

## A EVOLUÇÃO DA MORFOLOGIA URBANA NA SUÉCIA

Em relação à Europa Ocidental a Escandinávia só muito tardivamente conheceu a cidade, forma de vida introduzida no fim da época viking. Os dois primeiros centros a poderem ser considerados como urbanos aparecem no séc. IX e têm uma vida efémera, desaparecendo volvidos dois séculos. Tratava-se, em qualquer dos casos, de portos e centros comerciais fortificados: Birka, numa ilha do lago de Mälar, não longe da actual Estocolmo, e Hedeby, a sul, na Dinamarca (hoje o território está integrado na Alemanha), sensivelmente onde se situa a cidade de Schleswig. Ambas viviam do comércio marítimo com a Frísia, iniciado por mercadores frísios que frequentavam o Báltico. Birka beneficiava ainda, mas em menor escala, do comércio com Bizâncio. Enquanto Birka se translada para Sigtuna, que mais tarde transfere as suas funções para Estocolmo, Hedeby prefigura Lübeck, que verá o seu desenvolvimento atrofiado em favor de Hamburgo.

Em qualquer destes casos estamos em presença de aglomerações insignificantes, dominadas por uma rua, junto ao porto, ladeada de casas de habitação, lojas e armazéns, tudo construções em madeira. Só com a introdução do Cristianismo, que trouxe uma série de técnicas até então desconhecidas, como a da cerâmica do tijolo e a da telha, a cidade faz a sua entrada definitiva no mundo escandinavo. A cristianização, que se inicia no séc. IX, coincide com a estabilização dos povos nórdicos. Esta nova atitude política, entre outros fenómenos, leva ao aumento das necessidades de rendimentos internos; ora a cidade é o instrumento mais apropriado para atingir tal fim, já que os tributos directos ou indirectos são mais

facilmente colectados e portanto mais rendíveis quando os contribuintes habitam ou fazem transacções na cidade. Por outro lado, o Cristianismo implica bispados, que rapidamente são criados no espaço escandinavo, podendo dizer-se que a sede do bispado é indissociável da cidade; na Europa feudal foi geralmente a existência do bispo que manteve um certo número de germes de cidades. As primeiras cidades escandinavas são quase sempre sedes de bispado ou antigos lugares de comércio, acumulando frequentemente as duas funções. Por vezes, no entanto, correspondem a primitivos locais de culto pagão periódico. Odense, como o topónimo indica, era um antigo local de culto pagão e viu-se escolhida para sede de um dos primeiros bispados da Dinamarca. Também na Suécia, Västeros e Gamla Upsala, dois antigos lugares de culto pagão, se tornam sedes de bispados anteriormente a 1150. Exemplo semelhante na Noruega é Nilaros, a futura Trondheim.

A partir do fim do séc. XII, os alemães da Liga Hanseática (Lübeck é fundada em 1143) participam num intenso surto urbano da Escandinávia. Ainda naquele século se ergue Skänor, no sul da Suécia, porto de pesca do arenque, e Visby, feitoria hanseática da ilha Gotland. No século seguinte os alemães empreendem a mineração e a indústria metalúrgica no Bergslagen, região do centro sul da Suécia, ao mesmo tempo que vão dominando o comércio, tanto urbano, feito em lojas, como o ambulante, feito por bufarinheiros alemães que, apoiados nas cidades costeiras, percorrem os campos, de casa agrícola em casa agrícola. O aparecimento de algumas cidades na orla do Bergslagen, e em comunicação com o Báltico por via aquática, prefigura o futuro desenvolvimento de Estocolmo, que de resto também viria a ser dominada pelos hanseáticos.

Mas a forte influência alemã nas cidades escandinavas não se fez sentir apenas na Suécia. Em Copenhaga, nos fins do séc. XIV, vinte por cento dos nomes dos seus habitantes eram de origem alemã. Embora aparecesse tarde, a acção hanseática na Noruega é ainda mais acentuada. Bergen, importante porto do mar do Norte, que concentrava quase todo o comércio de peixe das ilhas Lofoten e que no séc. XIII pode ser considerada a maior cidade do Norte da Europa, de tal forma que o Rei Hakon IV é aí coroado em 1247 por

um cardeal enviado pelo Papa <sup>(1)</sup>, é procurada pelos alemães no séc. XIV. A comunidade de comerciantes das cidades da Liga depressa atinge 3000 habitantes, quase só homens, os quais habitam um bairro, junto do porto, separado do resto da cidade e com jurisdição própria. Pouco a pouco os alemães dominam economicamente o país, de tal forma que o Rei Cristiano (1442-1448) chega a afirmar «A Hansa tem mais privilégios e liberdade no meu país do que o Rei».

#### A IDADE MÉDIA

A ideia de cidade é introduzida, como vimos, por comerciantes e religiosos; os militares, que na maior parte da Europa dominavam a construção de cidades, não intervieram. Assim se explicava, por um lado, a simplicidade e, por outro, a reduzida importância que revestem os aspectos defensivos das primeiras cidades escandinavas. O traçado destas aglomerações era muito simples: uma ou duas ruas paralelas a um curso de água ou ao mar, e outra grosseiramente perpendicular. Num dos extremos, no caso das sedes episcopais, erguia-se a residência do bispo; na outra extremidade, e apenas nalguns casos, levantava-se uma fortificação real. Pequenas travessas ligavam as ruas aos rios ou ao mar.

A largura das ruas variava muito, consoante a importância e a função. A via principal de várias cidades medievais desenvolvidas a partir do séc. XIII podia ter nove metros de largura. Uma lei sueca de 1350 estabelecia que as ruas deve-

<sup>(1)</sup> Para se ficar com uma ideia do que o mundo civilizado de então pensava na Escandinávia, leia-se a seguinte passagem do relato deste Cardeal em 1247: «Dizia-se que eu encontraria poucas pessoas em Bergen, e se encontrasse algumas, a sua conduta pareceria mais de animais que de seres humanos. Mas agora que vejo uma grande assembleia de pessoas deste país parece-me que elas têm boas maneiras. Vejo aqui tantos homens e tal multidão de barcos de outros países, como nunca vi um número tão grande em nenhum porto; e acredito que a maior parte destes barcos carregaram coisas boas para este país. Meteram-me medo ao dizer que eu teria pouco ou outro alimento, e o que obtivesse seria de má qualidade; mas parece-me que há grande abundância de coisas boas; de que as casas e os barcos estão cheios».

Citado por E. A. GUTKIND «Urban Development in the Alpine and Scandinavian Countries», pág. 368-369, New York, London 1965.

riam ter 4,8 metros de largura, «para que nelas se possa cavalgar e conduzir».

O conjunto não era muralhado <sup>(2)</sup>, mas apenas, e nem sempre, protegido por uma paliçada e, mais tarde, por uma mota de terra. O facto de não existir muralha de pedra ou tijolo vai facilitar mais tarde a expansão das cidades, ao contrário do que acontece em muitos aglomerados urbanos do ocidente e sul da Europa. Todas as casas eram construídas de madeira, por vezes separadas por corredores largos, como os Almenninge em Bergen, que constituíam uma defesa contra os incêndios. Apenas algumas igrejas, fortificações e certas residências episcopais utilizavam materiais mais duradouros, particularmente o tijolo.

O comércio fazia-se ao longo da rua principal, que nuns casos se chamava *bredgatan* (a rua larga, à semelhança da Rua Ancha de algumas cidades portuguesas), e noutras *storagatan* (a rua grande, como a *grande rue* das cidades francesas, ou a *calle mayor* das cidades espanholas). O largo só aparece mais tarde, tendo passado antes por uma fase de transição, a *marknads gata*, alargamento em funil de uma rua no ponto em que ela diverge, como se pode ver na figura 1, onde de resto já aparece com o nome de mercado ou largo (*torg*) <sup>(3)</sup>. A *marknads gata* (rua do mercado) é um elemento frequente das cidades medievais do Norte da Alemanha. O largo, que aparece como espaço destinado ao comércio, pois o termo *torg* tanto designa mercado como largo, é portanto posterior ao desenvolvimento da cidade. Assim, o primeiro *torg* é sempre periférico e só com o crescimento da cidade acaba por ser englobado, podendo tornar-se no coração da cidade. Neste caso constitui quase sempre o *storitorg* (grande mercado, ou grande largo), centro social de grande parte das cidades de província na Suécia. Nas aglomerações mais importantes desenvolvem-se, à semelhança de outras cidades europeias, como por exemplo Lisboa, largos periféricos de comércio especializado: cereal, carvão, palha. O deslocamento das funções

<sup>(2)</sup> Na Suécia apenas a cidade de Visby, na ilha Gotland, chega a ser envolvida por muralhas.

<sup>(3)</sup> *Torg* — palavra importada do russo antigo. No seu significado original indica um lugar onde se faz comércio, tanto na cidade como fora dela.

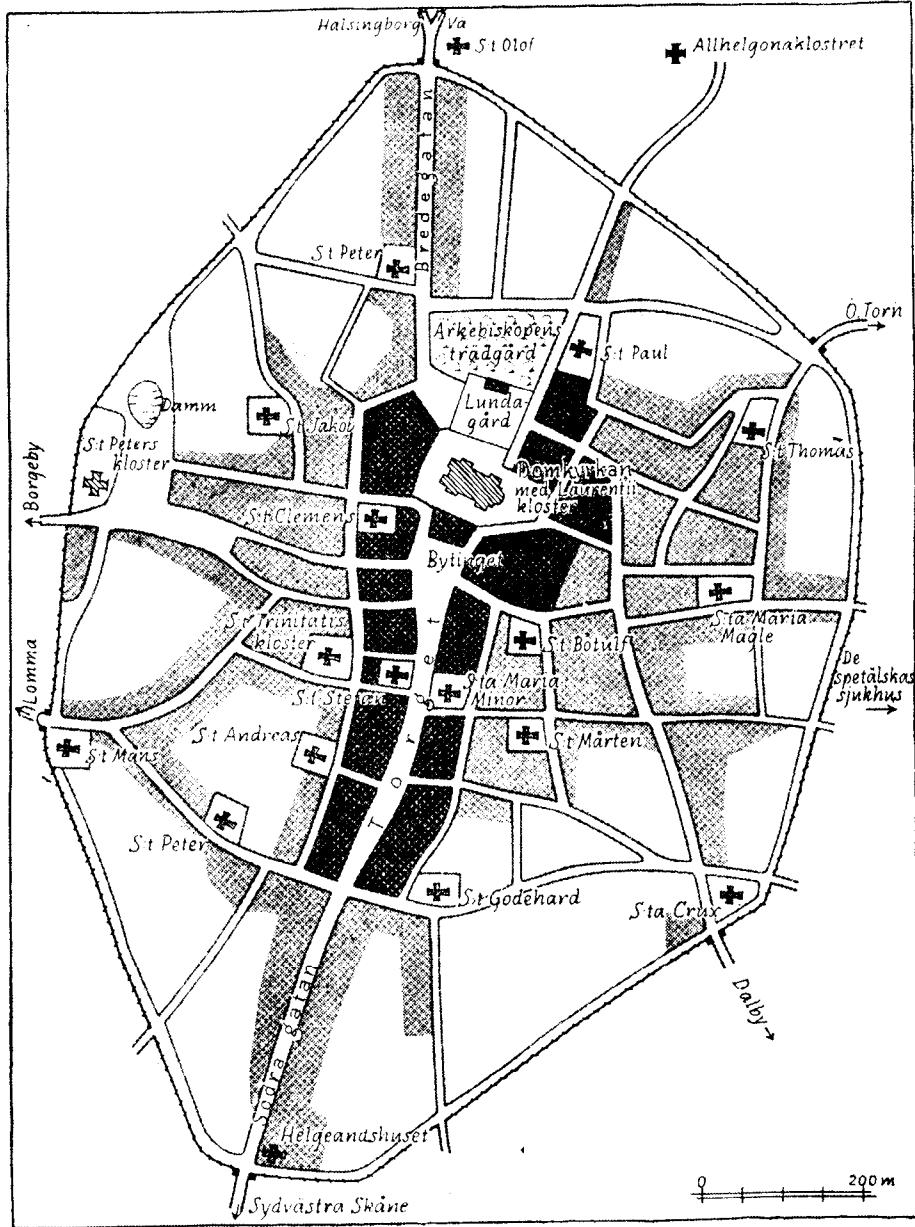


Fig. 1 — Lund, pelo ano 1200. Repare-se na rua mercado com o nome de Largo (Torget) e no grande número de edifícios religiosos. A cerca que envolve a cidade é uma mota (muro de terra batida), que no século XIX permitiu que se fizesse no seu lugar uma avenida circular.

(De KELL ÅSTRÖM, 1967).

terciárias do centro antigo pode levar ao aparecimento de um *nytorg* (largo novo), enquanto o outro mantém o nome de *stortorg* ou passa a chamar-se *gamla torg* (largo velho).

Os primeiros largos tinham uma forma irregular, que resultava das construções que iam sendo feitas em torno do local do mercado. Processo idêntico verifica-se nalgumas feiras portuguesas e aconteceu por exemplo com o Campo de Sant'Ana, em Lisboa, largo desenvolvido a uma das portas da cidade e para onde viria a ser transferida a feira das terças-feiras, que deixa de se efectuar no Rossio a partir do terramoto de 1755. Contudo, a Suécia conhece desde muito cedo (cerca de 1300) a forma rectangular nos largos. Com efeito, Köping e Arboga, duas cidades que aparecem no século XIII, não chegam a conhecer a *marknads gatan*, em virtude do desenvolvimento industrial alemão no Bergslagen, mas começam por um *torg* de forma grosseiramente rectangular. O facto não deve estranhar, pois os alemães construíam cidades (do tipo *bastide*), segundo padrões geométricos, nas terras colonizadas além do Elba. Por outro lado, também no resto da Europa se observa um renascimento das plantas geométricas (fig. 2). Mas só o replaneamento renascentista dará ao *torg* uma forma geométrica exacta. O largo medieval nunca adquire a monumentalidade da praça; esta só aparecerá com o Renascimento e com o Barroco, principalmente a partir do séc. XVII.

Os escandinavos importaram a ideia da cidade de uma forma incompleta, na medida em que retiveram apenas os aspectos funcionais e, em menor escala, os morfológicos. Deixaram de parte um elemento fundamental, a casa, e os respectivos materiais de construção. A casa rural de madeira foi implantada sem modificações na cidade. Apenas a Dinamarca (incluindo o actual território do Sul da Suécia) constrói casa de pedra e tijolo, à semelhança da Europa ocidental e meridional. Na Suécia, o tijolo só é introduzido no séc. XII e a sua utilização restringia-se aos edifícios religiosos. Segundo HAHR, autor da *História da Arquitectura de Gustavo Vasa e seus filhos*, na Suécia do séc. XVI «Os nobres viviam como camponeses e pouco se poderia esperar dos burgueses. Para eles as modestas casas de madeira com cobertura de turfa satisfaziam totalmente e só através de éditos e promessas de isenção, por parte dos monarcas, começaram em certa medida

a ser substituídas por casas de tijolo». Na Noruega a primeira lei sobre construção data de 1589 e exigia uma aparência urbana para os edifícios das cidades, bem como o seu alinhamento.

A casa rural escandinava é do tipo casa pátio, com as funções distribuídas por diferentes unidades construídas (fig. 3). Em geral a madeira e o colmo ou a turfa são os materiais de construção. Em sueco chama-se *gård* (å = aa). O *gård* típico é constituído pela casa de estar, cozinha, vários

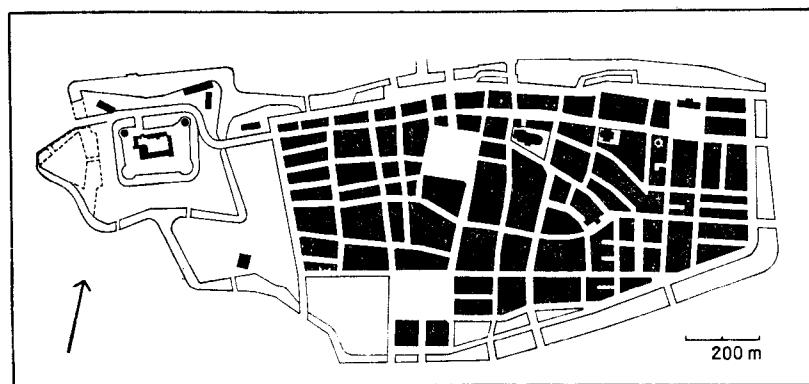


Fig. 2 — Malmö — A cidade medieval envolvida pelo canal. Morfologia típica do final da Idade Média, quando se desenvolve um certo geometrismo. Exceptua-se a parte a sudoeste, que foi reestruturada no século XIX.  
(De AMÉEN, 1961).

quartos, estábulos, celeiro, arrecadações, destilaria, casa de banho, tudo em construções individuais, abrindo para o pátio por elas delimitado. A referida lei norueguesa de 1589 pro-punha a construção de casas espaçosas e divididas em quartos.

Mas enquanto as unidades da casa, no campo, estavam devidamente espaçadas, ao serem transplantadas para a cidade houve necessidade de as aproximar, o que as tornava presa fácil do fogo, tanto mais que o antigo tratamento da madeira era feito com alcatrão. Este uso só é abolido pela legislação no fim da Idade Média, sendo substituído pelo ocre vermelho e vitriolo, subprodutos de metalurgia do Bergslagen, tratamento que se manteve até aos nossos dias.

O fogo era a ameaça constante nas cidades nórdicas, particularmente as suecas e norueguesas; na Dinamarca, em

que se incluía as actuais províncias do Sul da Suécia, os incêndios eram menos frequentes e menos devastadores, pois já existiam muitas construções em pedra e tijolo. Uma oração frequentemente rezada, «Bom Deus preserva a nossa cidade do fogo e do incêndio», mostra bem a importância desta calamidade no quotidiano do habitante das cidades suecas; guarda nocturno diz-se em sueco *brandvakt*, o que significa «vigia do fogo». O perigo da catástrofe influenciava a morfologia

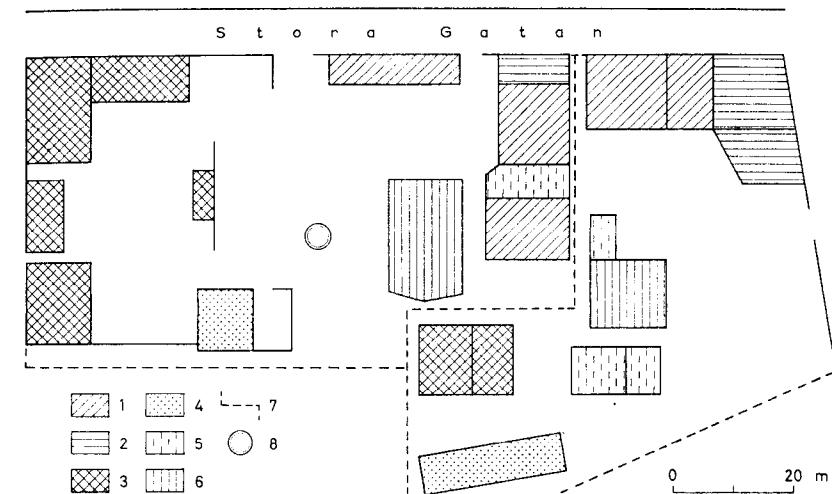


Fig. 3 — Planta de dois lotes em Köping (Lago Mälar) 1752. Como se vê, em pleno século XVIII, na grande rua (*Stora Gatan*) as casas não passavam de casas rurais múltiplas (*Gård*). (De J. B. LEIGHLY, 1928).  
1 — Habitação; 2 — comércio; 3 — estábulos; 4 — forno e destilaria;  
5 — arrecadações; 6 — adega; 7 — limite dos lotes; 8 — poço.

das cidades: já vimos a existência dos *almenninge* em Bergen; nas cidades junto ao lago Mälar, geralmente constituídas por ruas paralelas à margem, cortados por uma perpendicular existiam entre os lotes caminhos estreitos, os *vattergränder*, que levavam à superfície aquática. Junto de cada um destes corredores encontrava-se um barril com água, primeiro socorro em caso de incêndio.

As preocupações causadas pelo fogo originam disposições legais que, embora frequentemente não fossem observadas, proíbem as construções em madeira no centro das cidades.

Apesar das constantes preocupações, quase todas as cidades suecas (à excepção das do Sul) foram, ao longo da sua história, destruídas por incêndios. Estes desastres, que têm o mesmo significado de outros acidentes catastróficos — o terramoto de Lisboa de 1755, por exemplo —, fizeram com que as antigas morfologias tivessem sido substituídas por novos padrões, segundo as necessidades e gosto de cada época. Só nas cidades do Sul da Suécia, em Estocolmo e em Visby, se podem observar ainda traçados medievais e, mesmo assim, bastante modificados.

#### *Os PERÍODOS RENASCENTISTA E BARROCO*

O séc. XVI representa uma grande viragem na história da Escandinávia. O primeiro grande acto dos países nórdicos no contexto europeu é a adesão à Reforma, que internamente vai culminar num processo de concentração de poder real que se vinha desenvolvendo. Mais tarde, no séc. XVII, a Dinamarca e a Suécia entram directamente na grande política da Europa através da guerra dos trinta anos. Qualquer destes acontecimentos tem uma extraordinária importância na orientação dos padrões morfológicos segundo os quais se vão erguer novas cidades e reconstruir aquelas devastadas pelos incêndios frequentes. O fortalecimento do poder central vai possibilitar a imposição de uma planta que o incremento dos contactos com a Europa trouxe à Escandinávia: a cidade renascentista. A facilidade com que é aceite esta nova forma de cidade explica-se fundamentalmente em dois pontos: a falta de uma profunda tradição urbana e a adaptação do *Gård* (a casa rural continuava a dominar na cidade sueca) às formas rectangulares das plantas do renascimento (fig. 3).

A cidade renascentista impõe-se sobretudo pelo traçado viário e pelo sistema defensivo, faltando na quase totalidade das cidades suecas da época a monumentalidade. Esta ideia, que também é introduzida no séc. XVII, raramente é efectivada. Realizou-se em Karlskrona, cidade e porto do Sul da Suécia, construída na segunda metade do séc. XVII pela necessidade de um porto livre de gelos durante todo o ano. Erik Dahlberg, o Vauban da Suécia, traçou a planta da cidade e da fortaleza enquanto os arquitectos Tessin, pai e filho, organizaram a praça, no topo de um monte, que aqui não é um verdadeiro

*stortorg* ou seja um espaço reservado para funções comerciais, mas sim uma praça monumental bem marcada por três edifícios de Tessin.

A partir do séc. XVI funda-se um grande número de novas cidades (fig. 4) e todas segundo padrões morfológicos renascentistas. Também são reconstruídas várias cidades medievais, após destruição causada por incêndios, impondo-se plantas do mesmo tipo. A reconstrução das cidades punha vários problemas, sobretudo relacionados com a estrutura da produtividade. Como o reordenamento de cada cidade implicava sempre um alargamento das ruas, os lotes primitivos diminuíam de superfície. A solução para este problema estava na compensação com terreno público noutro ponto da cidade, aproveitando-se a destruição dos edifícios para dar aos novos lotes uma forma rectangular. Em Uppsala, que também teve um novo traçado de ruas segundo o padrão renascentista, mas sem que tenha havido incêndio, os lotes mantêm-se irregulares dentro de uma planta de cidade perfeitamente geométrica. Växjö, residência episcopal desde o séc. XII e centro comercial regional, é um exemplo de cidade medieval, várias vezes destruída por incêndios na Idade Média e sempre reconstruída segundo padrões grosseiramente geométricos. Finalmente, em 1659, após um novo incêndio devastador, Ruth estabelece uma nova planta em tabuleiro de xadrez.

Um dos exemplos mais interessantes de planta renascentista é o de Kalmar (fig. 5), na costa sudoeste da Suécia, em frente da ilha Öland. Antiga cidade medieval, foi totalmente destruída por um incêndio em 1647. Para a sua reconstrução projectou-se, três anos depois, uma dupla cidade onde se empregavam em cada um dos sectores os dois tipos de planta renascentista: o radial e o reticulado. O primeiro, centrado numa igreja medieval, o único edifício além do Castelo que resistiu ao referido incêndio, nunca chegou a ser terminado<sup>(4)</sup>. O segundo, a leste, constitui hoje o centro da cidade, com uma maior concentração junto do *stortorg*.

Durante este período fizeram-se também muitos planos para reconstruções ou novas cidades, que nunca chegaram a

<sup>(4)</sup> A única cidade escandinava que se realizou totalmente segundo uma planta renascentista radial foi Hamina (Frederikshamn), na Finlândia.

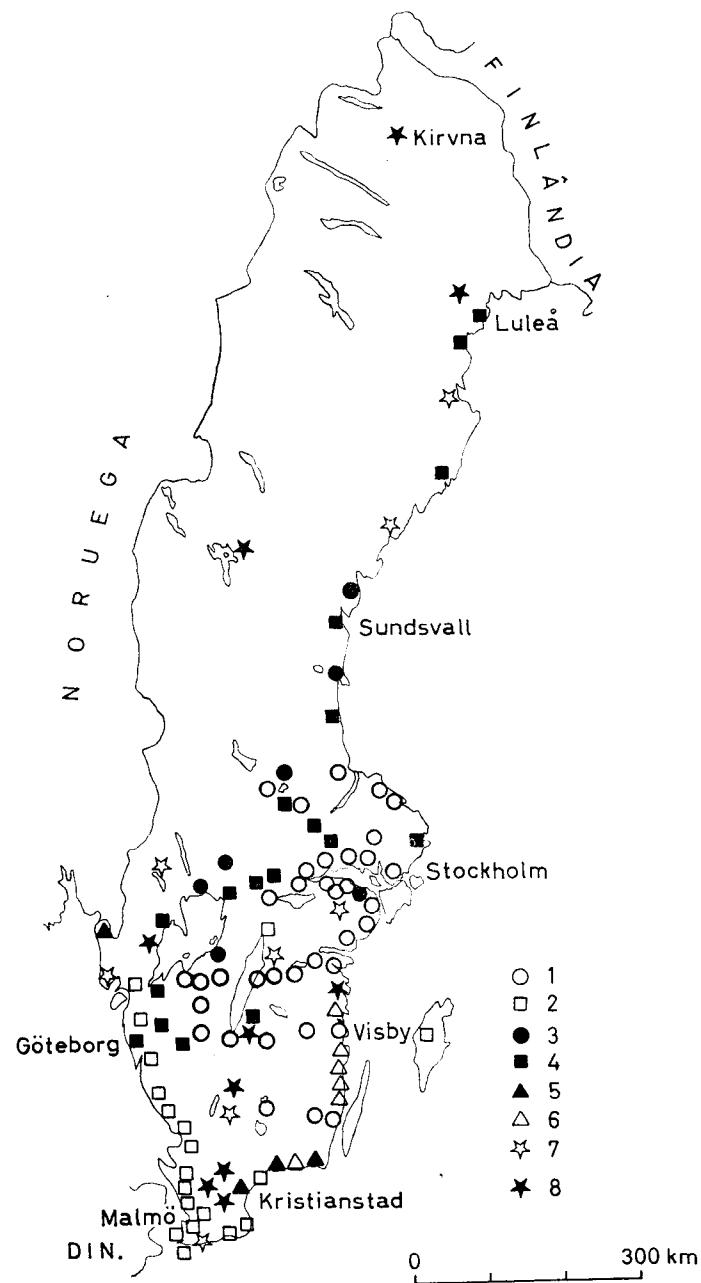
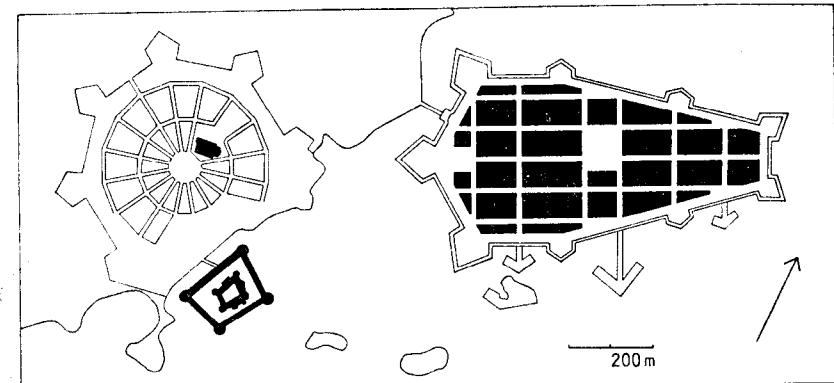


Fig. 4 — Suécia — Cidades segundo a data e natureza da fundação. 1 — Cidades medievais de formação sueca; 2 — cidades medievais de fundação dinamarquesa; 3 — grandes cidades da coroa, 1582-1611; 4 — grandes cidades da coroa, 1619-1652; 5 — cidades de colonização, 1622-1786; 6 — pequenas cidades da coroa — tributárias (séc. XIX); 7 — pequenas cidades da coroa — livres (séc. XIX); 8 — cidades espontâneas 1871.

ser realizadas. Algumas dessas plantas filiam-se nas cidades ideais do Renascimento. Um exemplo é-nos dado pelo projecto ideal (fig. 6) de uma cidade de 20 000 habitantes que Erik Dahlberg apresentou para a reconstrução da cidade de Landskrona, na costa sudoeste da Suécia, em frente da Dinamarca. Já anteriormente (1659) Nicodemus Tessin, o Antigo, tinha proposto uma planta, também segundo blocos rectangulares, muralha e cidadela a noroeste, que o rei recusara.



Rig. 5 — Kalmar — Cidade dupla projectada logo após o incêndio de 1647. Apenas a cidade reticulada, a leste, foi construída e constitui hoje o centro de Kalmar. (De AMÉEN, 1961).

Um outro exemplo, mais simples e onde os aspectos defensivos não contavam (não existia perigo de inimigos próximos), é o plano de Nicodemus Tessin, o Antigo, feito em 1648 para a reconstrução da cidade Gävle, no litoral báltico, a norte de Estocolmo (fig. 7).

É difícil distinguir o que se poderá considerar urbanização renascentista e urbanização barroca, particularmente a partir do séc. XVIII. Segundo LEWIS MUMFORD não podemos falar de uma morfologia renascentista, mas somente de ordenações influenciadas pela noção de ordem criada no Renascimento<sup>(5)</sup>. Este autor apenas considera renascentistas os arranjos geométricos incipientes feitos nas cidades medievais ou as novas cidades dos sécs. XVI, XVII e XVIII, que no fundo

<sup>(5)</sup> LEWIS MUMFORD, *La Cité à travers l'Histoire* (trad. francesa de *The City in History*, 1961), Paris 1964, pp. 442 e sgs.

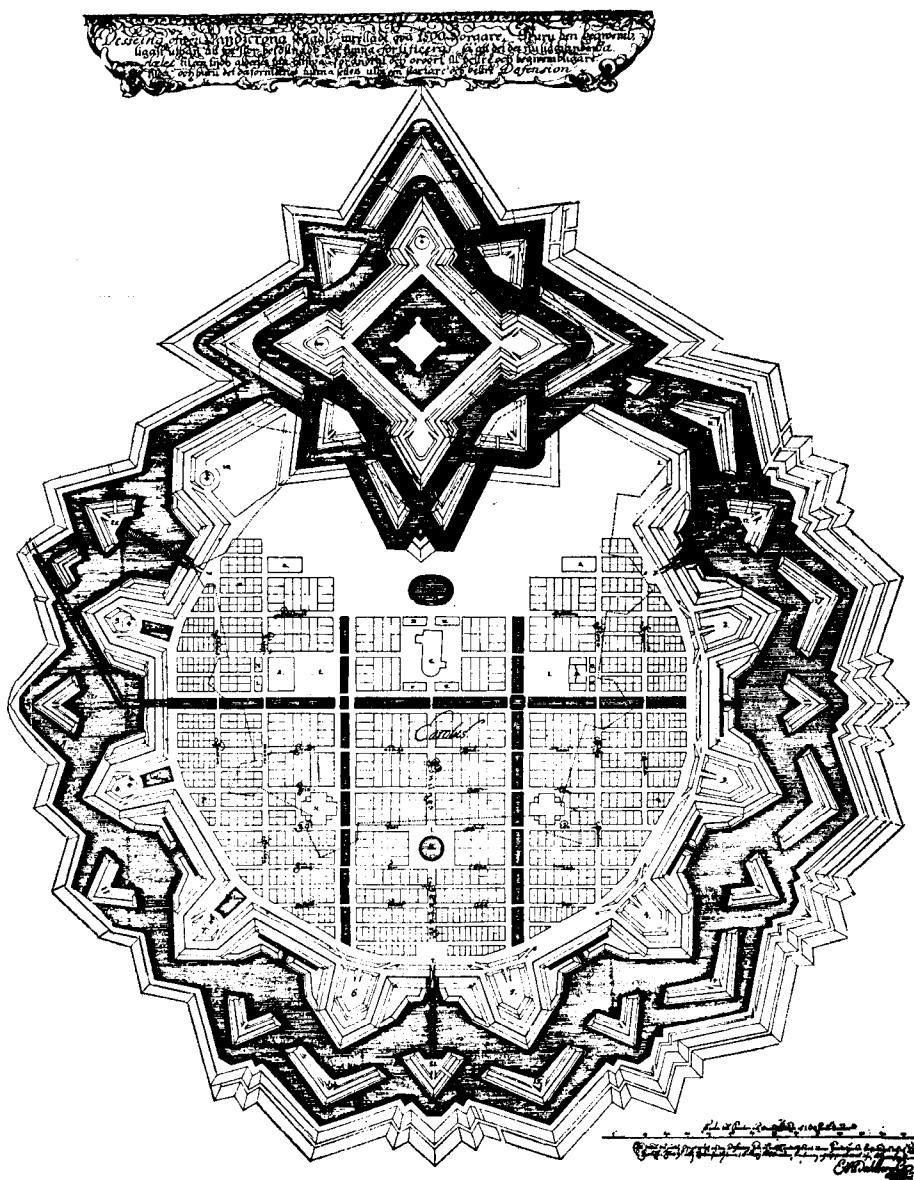


Fig. 6 — Landskrona. Projecto de Erik Dahlberg em 1960.  
(De KELL ASTRÖM, 1967).

nada trouxeram de novo à paisagem urbana, além de um certo geometrismo. Contudo, os autores suecos consideram renascentistas todas as urbanizações feitas a partir do séc. XVI e até ao séc. XIX, segundo padrões geométricos. O urbanismo barroco, se bem que já do conhecimento dos arquitectos suecos dos séc. XVII e XVIII (chegando-se a realizar em arranjos parcelares dos Tessin em Karlskrona e Tessin o Velho no desenho para a reconstrução do centro de Estocolmo em

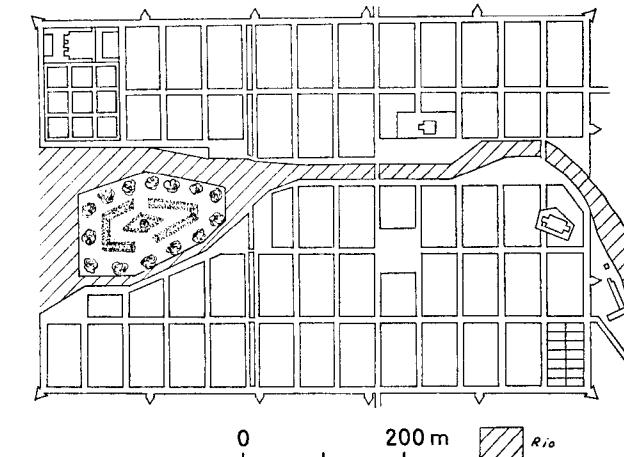


Fig. 7 — Gävle. Projecto de Nicodemus, o Velho, 1648. (De E. A. GUTKIND, 1965).

1712-1713), apenas é aplicado, em larga escala, no séc. XIX. Contudo, durante o período industrial continuam a utilizar-se na maior parte dos casos os reticulados simples renascentistas, quer nas extensões de aglomerações existentes, quer na planta de novas cidades.

#### *A REVOLUÇÃO INDUSTRIAL*

Durante o séc. XIX desenvolvem-se dois temas fundamentais na morfologia urbana da Suécia. Por um lado, e no que respeita a planeamento dos grandes conjuntos urbanos, portanto restrito às principais cidades, a utilização dos padrões de urbanismo barroco; por outro lado, as morfologias incipientes das áreas onde se desenvolvem a habitação para a classe operária.

No primeiro tipo de intervenção sobressai a influência do plano de Haussman para Paris, que esteve na base da proposta que Lindhagen apresentou para Estocolmo em 1866. Projecto idêntico é feito no mesmo ano para Gotemburgo. Estas reestruturações gerais coincidem também com a destruição das fortificações (de terra), o que permite o traçado de grandes avenidas envolventes, por vezes inspirados no *Ring* de Viena, como no caso de Gotemburgo. Temos portanto uma morfologia sem originalidade, inspirada nos padrões então mais correntes na Europa e na América do Norte.

No desenvolvimento das áreas de habitação operária assinalam-se vários tipos e diferentes fases, com influência nos padrões morfológicos das cidades. Numa primeira fase (princípio do séc. XIX) dá-se um enchimento de antigos pátios (*gård*), que tinham aparecido, como vimos, pela implantação da casa rural múltipla na cidade. Essas construções do interior dos pátios eram muito pequenas, sem condições higiênicas e frequentemente de um só piso, podendo contudo atingir 3 e 4. Ocupam o lugar dos antigos estábulos, arrecadações, adegas, etc. (fig. 3). Ainda hoje se encontram vários casos, como por exemplo em Lund, onde essas habitações são ocupadas muitas vezes por estudantes. Constam de uma cozinha e um quarto. A casa de banho ou retrete é muitas vezes comum para todos os habitantes do pátio, e está instalada numa construção isolada. Trata-se de um fenómeno comum a outros países e frequente em Lisboa na primeira metade do século passado, especialmente nas áreas próximas das instalações industriais que se desenvolveram então. A partir de 1870, a parte dedicada à habitação e comércio no *gård* da cidade anterior à Revolução Industrial, que corresponde às construções voltadas para a rua, é demolida e no seu lugar controem-se imóveis de 3 a 4 pisos divididos em pequenos apartamentos, por vezes com instalações sanitárias e mesmo cozinha comuns aos moradores de cada andar. Nalguns casos, particularmente nas proximidades do centro, erguem-se construções do mesmo tipo no interior dos pátios.

Nos últimos anos do séc. XIX, no auge do liberalismo, o estado vende muito terreno para construção a particulares. Grande parte é destinado à habitação para as classes mais pobres, sobretudo para a crescente massa operária. Aparecem

assim grandes casernas de 5 a 7 pisos, tanto em bairros já existentes como na periferia, servida agora pelo caminho-de-ferro e pelo carro eléctrico. O traçado em que se insere esta habitação é muito incipiente, padrão linear ou reticulado.

Entretanto, a burguesia das aglomerações industriais começa a reagir ao mau ambiente da cidade e vão aparecer subúrbios aprazíveis de moradias rodeadas por jardins, servidas pelo transporte rápido do caminho-de-ferro.

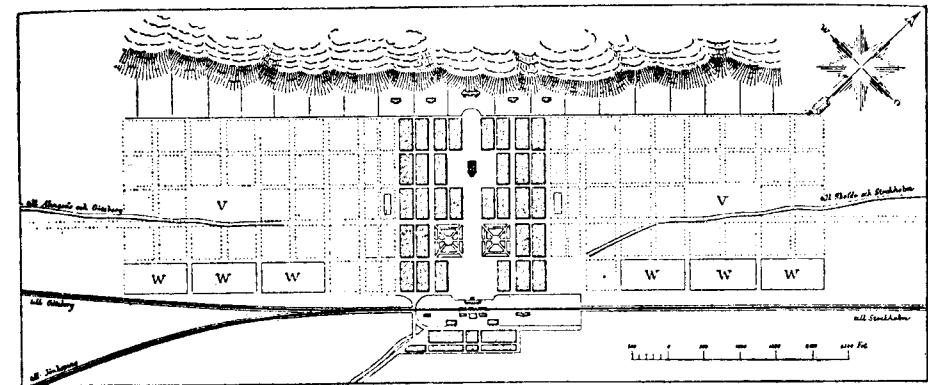


Fig. 8 — Projecto de uma cidade ideal nascida do caminho-de-ferro, anos 1850. Autor A. W. Edelvård. (De KELL ÅSTRÖM, 1967).

Todavia, do ponto de vista da morfologia urbana, não aparecem inovações durante o séc. XIX, já que se continua com o padrão renascentista-barroco para os grandes conjuntos, ou apenas reticulados simples, em loteamentos de especulação (fig. 8).

#### O SÉCULO XX

O início do séc. XX é marcado na história da morfologia urbana com a forte reacção de CAMILO SITTE aos padrões renascentista e barroco, aos quais contrapôs um traçado mais informal, inspirado na morfologia medieval. O livro de SITTE *Der Städtebau nach seinen Künstlerischen Grundsätzen* teve larga audiência na Suécia e influenciou fortemente o planeamento urbano do princípio do século. A primeira organização urbanística que utilizou um padrão deste tipo foi o Landstadsområdet, em Gotemburgo, de autoria de Albert Lilienberg.

Trata-se de um agradável conjunto de moradias, com um ou dois pisos, construídas em madeira pintada de castanho e com cobertura de telha. Conjuntos semelhantes desenvolveram-se até à última Grande Guerra em muitas cidades suecas.

Mas o principal defensor e propagador das ideias de SITTE na Suécia foi o arquitecto P. O. Hallman, responsável por muitos planos de urbanização durante os anos 10 e 20 e que traçou alguns dos novos bairros de Estocolmo, como Röda-bergsområdet.

As plantas dos bairros pertencem ao chamado padrão neo-medieval. A rede viária, hierarquizada, está tanto quanto possível adaptada à topografia e as construções nunca ultrapassam os quatro pisos.

A partir deste momento é muito difícil uma sistematização rigorosa da morfologia urbana, na medida em que integram, por vezes no mesmo plano, diferentes tipos de traçados. Contudo podem distinguir-se a partir dos anos 20 e em dois momentos (20-40 e 40...) também dois tipos distintos: o lamelar e o celular. O primeiro é a consequência do movimento funcionalista que, iniciado na Alemanha ainda no primeiro quartel do século, depressa atinge a Suécia, onde teve seguidores imediatos. Sem prejuízo das altas densidades que urgiam, o novo padrão podia proporcionar, além de vários espaços verdes, uma intimidade habitacional e uma hierarquização viária completa, quatro condições que até então ainda não tinha sido possível conjugar. Assim se eliminava o ambiente desastroso que a Revolução Industrial criara, com os compactos quarteirões de casernas inseridas num reticulado primário. Também se evitavam os inconvenientes dos intermináveis subúrbios de pequenas moradias, que pulverizavam a cidade e lhe retiravam todo o seu ambiente urbano.

O primeiro (1928) que segue as novas directrizes é da autoria do arquitecto Sven Markelius e destinava-se a Gärde, na periferia imediata de Estocolmo. Mas o primeiro conjunto a ser construído (início dos anos 30), segundo o padrão lamelar, é Hjorthagen, nos arredores de Estocolmo. Enquanto o projecto de Markelius para Gärde propunha bandas de edifícios de onze e vinte pisos, naquele as construções, também em longas bandas, não iam além dos três e quatro pisos. Em qualquer dos casos a hierarquização da rede viária era completa

e procurou-se ao máximo evitar o contacto directo do automóvel com o peão. A separação total entre peão e automóvel é conseguida no projecto de 1940 para Gubbängen, que segue também as directrizes do funcionalismo, integrando-se num padrão lamelar simples.

Entretanto, e até mesmo após a segunda Grande Guerra, apesar de algumas reacções em contrário, várias urbanizações, sempre em extensões urbanas, aplicam uma morfologia deste tipo.

A morfologia do tipo celular, com uma hierarquia viária muito desenvolvida e a negação completa de geometrismo, vai-se desenvolver sobretudo em relação ao novo planeamento urbano com base na chamada unidade de vizinhança. O livro de L. MUMFORD, *The Culture of Cities*, publicado nos Estados Unidos em 1938 é traduzido e editado na Suécia em 1942. Não provocando o mesmo impacto que teve na Inglaterra durante e após a segunda Grande Guerra, este livro teve muita importância nas novas orientações do planeamento urbano sueco, sendo um dos principais veículos de difusão das concepções de CLARENCE PERRY, apesar de este já ter publicado um artigo em 1929 sobre «The Neighborhood Unit» e CLARENCE STEIN e outros terem demonstrado o valor desses conceitos. No imediato, as principais influências virão de Inglaterra, onde a experiência das New Towns estimulou a criação dos urbanistas suecos dos últimos anos.

Do ponto de vista da morfologia pode afirmar-se que não acontecem mais inovações no contexto geral da cidade, embora nos arranjos de pormenor a imaginação dos urbanistas suecos tenha sido constantemente estimulada. Mas o grande esforço do após-guerra no campo do planeamento urbano tem estado sobretudo dirigido para os aspectos sociais. Após uma ideia de cidade importada e durante séculos pensada a partir da rua, o ambiente urbano passou a ser concebido com a casa como ponto de partida, para, finalmente, ter o homem como elemento e factor primordial da orientação.

JORGE GASPAR

## BIBLIOGRAFIA

- AMÉEN, L. — «Stads Planetyper». *Svensk Geografisk Årsbok*, 37, 1961, pp. 43-63.
- «Gatumönstret I Stadskärnor ava Medeltida Ursprung». *Svensk Geografisk Årsbok*, 40, 1964, pp. 45-56.
- *Stadsbebyggelse och Domänstruktur — Svensk Stadsutveckling I Relation till Ågoförhållanden och Administrativa Gränser*. Lund, 1964.
- ÅSTRÖM, K. — *Svensk Stadsplanering*. Estocolmo, 1967.
- EIMER, G. — *Die Stadtplanung im Schwedischen Ostseereich 1600-1715*. Estocolmo, 1961.
- GUTKIND, E. A. — *Urban Development in the Alpine and Scandinavian*. Vol. II de *International History of City Development*. New York, Londres, 1965, 500 p.
- HANSEN, B. — «Urban Activities; Urban People and Urban Environment in Scandinavian History», in *Urbanism and Urbanization*, Ed. Nels Anderson, Leiden, 1964, pp. 243-258.
- JOSEPHSON, R. — *Svenska Stadskartor och Stadsplaner Intill 1800-Talets Början*. Gotemburgo, 1923.
- LEIGHLY, J. B. — *The Towns of Mälardalen in Sweden. A Study in Urban Morphology*. Berkeley, 1928.
- LORENZEN, V. — *Christians IV. S Byanlaeg*. Copenhaga, 1937.
- MARKELIUS, S. e SELEM, H. — «Nuovi Svillupi Urbanistici a Stoccolma». *Urbanistica*, n.º 10-11, 1952, pp. 36-61.
- NELSON, H. — «Swedish Town Types Building Materials and Plans». *Svensk Geografisk Årsbok*, 1931, pp. 3-30.
- WALLER, E. — «Vällingby et Farsta. Essais de Solution aux Problèmes Urbaines de Stockholm». *Révue Géographique de Lyon*, vol. 38, n.º 8, 1963, pp. 33-46.

## RÉSUMÉ

*L'évolution de la morphologie urbaine en Suède.* L'article a pour but de présenter au lecteur portugais quelques uns des aspects les plus significatifs de l'évolution du tracé et de la morphologie des villes suédoises, dans une perspective historique et en donnant une attention particulière aux plans d'urbanisme.

Tout d'abord, on a analysé l'introduction tardive de la ville en Scandinavie, son apparition étant relationnée avec les activités commerciales et maritimes. Ce n'est qu'avec le christianisme que la ville a été implantée définitivement dans le monde scandinave. Dans cette première phase de la vie urbaine scandinave on a encore souligné l'influence allemande notamment celle de la Ligue de la Hanse.

Ensuite, on s'est penché sur la morphologie de la ville médiévale suédoise et ses principaux éléments et on l'a comparée avec la structure de la ville portugaise à la même époque. C'est ainsi que le «bredgatan» est assimilé à la Rua Ancha et les différents types de «torg», différenciés par leurs fonctions respectives, se rapprochent de plusieurs

places «spécialisées» de Lisbonne (par exemple): celle du blé, du charbon, de la paille.

A ce propos, on a mentionné les caractéristiques de la maison rurale scandinave et la manière dont telle architecture peut s'adapter à l'organisation citadine. On a particulièrement mis en relief l'influence de ce facteur dans l'agencement interne des agglomérations rurales et urbaines.

La Renaissance représente un grand virage dans l'histoire de la Scandinavie et par conséquent dans la vie des villes. Pendant cette période et durant son prolongement dans l'époque baroque, on assiste à un intense processus d'urbanisation qui se marque par la fondation de nouvelles villes et par la reconstruction de la plus grande partie de celles qui existaient déjà car les habitations étant en bois, les incendies étaient fréquents. Alors, on observe l'introduction de modèle de villes idéalistes de la Renaissance où les urbanistes suédois arrivent à être des innovateurs. On peut citer plusieurs exemples comme Karls-Krona dont le plan a été conçu par ERIK DAHLBERG, le Vauban suédois, le plan idéaliste de Landskrona du même auteur, ou celui de NICODEMUS TESSIN, l'Ancien, pour la reconstruction de Gäule (fig. 7).

Pour la période correspondant à la Révolution Industrielle, on a mentionné et analysé le développement anarchique des zones habitées par les classes ouvrières ainsi que l'influence du plan d'HAUSSMAN pour Paris que l'on retrouve dans le plan de Lindhagen pour Stockholm, en 1886. On a mis en évidence la pauvreté de cette période, quant à l'urbanisme et durant laquelle il fut impossible de contrôler la spéculation résultant du libéralisme économique. Le chemin de fer, permettant une apparente déconcentration des villes ne viendra que favoriser encore davantage les classes déjà les plus aisées.

Enfin, on a analysé le XX<sup>e</sup> siècle qui redevient une période féconde sur le plan urbain. La Suède, une des premières, s'est fait écho des réactions de SITTE et de MUMFORD sur les délabrements de la ville industrielle, réunissant l'accord non seulement des urbanistes mais aussi des pouvoirs publics. C'est ainsi qu'une nouvelle conception de la ville s'est développée, tournée vers le bien-être du citadin et dont on peut citer maints exemples de plans du premier quart de ce siècle aussi bien que les réalisations bien connues postérieures à la deuxième guerre mondiale. Ne présentant pas d'innovations notables, les urbanistes suédois se sont montrés attentifs à ce qui se passait dans les autres pays et ont su capter pour leur pays ce qui avait été réalisé de meilleur.

## SUMMARY

*The development of urban morphology in Sweden.* This paper tries to introduce Portuguese readers to some of the most significant features in the development of the layout and morphology of Swedish cities; an historical approach is adopted and particular importance is given to planned interventions.

In the first place the late origins of the city in Scandinavia are considered as well as their relation to trade and maritime activities. It was only with the coming of Christianity that the city finally became part of the Scandinavian world. The German influence — mainly through the Hanseatic League — is specially studied at this early stage of urban life in Scandinavia.

This is followed by an analysis of the main elements of the morphology of the Swedish city in the Middle Ages which is compared to the structure of the Portuguese city of the same period. Thus, the *bredgatan* is similar to the *Rua Ancha* and the different types of *torg*, which are called according to their functions, remind us some «specialized» squares in Lisbon, for example: of wheat, of coal or of straw.

In this context the features of the Scandinavian rural house are mentioned as well as the ways in which this type of architecture can be adapted to the organization of the city. It is emphasized that this factor plays an important role in the internal structure of rural and urban centres.

The Renaissance period represents a turning point in the history of Scandinavia and consequently in the life of cities. During the Renaissance and its aftermath in the Baroque age, an intense process of urbanization took place; signs of this are to be found in the foundation of new cities and in the rebuilding of the majority of those already in existence, where the predominance of timber buildings frequently gave rise to fires. The patterns of the ideal cities of the Renaissance were then introduced and some Swedish planners added a few innovations. There are several instances of this, like the Karlskrona plan by ERIK DAHLBERG, the Swedish Vauban, an ideal plan for Landskrona (fig. 6) by the same author or the plan for the rebuilding of Gäule (fig. 7) by NICODEMUS TESSIN, the elder.

As to the period of the Industrial Revolution there is an analysis of both the spontaneous developments of the dwelling areas for the working-class and the influence of HAUSSMAN's plan for Paris of which Lindhagen's plan for Stockholm (1866) is a good example. The poor achievements of this period in city planning were obviously due to the fact that it became impossible to control speculation arising from economic liberalism. The railway apparently allowed the disconcentration of cities and this merely improved the situation of the privileged classes.

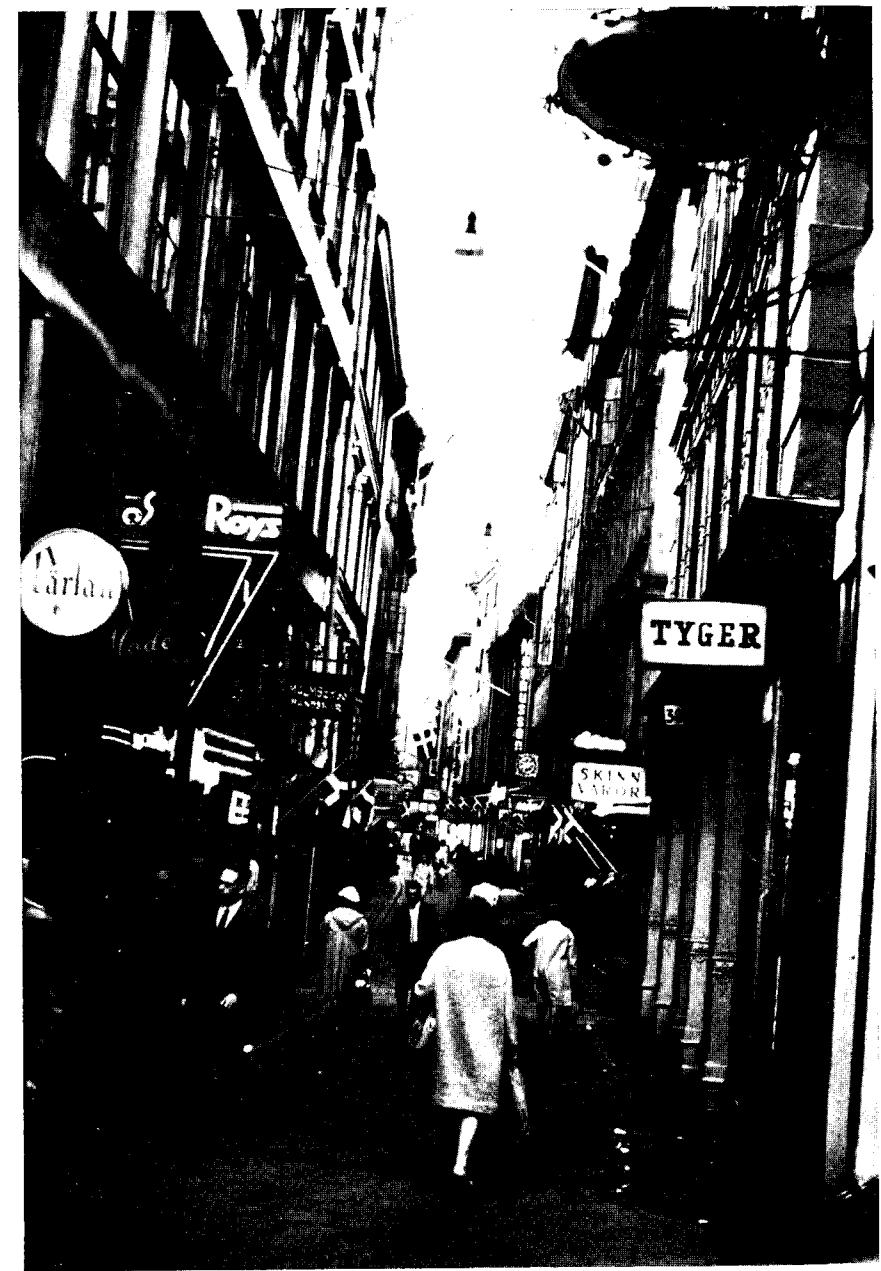
Finally is analysed the 20th century which is a rich period as far as urban planning is concerned. The reactions of SITTE and MUMFORD to the chaotic conditions of the industrial city soon echoed in Sweden not only among city planners but also in the departments politically responsible for these matters. A new concept of the city has developed which is primarily concerned with the welfare of citizens; instances of this can be found not only in planes of the first quarter of the 20th century but also in the well-known achievements after World War II. Although these are no significant innovations, the Swedish city planners have kept up with other countries, and have succeeded in following their most important achievements.



EST. I, A — Construções de madeira junto a uma via aquática; notar os corredores entre os edifícios.



EST. I, B — Situação idêntica à da figura anterior e aspecto da renovação.



EST. II — Estocolmo: via central do núcleo medieval.



EST. III, A — Estocolmo: pequeno largo (mercado do carvão) no núcleo medieval.



EST. III, B — Kalmar. O antigo paredão de terra equivalente das muralhas.



EST. IV, A — Construções tradicionais no parque de Skansen  
(Estocolmo).



EST. IV, B — Exemplos de arquitectura da madeira.



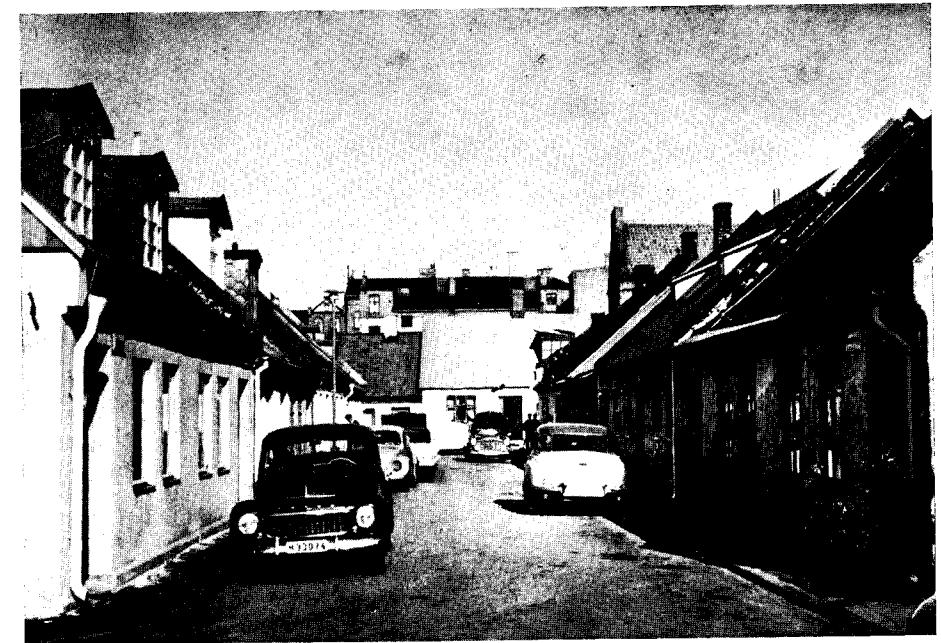
EST. V, A — Exemplos de arquitectura da madeira.



EST. V, B — Construções de madeira na praça principal de uma cidade  
de província — Ulrichamn.



EST. VI, A — Uma «vila» em Lund.



EST. VI, B — Malmö. Aspecto da habitação operária dos finais do século passado.



EST. VII, A — Estocolmo. Habitação económica dos anos 20.



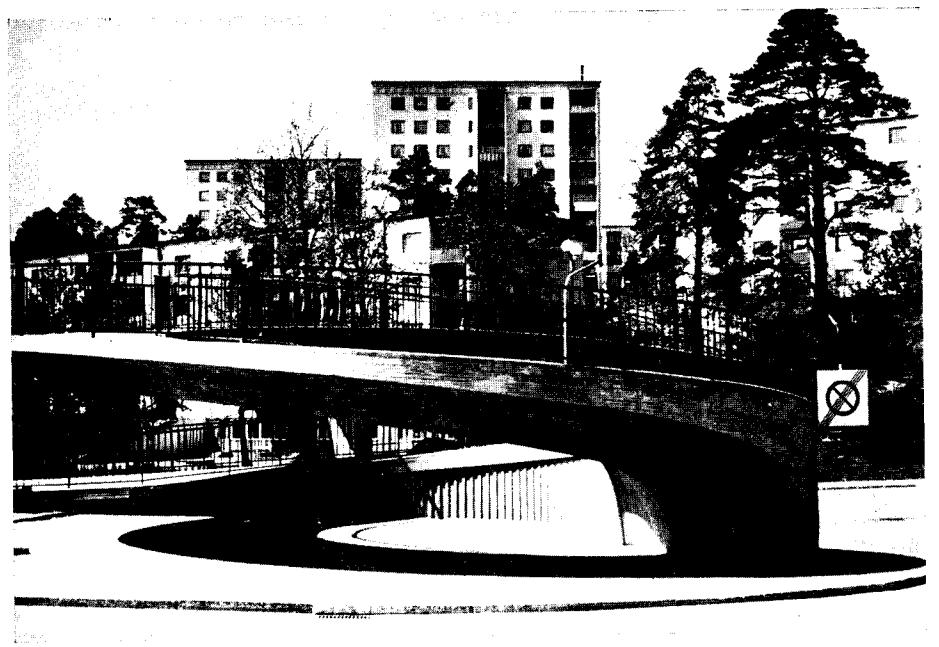
EST. VII, B — Transportes públicos, centro cívico e comercial num subúrbio de Estocolmo — Bredäng.



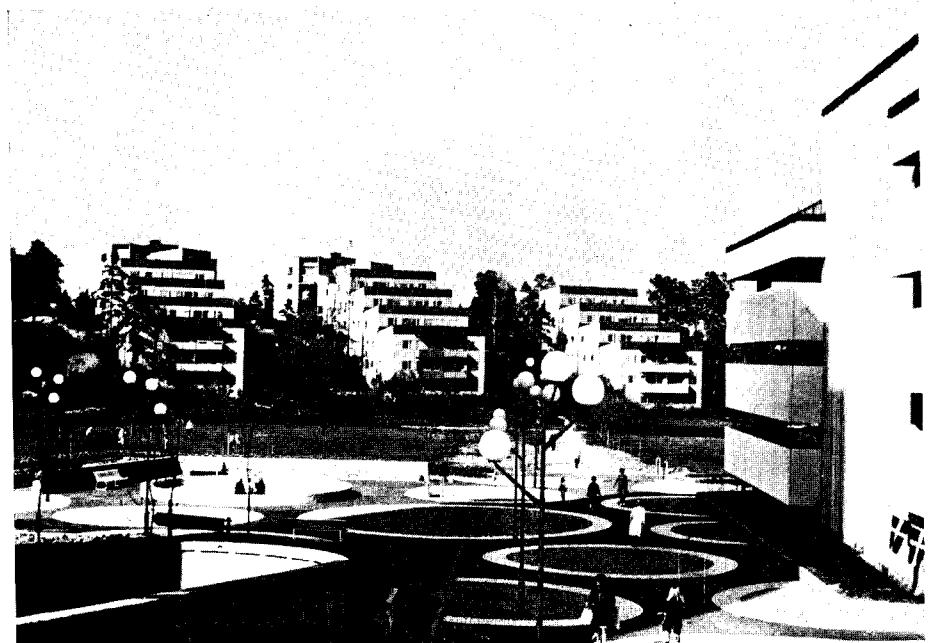
EST. VIII, A — Farsta: centro comercial.



EST. VIII, B — Torres de habitação nos arredores de Estocolmo.  
Farsta.



EST. IX, A — Farsta. Habitação e soluções para a separação do automóvel e do peão.



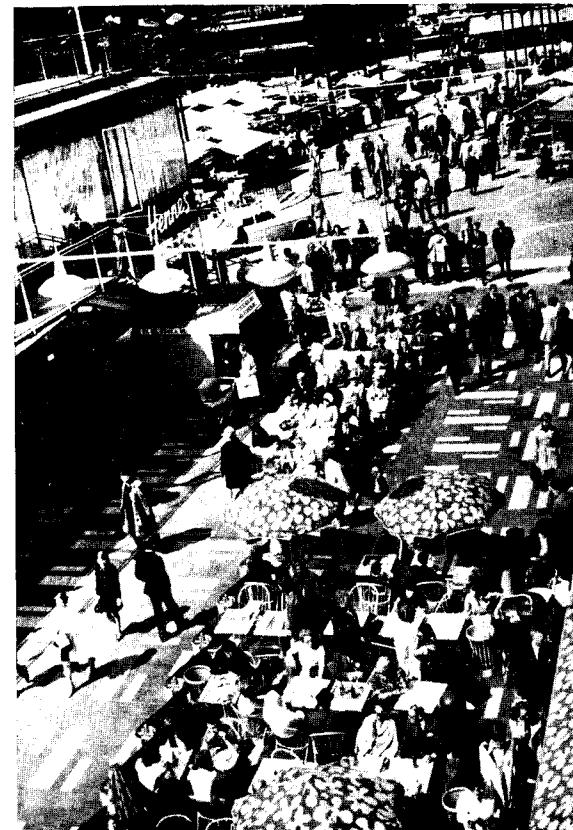
EST. IX, B — Habitação num dos mais recentes subúrbios de Estocolmo.



EST. X. A — Aspecto do centro comercial de um subúrbio de Estocolmo.



EST. X. B — Estocolmo — o centro de comutação de tráfego no novo centro comercial (área renovada).



EST. XI, A — Estocolmo — aspecto da renovação no centro comercial.



EST. XI, B — Solna — exemplo de um subúrbio renovado.