

Zeitschrift: Werk, Bauen + Wohnen
Herausgeber: Bund Schweizer Architekten
Band: 89 (2002)
Heft: 05: Hafenstädte = Villes portuaires = Harbour cities

Artikel: Von der Bucht zum Stadtraum : ein Entwurf von Paulo Mendes da Rocha für Montevideo
Autor: Spiro, Annette
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-66421>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 29.11.2024

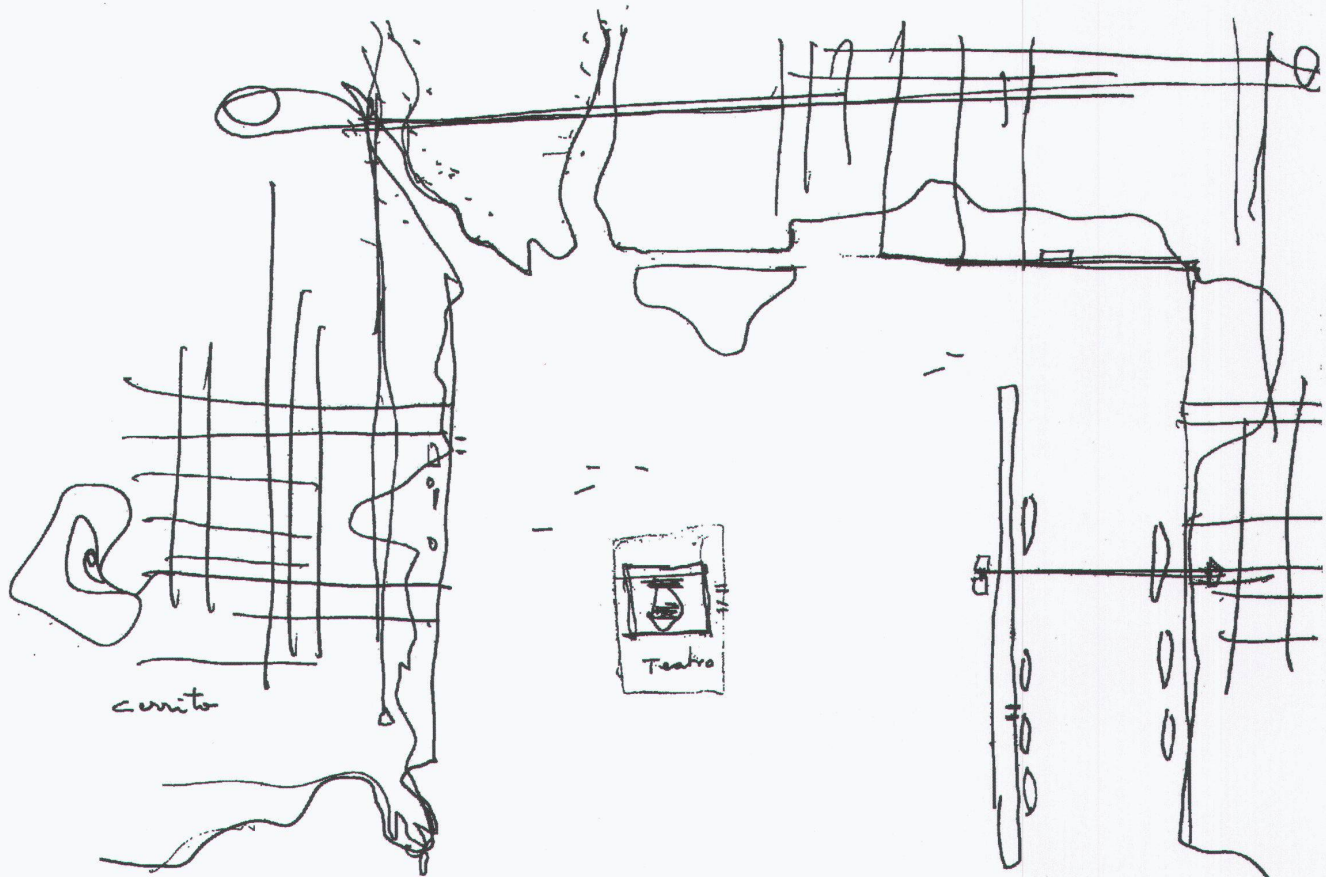
ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

Von der Bucht zum Stadtraum

Ein Entwurf von Paulo Mendes da Rocha für Montevideo

Nach der Vorstellung von Paulo Mendes da Rocha würde Montevideos Verhältnis zwischen Stadt, Hafen und Wasser in Zukunft geradezu in sein Gegenteil verkehrt und die Stadt bekäme eine neue Mitte. An einem internationalen Architekturseminar in Montevideo entwirft der brasilianische Architekt eine überraschende städtebauliche Neuordnung der Bucht von Montevideo. Mit einem einzigen formverändernden Eingriff werden die Parameter der Stadtentwicklung neu gesetzt. Der Entwurf überrascht durch seine ungewohnten Mittel – eine räumliche Vision, im Grunde das authentische Werkzeug des Architekten – und ist kennzeichnend für die Architektur von Paulo Mendes da Rocha.

1 | **Paulo Mendes da Rocha, Skizze für die Neuordnung der Bucht von Montevideo, 1998**
handschriftliche Legenden von links nach rechts:
Cerrito-Hügel, Marinebasis, Theater, Bucht von Montevideo, rechteckiger Platz aus Wasser, Verdoppelung des Hafens



| 1

Wenn Sie in Montevideo Hunger verspüren, steigen Sie in den nächsten Autobus mit der Aufschrift «Aduana». Sie werden sich an einem der grossen Holzkohlegrills wiederfinden, mitten in der Stadt, im Hafen von Montevideo. Nur wenige Städte haben sich ihren Hafen so einverleibt wie die Hauptstadt Uruguays. Er ist wie ein Körperteil der Stadt.

In der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts wächst Montevideo durch massive Zuwanderung und wird zum grössten Exporthafen des Landes für Fleisch, Textil und Leder. Dies und die Lage am internationalen Schifffahrtsweg zum Rio de la Plata machen den Hafen zu einem der wichtigsten des Kontinents. Die Topographie ist flach und die Bucht im Mittel nur gerade zwei Meter tief. Hafen und Fahrrinne müssen deshalb ständig ausgebaggert werden. Die kleine Bucht öffnet sich auf die grosse Mündungsbucht des Rio de la Plata. Vorgelagert auf einer Landzunge liegt die rechtwinklige Anlage des alten Stadtkerns und des Hafens. Die Stadterweiterungen des letzten Jahrhunderts erfolgten entlang der Küste und um die Bucht herum. Die neueren Stadtteile und das städtische Leben sind jedoch weniger auf die Bucht als auf die Altstadt ausgerichtet. Das Problem ist offensichtlich: Weil man gezwungen ist, um die ganze Bucht zu fahren, wird diese zum Hindernis degradiert, und der Zugang zum alten Stadtkern wird zum Flaschenhals.

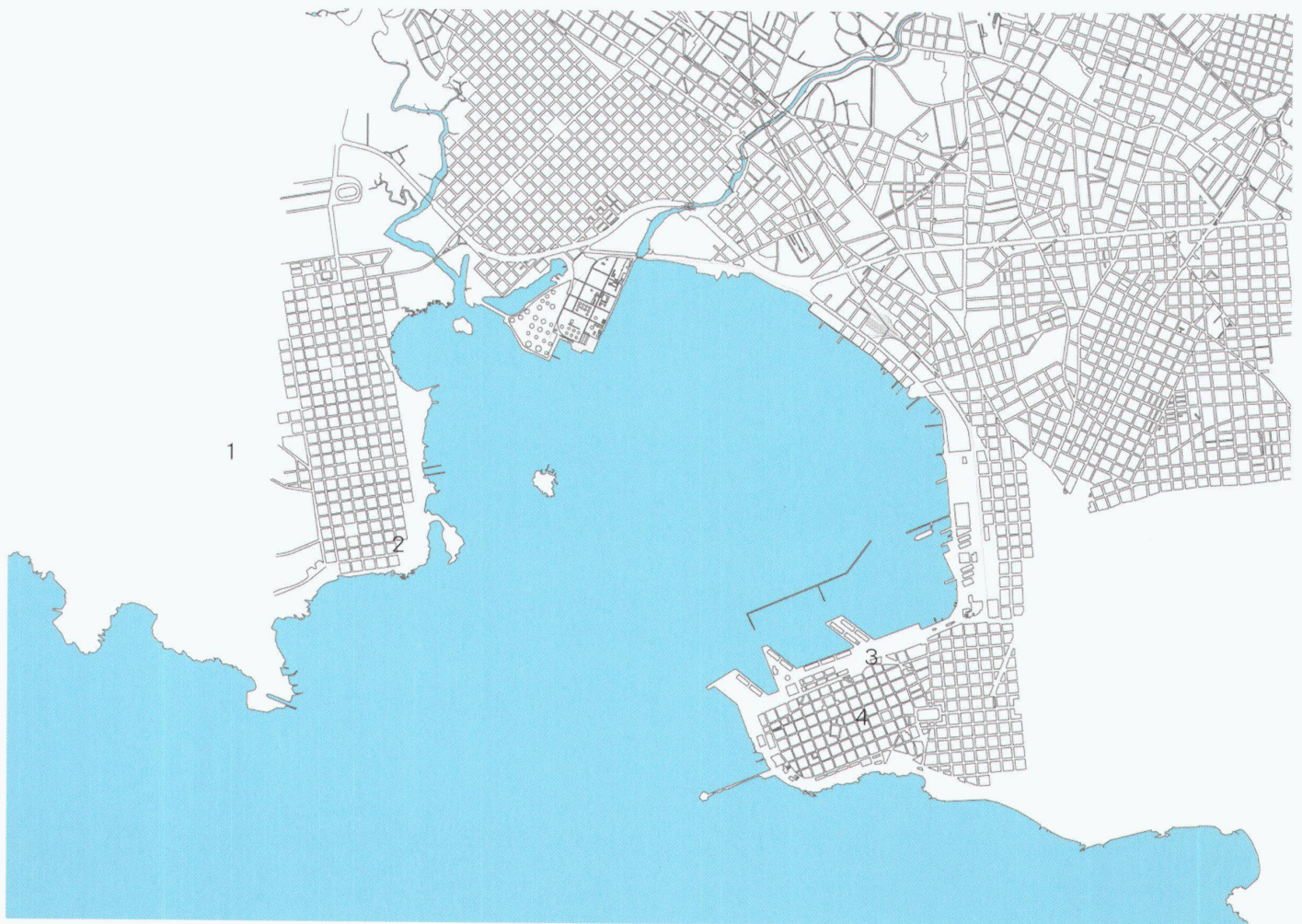
Die Bucht als neue Mitte

Vor diesem Hintergrund entwirft Paulo Mendes da Rocha 1998 als Gast eines Architekturseminars mit einer Gruppe von Studenten das Projekt für die Bucht von Montevideo. Im Problem der Ausgangslage findet er die Lösung; das vermeintliche Obstakel wird zum zentralen Verbindungselement der Stadt. Ein-

fach sind die Massnahmen und effizient. Paulo Mendes da Rocha verändert die Form der Uferlinie. Mit drei geraden Fronten wird die kreisförmige Bucht zu einem quadratischen Platz aus Wasser. Eine Flotte von Booten trägt die Passagiere über die Bucht und entlastet den Strassenverkehr. Für einen Architekten aus der Zwanzig-Millionen-Stadt São Paulo ist dies weniger eine Utopie, als eine zwingende Notwendigkeit. Die bestehende Rinne nutzend, erweitert er den Hafen, indem er ihn mit einem lang gestreckten Pier abgrenzt und so zugleich Uferlinie und Anlegeplätze für die Schiffe verdoppelt. An drei Seiten des «Wasserplatzes» liegen Gärten, Plätze, Theater, Kinos, Hotels, Cafés und Restaurants. Auf der vierten Seite öffnet sich die Bucht zum Rio de la Plata. Eine kleine Insel im westlichen Teil der Bucht wird in ein Theater umgewandelt: «Beim Anblick dieser Insel ist in mir der Gedanke an ein Theater erwacht, an einen venezianischen Raum, vollständig künstlich. Wenn man diese Insel verwandelt, wenn man ein paar Steine, die aus dem Wasser auftauchen und kaum eine eigene Gestalt haben, ergänzt, so verstärkt man damit das Territorium. Transformiert man diese Insel in ein Theater, so wird die Wasserfläche zum Platz, auf dem man spazieren gehen kann, auch wenn man dafür ein Boot braucht. Wie die Märkte auf dem Jang-tse-Kiang oder das festliche Venedig, wo man vor lauter Booten kaum mehr weiss, wer im Wasser und wer auf dem Platz ist.»

Formsetzung als Mittel

Das Überraschende an dieser Projektskizze ist nicht nur ihre Einfachheit und Effizienz, sondern ebenso das «Werkzeug», mit dem sie operiert: die Form. Eine geometrische Form ersetzt die zufällige Gestalt der Bucht. Das ist eine ungewöhnliche



42

| 2

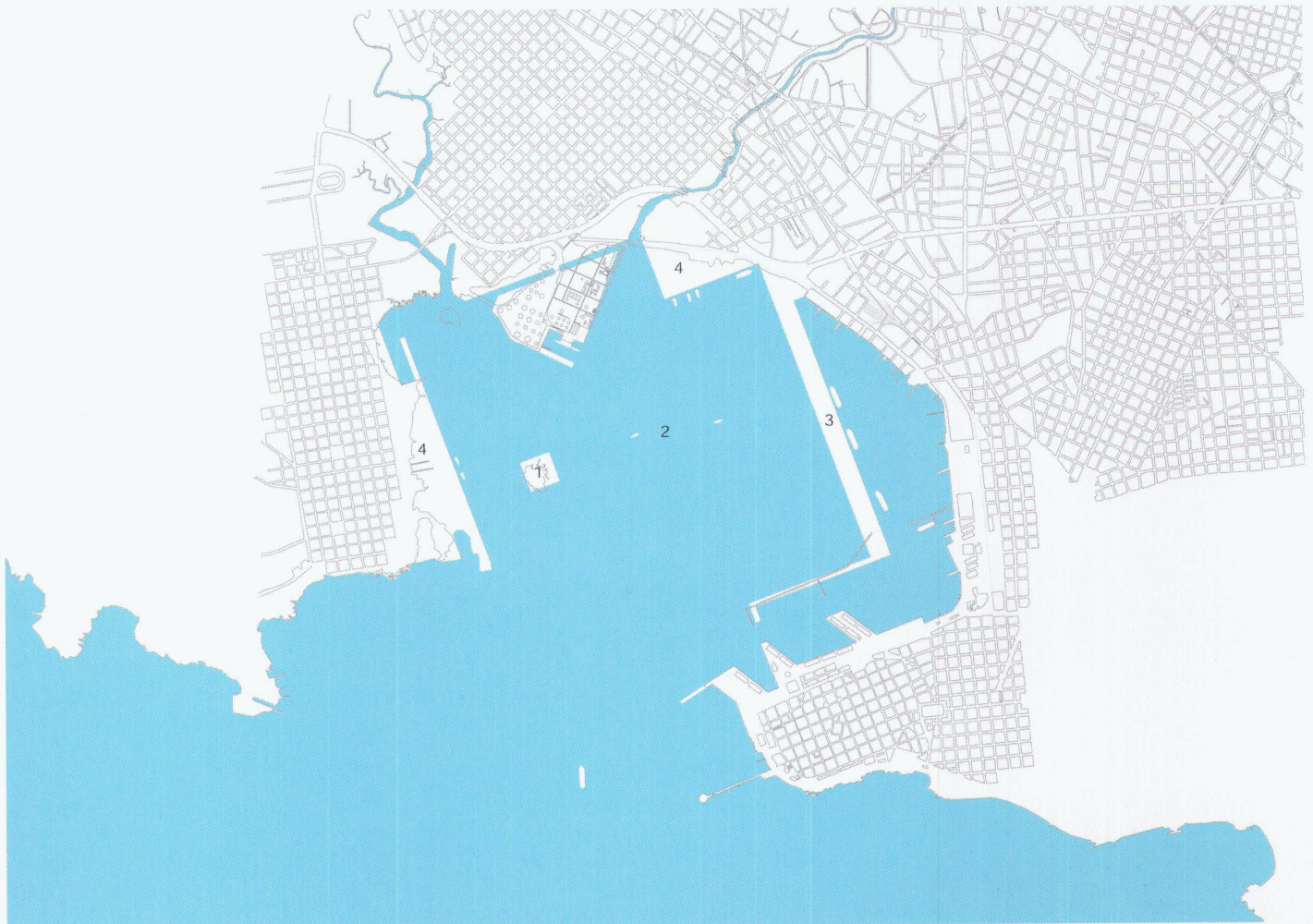
Massnahme für eine städtebauliche Planung in diesem Massstab.

Mendes da Rocha «macht» zuerst die Form. Diese erst erzeugt die weiteren Entwicklungen. Form ist hier also nicht Resultat einer Strategie, sondern gewissermassen die Strategie selbst. Anders also als die Vorschläge neuerer städtebaulicher Tendenzen, stellt er keine Form generierenden Parameter her, sondern Form. Ebenso deutlich unterscheidet sich sein Vorgehen aber auch vom klassischen Masterplan mit seinen weit gehenden morphologischen Festlegungen. Es geht auch nicht um die Konfrontation zwischen Natur und Gebautem wie man sie aus der Moderne kennt und wie sie Le Corbusier in seinem Entwurf für Montevideo vorschlägt – in seiner Skizze ragen die Arme eines Achsenkreuzes als riesige Bauten in die Bucht. Paulo Mendes da Rochas Entwurf erscheint dazu wie die Gegenthese. Sein Vorschlag konzentriert sich gerade *nicht* auf die Masse der gebauten Stadt, sondern auf die leere Stelle, auf die unbebaubare Fläche der Bucht. Im Zentrum steht kein Objekt, sondern ein Raum.

Die Wasserfläche wird nicht bebaut wie etwa bei Kenzo Tanges Projekt für die Bucht von Tokio, bei dem die Analogie zu Venedig vordergründig näher liegt als beim Entwurf der Bucht von Montevideo. Mendes da Rocha zeichnet weder Gebäude noch Bebaungsplan, trotzdem oder gerade deswegen hat der Vorschlag aber einen eminent architektonischen Charakter, denn der zentrale Gedanke ist eine räumliche Vision.

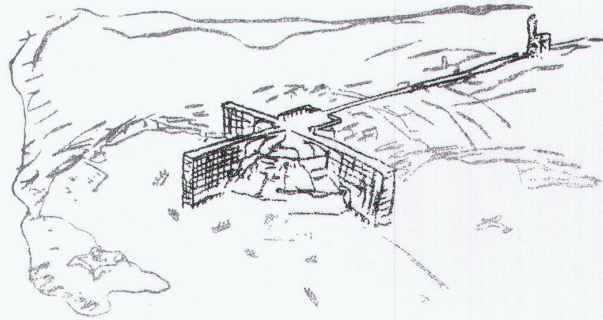
Eine Frage des amerikanischen Kontinents

Durch die Umformung der naturgegebenen Gestalt der Bucht in die präzise Geometrie der Wasserfläche, wird diese zum «Platz». Ein einziges öffentliches Gebäude macht die leere Fläche endgültig zum städtischen Raum. Nicht nur Rossis *Teatrino scientifico* taucht als Bild der Erinnerung auf, die *Konstellation Theater/Wasser/Stadt* erinnert ebenso an das *Sydney Opera House*, und in Utzons Konzept der Plattform ist auch die Idee des veränderten Territoriums enthalten. Der Vorschlag hat dadurch auch einen zutiefst technischen Charakter, denn die Neukonfiguration der Geographie ist im Grunde ein zivilisatorischer Akt. Die Technik ist im Verständnis des Architekten ein Akt der Wahrnehmung der Natur, eine Betrachtungsweise, die den Gegenstand verändert. Es geht um die Urbarmachung der Natur, die Aneignung des Territoriums durch den Menschen, um das Urbane schlechthin. Die Neugestaltung des Territoriums ist vor allem eine Frage des amerikanischen Kontinents. Die Entdeckung eines Erdteils, die Gründung neuer Städte wie Brasília, aber auch die Kolonisation: «Die simple Inbesitznahme trägt immer Zeichen des Raubes, der Zerstörung. Im Gegensatz dazu sollte die Architektur sich diesem neuen Kontinent gegenüber verpflichten, das Territorium zu gliedern, die Geographie über das einzelne Gebäude hinaus bewohnbar zu machen,»² sagt Mendes da Rocha. Unter diesem Aspekt scheint die Anspielung auf Venedig in einem anderen Licht. Denn so verstanden ist gerade diese Stadt in erster Linie ein technisches Werk.



| 3

Paulo Mendes da Rochas Entwurf nimmt auch eine kontinentale Dimension an. Dies nicht im Massstab des Eingriffs, sondern im Denken. Er sieht in Montevideo das Potenzial der Hafenstadt, die einen ganzen Kontinent erschliesst, im Ausbau der Binnenschifffahrt auf dem Flusssystem Tocantins/Uruguay, vom Amazonasbecken bis zum Rio de la Plata. Und wenn er zum Theater auf der kleinen Insel sagt: «Eine unsagbare Melodie könnte eines Nachts in die Stadt dringen. Wer weiss, vielleicht die Amazônica von Villa-Lobos...»⁹. So verbirgt sich in dieser Aussage mehr noch als eine poetische Anspielung die Sicht eines Architekten, der den Ort als Teil eines grösseren Ganzen begreift. Die Amerikas als einen Kontinent. «As Americas» wie es im Brasilianischen heisst. **A.S.**



| 4

- 1 Annette Spiro, Paulo Mendes da Rocha, Interview mit dem Architekten, Niggli Verlag, Sulgen 2002
- 2 Ibid.
- 3 Texto elaborado para publicação, Paulo Archias Mendes da Rocha, 1999/2000, São Paulo

Annette Spiro, *1957

Dipl. Arch. ETH; Ausbildung an der Hochschule für Gestaltung Zürich und an der ETH Zürich; 1976, 1981, 1990 längere Aufenthalte in Brasilien; seit 1991 gemeinsames Architekturbüro mit Stephan Gantenbein in Zürich. Publikationen zu Lina Bo Bardi und Paulo Mendes da Rocha. Autorin und Herausgeberin der Monographie «Paulo Mendes da Rocha, Bauten und Projekte», Niggli Verlag, Mai 2002

2 | Montevideo Ist-Zustand

1. Cerrito-Hügel 2. Marinebasis, 3. Hafen, 4. Stadtzentrum

3 | Montevideo mit Projekt von Mendes da Rocha, 1998

1. Theater, 2. Passagiertransport, 3. Erweiterung des Hafens, 4. Neue Stadtfronten

4 | Le Corbusier, Studie für Montevideo, 1929

surface de parking et un plan supérieur qui reliera le niveau piétonnier de la ville au nouveau port Marina et à la mer. Rien de nouveau donc; un modèle qui a été utilisé en maints endroits avec plus ou moins de succès, mais aussi exigé ici, avant tout par les politiques, comme solution pour la circulation.

Une crôte plutôt topographie qu'architecture. Où est la nouveauté, la spécificité élaborée pour Santa Cruz de Tenerife? De larges parties de la Plaza de España actuelle et de la Muelle de Enlace avec les aires de manutention du port sont des territoires remblayés à l'aide de matériaux très divers coûteusement ancrés sur la côte en forte déclivité du rivage atlantique. Tout ce qui est construit là est pour ainsi dire une couverture, une sorte de crôte venant doubler ces remblais déjà existants. Ce qui sera nouvellement bâti devra donc avoir une autre expression architecturale que la ville actuelle érigée sur le sol naturel et se présentera plutôt comme un paysage et une topographie: La nouvelle Plaza de España et la Plaza de las Islas Canarias se glisseront comme une crôte paysagée au dessus du flot de circulation souterrain vers le nouveau port Marina et la mer. En superficie, cette crôte sera organisée comme une nature artificielle rappelant une coulée de lave ou une grande plage, la nouvelle plage de Santa Cruz avec nombre d'installations urbaines et de lieux d'agrément tels que cafés, bars, kiosques, pavillons, points de rencontre, ainsi que remises et aires de dépôt pour les grandes fêtes de la ville.

Eruption et grains de lumière

Tous ces aménagements seront conçus comme des pavillons insérés dans la crôte de la plaza et différemment mis en forme. Ils auront pourtant toujours une certaine parenté avec des formes naturelles, sans pourtant imiter ces dernières. Cette parenté se rapporte plutôt à des phénomènes plastiques tels qu'éruption ou érosion qui marquent si fortement le monde aux formes bizarres propre aux îles Canaries. De nombreux bassins circulaires de grandeurs, de profondeurs et

de tonalités différentes seront un élément de composition important dans la crôte de cette plaza. Une part de ces bassins servira de patageoires pour les enfants et les adultes ou formera biotopes pour la flore et la faune. Certains bassins seront souterrainement reliés à la mer, de sorte que le rythme des marées deviendra sensible et visible jusque dans la ville.

La crôte construite sera également semée de petites ouvertures rondes qui, tels les grains d'une photo agrandie, formeront des images différentes selon la densité de leur répartition et laisseront entrer plus ou moins de lumière dans les pavillons, les rues couvertes et les surfaces de parking.

La nuit, la lumière artificielle et colorée s'échappera de ces grains ouverts dans la crôte de la plaza et, lors de l'arrivée en avion, une image de ce paysage de plage pourra être perçue comme une vue photographique. Au niveau concret des Plaza de España, et de las Islas Canarias, cette lumière inédite et variée exprimera la nouvelle vie urbaine de Santa Cruz qui pourra enfin s'étendre librement vers la mer.
H&DM/Red.

Annette Spiro (pages 40-43)
Traduction française : Paul Marti

De la baie à l'espace urbain

Un projet de Paulo Mendes da Rocha pour la baie de Montevideo

D'après la représentation de Paulo Mendes da Rocha, la relation entre la ville, le port et l'eau serait à l'avenir inversée à Montevideo et la ville recevrait un nouveau centre. Lors d'un séminaire international d'architecture à Montevideo, l'architecte brésilien élabore une organisation nouvelle et surprenante de la baie. Une intervention unique qui modifie sa forme et redéfinit les paramètres du développement urbain. Le projet, caractéris-

tique de l'architecture de Paulo Mendes da Rocha, surprend en raison des moyens inhabituels qu'il met en œuvre. Il propose une vision de l'espace qui est au fond l'instrument authentique de l'architecte.

Lorsque vous avez faim à Montevideo, vous montez dans le premier autobus à destination d'«Aduana». Vous vous retrouverez devant un des grands grills à charbon de bois, au centre de la ville, au port de Montevideo. Peu de villes ont autant intégré leur port que la capitale de l'Uruguay. Il est une partie intégrante du corps urbain.

Durant la seconde moitié du XIXème siècle, Montevideo croît en raison d'une immigration massive et devient le plus grand port d'exportation de viande, de textile et de cuir. Ceci et la situation sur la voie navigable internationale vers le Rio de la Plata en font un des ports les plus importants du continent. La topographie est plane et la baie n'a en moyenne que deux mètres de profond. Le port et le chenal doivent donc constamment être dragués. La petite baie s'ouvre sur le grand estuaire du Rio de la Plata. Le dispositif orthogonal de l'ancien centre ville et du port se développe sur une bande de terre en position avancée. Les extensions urbaines du siècle précédent furent réalisées le long de la côte et autour de la baie. Les quartiers plus récents et la vie urbaine s'orientent toutefois davantage sur la vieille ville que sur la baie. Le problème est manifeste: parce que l'on est obligé de contourner toute la baie, celle-ci est dégradée au rang d'obstacle et l'accès à l'ancien centre ville devient un goulet d'étranglement.

La baie : un nouveau centre

C'est dans ce contexte que Paulo Mendes da Rocha conçoit, avec un groupe d'étudiants et alors qu'il est hôte d'un séminaire d'architecture, son projet pour la baie de Montevideo. La situation de départ livre la solution du problème; l'obstacle présumé devient l'élément de liaison central de la ville. Les mesures sont simples et efficaces. Paulo Mendes da Rocha modifie la forme du rivage. Trois fronts rectilignes font de la baie circulaire une place carrée formée d'eau.



Lista QUB: Modulares Schrank-Wandsystem mit Schallschutz
design: greutmann bolzern
www.lista-qub.ch
Lista AG, CH-8586 Erlen
++41 (0)71 649 21 11

LISTA
MAKING WORKSPACE WORK®

Une flotte de bateaux transporte les passagers et soulage le trafic routier. Pour un architecte de São Paulo, une ville de vingt millions d'habitants, ceci constitue moins une utopie qu'une nécessité impérieuse. Il tire parti du chenal existant et agrandit le port en le bordant d'un long môle, il double ainsi la longueur de la berge et les places d'arrimage pour les bateaux. La «place d'eau» est bordée sur trois côtés de jardins, de places, de théâtres, de cinémas, d'hôtels, de cafés et de restaurants. Sur le quatrième côté, la baie s'ouvre sur le Rio de la Plata. Une petite île dans la partie ouest de la baie est transformée en théâtre: «La vision de cette île a fait naître en moi l'idée d'un théâtre, d'un espace vénitien complètement artificiel. Si l'on change cette île, si l'on complète les quelques pierres sans véritable forme qui émergent de l'eau, on parvient à renforcer le caractère du territoire. Transformez cette île en théâtre et la surface d'eau devient une place sur laquelle on peut se promener même s'il faut pour cela un bateau. Comme les marchés sur le Jang-tse-Kiang ou la Venise festive où il y a tellement de bateaux que l'on ne sait plus qui est sur l'eau et qui est sur la place.»¹

Poser une forme

Cette esquisse de projet surprend par sa simplicité et son efficacité, mais aussi en raison de «l'outil» avec lequel elle opère: la forme. Une forme géométrique se substitue à la configuration aléatoire de la baie. C'est une mesure inhabituelle pour un plan d'urbanisme à cette échelle.

Mendes da Rocha «fait» d'abord la forme. C'est elle qui produit les développements ultérieurs. La forme ne résulte donc pas ici d'une stratégie, mais constitue, pour ainsi dire, la stratégie en elle-même. Les propositions caractéristiques des tendances récentes de l'urbanisme définissent des paramètres générateurs de formes. Mendes da Rocha produit au contraire de la forme. De manière tout aussi nette, sa démarche se distingue du plan directeur classique qui va loin dans la définition morphologique. Nous ne sommes pas en présence non plus de la confrontation entre nature et bâti telle que nous la connaissons du Mouvement moderne et telle que Le Corbusier la propose dans son projet pour Montevideo. Dans son esquisse, les bras d'un système axial défini par d'immenses constructions pénètrent dans la baie. Le projet de Paulo Mendes da Rocha semble en être l'antithèse. Sa proposition ne se concentre précisément pas sur la masse de la ville construite mais sur l'espace vide, sur la surface inconstructible de la baie. Au centre du projet ne se trouve pas un objet mais un espace vide.

Le plan d'eau n'est pas construit à la différence du projet de Kenzo Tange pour la baie de Tokyo où l'analogie avec Venise est en apparence plus grande que dans le projet pour la baie de Montevideo. Mendes da Rocha ne dessine ni bâtiment ni plan de construction, malgré ou précisément à cause de cela, la proposition revêt un caractère éminemment architectonique: son idée centrale est une vision spatiale.

Le continent américain

En transformant l'aspect naturel de la baie et en conférant une géométrie précise au plan d'eau, celui-ci devient une «place». Un seul bâtiment public suffit pour faire de cette surface un espace résolument urbain. Pas seulement l'image du teatro scientifico de Rossi revient en mémoire, la constellation théâtre – eau – ville rappelle également l'opéra de Sydney: le concept de plateforme développé par Utzon contient aussi l'idée d'un territoire transformé. Par là, la proposition revêt également un caractère profondément technique car la reconfiguration de la géographie est au fond un acte de civilisation. La technique est pour l'architecte un acte de perception de la nature, une manière de voir qui transforme l'objet. Il est question d'urbanisation de la nature, d'appropriation du territoire par les hommes, de l'urbain en tant que tel. L'aménagement du territoire est une question particulièrement importante sur le continent américain. La découverte d'un continent, la fondation de villes nouvelles comme Brasilia mais aussi la colonisation: «La simple prise de possession porte toujours la marque du rapt, de la destruction. Par opposition, l'architecture devrait s'engager pour le nouveau continent, organiser le territoire, rendre habitable la géographie au-delà du simple bâtiment»² comme le dit Mendes da Rocha. Sous cet angle, l'allusion à Venise paraît sous un autre jour. Comprise ainsi, précisément cette ville est en première ligne une œuvre technique.

Le projet de Paulo Mendes da Rocha acquiert aussi une dimension continentale. Ceci non pas à l'échelle de l'intervention mais de la pensée. Il reconnaît en Montevideo le potentiel d'une ville de port qui dessert tout un continent en développant le transport intérieur sur le système fluvial Tocatin/Uruguay, du bassin de l'Amazone jusqu'au Rio de la Plata. Et il dit à propos du théâtre sur la petite île: «Une mélodie indécidable pourrait, une nuit, entrer dans la ville. Qui sait peut-être l'Amazônica de Villa-Lobos...»³. Dans cette phrase se cache, au-delà d'une allusion poétique, la vision d'un architecte qui assimile le lieu à une partie d'un ensemble plus important. Les Amériques en tant que continent. «As Americas» comme on dit en brésilien.

1 Annette Spiro, Paulo Mendes da Rocha, entretien avec l'architecte, Niggli Verlag, Sulgen 2002

2 Ibid.

3 Texto elaborado para publicação, Paulo Archias Mendes da Rocha, 1999/2000, São Paulo

English

Ariane Wilson (pages 16–17)

The Ville-Port quarter in Saint-Nazaire

From pride to fall, from neglect to rebirth, the port of Saint-Nazaire has followed the classic port pattern. But the factors that determined its history render it exceptional, as do the choices made in its renewal.

Saint-Nazaire was created quite recently, in the mid-19th century, as the sea port of Nantes at the mouth of the Loire estuary. The new town was constructed on a grand east-west axis starting from the dock round which the civic buildings were grouped. It became France's second transatlantic port and an important centre of shipbuilding. The split between town and port was imposed brutally: the invading Germans built a colossal submarine base on the site of the Compagnie Générale Transatlantique, the ship-owning company. Though targeted by the allies, the concrete monster resisted bombing while the town was razed to the ground. Reconstruction turned the town away from its port along a new north-south axis and interposed a buffer zone, soon to become the backyard of both city and port. Shipyards and pollution emitting industries took over the base, which was too expensive to demolish.

Saint-Nazaire later sunk into crisis, as its economy and identity changed. In the 1980s, one priority of urban renewal was to strengthen the town centre (the "Centre-République" project stopped the drain of commercial activity towards the periphery and initiated a coherent design policy for public spaces). Another was to maintain and bolster up the port economy. The original feature of the "Ville-Port" scheme, launched in 1994, was that it restructured the port area without turning it into just one more projection of urban form, a leisure district, a public space or a site for prestigious investments, but made it into a mixture of all these. In his winning plan, Manuel de Solà-Morales dared to confront the opposing scales of infrastructure and of housing with each other, using public space to reconcile them.

The submarine base, the town's "physical and mental trauma", became the pivot of Saint-Nazaire's economic diversification. Five ideas guided the integration of the base, once it had been acquired by the city. Access: the construction of a ramp extending an existing street to the roof of the base, so creating a vantage point that dominates town and sea – a first symbolic gesture. Second, transparency: the opening of four bays, allowing the city to enter the base and meet the waterfront. Third, including of the vast vol-

A crust, more like topography than architecture. And so what is the new, the specific thing that has been devised for Santa Cruz de Tenerife? Large parts of the present Plaza de España and the Muelle de Enlace with the transshipment areas for the port are made ground, anchored in the steep cliffs of the Atlantic shoreline with a great deal of expense, in terms of both materials and money. Everything that is being built there now is effectively an additional, crust-like overlay on the made ground that was largely there already. All the new building above ground level will look different architecturally from the existing town, which was built on existing, settled ground: it will look more like landscape and topography, with the new Plaza de España and the Plaza de las Islas Canarias thrusting away like a landscape crust over the streams of transport that have been placed underground to the new Marina and the sea. Above ground level, this crust is designed like artificial nature, reminiscent of a lava flow or a large beach, a new beach for Santa Cruz with many urban facilities and pleasant features like cafés, bars, kiosks, shelters, meeting-places, and also storage facilities for the town's great festivals.

Eruption and halftone pixels

All these structures are designed as pavilions parked on the Plaza crust and shaped in a variety of ways. But they always relate to natural forms, without imitating them. The relationship is based on three-dimensional phenomena like eruption or erosion, which are such a striking feature of the bizarre formal world of the Canary Islands. One important design element on the new Plaza crust are the many round pools in different sizes, depths and colours. Some of these pools are for children and adults to play in, or for plant and animal biotopes. Some of them are linked with the sea below ground level, so that the rhythm of the tides can be sensed and seen in the heart of the town as well.

The built crust is also covered with small round apertures that create different images because they are arranged with differing degrees of density, like the pixels in a halftone image, and also letting more or less light down into the pavilions or the covered roads and parking areas.

At night, artificial coloured light comes through the pixel apertures in the Plaza crust and draws a picture of this artificial urban landscape that will look like a photograph as you approach by plane. On the concrete level of the Plaza de España and the Plaza de las Islas Canarias this new, diverse light expresses the new urban life in Santa Cruz, which can now at last stretch luxuriously out to the sea.

Annette Spiro (pages 40-43)
Translation from German: Michael Robinson

From the Bay to the Urban Space

Paulo Mendes da Rocha's design for Montevideo Bay

Paulo Mendes da Rocha's idea would turn the relationship in Montevideo between city, port and water into precisely the opposite of what it now is and the city would acquire a new centre. The Brazilian architect designed a surprising urban restructuring of Montevideo Bay at an international architectural seminar in that city: a single, radical intervention to reset the urban development parameters. The design is surprising because of the unusual resources deployed – a spatial vision, essentially the architect's authentic tool – and characteristic of Paulo Mendes da Rocha's architecture.

If you feel hungry in Montevideo you get on the next bus labelled "Aduana". You will end up at one of the large charcoal grills in the middle of the city, by Montevideo harbour. Few cities have assimilated their harbour like the capital of Uruguay. It is like part of the city's body

Montevideo grew as a result of massive immigration in the second half of the 19th century and became the country's largest export harbour for meat, textiles and leather. This and its position on the international shipping route to the River Plate made the port one of the most important on the continent. The topography is flat and the bay is on average only two metres deep, meaning that the port and the shipping channel have to be constantly dredged. The little bay opens on to the enormous bay formed by the River Plate estuary. In front of it, on a spit of land, is the rectangular old town and port complex. The urban expansion in the last century was along the coast and round the bay. But the newer districts and urban life are directed more at the old town than the bay. The problem is obvious: because you are forced to make your way around the whole bay, it is degraded to the status of an obstacle and the point of access to the old town becomes a bottleneck.

The bay as a new centre

Against this background, Paulo Mendes da Rocha designed the project for Montevideo Bay with a group of students as the guest of an architectural seminar in 1998. He found the solution in the problem posed by the starting position; the presumed obstacle becomes the central linking element for the city. The proposed measures are simple and effective. Paulo Mendes da Rocha changes the shape of the shoreline. Three straight fronts change the circular bay into a square full of water. A fleet of boats carries passengers across the bay, thus relieving road traffic. For an architect from the city of São Paulo, which has twenty million inhabitants, this is less a Utopia than a compelling necessity. He extends the port by using the existing channel, bordering it with a long pier and thus doubling both the shoreline and the number of berths for boats. Three sides of the "water square" are lines with gardens, squares, theatres, cinemas, hotels, cafés and restaurants. On the fourth side the bay opens up to the River Plate. A little island in the western part of the bay is transformed into a theatre: "I thought of a theatre as soon as I saw this island, a Venetian space, entirely artificial. If you change this island, if you complete a few stones sticking up out of the water without any real shape of their own then you are strengthening the territory. If you transform this island into a theatre the whole stretch of water becomes a square you can walk on, even if you need a boat to do it. Like the markets on the Yangtze Kiang or like festive Venice, where there are so many boats that you don't really know who's on the water and who's in the square."¹

Form as a resource

The surprising thing about this project sketch is not just how simple and effective it is, but also the "tool" it operates with: form. The random shape of the bay is replaced by a geometrical figure, an amazing thing to do for urban planning on this scale.

Mendes da Rocha "makes" the form first. Nothing else can happen without it. So here form is not the result of a strategy, but to the extent the strategy itself. Thus the approach differs from other recent urban development tendencies in that he does not create form-generating parameters, but form itself. But his method is just as clearly different from the classic master-plan with its extensive morphological statements. It is also not confrontation between nature and what is built, of the kind we know from Modernism and as proposed by Le Corbusier in his design for Montevideo – in his sketch the arms of a system of co-ordinates thrust out into the bay in the form of gigantic structures. Paulo Mendes da Rocha's design seems like a counter-thesis to this. His proposal definitely does not concentrate on the mass of the built city, but on the empty space, on the bay area that cannot be built on. At the centre is a space and not an object.

Water is not built upon, unlike Kenzo Tange's project for Tokyo Bay, for example, which is superficially closer to the analogy with Venice than the Montevideo Bay design. Mendes da Rocha does not design any buildings or a development plan; nevertheless, or precisely for this reason, the suggestion is eminently architectural in character, as the central idea is a spatial vision.

A question of the American continent

As the natural shape of the bay is transformed into the precise geometry of the area of water, this becomes a "square". One single public building turns the empty space into an urban space once and for all. We are not just reminded of Rossi's *Teatrino scientifico*, the combination of theatre/water/city also calls the Sydney Opera House to mind, and Utzon's platform concept also contains the idea of changed territory. This also means that the proposal is profoundly tech-

nical in character, as the reconfiguration of geography is essentially an act of civilization. In the architect's perception, technology is an act of perceiving nature, a way of looking at things that changes the object. It is about laying nature open to cultivation, about man acquiring the territory, quite simply about urban quality. The new design for the territory is above all a question of the American continent. Discovering a continent, founding new cities like Brasília, but also about colonization: "Simply taking possession always carries the signs of theft and destruction. In contrast with this, architecture ought to commit itself on this new continent to structuring the territory, making the geography habitable over and above the individual building,"² says Mendes da Rocha. The allusion to Venice seems a little different in this light. Seen in this way, precisely that city is in the first place a work of technology.

Paulo Mendes da Rocha's design also acquires a continental dimension not in the scale of the intervention, but in the scale of thought. He sees in Montevideo the potential of a port opening up an entire continent, extending inland navigation on the Tocantín/Uruguay river system from the Amazon Basin to the River Plate. And saying about the theatre on the little island: "An indescribable melody could float through into the city one night. Who knows, perhaps Villa-Lobos's *Amazónica*..."³, he claims to more than a poetic allusion: it is the insight of an architect who sees the place as part of a greater whole. The Americas as one continent. "As Americas", as the Brazilians say.

1 Annette Spiro, Paulo Mendes da Rocha, interview with the architect, Niggli Verlag, Sulgen 2002

2 Ibid.

3 Texto elaborado para publicação, Paulo Archias Mendes da Rocha, 1999/2000, São Paulo

XXI UIA Berlin 2002 WORLD CONGRESS OF ARCHITECTURE

PlanCom

23.-26. Juli 2002

Die kongressbegleitende
Fachmesse für planende
Berufe im Bauen

Messegelände Berlin
Hallen 15-19

www.plancom2002.com

Ressource Architektur

22.-26. Juli 2002

Plenen, Foren, Projektwerkstätten
und Werkberichte
mit mehr als 100 Referenten
aus über 30 Ländern

Ausstellungen, Exkursionen und
andere Veranstaltungen

UIA Berlin 2002 e.V.
Köpenicker Straße 48/49
D-10179 Berlin
Tel. +49.30.27 87 34 40
Fax +49.30.27 87 34 12
info@uia-berlin2002.com
www.uia-berlin2002.com

A. Frank, O. Gehry, J.G. Bank, F. Waltraud Kruse

uia BDA

Hauptsponsoren

GRAPHISOFT

autodesk

Deutsche Post World Net
MAIL EXPRESS LOGISTICS FINANCE

SCHÜCO
INTERNATIONAL

Co-Sponsoren

HOCHTIEF

Schindler

bluespace

Audi

hebel
Produktion

Medienpartner

Bertelsmann Fachzeitschriften
Birkhäuser-Verlag für Architektur