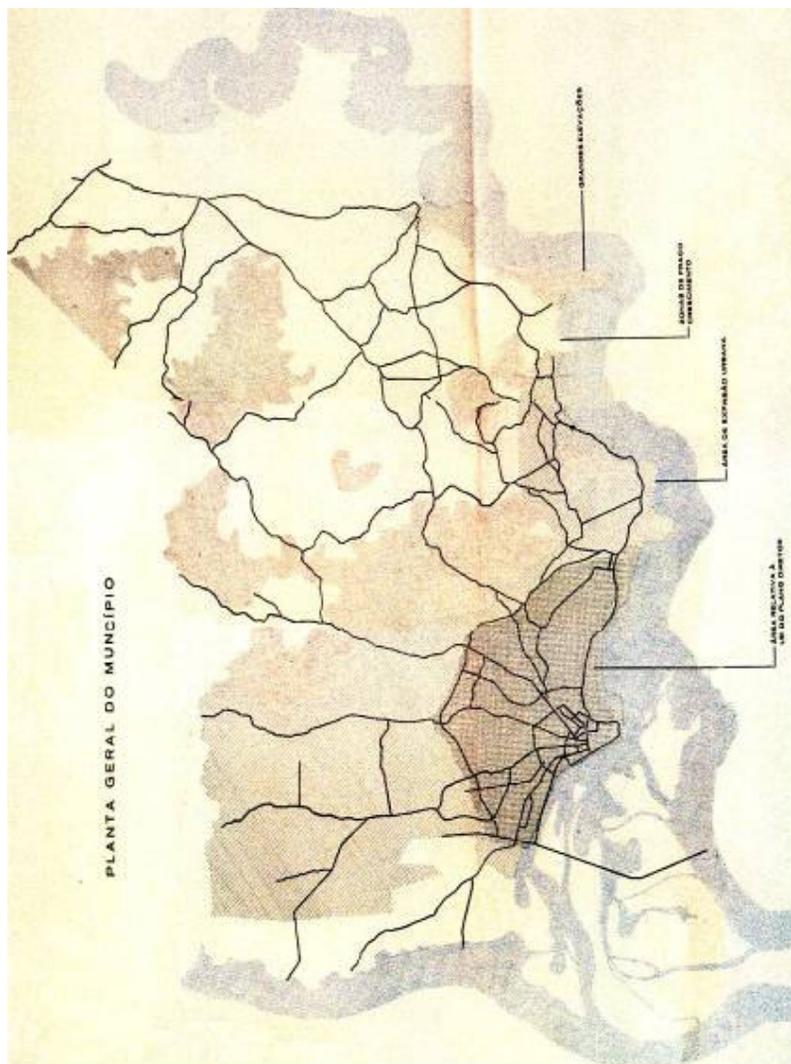
A faixa carrossavel será de nove metros. Num dos lados deverá ser feito um passeio para pedestres de 1,70 metros. Pela figura nº 35 pode-se ver em detalhe como será a entrada do tunel na esquina da avenida - Alberto Bins.

Projetou-se, para se poderem executar as obras, - um alargamento da rua da Conceição de 13 para 25 metros.

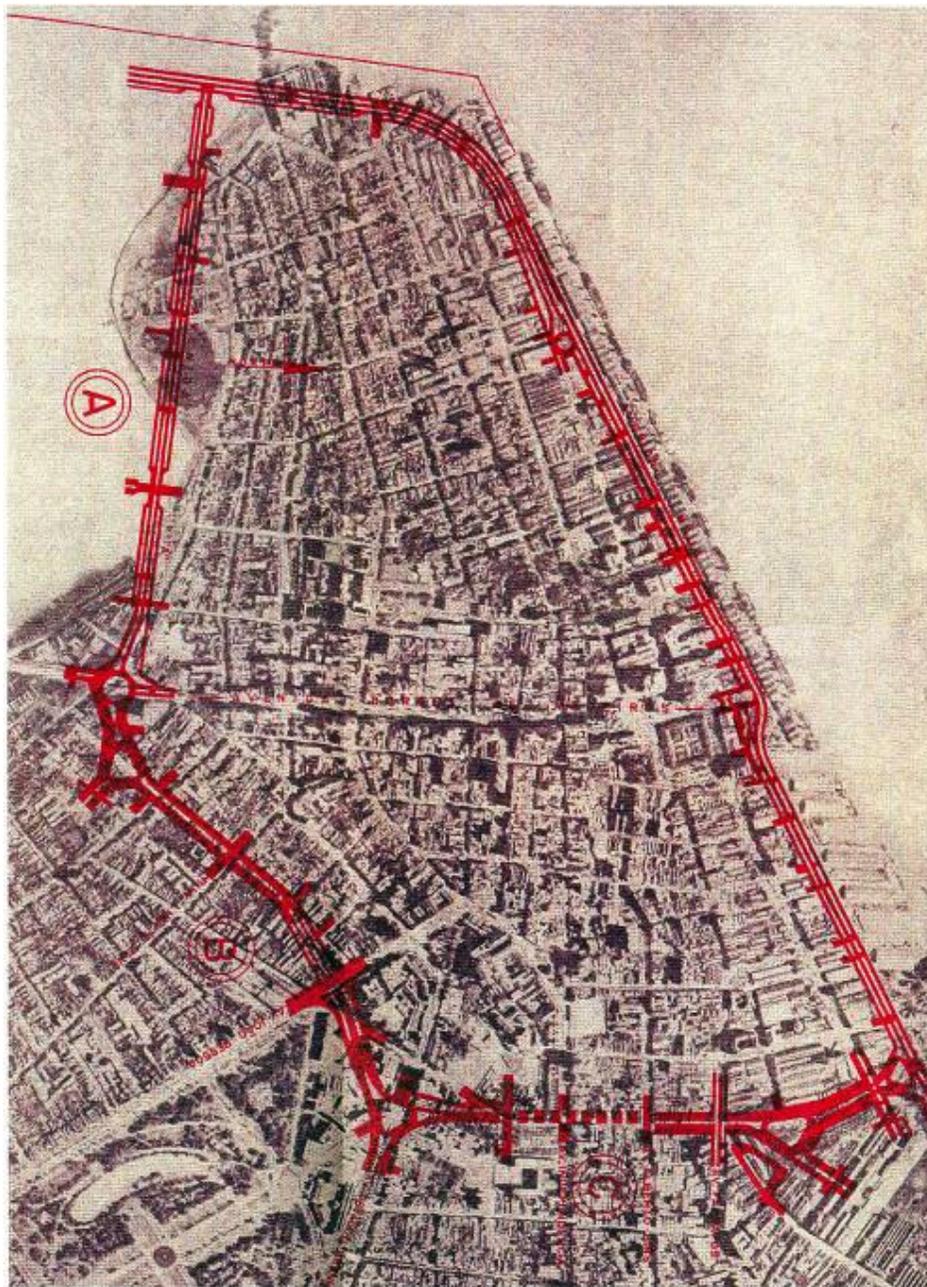
Esse alargamento não pôde ir até a avenida Independencia porque foi necessario defender o no edificio da Beneficiencia Portuguesa.

Desse modo, daí em diante, até á citada avenida,

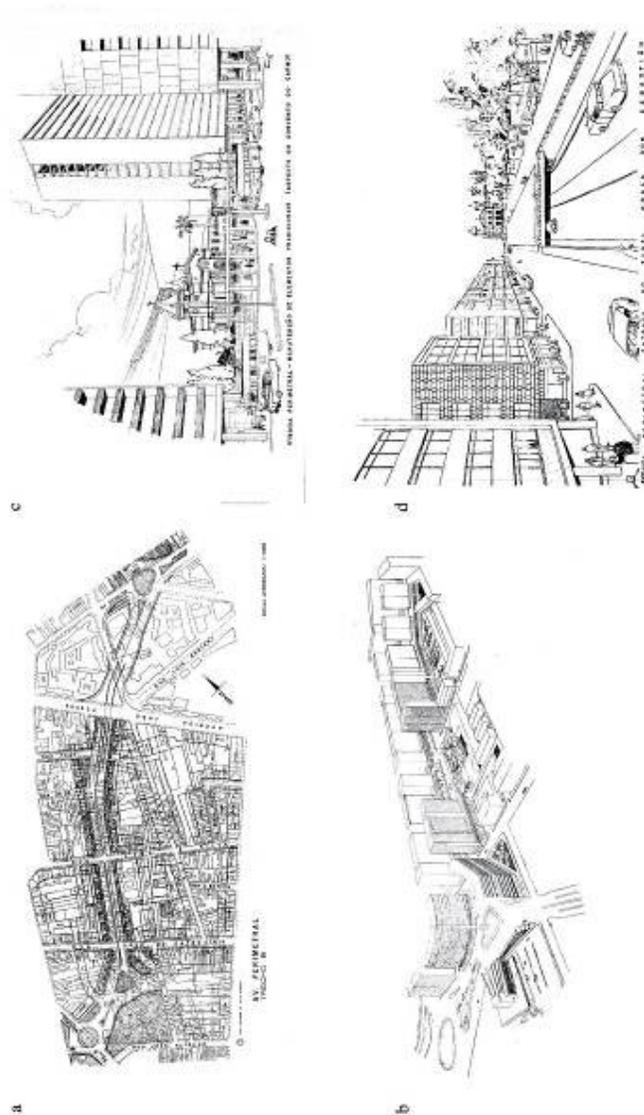
Page de *Contribuição ao estudo da urbanização de Porto Alegre* (1938), où est mis en évidence le projet du Túnel da Conceição, prévu à l'endroit même où il sera construit trois décennies plus tard. Le dessin est d'Alvaro Gonzaga.



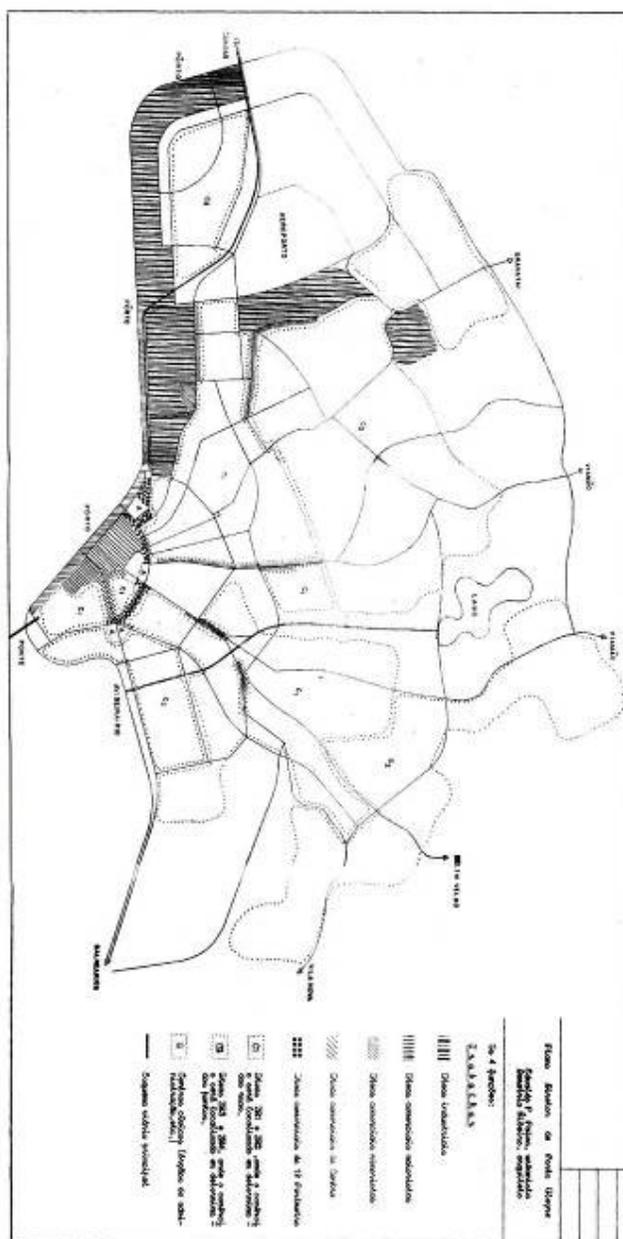
Plan directeur de Porto Alegre: le projet de la troisième avenue *perimetral* définit les limites de la portée de la loi de zonage et d'urbanisme.



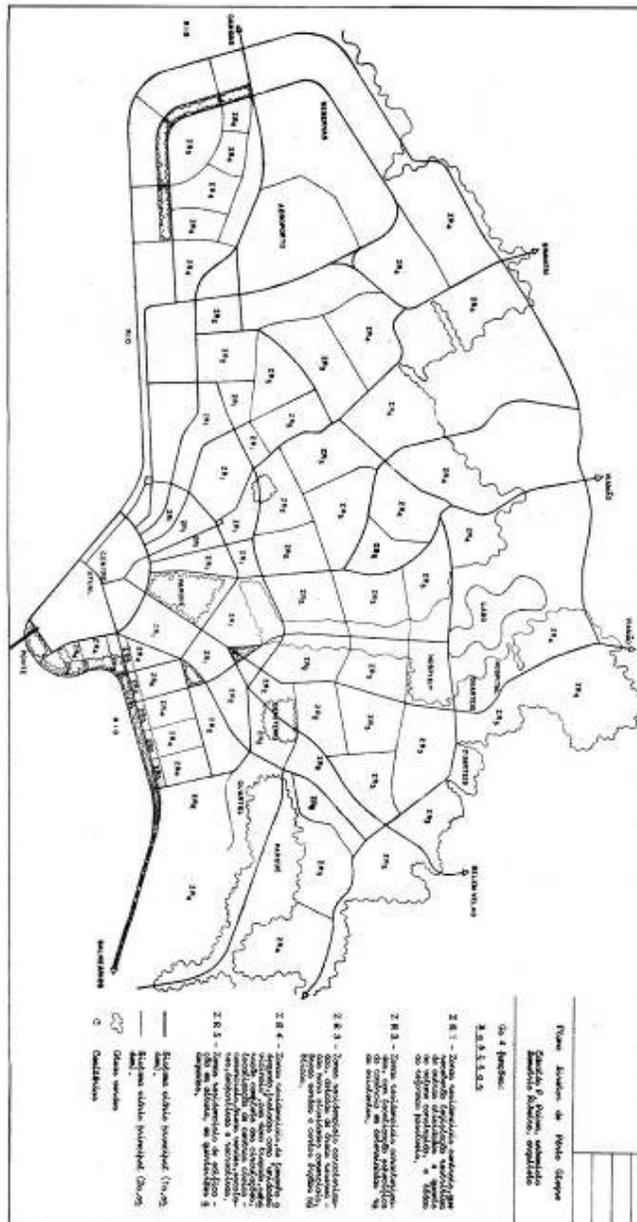
Plan directeur de Porto Alegre: proposition de la première *perimetral*, c'est-à-dire d'une avenue devant contourner le centre élargi de la ville.



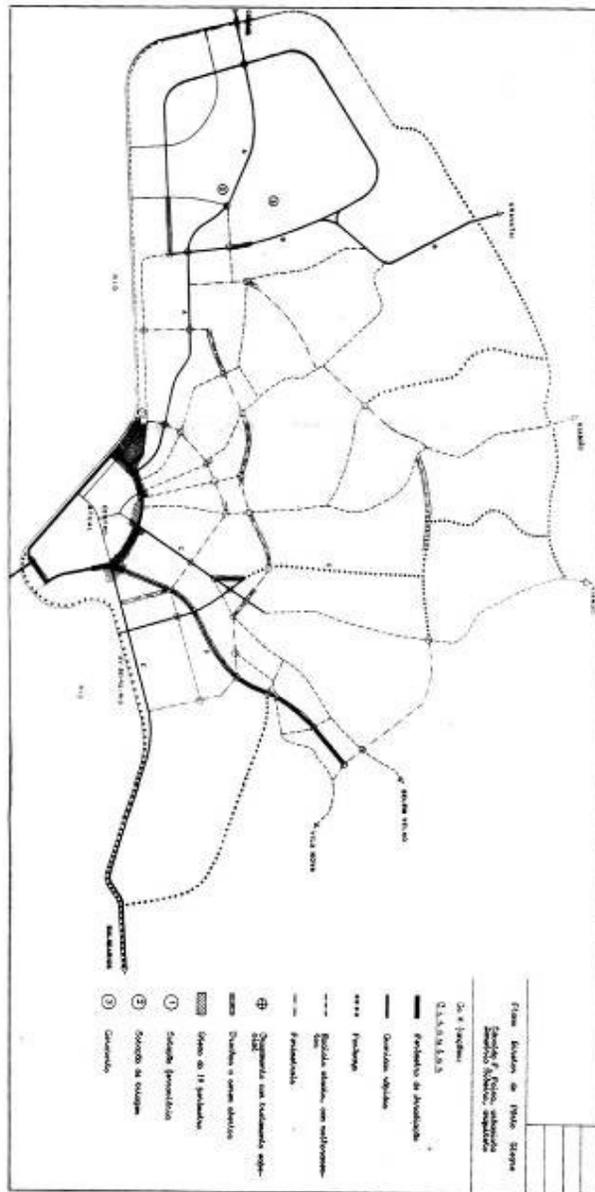
Plan directeur de Porto Alegre: projet de la première avenue *perimetral*, dessins de Carlos Maximiliano Fayet: (a) chaque segment de l'avenue est considéré en détail; (b) l'avenue devra servir de limite au « nouveau » centre élargi; (c) il est suggéré de « maintenir un élément traditionnel » de l'avenue, en l'occurrence la Capela (Chapelle) do Carmo; (d) le nouveau projet du Túnel da Conceição prévoit de préserver la place Don Sebastião, qui se trouve sur son trajet.



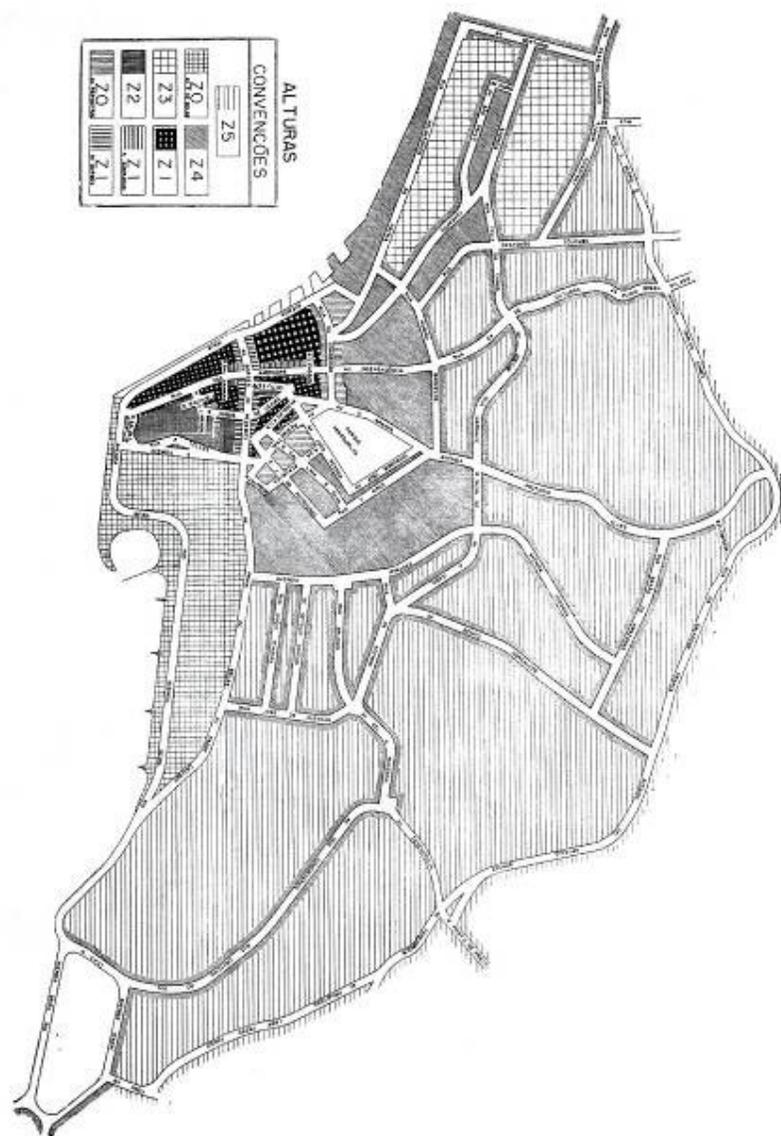
Avant-projet de planification de Porto Alegre, qui obéit aux principes de la Charte d'Athènes – planche « Travailler ».



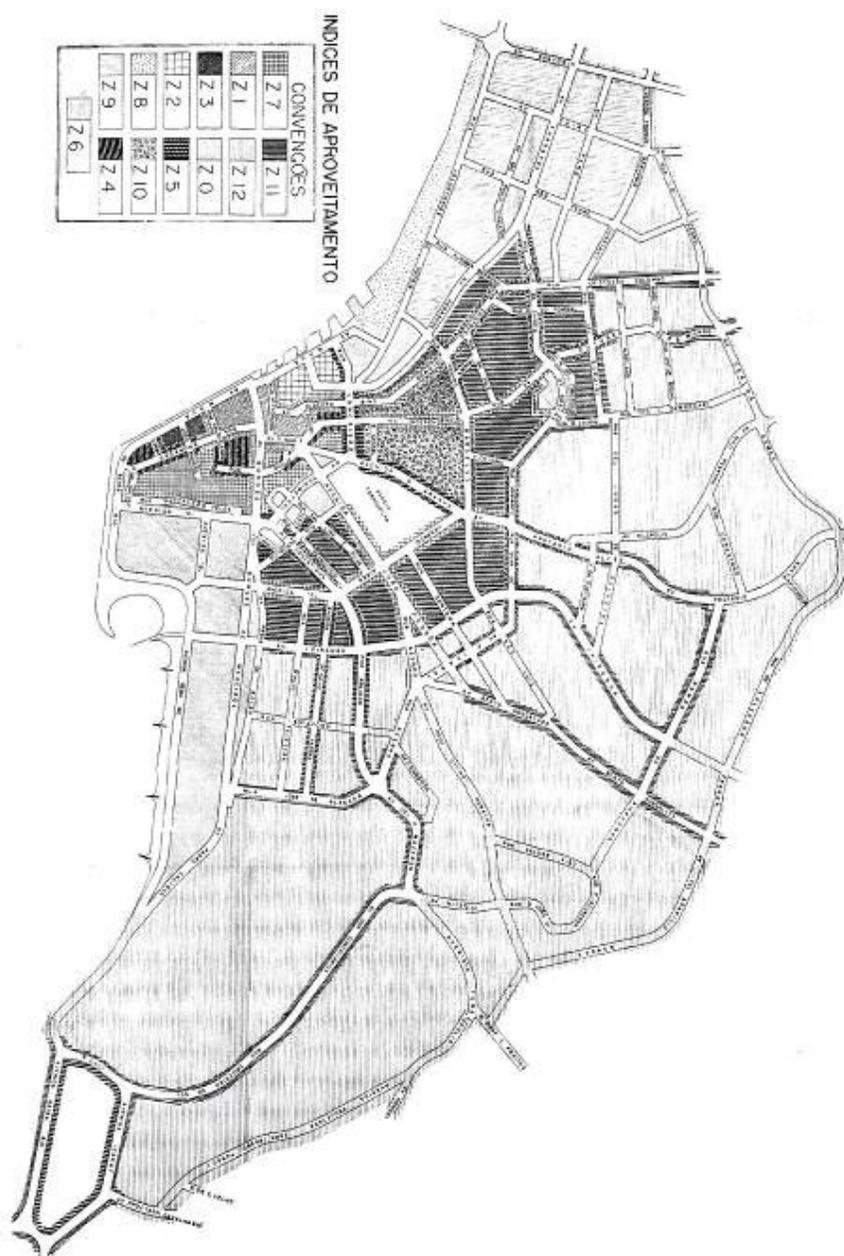
Avant-projet de planification de Porto Alegre, qui obéit aux principes de la Charte d'Athènes – planche « Habiter ».



Avant-projet de planification de Porto Alegre, qui obéit aux principes de la Charte d'Athènes – planche « Circuler ».



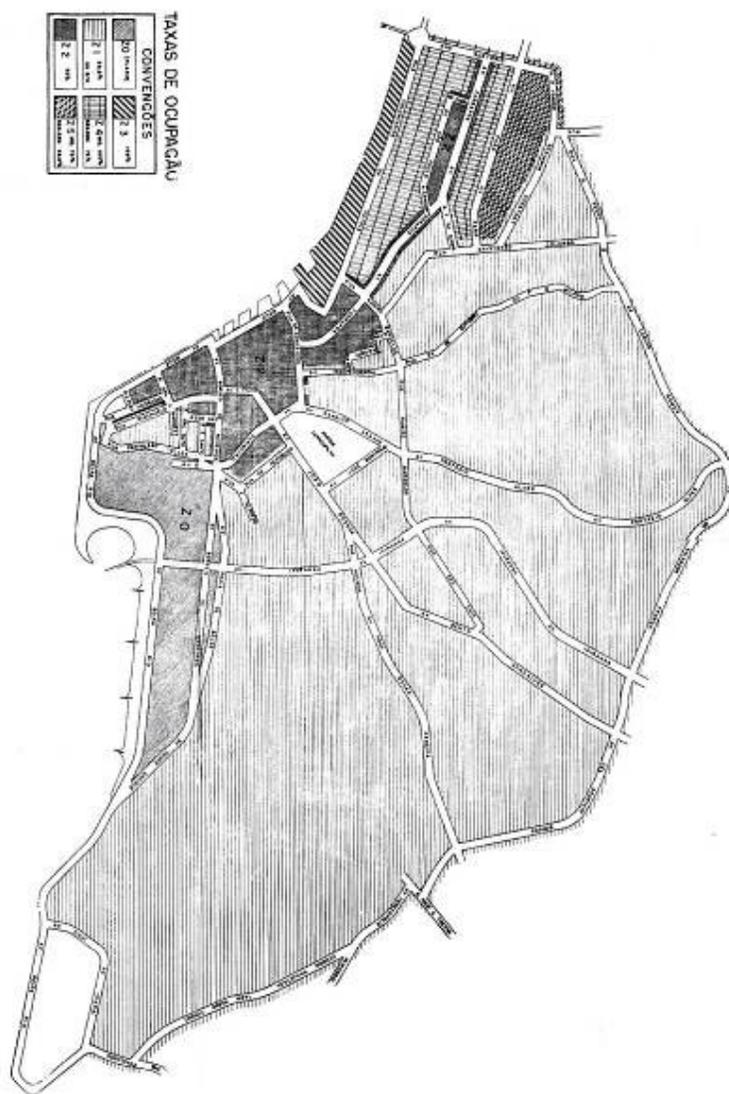
Plan directeur de Porto Algre: zonage relatif à la hauteur des constructions.



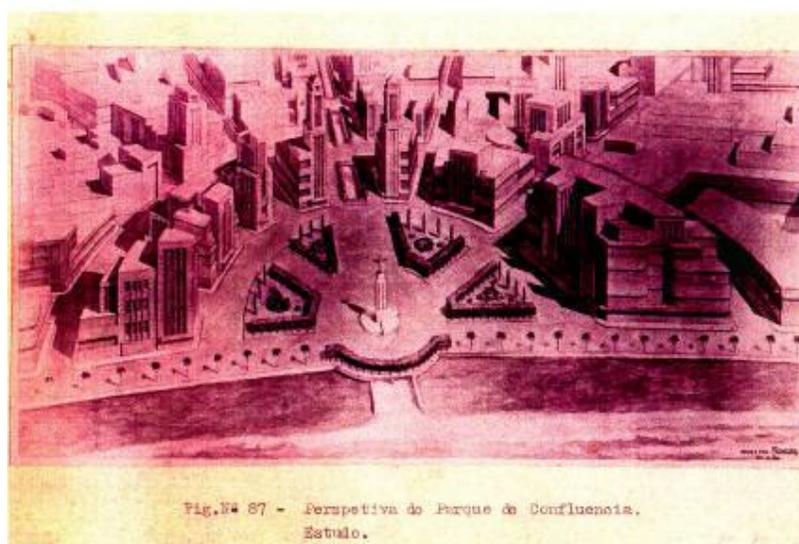
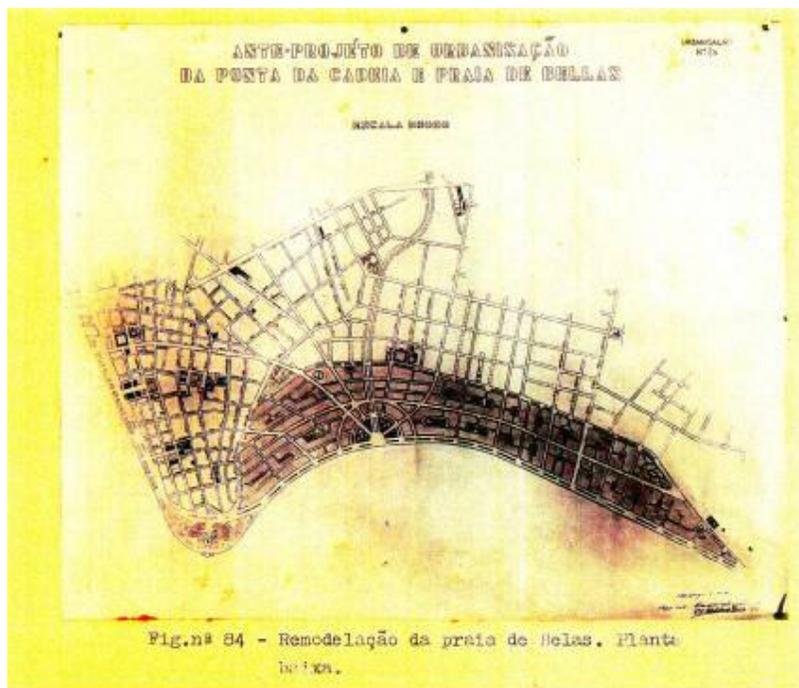
Plan directeur de Porto Alegre: zonage relatif au coefficient d'occupation du sol.



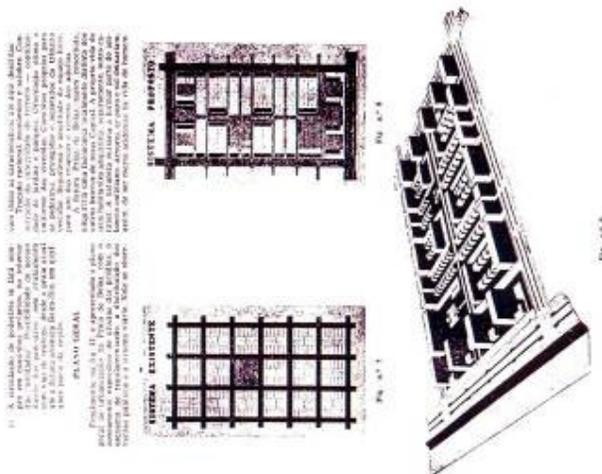
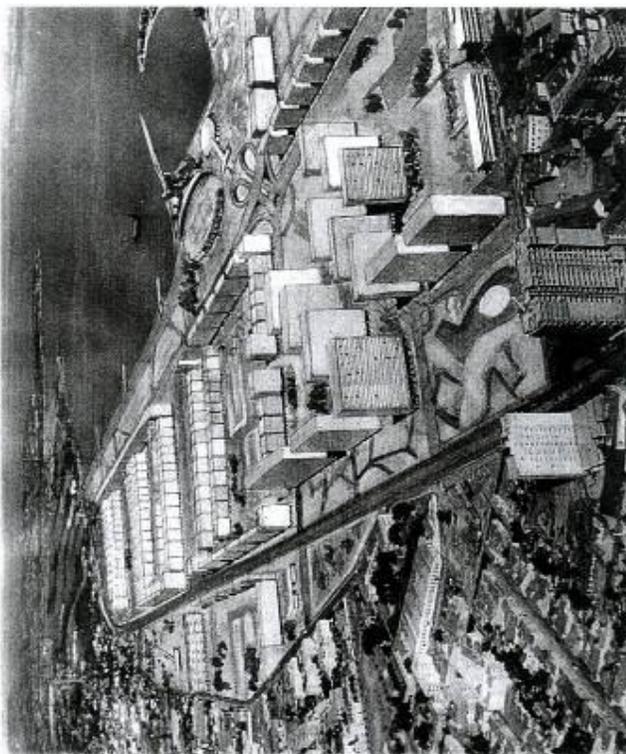
Plan directeur de Porto Alegre: zonage relatif à la distribution des activités.



Plan directeur de Porto Alegre: zonage relatif aux règles d'emprise.



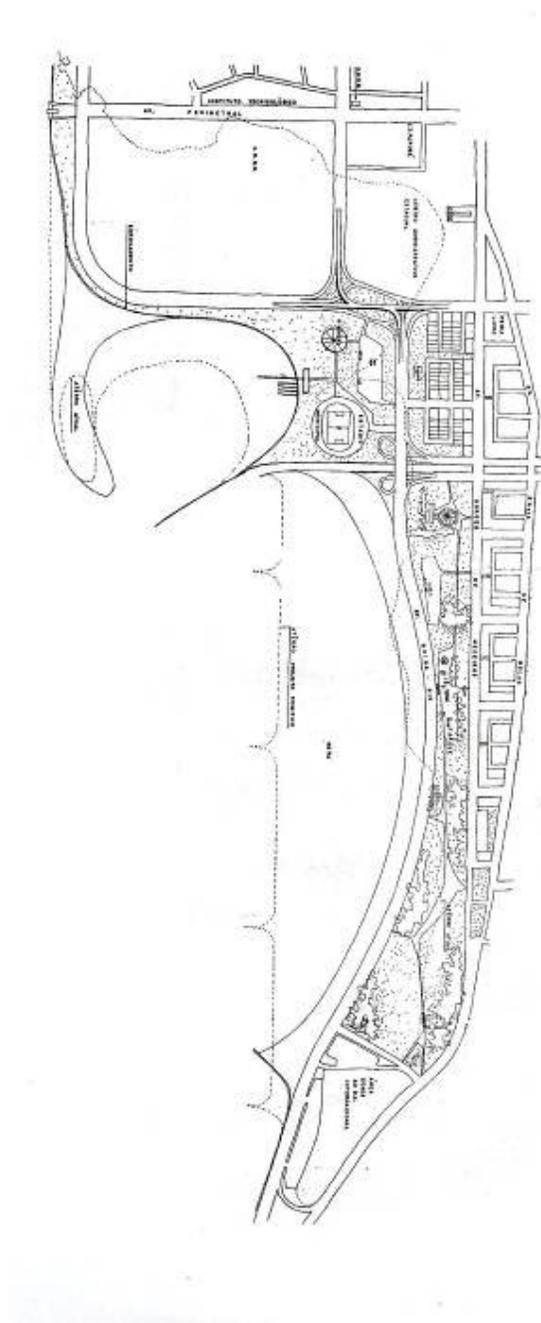
Propositions d'aménagement de rues et d'une place pour la Praia de Belas, incluses dans *Contribuição ao estudo da urbanização de Porto Alegre* (1938). On s'aperçoit que les « tours » représentées ici n'ont que 3 étages.



Plan directeur de Porto Alegre, projet pour la Praia de Belas: (a) « système théorique » présenté par Paiva en 1951; (b) projet développé par l'équipe d'urbanistes de la Mairie dans la seconde moitié des années 50. Le photomontage est de Nestor Ibrahim Nadruz.



Plan directeur de Porto Algre: proposition de création d'unités d'habitation dans le quartier de Praia de Belas.



Plan directeur de Porto Alegre: après avoir été partiellement réalisé, le projet d'unités d'habitation pour la Praia de Belas est abandonné – à leur place il est proposé de créer un parc.

Page d'illustration nº 76

A cidade, até meados da década de 1940, com cerca de 300 mil habitantes, cresceu tradicionalmente. No Centro, na zona do café, logo de 1900 a 1940, os prédios eram para negócios e habitação. Traziam-se — Família, Navagem, São João, Independência, São Pio, Perseus, Manoel Neto — os prédios eram casas de serviços governamentais. A cidade mostra o comércio e habitação se desenvolvendo: as vias de terra mudavam para os prédios.

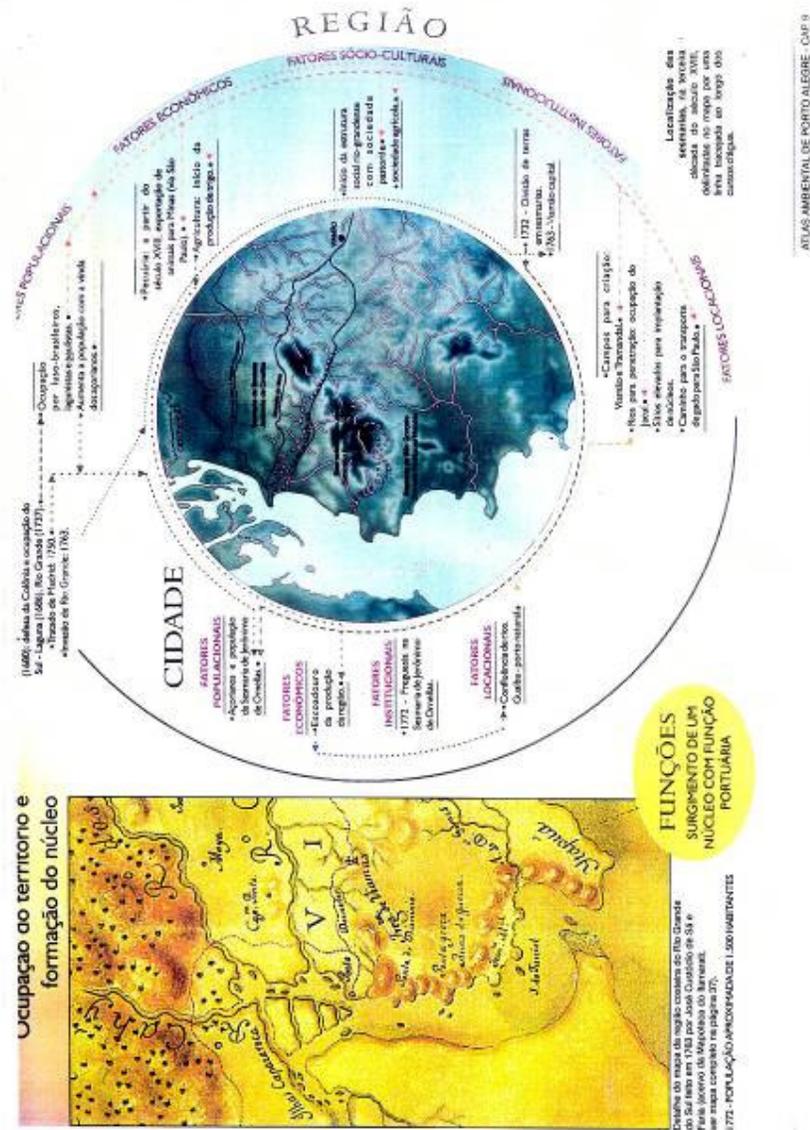
A partir do meados da década de 1940, muitas casas e prédios do Centro começaram a ceder lugar a edifícios.

Recebeu-se então, rapidamente, muitos prédios edifícios de se apartamentos, escolas e sem muitos cubos com um nível de construção, iluminação, ventilação, etc.



SPRINT BRASIL: DO CENTRO URBANO EM SÃO PAULO
ENCICLOPÉDIA DO SP Nº 1983

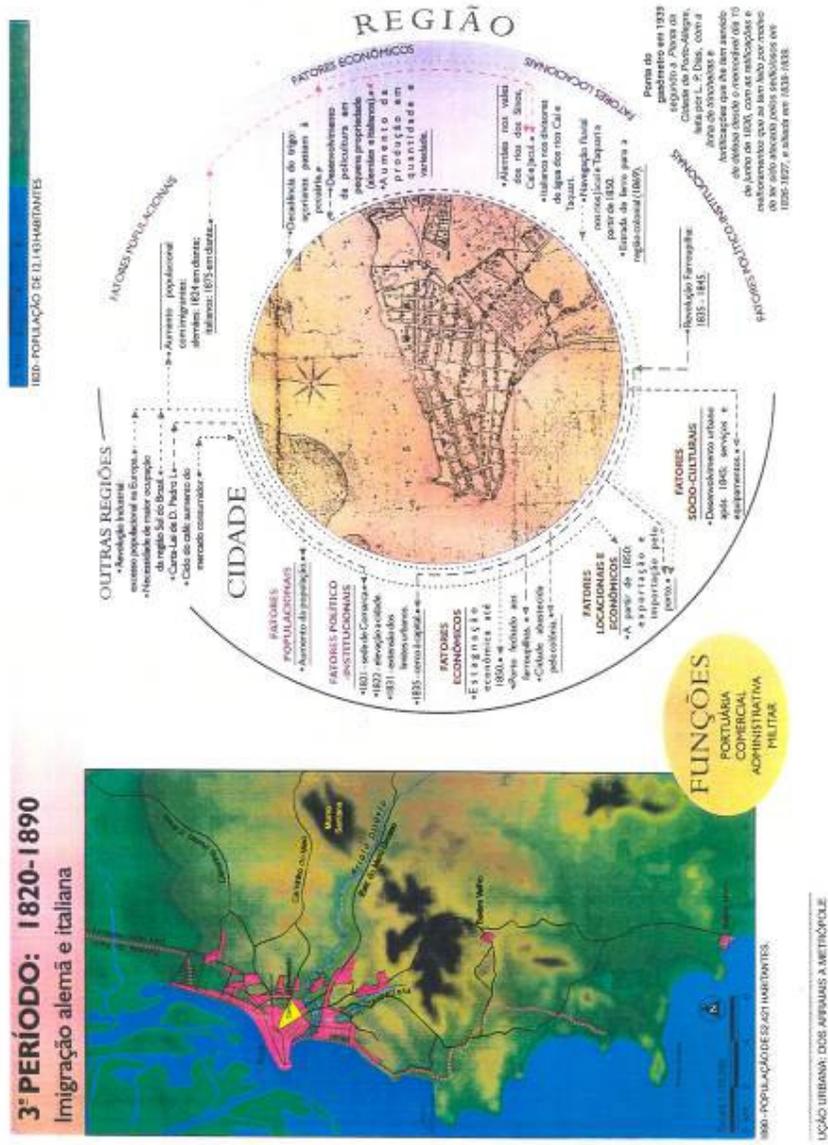
En 1977, la Mairie de Porto Alegre commande une étude sur l'évolution urbaine de la ville, étude qu'elle présente, en 1979, comme fondant les propositions du nouveau Plan Directeur de Porto Alegre.



Première partie de l'étude de l'évolution urbaine de Porto Alegre, réalisée par Célia Ferraz de Souza et Dórias Maria Muller en 1978, étude qui est incluse dans l'Atlas Ambiental de Porto Alegre (1998).



Evolution urbaine de Porto Alegre: 2º période, intitulée « blé » (1772-1820).



Evolution urbaine de Porto Alegre: 3^e période, intitulée « immigration allemande et italienne » (1820-1890).



Evolution urbaine de Porto Alegre: 5º période, intitulée « formation de la métropole » (1945-).



Plan Directeur de Développement Urbain de Porto Alegre (1979).

Demétrio Ribeiro / Professor Emérito da UFRGS

Ditadura e culto da Humanidade

A confusão mais comum
Antes de mais nada, é necessário repetir que o pensamento de Comte é uma espécie de gênero positivismo. O positivismo, no sentido amplo de termo, é uma concepção filosófica do racionalismo científico na século XIX. O que há de específico em Comte é ele ter considerado que os métodos aplicáveis às ciências físicas e naturais não bastam para resolver as questões sociológicas. Chegou à conclusão de que, em termos de sociedade, não cabe a simples observação científica por ser a humanidade protagonista da sua própria evolução. A partir dessa descoberta, Comte centrou toda a sua filosofia na busca do progresso da humanidade. Atribuir ao positivismo de Comte, e das suas adaptações brasileiras, o caráter reducionista de outros positivistas é, portanto, um erro maior.

Desconhecimento surpreendente
O desconhecimento existente entre nós, sul-riograndenses, a respeito do positivismo, surpreende quando se pensa na importância conferida oficialmente a essa doutrina pelos governantes deste estado no início do século. Entre os seus templos dedicados à Religião da Humanidade existentes no mundo, um se acha em Porto Alegre. Poucas também foram as expressões artísticas das ideias positivistas. Entre elas, se conta a arquitetura do edifício que abriga a Biblioteca Pública do Estado do Rio Grande do Sul, cuja fachada detinha nichos a figuras de grandes homens nascidos por Augusto Comte para figurarem no Calendário Positivista. Não existe nesse edifício nenhum exemplo de uma das duas obras capitais de Comte: o "Tratado Político", sendo que a "Filosofia Positiva" só pode ser encontrada entre os livros antigos de difícil acesso. Estagnação de bibliotecários, ali em atividade, nunca ouviram falar em Augusto Comte.

Ditadura e religião laica
Dito isto, esclarecemos que o objetivo no presente trabalho se reduziu a constatar as várias interpretações geralmente difundidas a respeito de sua pessoa (parciais, principalmente no que concerne à influência positivista no Rio Grande do Sul. São elas o conceito ditatorial de poder e a necessidade do Culto à Humanidade.

Conceito científico de poder político
De um ponto de vista científico, não tem consistência alguma fonte de legitimidade metafísica do poder político e, menos ainda, em resultados históricos de votação. A legitimidade histórica de um governo nasce, segundo a ciência positiva, no ajustamento momentâneo das governantes, insatisfeito pelo comportamento dos governantes.

A partir disso, a ação de ditadura republicana deriva diretamente da única central de poderes positivos: O progresso humano consiste no desenvolvimento da consciência de fato social, superego e sistema individual. Desenvolver a socialidade e a altruísmo é a razão de ser de qualquer atividade humana, incluindo-se de labor científico e, evidentemente, do vida política.

A evolução mental
A consciência de preferências todes a

na Grande Ser - a Humanidade - cresce, segundo Comte, com a evolução mental dos homens. As ilusões e superstições são cada vez mais substituídas pelo conhecimento racional e científico. A situação social mais favorável ao progresso mental e social dos homens é a vigência da ordem material acompanhada de completa liberdade de pensamento e de direcionamento. Contudo, portanto, buscar, em cada situação concreta, o caminho aberto pela realidade política na direção da ordem, para assegurar o progresso.

A ordem para o progresso
Importante é notar que, para Comte, os abusos do poder e a opressão também são decorrentes. O movimento positivista brasileiro compreendeu isso com clareza. Em 1906 e 1908, o Apostolado Positivista manifestou-se em defesa dos governos (corruptos e porfóricos) em luta pela jornada de 8 horas, reivindicando entre julgada utópica e subversiva pelas classes conservadoras.

Ditadura contra o arbítrio
No Rio Grande do Sul, o confronto entre o governo republicano de inspiração positivista com os atuais detentores de poder, como os nobres de origem nobreza, possibilita a aplicação das doutrinas sem quadro de outras publicações.
A centralização de forças no Instituto de um República resultará na adoção, em nosso estado, de uma constituição baseada na ditadura republicana. O novo poder apoiou-se num partido oficial representado no interior do estado por chefes políticos recrutados entre os proprietários rurais médios e até pequenos.

A tradição riograndense era de insubordinação dos grandes proprietários, incapazes de controlar sequer a atuação de alguns membros superiores na sua atividade pessoal. Sabem-se o quanto foi difícil ao Exército imperial fazer-se obedecer, até mesmo os campos de batalha do Paraguai pelos terratenentes gaúchos da Guarda Nacional. A mentalidade feudal era tão vivaz no Rio Grande do Sul que perdurava ainda nos anos vinte deste século. Mas um raro um grande fazendeiro receber como ordem pessoal a prisão de um empregado seu pela Polícia, mesmo em flagrante. E o interessado era o primeiro a exclamar: "Não esqueçam que eu sou parte do destar Fulano!". Em 1933, a consulta eleitoral à Nação era a proposta dos romanço-

tas. O resultado teria sido, obviamente, a consagração do empurramento latifundiário no Estado.

Três níveis de oposição
Discute-se se a ditadura republicana foi ou não foi progressista. De qualquer forma, não se resolve a serviço das classes mais racionais e científicas. A política de colonização agrícola, a obtenção prioritária das regiões de pastagem da indústria e ao extrato à indústria, inclusive no plano do ensino técnico no universitário, as interferências do Estado na economia com o tabelamento dos preços de 1917 para proteger os trabalhadores em greve e, por fim, a mobilização à luta de grandes empresas estrangeiras de responsabilidade econômica do Estado, podem explicar a constante e irreduzível oposição dos grandes fazendeiros ao governo republicano. O considerável fortalecimento da pecuária extensiva, resultado da instalação das frigoríficas inglesas e americanas no final da Primeira Guerra Mundial, possibilita a derrubada do governo ditatorial pela aliança dos veteranos de 1893 com a pequena burguesia democrática, na insurreição armada de 1923.

A religião desnaturalizada
O ponto menos conhecido da doutrina de Augusto Comte é a Religião da Humanidade. Quando Comte postulou a necessidade, a seu juízo cientificamente comprovada, de uma religião positiva, ou seja, uma ação social transformadora, previu o positivismo, de seriedade e, sobretudo, inexpressões. Até hoje podem ser encontrados em livros didáticos ou em sociologias, distorções escandalosas da noção de religião positiva. Chegou-se a confundir a religião proposta por Comte com o retorno ao ritualismo quando se trata, pelo contrário, de religião apenas no sentido de pensamento coletivo e, no caso, de um pensamento laico, baseado na ciência, no raciocínio e no amor humano, sem qualquer base de contato com divindades ou forças sobrenaturais.

Preponderância dos sentimentos
Comte recomendava a intelectualidade do conhecimento intelectual para formar um ser humano completo, destacando a necessidade de atuar sobre os sentimentos, desde a infância, sem ferir a razão e a Ciência. Adquiriu a concepção de que sem desenvolver os sentimentos espontâneos e elementares

seus generosos, corre o risco de infundação a infância, a educação pelo que se acredita, o desejo de ajudar os que sofrem, não pode haver progresso humano verdadeiro.
A Religião da Humanidade é, portanto, uma doutrina lógica da única central do pensamento de Augusto Comte: O progresso humano radica no desenvolvimento da socialidade e do racionalismo social, superando o egoísmo. Consiste no desenvolvimento e na generalização das concepções científicas e racionais da sociedade e do amor humano, superando as forças biológicas ou instintivas. Essa premissa que em cada indivíduo se encontra também efetivamente a percepção fundamental de pertencermos todos a um grande ser individual, a Humanidade, e não somos indivíduos pré-determinados a lutarem entre si.

O essencial e os formas
Ditador à Religião da Humanidade é um desafio à nossa sempre científica, que deve ser capaz de distinguir o conteúdo essencial da doutrina das práticas rituais propostas, por vezes desconsideradas para a nossa cultura. São essenciais à prática positivista processos auto-educativos coletivos e individuais de cultivo e de educação dos sentimentos altruístas existentes entre nós desde a infância. Trata-se do amadurecimento de amar humano em todas as suas manifestações. O culto consiste na evocação de todas essas expressões, desde a amor filial até a admiração suscitada pelos grandes nomes artísticos.

Os ritos
E, por outro lado fundamental para qualquer religião, e muito especialmente para uma religião da solidariedade humana, um vínculo social forte entre todos os seus adeptos, sendo, por sua vez, também fundamental para a ordem desse vínculo, a prática de ritos simbólicos que se mantêm vivos no espaço e no tempo. Coerente com essas constatações da ciência social, Comte estabeleceu determinados ritos a serem praticados por seus adeptos. Incorporou a esses ritos diversas formas de evocação de fatos históricos, incluindo-se fatos relativos à própria fundação da religião e de suas experiências pessoais.

Diversas razões de ordem cultural podem explicar por que os ritos ditatorialmente de sua adoção e incorporação ao nosso cenário. No Brasil, eles desconsideraram costumeiramente para erigir templos e fundar um apostolado atávico.

Influência efetiva de religiões
A limitada aceitação dos rituais estabelecidos pelo Mestre tem feito substancial a influência real do seu conceito de religião positiva. No caso particular dos positivistas brasileiros, que têm sido os mais férteis discípulos de Comte, o número de religiosos é muito maior do que o dos praticantes das rituais. Muitos positivistas não-praticantes do culto identificaram-se, apesar disso, com o conceito da Religião da Humanidade. E é justamente na adesão profunda de positivistas brasileiros à ideia de religião que reside a fonte da força moral característica de sua atuação histórica. (Cancela no próximo edição)



15 Aniversário

« Dictature et culte de l'Humanité », le premier des deux articles que Demétrio Ribeiro a écrits pour célébrer le 200^e anniversaire de la naissance d'Auguste Comte.

Demétrio Ribeiro / Professor Emérito da Ufrgs

Uma religião do nosso tempo

Com este texto, conclui-se o ensaio sobre o bicentário de Augusto Comte, iniciado na edição anterior do *Adversus*

O filósofo Augusto Comte, cujo bicentário do nascimento comemora-se neste ano, não foi só um filósofo da ciência, o fundador da sociologia, uma inteligência enciclopédica prodigiosa. Inspirado em sentimentos profundos e possuindo uma extraordinária sensibilidade, criou uma doutrina capaz de responder a todas as inquietações do homem moderno.

Para alcançar tal grandeza de sua doutrina, há que vencer o obstáculo de seu estilo difícil, marcado pelo rigor científico, obsessivamente explícito, que esconde, à primeira vista, a irrepressível riqueza dos seus sentimentos.

Da solidão cósmica ao amor

O seguinte trecho da *Política Positiva* (I, 506) condensa em extraordinário vigor o núcleo central da doutrina de Comte: "Nada pode, demonstrar, apesar de que se tinha dito a respeito, que o nosso planeta esteja à salvo da choques planetários.

"Assumindo-se assim a apreciação da nossa verdadeira condição astronômica, conhece-se melhor a energia e a dignidade do caráter humano, que deve encontrar em si mesmo o seu principal recurso contra o conjunto das nossas misérrimas.

"Sem preocuparmo-nos com vãos terrores, tendo-nos então a salutar mais o excesso de prestígio e de presunção que altera nossa verdadeira finalidade. (...) Os céus benevolentes, de que essa felicidade depende acima de tudo, adquiriram assim mais prezo do que quando cada um confia em demasia em garantias exteriores.

O reconhecimento hábil e sem ilusões da nossa vulnerabilidade e do nossa implacável solidão no cosmos inspira a Comte à única resposta possível: a solidariedade entre os homens.

Trata-se, portanto, de uma soberbia, de uma visão de mundo coerente capaz de servir de base a uma religião científica, isenta de teologia ou de ilusões abstratas.

Essa doutrina explicita-se em toda a imensa obra de Comte como, por exemplo, nas seguintes trechos do *Discurso sobre o Espírito Positivo*: "As nossas indagações positivas devem não apenas reduzir-se essencialmente, em todas as campos, à apreciação sistemática do que é, renunciando a descoberir-lhe a origem primeira e o destino final, como importa também sentir que o estudo dos fenômenos, em vez de poder jamais tornar-se absoluto, deve sempre

permanecer relativo a nossa organização e a nossa situação.

Reconhecendo sob esse duplo aspecto a imperfeição necessária de nossas raízes especulativas, vê-se que, longe de podermos estudar completamente alguma existência afetiva, nem podermos garantir a possibilidade de constatar, sequer superficialmente, todas as existências reais de que a maior parte deve, talvez, escapar-nos totalmente.

"...não devemos buscar outra unidade que não seja a do método positivo considerado em seu conjunto sem pretender uma verdadeira unidade científica, aspirando apenas a homogeneidade e a convergência das diferentes doutrinas."

"A objetividade nunca pode constituir uma síntese, fosse qual fosse. Sua impossibilidade para sistematizar é hoje reconhecida, depois de vinte séculos de esforços estérteis: toda síntese deve ser, portanto, subjetiva.

O Homem como centro

Isso conduz a uma idéia-chave da positivismo comtiano. "Não se deve então conceber no fundo mais que uma só ciência, a ciência humana, ou mais exatamente social, da qual a nossa existência constitui ao mesmo tempo o princípio e a finalidade, e na qual vem naturalmente se fundir o estudo racional do mundo exterior, a título de elemento necessário, seja como pré-requisito fundamental indisponível, seja quanto ao método e a doutrina".

Construir uma sociedade solidária

A resposta do homem à sua condição consiste em assumir o desafio de construir uma existência solidária na sociedade. E isso sem pessimismo, e também sem ilusões: "A subordinação contínua da personalidade à sociabilidade é o mais importante e o mais difícil de todos os progressos compatíveis com o conjunto da ordem natural."

"O principal problema da nossa existência consiste em subordinar o egoísmo ao altruísmo"

Comte permanece fiel à objetividade científica, reconhecendo, por exemplo, que "a ordem natural" impedirá sempre a existência absoluta de regime altruísta. Nosso planeta apresenta uma multidão de seres sensíveis não assimiláveis para se quis a nossa atividade permanecerá destrutiva."

Em compensação, reportando-se à noção fundamental elaborada pela biologia, da subordinação necessária da unidade dos organismos à sua dependência do meio exterior, Comte assume que essa noção contém assim "uma consistência verdadeiramente inabalável à teoria positiva da religião, demonstrando a necessidade geral duma preponderância exterior constante para permitir a unidade humana, mesmo individual"

Todas as manifestações do pensamento de Augusto Comte são coerentes com esses conceitos básicos.

A vitória do amor

Outra mais se revela a profundidade afetiva da doutrina de Augusto Comte é nas suas reflexões a respeito da futura da humanidade quando o progresso houver assegurado aos homens o atendimento de suas necessidades materiais:

"Numa tal hipótese, o grande problema humano estaria espontaneamente resolvido pela predileção natural que nos inspiraria livremente a síntese altruística.

Então a nossa inteligência agiria livremente a sua predileção pelos trabalhos estéticos e a existência social assumiria, tal como a existência pessoal, um caráter essencialmente estético. Daí atas se transfeririam essencialmente em juízo. Isso desenvolveria satisfações que podemos apenas imaginar. Se o poder das antigas festas comuns como ligação geral entre as diferentes populações gregas pode indicar-nos a natureza de tais associações. O governo, seria, então muito mais espiritual do que temporal. A conclusão geral do exame dessa hipótese, consistia, portanto em reconhecer que a superação contínua das exigências materiais tornaria o tipo humano mais puro e mais sólido, e sua evolução mais livre e mais rápida."

Assim é que, libertando a nossa consciência das ilusões, angústias e temores do desconhecido e do inconsciente, respondendo à nossa sede de felicidade com a lembrança dos que amamos e confiando na felicidade dos homens do futuro, a filosofia de Comte é capaz de dar paz e dignidade à alma do homem contemporâneo.

Roberto Orosel



Existem apenas dois templos positivistas no mundo. Este, fica no av. João Fossas, em Porto Alegre; o outro, no Rio

Adversus 10

« Une religion de notre temps », le second des deux articles de Demétrio Ribeiro. Sur la photo, l'église positiviste de Porto Alegre, sur le frontispice de laquelle on peut lire: « L'amour comme principe, l'ordre comme moyen, le progrès comme finalité ».

CONCLUSION

Quel urbanisme, en fin de compte, Paiva a-t-il construit? Comment s'inscrit-il dans le débat qui, au Brésil, entoure les « histoires » de l'urbanisme moderne?

La trajectoire de Paiva apparaît, d'un côté, linéaire, comme l'était sa vision de l'évolution sociale et du progrès et, de l'autre, ambiguë, à l'image du mélange de fascination et de méfiance dont témoignait son approche de l'*urbanistica* et de la ville moderne. L'urbanisme qu'il a bâti semble avoir cherché à concilier cette linéarité et cette ambiguïté.

Paiva n'a jamais employé les termes de « modernité » et de « modernisme » dans ses écrits. Peut-être parce que son urbanisme était avant tout un urbanisme d'Ordre et de Progrès. Il a observé l'évolution du monde moderne à travers celle de la ville, qui représentait à ses yeux la synthèse de l'histoire humaine. La modernité, qui l'enchantait et l'effrayait tout à la fois, se trouvait pour lui ailleurs, et en aucun cas au Brésil. Dans la grande ville brésilienne, il ne voyait que désordre, « évolution défectueuse », et il était habité par la nécessité de remettre de l'ordre dans ce chaos et, ainsi, de préparer la venue du progrès.

Dans le discours et l'œuvre de Paiva, la ville moderne se confond avec la métropole capitaliste, ce poulpe qui se détruit lui-même, s'étouffant

avec ses propres tentacules. Imprégné de cette vision, son urbanisme paraît avoir été animé par une interrogation qui a accompagné son propre parcours d'urbaniste et de militant: la mission de l'urbanisme consistait-elle simplement à rendre la ville moderne – c'est-à-dire, dans sa conception, à la transformer en métropole capitaliste?

Avant que Paiva ne se pose cette question et n'y apporte une réponse, son urbanisme va se tourner vers l'étranger, c'est-à-dire vers les villes et les urbanismes que semblaient défier depuis longtemps des problèmes qui ne faisaient que commencer à se poser au Brésil, et aussi des difficultés beaucoup plus complexes que celles que le pays affrontait alors. Cet « étranger », tel que le percevait Paiva, témoignait de géographies multiples. Indifférent aux distances, cet étranger-là était tantôt l'Europe, tantôt les Etats-Unis et l'Union Soviétique; c'étaient Paris et New York; c'était la voisine Montevideo et la brésilienne São Paulo; c'était Rio de Janeiro. Les problèmes et les progrès vécus au présent à l'étranger étaient pour Paiva ceux qui allaient se présenter demain à lui. Et cet étranger qui avait déjà trouvé la réponse aux problèmes que le Brésil commençait à peine à affronter, plus que d'offrir des modèles, permettait à ses yeux d'accéder à « la » connaissance de la science urbanistique.

Hésitant entre la mise en question de la ville moderne et la tentation de l'imiter, l'urbanisme de Paiva va devoir parcourir un long chemin avant de tourner les yeux vers ce qui se passe aux alentours. Dès lors, il pariera sur le fait que la solution aux problèmes d'une ville qui se modernise, comme c'est le cas à l'époque de Porto Alegre, réside non pas dans l'adoption d'un quelconque modèle étranger, mais dans la compréhension de l'évolution même de cette ville, dans la mise au jour de ses lois propres de croissance, dans la redécouverte de sa « structure originelle ».

Durant une bonne partie de sa trajectoire, Paiva a imité un « étranger » assez flou mais qu'il enviait constamment. En ce sens, son

urbanisme constitue un exemple notable de ce qu'un jour il allait lui-même critiquer. Mieux, il apporte un témoignage expressif des directions multiples et souvent surprenantes que cherchait ce regard-vers-l'étranger, d'une vision kaléidoscopique du monde qui construisait des images de la ville les plus diverses, où se mêlaient des traits de la ville linéaire soviétique, de la ville historique européenne et de la ville nord-américaine. Ce regard était-il de fait le produit d'un sentiment de retard bien connu, si souvent observé dans certaines sociétés du Nouveau Monde? Ou bien, au contraire, s'est-il porté avec prétention dans autant de directions parce que, se jugeant capable de comprendre ce qui se passait dans chacun des mondes explorés, il se croyait aussi capable d'y puiser ce que chacun avait de meilleur? Quelle que soit la réponse, ce regard apparaît bien différent de celui des protagonistes de la « grande » histoire de l'urbanisme moderne brésilien, celle qui s'est faite en lien étroit avec le cycle de prestige de l'architecture des « modernes » brésiliens et qui nous parle d'un urbanisme dialoguant avec le reste du monde sans complexe. Cette histoire a été bâtie par des architectes et des urbanistes qui voulaient « donner à manger » à la culture universelle.

L'urbanisme de Paiva (et de ses collègues et continuateurs) nous semble en outre illustrer de façon parlante les limitations d'une histoire de l'urbanisme centrée sur l'étude des « influences ». Parce qu'une fois il a élaboré un plan « en accord » avec les principes de la Charte d'Athènes, on en conclut qu'il a subi l'influence de Le Corbusier. Parce qu'il a fait du zonage l'épine dorsale de l'*urbanistica*, on en déduit que son urbanisme a été influencé par le « mouvement moderne ». Parce qu'il se référait à Eugène Hénard ou évoquait la *Ringstrasse*, on dit que cet urbanisme est imprégné d'une influence européenne. Ce type d'approche, outre qu'il n'apporte que peu d'éclaircissements ou même aucun, fait de l'« Europe » un arbre qui cache la forêt. Comme on l'a vu, l'influence nord-américaine s'est fait sentir très tôt dans l'urbanisme de Paiva. Du reste, la Charte

d'Athènes, étant donné la façon dont il l'évoquait et la revendiquait, pourrait être appelée dans ce contexte la Charte « de l'Amérique » – non pas parce que, au Brésil, elle a été traduite de l'anglais (bien que ce ne soit pas là un simple détail dans cette histoire), mais parce qu'elle a servi avant tout un urbanisme qui, de fait, a fait du *zoning* new-yorkais le modèle à imiter.

Le rapport qui s'est instauré entre l'urbanisme de Paiva (et de ses contemporains, y compris de ceux qui étaient ses adversaires) et la culture architecturale et urbanistique nord-américaine invite à une volte-face complète dans l'approche habituelle de l'histoire de l'urbanisme et même de l'architecture de Porto Alegre. Notre recherche nous a montré que les regards de la génération d'ingénieurs qui s'est formée dans cette ville à la fin des années 20 ont brutalement basculé vers l'Amérique. C'est la figure du gratte-ciel qui, dès lors, les a séduits; c'est l'architecture de Chicago et de New York qu'ils ont cherché à imiter; pour eux, la ville nord-américaine se présentait comme le *container* de la modernité. De ce point de vue, il nous paraît largement erroné de penser que la première génération d'architectes à s'être diplômée dans cette ville, en 1949 (et qui était sans aucun doute proche du mouvement moderne), est responsable de la « rupture » avec la tradition française des Beaux-Arts, si présente à Porto Alegre, par exemple, dans l'architecture du premier viaduc qui y a été construit, et inauguré en 1932. Car, en même temps que s'élevaient les structures de ce viaduc, que tous considèrent aujourd'hui comme un témoignage de la fascination que ressentaient alors les ingénieurs locaux pour l'Europe, s'élevaient aussi les premiers édifices « modernes » de la ville, c'est-à-dire que s'y fabriquait une architecture fortement inspirée de celle de la ville nord-américaine moderne. Ainsi, à la fin des années 50, alors qu'on regrettait de voir Porto Alegre présenter « beaucoup de constructions et peu d'architecture », on ne voyait pas que, depuis plus de deux décennies, les ingénieurs locaux avaient tourné le dos à la

« tradition ». Ainsi, à l'inverse de ce que la première génération d'architectes formée dans la ville pensait et de ce que de nombreux chercheurs continuent d'affirmer, à Porto Alegre, la tradition des Beaux-Arts n'a pas été rompue par des architectes s'identifiant à un certain mouvement moderne, qui arrivait alors au Brésil en provenance de l'Europe, mais par des ingénieurs qui regardaient vers l'Amérique.

Paiva voyait dans le gratte-ciel le symbole le plus fort de la ville moderne. D'une certaine façon, lorsqu'il écrivait à ce propos au milieu des années 40, il avait déjà compris que ses confrères voulaient faire de Porto Alegre une ville moderne conforme à une vision fixée sur l'Amérique. C'est ainsi à l'horizon de cette même Amérique qu'il cherchera la « solution » à ce qu'il considérait comme un problème, et le remède susceptible de dissiper ce mal, fût-il administré à dose homéopathique, avait pour lui un nom – le *zoning*.

La croyance de Paiva dans le progrès et sa méfiance à l'égard du destin de la ville moderne l'ont conduit à s'intéresser à la fois au *zoning* et à l'évolution urbaine. La lecture qu'il faisait de la « méthode dialectique » a joué ici un rôle important, dans la mesure où elle a orienté peu à peu sa compréhension des limites de l'*urbanística* en tant que science et son objectif stratégique en tant qu'urbaniste et militant concernant ce qu'il appelait la « réalité » brésilienne: la ville ne saurait être l'œuvre de l'urbaniste; tout au plus ce dernier peut-il en corriger l'évolution, et l'évolution prépare le terrain pour la révolution. Les idées de Staline, d'Agache, de Mumford, de Poëte et de Cravotto ont été très présentes dans l'univers théorique de Paiva; en tant qu'apports complémentaires mais jamais contradictoires – si l'on excepte leurs idéologies politiques respectives.

Si, dans un premier temps, l'urbanisme de Paiva s'est appuyé sur une approche architecturale de la ville, démarche qui se rattache notamment au nom d'Alfred Agache, il apparaît qu'ensuite il a été conduit

par quelqu'un qui n'avait rien à voir avec ce qui relevait d'une formation de Beaux-Arts: Paiva ne dessinait pas. Il convient d'ailleurs de rappeler qu'Ubatuba de Faria et Benno Hoffman ne dessinaient pas davantage. Peut-on dès lors appeler ces ingénieurs des urbanistes? Si oui, de quel urbanisme s'agit-il?

Il nous semble que l'urbanisme de Paiva, tel qu'il s'est révélé dès le départ, peut être défini comme un urbanisme de *manager*. Il procède en effet d'une démarche qui, même si elle part d'une approche architecturale, propose non pas des « formes » mais des « stratégies » – auxquelles le dessin devait se subordonner. Le piège était tendu; de fait, le dessin ne saurait se réduire à un complément anodin du plan d'urbanisme. Dans le Brésil méridional, l'urbanisme du dessin a finalement eu droit de cité quand il a commencé à être pratiqué par des architectes, à un moment où l'architecture brésilienne avait déjà entamé son cycle de prestige international. Et cette génération d'architectes a été formée par un urbaniste qui s'intéressait peu aux travaux de Le Corbusier, la grande référence mondiale de cette génération. Et quand Paiva trouve finalement sa place, dans le cadre de l'urbanisme, en tant que chef d'orchestre, il n'en continue pas moins de penser que c'est sur la formation d'architecte que doit s'appuyer celle de l'urbaniste. Au début des années 60, pour entrer dans le cours d'urbanisme de Porto Alegre, le candidat devait, par le biais d'un examen, faire la preuve de sa compétence pour la « composition », c'est-à-dire qu'il devait montrer qu'il savait, à travers le dessin, donner forme à ses idées urbanistiques. Ce n'est qu'à partir de là que l'urbanisme qu'ont construit Paiva et ses collègues paraît s'être tourné sans hésitation vers une approche architecturale de la ville. Et c'est à ce même moment que le terme d'urbanisme a commencé à être délaissé au profit de celui de « planification ».

Fernand Braudel et Lévi-Strauss, chacun à sa manière, ont transcrit dans leur travail la vision d'un Brésil glouton. Lévi-Strauss avouera ainsi

son étonnement face à la liberté avec laquelle ses confrères de São Paulo se réclamaient des références théoriques les plus diverses et contradictoires. Cette gourmandise et cette ouverture au nouveau semblent être un trait constitutif du Brésil. Mais la référence au Brésil comme un tout devrait sans doute s'arrêter là, car lorsqu'il s'agit de définir plus précisément cette gourmandise et cette ouverture, le pays se révèle alors dans toute sa multiplicité culturelle. Concernant la géographie diversifiée de l'urbanisme brésilien, le Rio Grande do Sul apparaît comme ayant établi une connexion singulière avec les Etats-Unis et l'Europe, une connexion qui, en l'occurrence, a fait escale à Montevideo.

Nous pensons que notre travail, en réhabilitant la trajectoire de Paiva et de son urbanisme, peut contribuer à donner une meilleure visibilité à l'un des fils de la large trame tissée par l'histoire de l'urbanisme au Brésil. Nous croyons aussi qu'il peut offrir à d'autres chercheurs une réflexion ouverte sur la constitution de cette trame, dans laquelle les idéologies politiques et urbanistiques n'établissent entre elles aucun type de correspondance obligatoire. Comme nous l'avons vu tout au long de cette recherche, l'urbanisme qu'ont construit Paiva et ses collègues, qui étaient presque tous communistes, ne défiait en aucune manière le système social.

Nous pensons enfin que ce travail, en abordant dès le départ l'urbanisme brésilien sous l'angle de l'influence qu'ont exercée sur lui Le Corbusier et la Charte d'Athènes, a montré que, d'une certaine façon, cette influence doit être relativisée. Non pas qu'une telle influence ne soit pas importante, mais parce qu'elle constitue seulement une partie d'un réseau étendu d'influences, dont la révélation a peu à peu défini de manière de plus en plus précise et complexe ce que nous appelons la « petite » et la « grande » histoires de l'urbanisme moderne au Brésil.

BIBLIOGRAPHIE ET AUTRES SOURCES

1. Travaux d'Edvaldo Pereira Paiva (individuels et collectifs)

1.1. Plans, projets, réalisations

1935

- *Novo Bairro Residencial* (-1936): plan d'aménagement et d'extension, Praia de Belas – Porto Alegre.
- *Entrada da Cidade* (-1936): plan d'aménagement et d'embellissement, Ponta da Cadeia – Porto Alegre.
- *Parque Lacustre* (-1936): avant-projet de parc en bordure d'un cours d'eau, Riacho – Porto Alegre.
- *Plano de Avenidas* (-1936): plan d'aménagement des voies, plan d'ensemble, en collaboration avec Luiz Arthur Ubatuba de Faria – Porto Alegre.

1941

- *Expediente Urbano* (-1942): recherche, « survey », dossier urbain, études concernant la population et le cadre urbain – Porto Alegre.

1944

- *Plano Diretor de Uruguaiana* (-1945): plan d'aménagement, plan directeur, en collaboration avec Demétrio Ribeiro – Uruguaiana.

1945

- *Colônia Rural para Ferroviários*: projet « théorique » – colonies rurales destinées à des cheminots.
- *Vilas para Ferroviários*: projets de villages pour des cheminots – Diretor Pestana, Passo Fundo et Anta Mansa.

1948

- *Plano Diretor de Lajeado* (-1949): plan d'aménagement, plan directeur, en collaboration avec Francisco Riopardense de Macedo – Lajeado.

1950

- *Anteprojeto de planificação de Pôrto Alegre* (-1951): plan d'aménagement, plan d'ensemble, plan directeur, en collaboration avec Demétrio Ribeiro – Porto Alegre.

1951

- *Plano de Urbanização da Praia de Belas*: plan d'aménagement et d'extension, Praia de Belas, en collaboration avec Carlos Maximiliano Fayet – Porto Alegre.
- *Plano Diretor de Florianópolis* (-1952): plan d'aménagement, plan directeur, en collaboration avec Demétrio Ribeiro et Edgar Albuquerque Graeff – Florianópolis.

1952

- *Plano Diretor de Passo Fundo* (-1953): plan d'aménagement, plan directeur, code d'urbanisme, en collaboration avec Edgar Albuquerque Graeff, Francisco Riopardense de Macedo et Demétrio Ribeiro – Passo Fundo.
- *Plano Diretor de Caxias do Sul* (-1953): plan d'aménagement, plan directeur, code d'urbanisme, en collaboration avec Edgar Albuquerque Graeff, Francisco Riopardense de Macedo, Demétrio Ribeiro, Nélon Souza et Roberto Veronese – Caxias do Sul.
- *Perímetro de Irradiação*: projet d'avenue, en collaboration avec Carlos Maximiliano Fayet – avenue périphérique, Porto Alegre.

1955

- *Plano Diretor de Porto Alegre* (-1958): plan d'aménagement, plan directeur, code d'urbanisme, en collaboration avec Carlos Maximiliano Fayet, Rodolpho Siegfried Matte, Francisco Riopardense de Mecedo, Moacyr Moojen Marques et d'autres – Porto Alegre.

1957

- *Plano Piloto do Delta do Jacuí* (-1958): projet de ville nouvelle, plan directeur, code d'urbanisme, en collaboration avec Carlos Maximiliano Fayet, Moacyr Moojen Marques et Roberto Felix Veronese (premier prix d'un concours national) – environs de Porto Alegre.

1958

- *Cidade Universitária da U.R.G.S.* (-1959): plan d'aménagement, projet de campus pour l'Université du Rio Grande do Sul, en collaboration avec Roberto Fabian, Carlos Maximiliano Fayet, Moacyr Moojen Marques, Demétrio Ribeiro, Nélon Souza et Roberto Felix Veronese – Viamão.

1960

- *Cidade Industrial* (-1961): plan d'aménagement de district industriel, en collaboration avec Marcos David Hekman et Roberto Felix Veronese – quartier Navegantes, Porto Alegre.

1961

Parque Zoológico: participation à un projet de parc zoologique (João Alberto Schaan, architecte en chef, en collaboration avec Léo Ferreira da Silva, Marcos David Hekman, Danilo Landó, Nestor Nadruz, Miguel Pereira et Ziro Takeda) – Sapucaia do Sul.

1.2. Ecrits d'Edvaldo Pereira Paiva (seul ou en collaboration)

« Novo bairro residencial », *in Boletim da SERGS* (21), juillet 1937, pp. 137-153, ill. Travail exposé à la Société d'Ingénierie le 16 décembre 1936. Reprise du même texte, légèrement modifié, dans « Novo bairro residencial e Entrada da Cidade », *in* Luiz Arthur Ubatuba de Faria, Edvaldo Pereira Paiva, *Contribuição ao estudo da urbanização de Porto Alegre*, Porto Alegre, 1938, pp. 91-112.

Contribuição ao estudo da urbanização de Porto Alegre (en collaboration avec Luiz Arthur Ubatuba de Faria, Porto Alegre, ronéo, 1938, 218 p., photos, ill. Recueil d'études, de plans et de projets exposés au public entre le 21 novembre et le 3 décembre 1936.

« Origem e evolução de Porto Alegre. Análise focalizada ao estudo do plano diretor », *in Boletim Municipal* (10), janvier-avril 1942, pp. 107-122, ill. Reprise du même texte, légèrement modifié, *in* Edvaldo Pereira Paiva, *Expediente urbano de Porto Alegre*, Porto Alegre, Imprensa Oficial, 1943, pp. 9-15.

« O que é um expediente urbano », *in Boletim Municipal* (11), mai-août 1942, pp. 254-271. Reprise sous le même titre, *in* José Loureiro da Silva et Edvaldo Pereira Paiva, *Um plano de urbanização*, Porto Alegre, Livraria do Globo, 1943, pp. 245-253.

« Os principios diretores do urbanismo moderno », *in Boletim Municipal* (13), janvier-avril 1943, pp. 120-134.

Urbanismo, ensaio de interpretação social. Porto Alegre, ronéo, 1943, 84 p. Travail exposé à la Société d'Ingénierie, le 26 mai et le 2 juin 1943.

« Alcance da ação do técnico urbanista no exercício de sua função municipal », *in Boletim Municipal* (14), mai-août 1943, pp. 227-235. Travail de conclusion des études réalisées à l'Institut d'Urbanisme de Montevideo, écrit en décembre 1941.

Expediente urbano de Porto Alegre. Porto Alegre, Oficinas Gráficas da Imprensa Oficial, 1943, 180 p. ill. Recueil d'études sur la population et le cadre urbain de Porto Alegre, exposées au public en novembre 1942.

- « O Plano Diretor de Uruguaiana » (en collaboration avec Demétrio Ribeiro), *in Revista de Engenharia do RGS* (1), juin 1945, pp. 25-42, ill. Reprise du même texte, abrégé et légèrement modifié, sous le titre « Uma cidade da zona pastoril Rio-Grandense », *in Província de São Pedro* (3), mars 1946, pp. 103-116.
- « Impressões de um curso de urbanismo », *in Revista de Engenharia do RGS* (2), septembre 1945, pp.101-103.
- « Uma colônia rural para ferroviários », *in Revista de Engenharia do RGS* (3), décembre 1945, pp. 159-161 et 165, ill.
- « Vilas para ferroviários », *in Revista de Engenharia do RGS* (4), mars 1946, pp. 195-201, ill.
- « Algumas sugestões para o estudo do Plano Diretor de Porto Alegre », *in Boletim Municipal* (27), janvier-mars 1947, pp. 55-66. Reprise sous le même titre *in Revista de Engenharia do RGS* (11), décembre 1947, pp. 78-85.
- « Características de um Plano Diretor » [Des caractéristiques d'un plan directeur], *in: Boletim do DPM* (13-14), juillet-août 1949, pp. 8-9.
- « Observações relativas aos trabalhos apresentados pela 'Comissão Revisora do Plano Diretor' » (en collaboration avec Ernani Dias Correa, Demétrio Ribeiro et Luiz Arthur Ubatuba de Faria), *in Revista de Engenharia do RGS* (18), septembre 1949, pp. 61-63.
- « Plano Diretor de Lajeado » (en collaboration avec Francisco Riopardense de Macedo), *in Boletim do DPM* (25-26), juillet-août 1950, pp. 55-58.
- « Pela urbanização científica de nossas cidades », *in Boletim do DPM* (29-30), novembre-décembre 1950, pp. 7-12. Thèse présentée en 1950 au Congrès des Maires de l'Etat du Rio Grande do Sul.
- « Anteprojeto de Planificação de Pôrto Alegre » (en collaboration avec Demétrio RIBEIRO), *in Boletim do DPM* (33-34), mars-avril 1951, pp. 27-31, ill. Reprise sous le même titre *in* Edvaldo Pereira Paiva, *Problemas urbanos de Porto Alegre*, Porto Alegre, ronéo, juin 1951, pp. 20-29.

Problemas urbanos de Porto Alegre . Porto Alegre, ronéo, juin 1951, 54 p., ann., ill. Travail exposé à l'Institut des Beaux-Arts, le 18 avril 1936.

« Urbanização da Praia de Belas », in *Boletim do DPM* (37-42), juillet-décembre 1951, pp. 32-44, ill. Travail exposé à la Société d'Ingénierie, le 29 octobre 1951.

Florianópolis, Plano Diretor (en collaboration avec Edgar Albuquerque Graeff et Demétrio Ribeiro), Porto Alegre, Imprensa Oficial, 1952, 78 p., ill., photos.

« Sobre o ensino de urbanística », Porto Alegre, ronéo, juin 1953, 10 p. Thèse présentée au Congrès Brésilien des Architectes, à Belo Horizonte, en juillet 1953.

« A ciência urbanística e a realidade brasileira (I) », in *Horizonte* (2/III), août-septembre 1953, pp. 55-56. Reprise du même texte, légèrement modifié, dans « A urbanística e a realidade brasileira (I) », in *Cadernos de Estudo do CEUA* (2), 1958, pp. 1-9.

« O problema do Centro de Porto Alegre », in *Boletim do DPM*, octobre 1953, 20 p., ill., tiré à part. Travail exposé à l'Institut des Beaux-Arts, le 30 juin 1953.

« A ciência urbanística e a realidade brasileira (II) », in *Horizonte* (3/III), novembre-décembre 1953, pp. 85-87. Reprise du même texte, légèrement modifié, dans « A urbanística e a realidade brasileira (I) », in *Cadernos de Estudo do CEUA* (2), 1958, pp. 11-24.

Passo Fundo, Plano Diretor (en collaboration avec Francisco Riopardense de Macedo, Demétrio Ribeiro et Edgar Albuquerque Graeff), Porto Alegre, Imprensa Oficial, 1953, 95 p., ill., photos.

Caxias do Sul, Plano Diretor (en collaboration avec Francisco Riopardense de Macedo, Demétrio Ribeiro, Roberto Felix Veronese, Edgar Albuquerque Braeff et Nelson Souza), Porto Alegre: Imprensa Oficial, 1953, 73 p., ill., photos.

« A ciência urbanística e a realidade brasileira (III) », in *Horizonte* (26/IV), janvier-février 1954, pp. 6-10. Reprise du même texte, légèrement modifié, dans « A urbanística e a realidade brasileira (I) », in *Cadernos de Estudo do CEUA* (2), 1958, pp. 26-42.

« A ciência urbanística e a realidade brasileira (IV) », in *Horizonte* (27/IV), mars-avril 1954, pp. 44-47. Reprise du même texte, légèrement modifié, dans « A urbanística e a realidade brasileira (I) », in *Cadernos de Estudo do CEUA* (2), 1958, pp. 42-58.

- « A ciência urbanística e a realidade brasileira (V) », in *Horizonte* (28/IV), mai-août 1954, pp. 88-92. Reprise du même texte, légèrement modifié, dans « A urbanística e a realidade brasileira (II) », in *Cadernos de Estudo do CEUA* (4), mars 1959, pp. 59-73.
- « O problema da cidade universitária », in *Horizonte* (29/IV), novembre-décembre 1954, pp. 113, 116-118 et 130.
- « Urbanização da Praia de Belas, em Porto Alegre » (en collaboration avec Carlos Maximiliano Fayet), in *Habitat* (32), São Paulo, juillet 1956, pp. 33-35, ill., photos.
- « Porto Alegre constrói um Perímetro de Irradiação » (en collaboration avec Carlos Maximiliano Fayet), in *Habitat* (38), São Paulo, janvier 1957, pp. 13-17, ill., photos.
- « A urbanística e a realidade brasileira (I) », in *Cadernos de Estudo do CEUA* (2), 1958 [1953a, 1953b, 1953d, 1954a, 1954b], pp. 1-58.
- Delta do Jacuí, Plano Piloto* (en collaboration avec Carlos Maximiliano Fayet, Roberto Felix Veronese, Moacyr Moojen Marques), Porto Alegre: Globo, 1958, 78 p., photos, ill.
- « A urbanística e a realidade brasileira (II) », in *Cadernos de Estudo do CEUA* (4), mars 1959 [1954c], pp. 59-125.
- « Palestra do Professor Edvaldo Pereira Paiva sobre o Plano Diretor », in *Anais da Câmara Municipal*, Porto Alegre, Câmara Municipal, 1959, vol. 5., pp. 268-276. Travail exposé devant le Conseil Municipal, le 30 juillet 1959.
- « Cidade Universitária » (en collaboration avec Roberto Fabian, Carlos Maximiliano Fayet, Demétrio Ribeiro, Roberto Felix Veronese et Nelson Souza), in *Espaço Arquitetura* (2/1), 1960, pp. 29-36, photos, ill.
- [Arquitetura-URGS] *Curso de urbanismo*, Porto Alegre, URGS-Arquitetura, 1960, ann., ill. Présentation du cours d'urbanisme de l'URGS et de ses disciplines: Edvaldo Pereira Paiva, « Théorie et pratique des plans de villes » ; Demétrio Ribeiro, « Evolution urbaine » ; Nely Peixoto Martins, « Urbanologie, statistique et documentation » ; Adalberto Carvalho, « Technique sanitaire et services publics » ; Roberto Félix Veronese, « Organisation sociale des villes » ; Francisco Riopardense de Macedo, « Architecture paysagiste » ; et Waldemar Lubke, « Administration municipale » ; recueil de plans, dossiers et « études analytiques » réalisés par des étudiants.

- « Cidade Industrial de Porto Alegre. Plano de urbanização » (en collaboration avec Roberto Felix Veronese et Marcos David Hekman), in GABINETE DE ADMINISTRAÇÃO E PLANEJAMENTO, *Cidade Industrial de Porto Alegre*, Porto Alegre, Imprensa Oficial, 1961, pp. 7-46, ill.
- « Política de industrialização, bases e diretrizes » (en collaboration avec Lelio Telmo de Carvalho, Jaime Chaves Barlen ET Renato Masina), in GABINETE DE ADMINISTRAÇÃO E PLANEJAMENTO, *Cidade Industrial de Porto Alegre*, Porto Alegre, Imprensa Oficial, 1961, pp. 49-67.
- « Memórias urbanísticas de Porto Alegre », in *Correio do Povo*, 12 mai 1979, pp. 8-10, suppl.
- « Viagem na quarta dimensão », . Montevideo, dactyl., 1980, 7 p.
- « Fantasia ou realidade », . Montevideo: dactyl., 1980, 13 p.
- « Breve introdução à 'História da intolerância', no período entre a Santa Inquisição e a nossa época », . Montevideo, dactyl., 1980, 16 p.
- « Declarado culpado » . Montevideo, dactyl., juin 1980, 9 p.
- « El reloj de arena marcaba la décima hora... » (écrit en espagnol), Montevideo, dactyl., novembre 1980, 18 p.
- « Memórias de um Homem Comum », Montevideo: dactyl., 1981, 67 p. Extraits du même texte, sous les titres « Curriculum vitae » et « Autobiografia », in INSTITUTO DOS ARQUITETOS DO BRASIL (RS), *Edvaldo Pereira Paiva, um urbanista*, Porto Alegre, Instituto dos Arquitetos do Brasil/U.FRGS-Faculdade de Arquitetura, 1985, pp.7-19.
- « Destino: o inferno », in *Folha da Tarde*, 1^{er}-2 août 1981 [1980], p. xxi, suppl. « Lazer e utilidades» .
- Movilidad locacional de la poblacion, una contribucion a la Teoria de la Movilidad*, en collaboration avec Carlos Gomez Gavazzo (dir.), W. Lopes-Perdomo et G. A. Di Lorenzo, Montevideo, Instituto de Teoria de la Arquitectura y Urbanismo, 1987, 158 p, ill. Rapport d'une recherche réalisée au début des années 1970.

1.3. Ecrits sur les travaux d'Edvaldo Pereira Paiva

- « Exposição de Urbanismo », *Boletim da SERGS* (19-20), janvier-avril 1937, p. 111.
- « Urbanização da Praia de Belas, em Porto Alegre, R.G.S. Projeto de Edvaldo Pereira Paiva e Carlos Maximiliano Fayet », *Habitat* (32), juillet 1956, pp. 33-35.
- « Plano Piloto do Delta do Jacuí », *Espaço Arquitetura* (1), non daté [1959], pp. 13-17.
- « Cidade Universitária », *Espaço Arquitetura* (2), non daté [1959], pp. 29-36.
- « Núcleo Industrial de Porto Alegre », *Habitat* (64), juillet 1961, pp. 60-61.

1. 4. Ecrits sur Edvaldo Pereira Paiva

- ALBUQUERQUE GRAEFF (Edgar), « Mestre Paiva. Memorial », in *Edvaldo Pereira Paiva, um urbanista*, Porto Alegre, Insituto dos Arquitetos do Brasil et Universidade Federal do Rio Grande do Sul, 1985, pp. 29-31.
- ANDRÉ (Alberto), « Mestre Paiva. Memorial », in *Edvaldo Pereira Paiva, um urbanista*, Porto Alegre, Insituto dos Arquitetos do Brasil et Universidade Federal do Rio Grande do Sul, 1985, pp. 25-28.
- CUNHA (Luiz Carlos da), « Edvaldo Paiva, o espírito que renovou a cidade », *Correio do Povo*, 30 décembre 1981, p. 8 (supplément).
- Edvaldo Pereira Paiva, um urbanista*, Porto Alegre, Insituto dos Arquitetos do Brasil et Universidade Federal do Rio Grande do Sul, 1985, 36 p.
- RIBEIRO (Demétrio), « Recordações de Paiva », in *Edvaldo Pereira Paiva, um urbanista*, Porto Alegre, Insituto dos Arquitetos do Brasil et Universidade Federal do Rio Grande do Sul, 1985, pp. 21-24.

1.5. Autres sources

1.5.1. Témoignages oraux

- CRAVOTTO (Antônio): Montevideo, 26 et 27 juillet 1995.
- FAYET (Carlos Maximiliano): Porto Alegre, 18, 19 et 20 avril 1994 et 2, 3 et 5 août 1995.
- HEKMAN (Marcos): Porto Alegre, 10 avril 1997.
- MACIEL (Rubens Mário): Porto Alegre, 9 janvier 1997.
- JARDIM (Ivo MAGALHÃES): Porto Alegre, 2 avril 1997.
- MEDINA (Eduardo): Montevideo, 29 juillet 1995.
- MONTALDO (Teresa GÓMES): Montevideo, 26 juillet 1995.
- MOOJEN MARQUES (Moacyr): Porto Alegre, 18 et 19 juillet 1995 et 12 et 13 mars 1997.
- Müller (Dóris Maria): Paris, 11 et 13 septembre 1996.
- NADRUZ (Nestor Ibrahim): Porto Alegre, 17 et 18 février 1999.
- PESTANA (Clóvis): Porto Alegre, 26 avril 1998.
- PETIT (Conrad): Montevideo, 25 juillet 1995.
- REVERDITO (Carlos): Montevideo, 28 juillet 1995.
- RIBEIRO (Demétrio): Porto Alegre, 10 et 11 juillet et 2, 3 et 4 août 1995.
- RIBEIRO (Enilda): Porto Alegre, 17 juillet 1995.
- SOUZA (Nelson): Porto Alegre, 13, 14 et 15 juillet 1995.

1.5.2. Témoignages écrits

KEMP UBATUBA DE FARIA (Paulo et Roberto): lettres à l'auteur, 2 juin 1996 et 8 janvier 1997.

NADRUZ (Nestor Ibrahim): lettre à l'auteur, non daté [février 1997].

RIBEIRO (Demétrio): lettres à l'auteur, 7 novembre et 6 décembre 1996.

SOUZA (Nelson): lettre à l'auteur, 15 décembre 1996.

1.5.3. Principales archives et institutions consultées

- A Porto Alegre: bibliothèques et archives de l'Institut des Beaux-Arts, de l'École d'Ingénierie et de la Faculté d'Architecture de l'Université Fédérale du Rio Grande do Sul, de la Société d'Ingénierie, de l'Institut des Architectes du Brésil, du Secrétariat au Développement et aux Travaux Publics de l'Etat, des Archives Municipales, du Secrétariat à la Planification Municipale et du Collège Américain.
- A Montevideo: bibliothèques et archives de la Faculté d'Architecture et de l'Institut de la Théorie de l'Architecture et de l'Urbanisme.
- Archives particulières de: Demétrio Ribeiro, Carlos Maximiliano Fayet, Francisco Riopardense de Macedo, Nelson Souza et Nestor Ibraim Nadruz.

2. Travaux cités par Edvaldo Pereira Paiva et ses contemporains

2.1. Ecrits publiés dans le Rio Grande do Sul

BOZANO (Paulo de ARAGÃO), « A construção da ponte de concreto armado à Av. Getúlio Vargas, sobre o Riacho retificado », in *Boletim da SERGS* (35), décembre 1941, pp. 246-259. Reprise sous le même titre in José Loureiro da SILVA et Edvaldo Pereira PAIVA, *Um plano de urbanização*, Porto Alegre, Livraria do Globo, 1943, pp. 255-260.

CALDAS (Jacy Antônio LOUZADA TUPY), « Generalidades geográficas », in Álvaro FRANCO, Morency de COUTO E SILVA et Léo J. SCHIDROWITZ (éds.), *Pôrto Alegre, biografia de uma cidade*, Porto Alegre, Tipografia do Centro, 1940, pp. 20-28.

CARVALHO (Acyllino de), « O problema do lixo em Porto Alegre », *Boletim da SERGS* (1), septembre 1932, pp. 13-28. Travail exposé à la Société d'Ingénierie, le 8 mai 1931.

[CIAM] « Carta de Planejamento Urbano, aprovada pelo Congresso Internacional de Arquitetura Moderna », *Boletim Municipal* (21), juillet-septembre 1945, pp. 187-194 (trad. de Clóvis Pestana de « Town-Planning Chart », in José Luis SERT, *Can Our Cities Survive?* Cambridge, Harvard University Press, 1942, pp. 246-249). Traduction reprise et modifiée dans « Carta de Atenas, dos C.I.A.M. - Carta de Planejamento Urbano », in Edvaldo PEREIRA PAIVA, *Problemas urbanos de Porto Alegre*, Porto Alegre, 1951, ann. Traduction reprise aussi dans « Carta de Planejamento Urbano, aprovada pelo Congresso Internacional de Arquitetura Moderna », in Antônio de SIQUEIRA, *Engenharia Sanitária*, Porto Alegre, Globo, 1959, vol. 2, pp. 219-227.

COMISSÃO REVISORA DO PLANO DIRETOR, « Relatório da Comissão Revisora do Plano Diretor », *Correio do Povo*, 6 mai 1950, pp. 9 et 11. Transcription d'un rapport signé par Diego Blanco, José Gerbase, Fernando Mendes Ribeiro, Alcides Oliveira Gomes, Luiz Arthur Ubatuba de Faria et Arthur do Porto Pires.

COSTA (João Protásio PEREIRA DA), « O colapso do porto do Rio Grande », *Boletim da SERGS* (11), avril 1935, pp. 446-459.
———. « A produção do Rio Grande do Sul e seu escoamento econômico », *Boletim da SERGS* (14), décembre 1935, pp. 712-749.

DRUMOND (Aimoré), « O Rio Grande do Sul e a navegação de cabotagem », *Boletim da SERGS* (12), juillet 1935, pp. 421-520.

ESPARTEL (Lélis) et LÜDERITZ (João), *Caderneta de Campo*. Rio de Janeiro/Porto Alegre, Livraria do Globo, 1948.

FRANCO (Álvaro), COUTO E SILVA (Morency de) et SCHIDROWITZ (Léo J.), eds., *Pôrto Alegre, biografia de uma cidade*, Porto Alegre, Tipografia do Centro, 1940, ill., photos.

GAMA (José da COSTA), *Esgotos, considerações sobre seu estabelecimento*, Porto Alegre, Typographia do Jornal do Commercio, 1894.

GLADOSCH (Arnaldo) [Exposé en séance du Conseil du plan directeur, le 3 mars 1939], in: José LOUREIRO DA SILVA, *Um plano de urbanização*, Porto Alegre, Livraria do Globo, 1943, pp. 126-132 / [Exposé en séance du Conseil du plan directeur, le 19 mai 1939], in: *Boletim Municipal* (1), 1er sem. 1939, pp. 170-175. Sous le même titre, in: José LOUREIRO DA SILVA, *Um plano de urbanização*, Porto Alegre, Livraria do Globo, 1943, pp. 136-138 / [Exposé en séance du Conseil du plan directeur, le 23 août 1939], in: José LOUREIRO DA SILVA, *Um plano de urbanização*, Porto Alegre, Livraria do Globo, 1943, pp. 148-

154 / [Exposé en séance du Conseil du plan directeur, le 5 septembre 1939], *in*: *Boletim Municipal* (3), terc. trim. 1939, pp. 255-264. Sous le même titre, *in*: José LOUREIRO DA SILVA, *Um plano de urbanização*, Porto Alegre, Livraria do Globo, 1943, pp. 158-162 / [Exposé en séance du Conseil du plan directeur, le 15 mars 1940], *in*: *Boletim Municipal* (4), janvier-avril 1940, pp. 141-150. Sous le même titre *in*: José LOUREIRO DA SILVA, *Um plano de urbanização*, Porto Alegre, Livraria do Globo, 1943, pp. 168-173 / [Exposé en séance du Conseil du plan directeur, le 2 juillet 1940], *in*: *Boletim Municipal* (5), mai-août 1940, pp. 358-364. Sous le même titre, *in*: José LOUREIRO DA SILVA, *Um plano de urbanização*, Porto Alegre, Livraria do Globo, 1943, pp. 177-180 / « Reloteamento Urbano », *in*: *Boletim da SERGS* (34), octobre 1940, pp. 187-194 / [Exposé en séance du Conseil du plan directeur, le 22 novembre 1940], *in*: *Boletim Municipal* (6), septembre-décembre 1940, pp. 486-513 |R| Sous le même titre *in*: José LOUREIRO DA SILVA, *Um plano de urbanização*, Porto Alegre, Livraria do Globo, 1943, pp. 185-193 / [Exposé en séance du Conseil du plan directeur, le 17 avril 1941], *in*: José LOUREIRO DA SILVA, *Um plano de urbanização*, Porto Alegre, Livraria do Globo, 1943, pp. 198-203 / [Exposé en séance du Conseil du plan directeur, le 9 décembre 1943], *in*: *Boletim Municipal* (15), septembre-décembre 1943, pp. 422-428 (transcription abrégée) / [Exposé en séance du Conseil du plan directeur, le 22 janvier 1944], *in*: *Boletim Municipal* (16), janvier-avril 1944, pp. 107-110 (transcription abrégée) / [Exposé en séance du Conseil du plan directeur, le 28 septembre 1945], *in*: *Boletim Municipal* (21), juillet-septembre 1945, pp. 179-200 (transcription abrégée) / « A urbanização de Porto Alegre », *in*: *Revista da SERGS* (1), juillet 1945, pp. 55-56.

GÓIS (Hildebrando), « A defesa de Porto Alegre contra as cheias », *in* José LOUREIRO DA SILVA et Edvaldo PEREIRA PAIVA, *Um plano de urbanização*, Porto Alegre, Livraria do Globo, 1943, pp. 261-268.

Travail exposé à la Société d'Ingénierie, le 10 mai 1943.

———. « A adaptação do cais de Pôrto Alegre ao Plano Geral de Defesa da Cidade contra as enchentes do Guaíba », *in* José LOUREIRO DA SILVA et Edvaldo PEREIRA PAIVA, *Um plano de urbanização, ibid.*, 1943, pp. 269-279. Travail exposé à la Société d'Ingénierie, le 12 mai 1943.

GRAEFF (Edgar ALBUQUERQUE), « Sobre arquitetura », *Horizonte* (6), juin 1951, pp. 170-171.

HOFMANN (Benno), « Notas sobre o arruamento das cidades (1) », *EGATEA* (1/X), janvier-février 1925, pp. 1-7.

———. « Notas sobre o arruamento das cidades (2) », *EGATEA* (2/X), mars-avril 1925, pp. 78-83.

LIMA (Olympio de AZEVEDO), *Dados Estatísticos do Município de Porto Alegre*, Porto Alegre, Livraria do Commercio, 1912.

———. *Recenseamento da População do Município de Porto Alegre*, Porto Alegre, Livraria do Commercio, 1922.

LOHMANN (J. O. T.), « Elementos sobre o regime dos rios na bacia do Guaíba », *Boletim da SERGS* (17), juillet 1936, pp. 231-245.

MACIEL (João MOREIRA), *Projecto de melhoramentos e orçamentos apresentados ao Intendente Dr. José Montaury de Aguiar Leitão*, Porto Alegre, Livraria do Commercio, 1914, 16 p., ill. Texte repris dans « Melhoramentos de Porto Alegre », in *EGATEA* (3/I), novembre-décembre 1914, pp. 124-128, ill., et dans *Relatorio do projecto de melhoramentos e orçamentos* (COMMISSÃO DE MELHORAMENTOS E EMBELLEZAMENTO DA CAPITAL), Porto Alegre, Oficinas Graphicas de A Federação, 1927, 16 p., ill.

MARSIAJ (Bruno), « O futuro hospital da Assistência Pública de Porto Alegre », in José LOUREIRO DA SILVA et Edvaldo PEREIRA PAIVA, *Um plano de urbanização*, Porto Alegre, Livraria do Globo, 1943, pp. 281-287.

PEREIRA (José Batista), « O plano geral de viação do Rio Grande do Sul », *Boletim da SERGS* (6), janvier 1934, pp. 3-13.

———. « A questão portuária riograndense », *Boletim da SERGS* (12), juillet 1935, pp. 535-538.

———. « Ainda a questão portuária », *Boletim da SERGS* (17), juillet 1936, pp. 258-263.

PORTO (Jorge), « Contribuição ao estudo do aumento do porto de Porto Alegre », *Boletim da SERGS* (23-24), janvier-avril 1938, pp. 3-45.

———. « Problemas urbanos de Porto Alegre », *Boletim da SERGS* (25), juillet 1938, pp. 95-130.

———. *Contribuição ao estudo das vias de comuniação no Rio Grande do Sul*, Porto Alegre, Oficinas Gráficas da Livraria do Globo, 1951.

PÔRTO ALEGRE (Augusto), *A fundação de Pôrto Alegre*, Porto Alegre, Livraria do Globo, 1906.

RAMBO (Balduino), « Clima, flora e fauna de Pôrto Alegre », in Álvaro FRANCO, Morency de COUTO E SILVA et Léo J. SCHIDROWITZ (éds.), *Pôrto Alegre, biografia de uma cidade*, Porto Alegre, Tipografia do Centro, 1940, pp. 48-64.

- . *A fisionomia do Rio Grande do Sul. Ensaio de monografia natural*, Porto Alegre, Oficinas Gráficas da Imprensa Oficial, 1942.
- RIBEIRO (Demétrio), « Sobre arquitetura brasileira », *Horizonte* (27/V), mai 1951, p. 145.
- RIBEIRO (Demétrio), SOUZA (Nelson) et RIBEIRO (Enilda), « Situação da arquitetura brasileira », *Brasil – Arquitetura Contemporânea* (7), Rio de Janeiro, 1956, p. 43. Thèse reprise sous le même titre in Alberto XAVIER (éd.), *Arquitetura moderna brasileira: depoimentos de uma geração*, São Paulo, A.B.E.A., 1987, pp. 150-154.
- SÁ (Mem de), « Receita e despesas públicas do município », in Álvaro FRANCO, Morency de COUTO E SILVA et Léo J. SCHIDROWITZ (éds.), *Porto Alegre, biografia de uma cidade*, Porto Alegre, Tipografia do Centro, 1940, pp. 354-364.
- SILVA (Agnello CORREIA DA), « A densidade da população do Rio Grande do Sul », *Boletim da SERGS* (13), octobre 1935, pp. 648-654.
- SILVA (José LOUREIRO DA), avec la collaboration d'Edvaldo PEREIRA PAIVA, *Um plano de urbanização*, Porto Alegre, Livraria do Globo, 1943, ill., photos.
- SOARES (Manoel Adolpho), *Uruguayana. Um século de história*, Porto Alegre, Oficinas Gráficas da Livraria do Globo, 1942.
- SOUZA (Nelson), BRÜCKER (Suzy), ZANIN (Moacyr) et FAYET (Carlos Maximiliano), « A casa do colono », *Caderno de Estudos do CEUA* (16), Porto Alegre, CEUA, 1961. Etude « analytique » élaborée par des étudiants en architecture en 1947-1948.
- UBATUBA DE FARIA (Luiz Arthur) « Cadastro e urbanismo em Porto Alegre », *Boletim da SERGS* (6), janvier 1934, pp. 32-41. Travail exposé à la Société d'Ingénierie, le 31 août 1933.
- . « Urbanização da Várzea do Gravataí », *Boletim da SERGS* (11), janvier 1936, pp. 51-95. Travail exposé à la Société d'Ingénierie, le 19 septembre 1935.
- . « Urbanismo, sociologia aplicada », *Ilustração Riograndense* (23-24), Porto Alegre, juillet 1937.
- . « A propaganda como elemento indispensável nas campanhas de urbanismo », *Boletim do Rotary Club de Porto Alegre* (8), 7 juillet 1937.
- . « Plano geral de cadastramento do Rio Grande do Sul », *Jornal do Estado*, 29 décembre 1937, pp. 7-8.
- . « Evolução urbana de Porto Alegre », in: Álvaro FRANCO, Morency de

COUTO E SILVA et Léo J. SCHIDROWITZ (éds.), *Pôrto Alegre, biografia de uma cidade*, Porto Alegre, Tipografia do Centro, 1940, pp. 344-353.

- . « Saneamento e urbanismo », *Correio do Povo*, 1^{er} mai 1941.
- . « Fotografia aérea: sua utilidade para as Administrações Municipais », *Boletim do DPM* (15-16), septembre-octobre 1949, pp. 20-23.
- . « Zoneamento », *Boletim do DPM* (51-52), décembre 1953, p. 5.

UBATUBA DE FARIA (Luiz Arthur) et MOACYR (Gabriel Pedro), « Atlântida, Cidade Balnear », *Boletim da SERGS* (30), octobre 1939, pp. 271-301.

2.2. Ecrits publiés au Brésil (hors du Rio Grande do Sul)

ANHAIA MELLO (Luiz Ignácio ROMEIRO DE), *Problemas de urbanismo, bases para a resolução do problema tecnico*, São Paulo, Escolas Profissionais Salesianas, 1929.

AZEVEDO (Washington), *A organização tecnica dos municípios*, Rio de Janeiro, Irmãos Pongetti, 1935.

BALTAR (Antonio BEZERRA), *Diretrizes de um plano regional para o Recife*, Recife, dactyl., 1951, ill. Thèse et essai théorique (concours pour la chaire *Urbanismo e Arquitetura Paisagista*).

- . *Seis Conferências de Introdução ao Planejamento Urbano*, Salvador, Universidade da Bahia-Escola de Belas Artes, 1956. Transcription de conférences données à Salvador (à l'Ecole des Beaux-Arts), en octobre 1955.

CARTA DE ATENAS (C.I.A.M.), *A Carta de Atenas. Urbanismo dos C.I.A.M.*, Salvador, Diretório Acadêmico da Escola de Belas Artes, Universidade da Bahia, 1955 (préface et notes d'Admar Guimarães – traduction de l'anglais de « Town-Planning Chart », in José Luis SERT, *Can Our Cities Survive?*, Cambridge (Mass.), Harvard University Press, 1942, pp. 246-249.

CASTRO (Josué), *Geografia da fome. O dilema brasileiro: pão ou aço*, Rio de Janeiro, Oficinas Gráficas de O Cruzeiro, 1948.

CINTRA (João Florence de ULHOA), « Projecto de uma avenida circular constituindo perímetro de irradiação », *Boletim do Instituto de Engenharia* (24/V), janvier-mars 1924, pp. 331-337.

MOSES (Robert, sous la direction de), *Programa de melhoramentos públicos para a cidade de São Paulo / São Paulo: Program of Public Improvements*, New York, IBE (Internacional Basic Economy Corporation), 1950. Brochure bilingue, compte-rendu des études réalisées par Moses et ses collaborateurs à São Paulo.

PRESTES MAIA (Francisco), *Estudo de um Plano de Avenidas para a Cidade de São Paulo*, São Paulo, Companhia Melhoramentos de São Paulo, 1930.

SAINT-HILAIRE (Auguste de) « Viagem ao Rio Grande do Sul – Saint-Hilaire », *Revista do IHGERGS*, n° 8 et suiv., 1922-1923-1924-1925-1926. Traduction d'Adroaldo Mesquita da Costa / *Viagem ao Rio Grande do Sul (1820-1821)*, São Paulo, Companhia Editôra Nacional, 1939 [1887].

2.3. Ecrits publiés en allemand

SITTE (Camillo), *Der Städte-Bau nach seinen künstlerischen Grundsätzen*, Vienne, Verlag von Carl Graeser, 1889. / *L'Art de bâtir les villes*, Genève, Ch. Eggiman, et Paris, Librairie Renouard/Henri Laurens, 1902 (traduction de Camille Martin) / *Construcción de ciudades según principios artísticos*, Barcelona, Editorial Canosa, 1926 (traduction d'Emilio Canosa, architecte). Reprise sous le même titre in COLLINS (George R.) et COLLINS (Christiane C.), *Camillo Sitte y el nacimiento del urbanismo moderno*, Barcelona, G. Gili, 1980, pp. 149-429.

2.4. Ecrits publiés en anglais

ABERCROMBIE (Patrick), *Town and contry planning*, London, Thornton Butterworth, 1933. Traduction en espagnol in *Planeamiento de la ciudad y del campo*, Madrid, Espasa-Calpe, 1936.
———. *Greater London Plan. 1944*, London, His Majesty's Stationery Office, 1945.

ABERCROMBIE (Patrick), KELLY (Sydney A.) et ROBERTSON (Manning), *Dublin, Sketch Development Plan*, Dublin, Corporation of Dublin, Hely's Ltd, 1941.

ADAMS (Thomas), *The design of residential areas*, Cambridge (Mass.), Harvard University Press, 1934 (collection « Harvard City Planning Studies »), vol. VI.

- . *Outline of town and city planning. A review of past efforts and modern aims*, New York, Russell Sage Foundation, 1935.
- BARTHOLOMEW (Harland), *Urban land uses*, Cambridge (Mass.), Harvard University Press, 1932 (collection « Harvard City Planning Studies »), vol. IV.
- BASSET (Edward M.), *Zoning – The laws, administration, and court decision during the first twenty years*, New York, Russell Sage Foundation, 1936.
- . *The master plan*, New York: Russell Sage Foundation, 1938.
- BASSET (Edward M.), WILLIAMS (Frank B.), BETTMAN (Alfred) et WHITTEN (Robert), *Model laws for planning cities, counties, and states*, Cambridge (Mass.), Harvard University Press, 1935 (collection « Harvard City Planning Studies »), vol. VII.
- BETTMAN (Alfred), *City and regional planning papers*, Cambridge (Mass.), Harvard University Press, 1946 (collection « Harvard City Planning Studies »), vol. XIII (recueil d'écrits édités par Arthur C. Comey).
- BLACK (Russell VAN NEST), *Criteria and Planning Public Works*, Washington, National Resources Committee, Government Printing Office, 1935.
- . *Building lines and reservation for future streets*, Cambridge (Mass.), Harvard University Press, 1935 (collection « Harvard City Planning Studies »), vol. VIII (en collaboration avec Mary Hedges Black).
- BRANCH, Jr (Melville C.), *Aerial photography in urban planning and research*, Cambridge (Mass.), Harvard University Press, 1948 (collection « Harvard City Planning Studies »), vol. XIV.
- COMEY (Arthur C.), *Transition Zoning*, Cambridge (Mass.), Harvard University Press, 1933, (collection « Harvard City Planning Studies »), vol. V.
- ENGELS (Frederich), *Zur Wohnungsfrage*, Leipzig, 1887. Traduction en espagnol in *La question de la vivienda*, Buenos Aires, Lautaro, 1946. Traduction en français in *La question du logement*, Paris, Éditions Sociales, 1957.
- GALLION (Arthur B.) et ERSNER (Simon), *The Urban Pattern. City Planning and Design*, New York, D. van Nostrand Company, 1950. traduction en espagnol in *Urbanismo. Planificación y diseño*, Mexico, Ed. Continental, 1961.
- GEDDES (Patrick), *Cities in Evolution. An introduction to the Town Planning Movement and to de Study of Civics*, Londres, Williams and Norgate,

1915. Traduction en portugais *in Cidades em evolução*, Campinas, Papirus Editora, 1994 (de Maria José Ferreira de Castilho).
- GOODRICH (Ernest P.) « The Design of the Street System *in* Relation to Vehicular Traffic », *in Proceedings of the 14th National Conference on City Planning*, Springfield (Mass.), 1922.
- GOODWIN (Philip), *Brazil Builds: Architecture New and Old – 1652-1942*, New York: Museum of Modern Art, 1943. Album.
- HEGEMANN (Werner), *City Planning-Housing*, New York, Architectural Book Publishing Company, 1936-1938, 3 vol.: « Historical and sociological » (vol. 1), 1936, « Political economy and civic art » (vol. 2), édité par Ruth Nanda ANSHEN, 1937, « A graphic review of civic art, 1922-1937 » (vol. 3), édité par William W. FORSTER et Robert C. WEINBERG (avant-propos de Raymond Unwin), 1938.
- HEYDECKER (Wayne D.) ET SHATTS (W. Phillip), *Community Planning*, New York, Regional Plan Association, 1938, 38 p.
- HOWARD (Ebenezer), *Tomorrow: a peaceful path to social reform*, London, Swan, Sonnenschein and Co., 1898. Texte repris *in Garden cities of tomorrow*, London, 1902, et London, Faber and Faber, 1946 (introduction de F. J. Osborn, et inclusion d'un essai de Lewis Mumford).
- HUBBARD (Theodora KIMBALL) et HUBBARD (Henry Vincent); *Our cities to-day and to-morrow. A survey of planning and zoning progress in the United States*, Cambridge (Mass.), Harvard University Press, et London, Humphrey Milford/Oxford University Press; 1929.
- HUBBARD (Henry Vincent), MCCLINTOCK (Miller) et WILLIAMS (Frank B.), *Airports – Their location, administration, and legal basis*, Cambridge (Mass.), Harvard University Press, 1930 (collection « Harvard City Planning Studies »), vol. I.
- LEWIS (Harold MacLean), *City planning – Why and how*, New York, Longmans Green & Co., 1939.
- LEWIS (Harold MacLean) et al., « Transit and Transportation », *in Regional Survey of New York and Its Environs*, New York, Regional Plan Association/Russell Sage Fondation, 1928, vol. IV (avec la collaboration de William J. Wilgus et Daniel L. Turner), « supplementary reports » .

- LEWIS (Harold MacLean), LEWIS (Nelson P.), *The Planning of the Modern City. A review of the principles governing city planning*, New York, John Wiley & Sons, 1922 [1916].
- LEWIS (Nelson P.), *The Planning of the Modern City*, New York: John Wiley & Sons, 1922 [1916].
- LUBETKIN (Berthold), « Recent developments of town planning in URSS », *Architectural Review* (428/LXXI), London, mai 1932, pp. 209-214.
- MOORE (Charles), *Daniel H. Burnham, Architect, Planner of Cities*, Boston, Houghton Mifflin Company, 1921, 2 vol.
- MOSES (Robert, sous la direction de), *Programa de melhoramentos públicos para a cidade de São Paulo / São Paulo: Program of Public Improvements*, New York, Internacional Basic Economy Corporation, 1950. Brochure bilingue, compte-rendu des études réalisées par Moses et ses collaborateurs à São Paulo.
- MUMFORD (Lewis), *The culture of cities*, New York, Harcourt, Brace & Co., 1932, et London, Secker and Warburg, 1938. Traduction en espagnol *in La cultura de las ciudades*, Buenos Aires, Emecé Editores, 1945 (de Carlos María Reyllés). Traduction en portugais *in A cultura das cidades*, Belo Horizonte, Itatiaia, 1961 (de Neil R. da Silva).
- NOLEN (John), « The Subdivision of Land », *in* John NOLEN (éd.), *City Planning: A Series of Papers Presenting the Essential Elements of a City Plan*, New York, D. Appleton, 1916, pp. 19-47. Recueil d'articles de Frederick L. Olmsted, George B. Ford, Frank B. Williams, parmi d'autres.
- NOLEN (John) et HUBBARD (Henry V.), *Parkways and land values*, Cambridge (Mass.), Harvard University Press, 1937 (collection « Harvard City Planning Studies »), vol XI.
- PERRY (Clarence Arthur), « The Neighborhood Unit », *in Regional Survey of New York and Its Environs*, New York, Regional Plan Association/Russell Sage Foundation, 1929, vol. VII, pp. 76-83 (monographie n° 1).
- REGIONAL PLAN ASSOCIATION (NEW YORK) *Regional Survey of New York and Its Environs*, New York, Regional Plan Association/Russell Sage Foundation, 1927-1931, 8 vol. (plus plans, 2 vol.): « Major Economic Factors in Metropolitan Growth and Arrangement » (vol. 1, 1927), « Population, Land Values and Government », (vol. 2, 1927), « Highway Traffic » (vol. 3, 1927), « Transit and Transportation » (vol.

4, 1928), « Public Recreation » (vol. 5, 1928), « Buildings: Their Uses and the Spaces About Them », (vol. 6, 1928), « Neighborhood and Community Planning » (vol. 7, 1929), « Physical Conditions and Public Services » (vol. 8, 1929). Plans: Staff of the Regional Plan, *The Graphic Regional Plan* (vol. 1, 1929), Thomas Adams (en collaboration avec Harold M. Lewis et Lawrence M. Orton), *The Building of the City* (vol. 2, 1931).

SEGOE (Ladislav), éd., *Local Planning Administration*, Chicago, The International City Managers' Association, 1941. Edition revue et corrigée in Ladislav SEGOE et Howard K. MENHINICK (éds.), *Local Planning Administration*, Chicago, The International City Managers' Association, 1948. Edition revue et corrigée in Mary McLEAN (éd.), *Local Planning Administration*, Chicago, The International City Managers' Association, 1959. Traduction en portugais in ASSOCIAÇÃO INTERNACIONAL DE ADMINISTRADORES MUNICIPAIS, *Planejamento Urbano*, Rio de Janeiro, Fundação Getúlio Vargas, IBAM., 1965 (de Maria de Lourdes Modiano et Hilton J. Gadret).

SERT (José Luis), *Can our cities survive? An ABC of urban problems, their analysis, their solutions*, Cambridge (Mass.), Harvard University Press, et London, H. Milford, Oxford University Press, 1942.

SIMON (Sir E. D.) et al., *Moscow in the Making*, London, Longmans, Green and Co., 1937.

UNWIN (Raymond), *Town Planning in Practice: An Introduction to the Art of Designing Cities and Suburbs*, London, T. Fisher Unwin, 1909. Traduction en français in *L'étude pratique des plans de villes. Introduction à l'art de dessiner les plans d'aménagement et d'extension*, Paris, Librairie Centrale des Beaux-Arts, 1922. Réédition: Paris, L'Equerre, 1981.

UNWIN (Raymond) et al., *Town Theory and Practice*, London, Ben Brothers, 1921 (en collaboration avec Richard L. REISS, T. CHAMBERS, George L. PEPLER et W. LETHEBY).

VAN NEST BLACK (Russell) et HEDGES BLACK (Mary), *Planning for the Small American City*, Chicago, Public Administration Service, 1944.

———. *Building Lines and Reservations for Future Streets*, Cambridge (Mass.), Harvard University Press, 1935 (collection « Harvard City Planning Studies »), vol VIII.

WASHINGTON ADVISORY COMMITTEE ON ZONING, *A city planning primer*, Washington D.C., U.S. Department of Commerce, Government Printing Office, 1928.

WHITTEN (Robert) et ADAMS (Thomas), *Neighborhoods of Small Homes*, Cambridge (Mass.), Harvard University Press, 1931 (collection « Harvard City Planning Studies »), vol. III.

WILLIAMS (Frank Backus), « Public control of private real estate », in John NOLEN (éd.), *City planning: a series of papers presenting the essential elements of a city plan*, New York, D. Appleton, 1916, pp. 48-87.
———. *The law of city planning and zoning*, New York, Macmillan Co., 1922.

WOOLSTON (Goward B.), *Metropolis. A Study of Urban Communities*, New York, D. Appleton; et London, Century Co., 1938.

2.5. Ecris publiés en espagnol

ACOSTA (Wladimiro), *Vivienda y ciudad. Problemas de arquitectura contemporánea*, Buenos Aires, Ignacio Aresti, 1936. Réédition: Buenos Aires, Talleres Gráficos de la Compañía General Fabril Financiera, 1947.

ARTUCIO, Leopoldo Carlos, « Escuelas y ciudad », *Instituto de Urbanismo* (7), 1^{er} semestre 1942, pp. 6-19.

BERETERBIDE (Fermín H.), BLANCO (Alberto A.), CRAVOTTO (Mauricio) et SCASSO (Juan A.), *Plan Regulador de la ciudad de Mendoza. Primera etapa. Pre-plan*, Montevideo, Editorial Hiperion, 1941. Réédition abrégée: « Plan Regulador de la ciudad de Mendoza, Republica Argentina », *Instituto de Urbanismo* (8), Montevideo, 1942-1943, pp. 24-46.

BERETERBIDE (Fermín H.) et VAUTIER (Ernesto E.), *Qué es el urbanismo?*, Buenos Aires: Consejo Deliberante, non daté.

BRUNNER (Karl H.), *Manual de Urbanismo*, Bogotá, Imprenta Municipal, Ediciones del Consejo de Bogotá, 1939-1940, 2 vol.: « Síntesis. Vivienda. Saneamiento » (vol. 1, 1939-1940), « Edificación. Urbanización. Vialidad urbana » (vol. 2, 1940).

CARTA DE ATENAS, *La Carta de Atenas*, Buenos Aires, Editorial Contémpera, 1950 (collection « Documentos del Siglo Veinte », dirigée par Amancio Williams; traduction du français de Delfina Gálvez de Williams).

COMISION DEL PLAN REGULADOR DE MONTEVIDEO, *Informe sobre procedimientos a seguirse para formular um Plan Regulador para Montevideo*, Montevideo, Intendencia Municipal de Montevideo, août 1933. Texte de Mauricio Cravotto.

CRAVOTTO (Mauricio) « La arquitectura moderna y la Exposición de Artes Decorativas e Industriales Modernas de Paris », *Arquitectura* (96), Montevideo, novembre 1925, pp. 266-278.

———. « Conferencia pronunciada en el Aula de la Escuela de Bellas Artes de Río », *Instituto de Urbanismo* (2-3), juin-décembre 1937, pp. 46-56.

———. « Meditaciones sobre Brasil », *Instituto de Urbanismo* (2-3), Montevideo, juin-décembre 1937, pp. 57-74.

———. « Sintesis del programa del curso de urbanistica y arquitectura paisajista », *Instituto de Urbanismo* (6), Montevideo, décembre 1941, pp. 12-13.

———. « Qué quiere decir Instituto de Urbanismo de la Facultad de Arquitectura? », *Instituto de Urbanismo* (6), décembre 1941, pp. 14-22.

———. « Un ejercicio de tecnica urbanistica », *Instituto de Urbanismo* (8), Montevideo, 1942-1943, pp. 118-124.

———. « Marcel Poëte », *Instituto de Urbanismo* (9), 1950, p. 55. Notice nécrologique.

CRAVOTTO (Mauricio), DE LOS CAMPOS (Octavio), TOURNIER (Hipólito), RICALDONI (Américo), PUENTE (Milton) et MICHELINE (Santiago), *Anteproyecto de plan regulador de Montevideo. Estudio de urbanizacion central y regional*, Montevideo, Consejo de Administración de Montevideo, 1931, ill.

CRAVOTTO (Mauricio) et SCASSO (Juan A.), « Estudio analítico de ciudades », *Instituto de Urbanismo* (6), Montevideo, décembre 1941, pp. 23-69.

GOMEZ GAVAZZO (Carlos) *Arquitectura de las comunidades. Teoría del planeamiento territorial*, Montevideo, Facultad de Arquitectura, 1964, 2 vol.

———. *De la estética a la economía (-) 20%*, Montevideo, Facultad de Arquitectura, 1973, 2 vol.: « Una teoría de la sensibilidad humana » et « Hechos y Cifras ».

MIGONE (Luis V.), *Las ciudades de los EE.UU., su legislación urbanística, sus códigos de edificación*, Buenos Aires, Librería El Ateneo Editorial,

1940 (préface de Carlos M. Della Paolera).

RICALDONI (Américo), « La planificación urbanística en la evolución de Montevideo », *Instituto de Urbanismo* (8), 1942-1943, pp. 65-104.

SCASSO (Juan A.) « Hacia la definición de una política urbanística. Campo, táctica, y frutos posibles de una acción racional ordenada y sostenida », *Revista de Arquitectura* (10), Buenos Aires, octubre 1938, pp. 457-462.

———. *Espacios verdes*, Montevideo, Facultad de Arquitectura, 1941.

STALINE (Joseph Vissarionovitch), « Sobre el materialismo dialéctico y el materialismo histórico », in *Cuestiones del leninismo*, Moscú, Ediciones en Lenguas Extranjeras, 1941 [1938], pp. 635-666.

2.6. Ecrits publiés en français

AGACHE (Donat-Alfred) *Cidade do Rio de Janeiro. Extensão. Remodelação. Embelezamento*, Paris, Foyer Brésilien, 1930. / *La remodelation d'une capitale. Aménagement. Extension. Embellissement*, Paris, Société Coopérative d'Architectes, 1932 (collection « Urbaniste »), 2 vol.: « Les composantes anthropogéographiques » et « Le problème de l'aménagement et de l'extension » (vol. 1), « La législation urbaine » et « Les grands problèmes sanitaires » (vol. 2).

DURKHEIM (Émile), *De la division du travail social*, Paris, Félix Alcan, 1938 [1893].

GROUPE CIAM-FRANCE, *Urbanisme des C.I.A.M. La Charte d'Athènes avec un discours liminaire de Jean Giraudoux*, Paris, Plon, 1943. Traduction en portugais in « Atenas-1933, 1948-Porto Alegre. Carta de Atenas », *Espaço, Revista de Arquitetura, Urbanismo e Arte* (2), 1948, 5 p. Traduction en portugais des « constatations » in « Carta de Atenas - C.I.A.M. », *Cadernos de Estudos do CEUA* (12), 1961 (préface de Edgar Albuquerque Graeff).

HENARD (Eugène), *Études sur les transformations de Paris (1903-1909) et autres écrits sur l'urbanisme (1905)*, Paris, Librairies Imprimeries Réunies, 1903-1909 (8 fascicules). Réédition: Paris, L'Equerre, 1982 (introduction de Jean-Louis Cohen).

ISABELLE (Louis Frédéric Arsène), *Voyage à Buénos Aires et à Porto-Alegre, par la Banda Orientale, les Missions d'Uruguay et la Province de Rio-Grande-do-Sul*, Le Havre, J. Morlent, 1835. Edition en portugais à Rio de Janeiro et sous la forme de fascicules (1873-1876). Autres éditions en portugais: *Viagem ao Rio grande do Sul*, Porto Alegre, Tip. do Centro, 1946; *Viagem ao Rio da Prata e ao Rio Grande do Sul*, Rio de Janeiro, Zélio Valverde, 1949 (traduction et notes de Teodomiro Tostes); *Viagem ao Rio Grande do Sul (1833-1834)*, Porto Alegre, Martins Livreiro, 1983 (traduction et notes de Dante de Laytano).

JAUSSELY (Léon), « Avertissement », in Raymond UNWIN, *L'étude pratique des plans de villes. Introduction à l'art de dessiner, les plans d'aménagement et d'extension*, Paris, Librairie Centrale des Beaux-Arts, 1922, pp. i-xi. Réédition: Paris, L'Equerre, 1981.

LAVEDAN (Pierre) *Qu'est-ce que l'urbanisme? Introduction à l'histoire de l'urbanisme*, Paris, Henri Laurens, 1926.

———. *Histoire de l'urbanisme*, Paris, Henri Laurens, 1926-1952, 3 vol.: « Antiquité, moyen âge, époque classique » (vol. 1, 1926), « Moyen Âge ». (vol. 2, 1926), « Renaissance et temps modernes » (vol. 3, 1941).

LE CORBUSIER, *Urbanisme*, Paris, Éditions G. Crès & Cie, 1925.

LIMA (Atílio CORREA), *Avant-projet d'aménagement et d'extension de la ville de Niterói*, Paris, Bibliothèque de l'Institut d'Urbanisme de l'Université de Paris, 1932 (préface de Henri Prost).

POËTE (Marcel), *Une vie de cité. Paris de sa naissance à nos jours*, Paris, Auguste Picard, 1924-1931. Tome 1: *La jeunesse: des origines aux temps modernes*, 1924; tome 2: *La cité de la Renaissance: du milieu du XV^e siècle à la fin du XVI^e siècle*, 1927; tome 3: *La spiritualité de la cité classique. Les origines de la cité moderne*, 1929.

———. *Introduction à l'urbanisme. L'évolution des villes. La leçon de l'antiquité*, Paris, Boivin, 1929. Réédition: Paris, Anthropos, 1974.

SAINT-HILAIRE (Auguste de), *Voyage ao Rio Grande do Sul (Brésil)*, Orléans, R. de Dreuzy, 1887. Traductions en portugais: *Viagem ao Rio Grande do Sul*, São Paulo, Ariel Editôra, 1935; *Viagem ao Rio Grande do Sul (1820-1821)*, São Paulo, Companhia Editôra Nacional, 1939; *Viagem ao Rio Grande do Sul*, Belo Horizonte, Itatiaia, et São Paulo, EDUSP, 1974 (traduction de Leonam de Azeredo Penna, collection « Reconquista do Brasil »).

SATURNINO DE BRITO (Francisco RODRIGUES), *Notes sur le tracé sanitaire des villes*, Paris, Imprimerie et Librairie des Chemins de Fer, Imprimerie Choix, 1916 (préface de Ed. Imbeaux). Reprise sous le titre « Le tracé sanitaire des villes », in *Obras Completas de Saturnino de Brito*, vol. XX (« Urbanismo. Traçado sanitário das cidades. Estudos diversos »), Rio de Janeiro, Imprensa Nacional, 1944, pp. 23-157.

VAN DER SWAELMEN (Louis), *Préliminaires d'art civique. Mise en relation avec le cas clinique de la Belgique*, Leyde, A. W. Sijthoff, 1916.

2.7. Ecrits publiés en italien

BOTTONI (Piero), *Urbanística*, Milano; Ulrico Hoepli, 1938.

CHIODI (Cesare), *La Città moderna, tecnica urbanistica*, Milano, Ulrico Hoepli, 1935.

GIOVANNONI (Gustavo), *Vecchie città ed edilizia nuova*, Turin, Unione Tipografico-Editrice Torinese, 1931.

3. Références bibliographiques de la thèse

3. 1. Livres

AMADO (Jorge), *Vida de Luiz Carlos Prestes, el caballero de la esperanza*, Buenos Aires, Claridad, 1942.

ANGOTTI SALGUEIRO (Heliana), *Engenheiro Aarão Reis: o progresso como missão*, Belo Horizonte, Fundação João Pinheiro/Conselho Regional de Engenharia, Arquitetura e Agronomia, 1997.

BASTIDE (Roger), *Brésil, terre de contrastes*, Paris, Hachette, 1957.

BRAUDEL (Fernand), *Ecrits sur l'histoire*, Paris, Champs/Flammarion, 1969.

BRUAND (Yves). *Arquitetura contemporânea no Brasil*, São Paulo, Perspectiva, 1981 (traduction d'Ana M. Goldberger).

COHEN (Jean-Louis), *André Lurçat (1894-1970): autocritique d'un moderne*, Liège, Pierre Mardaga, 1995.

- COSTA (Lúcio), *Registro de uma vivência*, São Paulo, Empresa das Artes/Universidade de Brasília, 1995.
- FERRARI (Célon), *Curso de planejamento municipal integrado*, São Paulo, Pioneira, 1975.
- FISHMAN (Joshua), *Sociolinguistics. A Brief Introduction*, Rowley (Mass.), Newbury House, 1971.
- HOLANDA (Sérgio BUARQUE DE), *Raízes do Brasil*, Rio de Janeiro, José Olímpio, 1968 [1936].
- IANNI (Otávio), *A idéia de Brasil Moderno*, São Paulo, Brasiliense, 1992.
- KONDER (Leandro), *A derrota da dialética (a recepção das idéias de Marx no Brasil, até o começo dos anos 30)*, Rio de Janeiro, Campus, 1988.
- LE CORBUSIER (en collaboration avec les membres de l'ASCORAL), *Manière de penser l'urbanisme*, Paris, Denoël, 1946; *Planejamento urbano*, São Paulo, Perspectiva, 1970.
- LEVI-STRAUSS (Claude), *Tristes tropiques*, Paris, Plon, 1987 [1955].
- LOVE (Joseph), *O regionalismo gaúcho e as origens da revolução de 1930*, São Paulo, Perspectiva, 1975.
- PINTO (Celi Regina JARDIM), *Positivismo: um projeto político alternativo (1889-1930)*, Porto Alegre, L & PM, 1986.
- REZENDE (Vera F.), *Planejamento urbano e ideologia: quatro planos para a cidade do Rio de Janeiro*, Rio de Janeiro, Civilização Brasileira, 1982.
- SOARES (Mozart PEREIRA), *O positivismo no Brasil: 200 anos de Augusto Comte*, Porto Alegre, AGE / Editora da Universidade, 1998.
- SOARES (Mozart PEREIRA) et SILVA (Pery DINIZ DA), *Memória da Universidade Federal do Rio Grande do Sul: 1934-1964*, Porto Alegre, Editora da Universidade, 1992.
- VERISSIMO (Érico), *O tempo e o vento*, Porto Alegre, Livraria do Globo, 1949-1961, 3 vol.: « O Continente » (1949), « O retrato » (1951) et « O arquipélago » (1961).

3.2. Ouvrages collectifs et recueils d'articles

ASSOCIAÇÃO DOS DOCENTES DA UNIVERSIDADE FEDERAL DO RIO GRANDE DO SUL. *Universidade e repressão: os expurgos na UFRGS*, Porto Alegre, Associação do Docentes da Universidade Federal do Rio Grande do Sul/L & PM, 1979.

ASSOCIAÇÃO NACIONAL DE PESQUISA E POS-GRADUAÇÃO EM PLANEJAMENTO URBANO (ANPUR). *Anais do 4º Encontro Nacional da ANPUR*, Salvador, Associação Nacional de Pesquisa e Pós-graduação em Planejamento Urbano e Regional/Universidade Federal da Bahia, 1993 [1991].

———. *Anais do 6º Encontro Nacional da ANPUR*, Brasília, Associação Nacional de Pesquisa e Pós-graduação em Planejamento Urbano e Regional, 1996 [1995].

CONSELHO FEDERAL DE ENGENHARIA, ARQUITETURA E AGRONOMIA, *Leis, decretos e resoluções*, Brasília, Pax, 1987.

FERNANDES (Ana) et GOMES (Marco Aurélio A. DE FILGUEIRAS), eds., *Cidade & História*, Salvador, Associação Nacional de Pesquisa e Pós-graduação em Planejamento Urbano e Regional/Universidade Federal da Bahia, 1992 [1990].

FOLLE-CHAVANNES (Eduardo), éd., *Maurício Cravotto, 1893-1962*, Montevideo, Editorial Dos Puntos, 1992.

GOODWIN (Philip L.), *Brazil builds: architecture new and old, 1652-1942*, New York, The Museum of Modern Art, 1943.

GUEDES (Paulo COIMBRA) et SANGUINETTI (Yvonne), eds., *UFRGS: identidade e memórias (1934-1994)*, Porto Alegre, Editora da Universidade, 1994.

HASSEN (Maria de Nazareth AGRA) et FERREIRA (Maria Letícia MAZZUCCHI), eds., *Escola de Engenharia, UFRGS. Um século*, Porto Alegre, Tomo Editorial, 1996.

LEME (Maria Cristina da Silva), *Urbanismo no Brasil (1895-1965)*, São Paulo, Studio Nobel, 1999.

MINDLIN (Henrique E.), *Modern Architecture in Brazil*, São Paulo, Colibris, 1956. / *L'architecture moderne au Brésil*, Paris, Vincent et Fréal, non daté [1956]. / *Arquitetura moderna no Brasil*, Rio de Janeiro, Aeroplano, 1999 (traduit de l'anglais).

- PANIZZI (Wrana Maria) et ROVATTI (João FARIAS), éds., *Estudos urbanos: Porto Alegre e seu planejamento*, Porto Alegre, Editora da Universidade/Secretaria Municipal de Cultura, 1993.
- PINHEIRO MACHADO (Denise BARCELLOS), éd., *Anais do 4º Seminário de História da Cidade e do Urbanismo*, Rio de Janeiro, Programa de Pós-graduação em Urbanismo/Universidade Federal do Rio de Janeiro, 1996, 2 vol.
- RIBEIRO (Luiz Cesar de QUEIROZ) et PECHMAN (Robert), éds., *Cidade, povo e nação: gênese do urbanismo moderno*, Rio de Janeiro, Civilização Brasileira, 1996.
- TRINDADE (Hélgio), éd., *O positivismo: teoria e prática*, Porto Alegre, Editora da Universidade, 1999.
- TSIOMIS (Yannis), éd., *Le Corbusier - Rio de Janeiro: 1929-1936*, Rio de Janeiro, Centro de Arquitetura e Urbanismo/Prefeitura da Cidade do Rio de Janeiro, 1998.
- WEIMER (Günter), éd., *Urbanismo no Rio Grande do Sul*, Porto Alegre, Editora da Universidade, Secretaria Municipal de Cultura, 1992.

3.3. Articles et chapitres d'ouvrages collectifs

- ANDRADE (Carlos Roberto MONTEIRO DE), « A cidade como um corpo são e belo: o pensamento urbanístico do engenheiro Saturnino de Brito », *in* Ana FERNANDES et Marco Aurélio A. DE FILGUEIRAS GOMES (éds.), *Cidade & História*, Salvador, Associação Nacional de Pesquisa e Pós-graduação em Planejamento Urbano e Regional/Universidade Federal da Bahia, 1992, pp. 77-82.
- MACIEL (Rubens Mário), « Nós, os alunos que já estávamos lá », *in* Paulo COIMBRA GUEDES et Yvonne SANGUINETTI (éds.), *UFRGS: identidade e memórias (1934-1994)*, Porto Alegre, Ed. da Universidade, 1994, pp. 55-62.
- SILVA (Elvan), « Porto Alegre: considerações sobre a construção da paisagem urbana », *in* Wrana Maria PANIZZI et João FARIAS ROVATTI (éds.), *Estudos urbanos: Porto Alegre e seu planejamento*, Porto Alegre, Editora da Universidade/Secretaria Municipal de Cultura, 1993, pp. 211-220.

STROHAECKER (Tânia MARQUES), « Práticas das companhias de loteamento na Porto Alegre do século XIX », in SIMPOSIO NACIONAL DE GEOGRAFIA URBANA, *Anais do Simpósio Nacional de Geografia Urbana*, Rio de Janeiro, 1993, pp. 186-187.

3.4. Thèses et recherches

ANGOTTI SALGUEIRO (Heliana), *Belo Horizonte: histoire d'une capitale au XXe siècle. Représentations urbaines et architecturales françaises au Brésil – une étude de cas*, Paris, École des Hautes Études en Sciences Sociales, 1992, 3 vol. (thèse de doctorat, ronéo).

BRUAND (Yves), *L'architecture contemporaine au Brésil*, Lille, Service de reproduction de thèses de l'Université de Lille III, 1973 (thèse de doctorat, Université de Paris IV, 1971).

FICHER (Sylvia), *Ensino e profissão. O curso de engenheiro-arquiteto da Escola Politécnica de São Paulo*, São Paulo, Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, 1989 (thèse de doctorat, ronéo).

LEME (Maria Cristina da SILVA), *Revisão do Plano de Avenidas: um estudo do planejamento urbano de São Paulo*, São Paulo, Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, 1989 (thèse de doctorat, ronéo).

TABLE DES ILLUSTRATIONS

- Page d'illustration n° 1 p. 82
Légende: *Le Brésil Méridional selon l'Atlas d'A. G. Lima, publié en 1928.*
Source: Affonso Guerreiro Lima, *Atlas Escolar*, Porto Alegre, Globo, 1928.
- Page d'illustration n° 2 p. 83
Légende: *On a ici deux pages d'un manuel de géographie publié en 1926. Sur la page de gauche, la surface du Brésil et du Rio Grande do Sul est comparée à celle d'autres pays. Sur la page de droite, les surfaces des différents Etats brésiliens sont comparées entre elles et représentées par des cercles disposés de façon à dessiner la lettre « B ».*
Source: Affonso Guerreiro Lima, *Noções de geographia*, Porto Alegre, Globo, 1926.
- Page d'illustration n° 3 p. 84
Légende: *Le Brésil-continent montré aux européens. Illustration incluse dans l'album de propagande intitulé « La puissance économique du Brésil », édité par le gouvernement brésilien, en français et en allemand, en 1942.*
Source: *La puissance économique du Brésil*, Rio de Janeiro, Departamento de Imprensa e Propaganda, 1942.
- Page d'illustration n° 4 p. 85
Légende: *Plano Geral de Melhoramentos de Porto Alegre. Ce plan apparaît ici tel qu'il a été dessiné par son auteur, l'ingénieur-architecte João Moreira Maciel, qui est aussi l'auteur du premier article traitant de l'« art de construire la ville » à avoir été publié dans la revue EGATEA, éditée par l'Ecole d'Ingénierie, en 1914.*
Source: Archives Municipales (Porto Alegre).
- Page d'illustration n° 5 p. 86
Légende: *Pages de O trabalho alemão no Rio Grande do Sul (1935), d'Antonio Soveral: (a) Alberto Bins, Maire de Porto Alegre depuis 1928; (b) Adolph Hitler, dont la « sage politique internationale », selon la légende qui accompagne sa photo, est ce qui « l'a fait le plus admirer dans le monde entier »; (c) édifice de l'usine textile Rio Branco, l'un des premiers édifices dits « modernes » de Porto Alegre; (d) l'Hotel Jung, de 9 étages, à l'époque l'un des plus hauts de la ville.*
Source: Antonio Soveral, *O trabalho alemão no Rio Grande do Sul*, Porto Alegre, 1935.
- Page d'illustration n° 6 p. 87
Légende: *Porto Alegre au milieu des années 30: sur la photo du haut, le « quartier universitaire », où l'on voit au premier plan l'Ecole d'Ingénierie et, au fond, les Campos da Redenção; sur la photo du bas, l'Avenida Borges de Medeiros et le viaduc Otávio Rocha, avec au fond la Praia de Belas – les lieux que Paiva fréquentait le plus quand il résidait au centre de la ville.* Source: Archives Municipales (Porto Alegre).
- Page d'illustration n° 7 p. 88
Légende: *« L'évolution vertigineuse d'une grande artère », lit-on dans la légende qui accompagne ces quatre photos de l'Avenida Borges de Medeiros, prises entre 1937 et 1940 – page de l'album Pôrto Alegre, biografia de uma cidade (1940).*
Source: Álvaro Franco, Morency de Couto e Silva, Léo J. Schidrowitz (éd.), *Pôrto Alegre, biografia de uma cidade*, Porto Alegre, Tipografia do Centro, 1940.

- Page d'illustration n° 8 p. 89

Légende: *L'urbaniste du dehors: (a) En 1940, Arnaldo Gladosch présente son plan au Conseil du Plan Directeur; (b) collage de photos publié à la même époque par le Boletim Municipal, dont deux montrent Getúlio Vargas entouré d'Arnaldo Gladosch et de José Loureiro da Silva et prenant connaissance du plan directeur de Porto Alegre.*
 Source: *Boletim Municipal* (4), janvier-avril 1940; *Boletim Municipal* (13), janvier-avril 1943.

- Page d'illustration n° 9 p. 90

Légende: *Professeurs et amis de Paiva: (a) en 1942, Mauricio Cravotto dirige des étudiants de la Faculté d'Architecture de Montevideo – parmi eux se trouve Demétrio Ribeiro, à droite sur la photo; (b) Maurício Cravotto dans son atelier, à la fin des années 50; (c) Carlos Gómez Gavazzo chez lui, au milieu des années 80.*
 Sources: archives de Antonio Cravotto et de Tereza Gómez Montaldo.

- Page d'illustration n° 10 p. 91

Légende: « *Le "maître" Cravotto, avec à sa gauche le professeur Tasso Corrêa, créateur du Cours d'Architecture. Le professeur uruguayen, durant douze jours, a dispensé de splendides leçons d'architecture et d'urbanisme* », lit-on dans la légende de la photo du haut, publiée par la revue *Espaço*. Paiva y apparaît à la droite de Cravotto. En bas, il s'agit d'une photo prise à l'Instituto de Belas Artes, où apparaissent réunis, autour de Cravotto, des professeurs et des étudiants d'architecture et d'urbanisme (1948).
 Sources: *Espaço* (4), décembre 1949 et archives de Demétrio Ribeiro.

- Page d'illustration n° 11 p. 92

Légende: *Urbanisme et communisme – trois livres qui ont marqué la trajectoire de Paiva: (a) deuxième de couverture et première page de la collecte de textes de Joseph Staline, livre dans lequel est publiée sa version de la dialectique et du matérialisme historique. La première édition en espagnol de ce livre date de 1941; (b) couverture du manuel de Karl H. Brunner; (c) couverture de Urbanismo, ensaio de interpretação social (1943), de Paiva, illustrée par des dessins du castrum romain et de la ville linéaire soviétique.*
 Sources: J. Stalin, *Cuestiones del leninismo*, Moscou, Ediciones en Lenguas Estrangeras, 1941; Karl H. Brunner, *Manual de urbanismo*, Bogotá, Ediciones del Consejo de Bogotá, 1939; Edvaldo Pereira Paiva, *Urbanismo, ensaio de interpretação social*, Porto Alegre, 1943.

- Page d'illustration n° 12 p. 93

Légende: *En 1949, à l'occasion de la remise des diplômes aux premiers urbanistes ayant été formés à Porto Alegre, des étudiants et des professeurs de l'Instituto de Belas Artes se réunissent autour du parrain de la promotion – Oscar Niemeyer.*
 Source: Archives d'Eduardo Medina.

- Page d'illustration n° 13 p. 94

Légende: *(a) Paiva en 1935, l'année où il a obtenu son diplôme d'ingénieur; (b) dessin de Carlos Maximiliano Fayet, réalisé en 1985, année où l'Instituto dos Arquitectos do Brasil a rendu hommage à Paiva; (c) Paiva en 1956, alors qu'il était urbaniste en chef à la Mairie de Porto Alegre.*
 Sources: Archives d'Eduardo Medina, de Carlos Maximiliano Fayet et de Nestor Ibrahim Nadruz.

- Page d'illustration n° 14 p. 95

Légende: *En haut, couverture du compte-rendu de recherche réalisé dans les années 70 sous la direction de Carlos Gómez Gavazzo – le dernier travail effectué avec la participation de Paiva. En bas, on voit la reproduction d'une page du journal Folha da Tarde, qui a publié en 1981 un conte de Paiva intitulé « Destino: o inferno ».*

Sources: Carlos Gómez Gavazzo (dir.), W. Lopes Perdomo, G. A. Di Lorenzo, Edvaldo Pereira Paiva, *Movilidad locacional de la población, una contribucion a al Teoria de la Movilidad*, Montevideo, Instituto de Teoria de la Arquitectura y Urbanismo, 1987; *Folha da Tarde*, 1-2 août 1981, p. xxi, suppl. « Lazer e utilidades».

- Page d'illustration n° 15 p. 167

Légende: *Pages du livre Plano de Avenidas (1930), de Francisco Prestes Maia: (a) schémas d'Eugène Hénard (Paris, Berlin); (b) schéma du périmètre de rayonnement proposé par Prestes Maia pour São Paulo; « systèmes d'espaces libres »: schémas de Wolf (c) et de Möring e Petersen (d).*

Source: Francisco Prestes Maia, *Estudo de um Plano de Avenidas para São Paulo*, São Paulo, Companhia Melhoramentos, 1930.

- Page d'illustration n° 16 p. 168

Légende: *(a) Couverture de la revue Espaço, éditée par les étudiants d'architecture de l'Instituto de Belas Artes, sur laquelle Porto Alegre est représentée comme une ville où l'architecture moderne n'a pas sa place – les édifices Sulacap, projet de Gladosch, et le Palácio do Comércio sont l'objet de moqueries; (b) couverture de la revue Horizonte, éditée par le Parti Communiste de Porto Alegre, illustrée par des artistes engagés dans l'esthétique du réalisme socialiste.*

Sources: *Espaço* (3), juin 1949; *Horizonte* (29/IV), novembre-décembre 1954.

- Page d'illustration n° 17 p. 169

Légende: *Page de Contribuição ao estudo da urbanização de Porto Alegre (1938), chapitre relatif à l'analyse urbaine: des photos collées servent de fond pour la présentation de données statistiques sur le nombre de passagers transportés par les tramways et sur l'évolution de la zone construite.*

Source: Edvaldo Pereira Paiva, Luiz Arthur Ubatuba de Faria, *Contribuição ao estudo da urbanização de Porto Alegre*, Porto Alegre, 1938.

- Page d'illustration n° 18 p. 170

Légende: *(a) Couverture du livre Um plano de urbanização (1943), de José Loureiro da Silva; (b) page du même livre, où est représenté un « schéma » d'élaboration de plan directeur proposé par Paiva.*

Source: José Loureiro da Silva, *Um plano de urbanização*, Porto Alegre, Globo, 1943.

- Page d'illustration n° 19 p. 171

Légende: *Page du livre Um plano de urbanização (1943), de José Loureiro da Silva, montrant des aspects de l'Exposição do Expediente Urbano, organisée par Paiva en 1942.* Source: José Loureiro da Silva, *Um plano de urbanização*, Porto Alegre, Globo, 1943.

- Page d'illustration n° 20 p. 172

Légende: *Page du livre Um plano de urbanização (1943), de José Loureiro da Silva, où est reproduite une étude de Paiva sur l'« évolution spatiale de Porto Alegre depuis sa fondation jusqu'à aujourd'hui ».*

- Page d'illustration n° 21 p. 173
 Légende: *Pages du livre Um plano de urbanização (1943), de José Loureiro da Silva, où sont présentées des photos des maquettes de la Feira de Amostras, projet d'Arnaldo Gladosch.*
 Source: José Loureiro da Silva, *Um plano de urbanização*, Porto Alegre, Globo, 1943.

- Page d'illustration n° 22 p. 174
 Légende: *Pages du livre Um plano de urbanização (1943), de José Loureiro da Silva, où sont reproduits des dessins d'Arnaldo Gladosch: (a) proposition d'implantation d'édifices administratifs sur la Praça da Matriz, qui devait la réduire ainsi au quart de sa surface; (b) vues en perspective du Palácio do Governo et de l'Assembléia dos Representantes; façade proposée pour l'édifice des Secrétariats de l'Etat du Rio Grande do Sul.*
 Source: José Loureiro da Silva, *Um plano de urbanização*, Porto Alegre, Globo, 1943.

- Page d'illustration n° 23 p. 175
 Légende: *Page du livre Um plano de urbanização (1943), de José Loureiro da Silva, montrant le projet de l'Edifício SULACAP, à l'époque en construction. Le livre n'associe pas ce projet au nom de son auteur – Arnaldo Gladosch.*
 Source: José Loureiro da Silva, *Um plano de urbanização*, Porto Alegre, Globo, 1943.

- Page d'illustration n° 24 p. 176
 Légende: *Plan directeur de la ville de Porto Alegre (1940), de Arnaldo Gladosch.*
 Source: Archives Municipales (Porto Alegre).

- Page d'illustration n° 25 p. 177
 Légende: *Page du livre Um plano de urbanização (1943), de José Loureiro da Silva, où l'on voit l'ouverture de l'Avenida Salgada Filho. Sur la photo du bas, au fond, on voit l'Edifício Vera Cruz, alors en construction.*
 Source: José Loureiro da Silva, *Um plano de urbanização*, Porto Alegre, Globo, 1943.

- Page d'illustration n° 26 p. 178
 Légende: *Les dessins peuvent eux aussi être « compilés »: caricature reproduite dans un livre de Theodora Kimball Hubbard et Henry Vincent Hubbard; la même caricature avec des légendes en portugais et qui ne cite pas sa source, telle qu'elle a été incluse dans le livre Problemas de Urbanismo, d'Anhaia Mello.*
 Sources: Theodora Kimball Hubbard, Henry Vincent Hubbard, *Our cities to-day and to-morrow. A survey of planning and zoning progress in the United States.* Cambridge, Mass., Harvard University Press, 1929; Luiz Ignacio Anhaia Mello, *Problemas de urbanismo, bases para a resolução do problema tecnico*, São Paulo, Escolas Profissionais Salesianas, 1929.

- Pages d'illustration n° 27, 28, 29, 30, 31, 32, 33, 34 et 35 pp. 286-294
Pré-plan de Rio Grande (1948). Source: archives de Nelly Peixoto Martins (†) e Salma Cafruni.

- Pages d'illustration n° 36, 37, 38 et 39 pp. 295-298
Pré-plan d'Uruguaina. Source: archives de Demétrio Ribeiro.

- Pages d'illustration n° 40, 41 et 42 pp. 299-301
Plan directeur de Caxias do Sul. Source: Edvaldo Pereira Paiva, Francisco Riopardense de Macedo, Demétrio Ribeiro, Roberto Felix Veronese, Edgar Albuquerque Graeff, Nelson Souza, *Caxias do Sul, Plano Diretor*, Porto Alegre, Imprensa Oficial, 1953.
- Page d'illustration n° 43 p. 302
Légende: *Plan directeur de Passo Fundo*. Source: : Edvaldo Pereira Paiva, Francisco Riopardense de Macedo, Demétrio Ribeiro, Edgar Albuquerque Graeff. *Passo Fundo, Plano Diretor*, Porto Alegre: Imprensa Oficial, 1953.
- Page d'illustration n° 44 p. 338
Plan directeur de Florianópolis. Source: Edvaldo Pereira Paiva, Edgar Albuquerque Graeff et Demétrio Ribeiro, *Florianópolis, Plano Diretor*, Porto Alegre, Imprensa Oficial, 1952.
- Pages d'illustration n° 45, 46, 47 et 48 pp. 339-342
Légende: *Plan d'urbanisation du Delta do Jacuí*. Sources: Edvaldo Pereira Paiva, Carlos Maximiliano Fayet, Roberto Felix Veronese, Moacyr Moojen Marques, *Delta do Jacuí, Plano Piloto*, Porto Alegre, Globo, 1958 et archives Carlos Maximiliano Fayet.
- Page d'illustration n° 49 p. 343
Légende: (a) *Propagande pour la candidature de Júlio Prestes à la présidence de la République, publiée par la revue O Cruzeiro, de Rio de Janeiro, en janvier 1930; (b) publicité pour les ascenseurs Otis. L'illustration suggère que ces scenseurs peuvent s'élever au-delà des nuages. Détail d'un édifice de 15 étages en construction à Rio de Janeiro, projet d'Angelo Brhuns; (c) si, dans les années 30, Porto Alegre n'avait pas l'édifice le plus haut du pays, cette publicité pour les ciments Portland laisse entendre que la ville avait en revanche la cheminée « la plus haute d'Amérique du Sud ».*
Source: Archives Municipales (Porto Alegre); *Arquitetura e urbanismo* 5), juillet-août 1940.
- Page d'illustration n° 50 p. 344
Légende: « *Gratte-ciel modernes de Porto Alegre* », telle est la légende qui accompagne ici les quatre photos d'édifices situés en différents points de la ville – page de l'album *Pôrto Alegre, biografia de uma cidade (1940)*.
Source: Álvaro Franco, Morency de Couto e Silva, Léo J. Schidrowitz (éd.), *Pôrto Alegre, biografia de uma cidade*, Porto Alegre, Tipografia do Centro, 1940.
- Page d'illustration n° 51 p. 345
Légende: (a) « *L'évolution de Porto Alegre* »: dessin allégorique de Deusino Varela, inclu dans le livre *Expediente Urbano*. Les édifications représentées existaient de fait: à droite sur la photo, on voit le viaduc Otávio Rocha; à gauche, la colonnade de l'Instituto de Educação; le « gratte-ciel » situé au premier plan est l'Edifício Vera Cruz; (b) couverture d'un des albums publiés en 1940, à l'occasion des célébrations de l'anniversaire de la ville. Au centre de l'allégorie, l'édifice Vera Cruz, derrière lequel on voit l'édifice du Club do Comercio; entre l'édifice Guaspari, à gauche, et l'édifice de la Prefeitura (Mairie), à droite, on distingue le Mercado Público (Halles); au fond apparaît l'église Nossa Senhora das Dores. Sources: Edvaldo Pereira Paiva, *Expediente Urbano de Porto Alegre*, Porto Alegre, Imprensa Oficial, 1943; *Porto Alegre, retrato de uma cidade*, Porto Alegre, Globo, 1940.

- Page d'illustration n° 52 p. 346
Légende: *Annonce publicitaire pour l'édifice Esplanada (18 étages), qui jusqu'en 1955 a mérité le titre convoité de « gratte-ciel » le plus haut de Porto Alegre.* Source: Walter Spalding (éd.), *Pôrto Alegre*, Porto Alegre, Prefeitura Municipal, São Paulo, Habitat, 1953.
- Page d'illustration n° 53 p. 347
Légende: *Album commémoratif de l'anniversaire de la ville, publié en 1953 par la Mairie de Porto Alegre: la ville s'enorgueillit de son progrès et de ses « gratte-ciel ».* Source: Walter Spalding (éd.), *Pôrto Alegre*, Porto Alegre, Prefeitura Municipal, São Paulo, Habitat, 1953.
- Page d'illustration n° 54 p. 348
Légende: *Dans un livre de géographie destiné aux collèves, le sauvage et le gratte-ciel représentent les « degrés de civilisation » de l'humanité.* Source: Aroldo de Azevedo, *Geografia do Brasil*, São Paulo, Companhia Editôra Nacional, 1948.
- Page d'illustration n° 55 p. 349
Légende: *Plan directeur de Porto Alegre: couverture du dernier ouvrage qu'ait coordonné Paiva au Brésil; photographie incluse dans ce même ouvrage comme témoignage du progrès de la ville.*
Souce: *Plano Diretor de Porto Alegre*, Porto Alegre, Prefeitura Municipal, 1964.
- Page d'illustration n° 56 p. 350
Légende: *Plan directeur de Porto Alegre: études réalisées par Paiva et ses collaborateurs pendant la seconde moitié des années 50, à propos de l'évolution urbaine (a) et de l'occupation du sol (b).*
Souce: *Plano Diretor de Porto Alegre*, Porto Alegre, Prefeitura Municipal, 1964.
- Pages d'illustration n° 57, 58, 59 et 60 pp. 351-354
Légende: *Plan d'ensemble; schéma théorique du plan d'avenues; projet de « périmètre de rayonnement »; projet du Túnel da Conceição.*
Source: Edvaldo Pereira Paiva, Luiz Arthur Ubatuba de Faria, *Contribuição ao estudo da urbanização de Porto Alegre*, Porto Alegre, 1938.
- Page d'illustration n° 61 p. 355
Légende: *Plan directeur de Porto Alegre: le projet de la troisième avenue perimetral définit les limites de la portée de la loi de zonage et d'urbanisme.*
Souce: *Plano Diretor de Porto Alegre*, Porto Alegre, Prefeitura Municipal, 1964.
- Pages d'illustration n° 62 et 63 pp. 356-357
Légende: *Plan directeur de Porto Algre: projet de la première avenue perimetral.*
Sources: archives municipales et *Plano Diretor de Porto Alegre*, Porto Alegre, Prefeitura Municipal, 1964.
- Pages d'illustration n° 64, 65, 66 et 67 pp. 358-361
Légende: *« Avant-projet de planification de Porto Algre selon les principes de la Charte d'Athènes ». Planches 'Travailler', 'Habiter', 'Circuler' et 'Cultiver le corps et l'esprit'.*
Source: Edvaldo Pereira Paiva, *Problemas urbanos de Porto Alegre*, Porto Alegre, ronéoté, 1951.

- Pages d'illustration n° 68, 69, 70 et 71 pp. 362-365
 Légende: Plan directeur de Porto Alegre: zonages.
 Source: *Plano Diretor de Porto Alegre*, Porto Alegre, Prefeitura Municipal, 1964.

- Page d'illustration n° 72 p. 366
 Légende: *Propositions d'aménagement de rues et d'une place pour la Praia de Belas, incluses dans Contribuição ao estudo da urbanização de Porto Alegre (1938). On s'aperçoit que les « tours » représentées ici n'ont que 3 étages.*
 Source: Edvaldo Pereira Paiva, Luiz Arthur Ubatuba de Faria, *Contribuição ao estudo da urbanização de Porto Alegre*, Porto Alegre, 1938.

- Page d'illustration n° 73 p. 367
 Légende: *Plan directeur de Porto Alegre, projet pour la Praia de Belas: (a) « système théorique » présenté par Paiva en 1951; (b) projet développé par l'équipe d'urbanistes de la Mairie dans la seconde moitié des années 50. Le photomontage est de Nestor Ibrahim Nadruz.*
 Source: Edvaldo Pereira Paiva, « Urbanização da Praia de Belas », *Boletim do DPM* (37-42), juillet-décembre 1951; archives de Nestor Ibrahim Nadruz.

- Pages d'illustration n° 74 et 75 pp. 368-369
 Légende: *Plan directeur de Porto Alegre: proposition de création d'unités d'habitation dans le quartier de Praia de Belas.*
 Source: Archives Municipales (Porto Alegre) et *Plano Diretor de Porto Alegre*, Porto Alegre, Prefeitura Municipal, 1964.

- Page d'illustration n° 76 p. 370
 Légende: *En 1977, la Mairie de Porto Alegre commande une étude sur l'évolution urbaine de la ville, étude qu'elle présente, en 1979, comme fondant les propositions du nouveau Plan Directeur de Porto Alegre.*
 Source: *Porto Alegre e seu planejamento*, Prefeitura de Porto Alegre, 1983.

- Pages d'illustration n° 77, 78, 79, 80, 81 et 82 pp. 371-375
 Légende: *Etude de l'évolution urbaine de Porto Alegre, réalisée par Célia Ferraz de Souza et Dórias Maria Muller en 1978.*
 Source: Rualdo Menegat (éd.), *Atlas Ambiental de Porto Alegre*, Porto Alegre, Prefeitura Municipal, Editora de Universidade, 1998.

- Page d'illustration n° 82 p. 376
 Légende: *Plan Directeur de Développement Urbain de Porto Alegre (1979).* Source: Archives Municipales

- Pages d'illustration n° 83 et 84 pp. 377-378
 Légende: « *Dictature et culte de l'Humanité* » et « *Une religion de notre temps* », deux articles de Demétrio Ribeiro. Source: *Adverso*, Porto Alegre, n° et n° 35, septembre et octobre 1998.

INDEX

—A—

Abercrombie, Patrick 34; 64
Acosta, Wladimiro 127; 183; 189
Adams, Thomas 34; 128; 129; 131
Adickes, Franz 123
Adler, Alfred 48
Agache, Alfred 10; 14; 16; 19; 34; 52; 55; 57; 59; 101; 107; 112; 120; 311; 328
Alighieri, Dante 48
Almeida, Aparício Córa de 46
Amado, Jorge 49; 50
Anhaia Mello, Luiz Ignácio 16
Azevedo, Aroldo de 313

—B—

Baltar, Antonio Bezerra 133
Bardet, Gaston 63
Bartholomew, Harland 128
Basset, Edward M. 128; 129
Benário, Olga 49
Bereterbide, Fermin H. 107
Bins, Alberto 49; 52; 58; 59; 66
Black, Russell van Nest 128
Blanco, Alberto B. 107
Bottoni, Piero 64; 126
Bozzano, Paulo Aragão 108
Braudel, Fernand 26; 27
Brizola, Leonel 75; 267; 316
Brochado da Rocha, Antônio 66; 67
Bruand, Yves 17; 18; 19
Brunner, Karl H. 61; 107
Buarque de Holanda, Aurélio 124
Buarque de Holanda, Sérgio 26; 27
Burnham, Daniel H. 120

—C—

Chaise, Sereno 76
Chiodi, Cesare 64; 126
Collins, John 63
Comte, Auguste 341; 342
Continentino, Lincoln 133
Corrêa Lima, Attilio 14; 16; 133
Corrêa Lima, Attílio 16; 252
Corrêa, Ernani Dias 69
Corrêa, Tasso 69; 70
Costa, Egídio 67
Costa, José da 52; 133; 248
Costa, Lucio 7; 9; 11; 12; 74; 118; 220; 221
Couto, Mário Costa da Silva 48
Cravotto, Maurício 61; 74
Cunha, Luiz 266

—D—

Dias, Wilmar 266

—E—

Engels, Friedrich 48

—F—

Fayet, Carlos Maximiliano 25; 28; 32; 75; 100; 103; 220; 230; 265; 277; 278; 309; 337

Ferrari, Conrado Riegel 67
Ferreira, Mario Leal 133
Ferreira, Mário Leal 19; 252
Figueiredo, Cândido 124
Figueiredo, Nestor de 14; 16; 119; 133
Fiori, Ernani 47
Freitas, Amadeu Rocha 108
Freud, Sigmund 48
Furtado, Celso 78

—G—

Gadret, Carlos Armando 47
Galbraith, John Kenneth 78
Gama, José da Costa 52; 133
Gavazzo, Carlos Gómez 65; 277
Geddes, Patrick 64; 202
Giovannoni, Gustavo 64; 126
Goethe, Johann Wolfgang von 48
Gomes, Saulo Paiva 266
Gonzaga, Alvaro 105
Goodwin, Philip 13
Graciliano Ramos, 50
Graeff, Edgar 14; 71; 74; 219; 220; 266
Gropius, Walter 64
Grundig, Werner Hugo 69
Guedes, Fernando 74
Guido, Angelo 70

—H—

Hart, William 40
Haussmann, Georges Eugène 18; 123; 210
Heckman, Marcos 265; 267
Hegemann, Werner 63; 64; 132; 183
Hénard, Eugène 16; 34; 104; 107; 330
Hervé, Edith 50
Heydecker, Wayne D. 128
Hoffman, Benno 23; 53; 54
Howard, Ebenezer 64; 130; 211

—I—

Isabèle, Arsène 131

—J—

Jaussely, Léon 62; 63; 129; 130

—K—

Kautsky, Karl 48
Keynes, John Maynard 78
Klinger Filho 108
Knowles, Morris 129

—L—

Lavedan, Pierre 126
Le Corbusier 10; 18; 21; 26; 27; 28; 32; 65; 117; 118; 211; 223
Lénine, Wladimir Ilitch Oulianov 64
Lévi-Strauss, Claude 27; 249; 384
Lewis, Nelson P. 125
Lutzemberguer, José 69

—M—

Machado, Dionélio 49; 50
Maciel, João Moreira 53; 133; 181; 325
Maciel, Rubens 47

Maestri, Mario 315; 317
Mancuso, Carlos 102
Marcuse, Herbert 31
Martins, Ciro 74
Martins, Nelly P. 251
Marx, Karl 48
Mendes Ribeiro, Fernando 67
Meneghetti, Ildo 67; 72; 73; 109; 308; 309; 313; 315
Migone, Luiz V. 107
Mix, Tom 40
Moacyr, Gabriel Pedro 67
Moojen Marques, Moacyr 25; 32; 76; 103; 230; 267; 277; 279; 316
Moreira, Álvaro 50
Moreira, Jorge 72
Möring, Bruno 105; 125
Moura, Fernando Azevedo 312
Müller, Dóris Maria 337; 338
Mumford, Lewis 34
Mussolini, Benito 211

—N—

Nakto, Obdo 49
Neutra, Richard 63
Niemeyer, Oscar 7; 9; 12; 71; 74; 220; 221
Nolen, John 128

—O—

Ohlweiler, Otto Alcides 47; 50
Osório, Laci 50; 74

—P—

Paiva, Edmundo Pereira 37; 38; 39; 40; 41; 42
Paiva, Edvina Pereira 39
Paiva, Márcio Pereira 39; 107; 108
Paiva, Valentina Pereira 37; 38; 39; 41; 42
Peixoto, Nely 71
Pellanca, Francisco 105
Pereira, Jayme 311
Pestana, Clóvis 68; 115
Petersen, Richard 105; 125
Pianta, Galeno 47
Piazza, Armando 265; 266
Poëte, Marcel 34; 62; 63
Poltzer, Georges 65
Portinari, Cândido 50
Prado Júnior, Caio 50
Prado, Vasco 74
Prestes Maia, Francisco 14; 16; 57; 120; 125
Prestes, Júlio 310
Prestes, Luiz Carlos 48; 49
Prost, Henri 16

—R—

Reagan, Ronald 81
Reidy, Affonso Eduardo 14; 69; 72
Reis, Aarão 14; 15; 16; 133
Reis, José de Oliveira 14; 16
Ribeiro de Moraes, Leo 14; 16
Ribeiro, Demétrio 14; 32; 65; 68; 70; 74; 79; 98; 99; 100; 102; 111; 116; 135; 181; 189; 219; 220; 221;
223; 227; 228; 229; 236; 260; 262; 263; 265; 266; 267; 271; 272; 274; 330; 337; 341; 342
Ribeiro, Enilda 220; 221; 266

Ribeiro, Fábio 265
Ricardo, David 48
Riopardense de Macedo, Francisco 32; 71; 74; 76; 100; 102; 228; 236; 251; 264; 265; 266; 271; 309;
315; 316; 337
Ripoll, Lila 50
Ripoll, Waldemar 46; 48
Roberto, Veronese 14; 33; 74; 316
Rocha, Otávio 51; 66

—S—

Saia, Luis 16
Salgado Freire 47
Saturnino de Britto, Francisco Rodrigues 248
Scasso, Juan A. 107
Schemberg, Mário 50
Schumacher, Fritz 64; 131
Scliar, Carlos 74
Segoe, Ladislav 128
Sert, José Luis 113
Shakespeare, William 48
Shatts, Phillip 128
Silva, José Loureiro da 59; 108; 109; 110
Simon, Sir W. D. 130
Siqueira, Antonio de 115; 248
Siqueira, Antônio de Almeida 52
Sitte, Camillo 53; 101
Smith, Adam 48
Sodré, Nelson Werneck 78
Soria y Mata 130
Souza, Célia Ferraz de 337
Souza, Nelson 14; 32; 74; 100; 220; 221; 265
Staline, Joseph 34; 64
Stein, Clarence 34; 128
Stern, Adolph Alfred 52

—T—

Tavares, Maria da Conceição 78
Trotsky, Léon 64

—U—

Ubatuba de Faria, Luiz Arthur 23; 44; 98; 104; 105; 112; 121; 122; 133; 178; 181; 184; 231
Unwin, Raymond 130

—V—

Valandro, João 265; 266
Vargas, Getúlio 45; 56; 128; 312
Vargas, Manoel Sarmanho 308; 309
Vargas, Manuel 75
Veríssimo, Erico 26
Veronese, Roberto Felix 100; 265; 271; 277; 337
Violich, Francis 63

—W—

Washington Luís 45
Whitten, Robert H. 128
Wilhelm, Jorge 21
Wolff, Ivo 67; 68
Woolston, Goward B. 126

—Z—

Zamora, Moacyr 266
Zanin, Moacyr 220; 266