

As paisagens de Estrasburgo-FR caminhos entre passado, presente e futuro

SESSÃO TEMÁTICA 4: DIMENSÃO HISTÓRICA E PATRIMONIAL DO PROJETO, DO
PLANEJAMENTO E DA GESTÃO DA PAISAGEM

ALBIERI, Lucimara
Programa de Pós-Graduação em Ciências do Ambiente
Universidade Federal do Tocantins - Brasil

ENAU, Christophe
Laboratoire Image, Ville, Environnement
Université de Strasbourg - France

RESUMO

A paisagem resguarda os traços dos processos sociais que a compõe ao longo do tempo. Este trabalho relata a paisagem urbana percebida por uma estrangeira em Estrasburgo, França, de forma relacionada aos eventos e períodos históricos específicos em busca da compreensão de sua conformação. O método é exploratório e descritivo, cruzando-se dados sobre a observação vivenciada não estruturada e as fontes documentais e bibliográficas sobre a história e o processo de planejamento urbano da cidade. A conclusão é que os processos relativos às disputas territoriais e políticas em Estrasburgo têm sido fundamentais para atualizar a sua paisagem, respondendo aos anseios contemporâneos da sociedade sem descaracterizar as suas diversas temporalidades, ao contrário, a sua força cultural emerge do binômio preservação e atualização.

PALAVRAS-CHAVE: paisagem urbana; preservação; planejamento urbano.

ABSTRACT

The landscape preserves the traces of the social processes that have shaped it over time. This work reports on the urban landscape as perceived by a foreigner in Strasbourg, France, in relation to specific historical events and periods, seeking to understand the formation of this landscape. The method is exploratory and descriptive, combining data from unstructured lived observation with documentary and bibliographic sources on the history and urban planning process of the city. The conclusion is that the processes related to territorial disputes and urban policies in Strasbourg have been fundamental in updating its landscape, responding to the contemporary desires of society without annihilating its diverse temporalities; on the contrary, its cultural strength emerges from the binomial of preservation and updating.

KEYWORDS: urban landscape; preservation; urban planning.

1 INTRODUÇÃO

Este artigo é, antes de mais nada, um relato de um olhar estrangeiro sobre as paisagens urbanas de Estrasburgo, França, com uma inquietação sobre os seus processos de formação. Digo “paisagens urbanas” em plural para enfatizar que a cidade foi percebida e identificada pela estrangeira (autora deste artigo) por suas diversas temporalidades.

Preliminarmente, reforça-se o entendimento sobre a condição relacional da Paisagem com a cultura, valores e princípios de uma respectiva sociedade em um dado contexto socioeconômico e geográfico, transformada pela técnica. Como afirma Milton Santos (1988), a paisagem pode ser definida como o domínio do visível passível de interpretações

ideológicas e subjetivas de um processo histórico, marcada pelo modo de produção, no tempo e no espaço.

No campo institucional internacional, a compreensão da esfera cultural da paisagem passa a ser reconhecida e a paisagem cultural é criada como uma categoria específica do patrimônio cultural pela Unesco em 1992. Em 1995, o Conselho da Europa regulamentou a sua proteção em território europeu por meio da Recomendação R(9) e, posteriormente, pela Convenção Europeia da Paisagem, em 2000 (Scifoni, s/d).

“A paisagem é, portanto, um produto profundamente impregnado de cultura, que resulta de processos de alteração contínuos, ditados por fatos biofísicos, sociais e econômicos, portanto também políticos, rebatidos nas formas de ocupação e gestão do território” (Schlee et al., 2009, p.232). É a interface entre natureza, cultura e sociedade materializada ao longo do tempo e, portanto, o estudo da acumulação histórica é essencial para a sua interpretação.

Neste sentido, a busca recai, sobretudo, sobre os processos que interferem na configuração paisagística. Como afirmam Schlee et al. (2009, p.235), “na atualidade, não basta descrever as paisagens, o desafio contemporâneo é procurar compreender as complexas relações que as conformam, movimentam, transformam e engendram identidades, conflitos, representações, apropriações, ideologias”.

Tendo em vista a notória dificuldade de casos brasileiros em conservar o seu patrimônio, com casos emblemáticos de conflitos e contradições em projetos urbanos, somada à cultura da substituição/modernização que acomete com frequência as “renovações urbanas”, o caso de Estrasburgo provoca certa curiosidade: quais as condições, fatores e instrumentos que poderiam ter conduzido a uma paisagem plural e atual, conservando as suas temporalidades?

Esta pergunta foi norteadora para a elaboração deste artigo, porém sem a intenção de respondê-la, tamanha a sua complexidade. Objetivou-se, portanto, capturar a diversidade de paisagens urbanas observadas em Estrasburgo e relacioná-las a alguns fatos históricos que auxiliam na compreensão do processo de sua formação.

O ponto de partida foi observar, vivenciar e capturar em fotografias as paisagens ao longo de nove meses de permanência da autora em Estrasburgo (entre fevereiro e novembro de 2025), de forma não estruturada, em percursos cotidianos e esporádicos por várias partes da cidade, realizados a pé, de bicicleta, de ônibus e de Veículo Leve sobre Trilhos (VLT). Há de se advertir que nem todas as paisagens da cidade foram experienciadas, sobretudo as de localização mais periférica (ver figura 01).

De maneira exploratória, descritiva e dialógica, o artigo articula as características das paisagens observadas pelo olhar estrangeiro com alguns fatos relativos ao processo histórico e de planejamento urbano consultados em fontes documentais e bibliográficas e em diálogos com o coautor do artigo - morador de Estrasburgo, geógrafo, pesquisador e professor universitário -, em um processo mútuo de aprendizado e interpretação da paisagem urbana da cidade e de seus processos históricos.

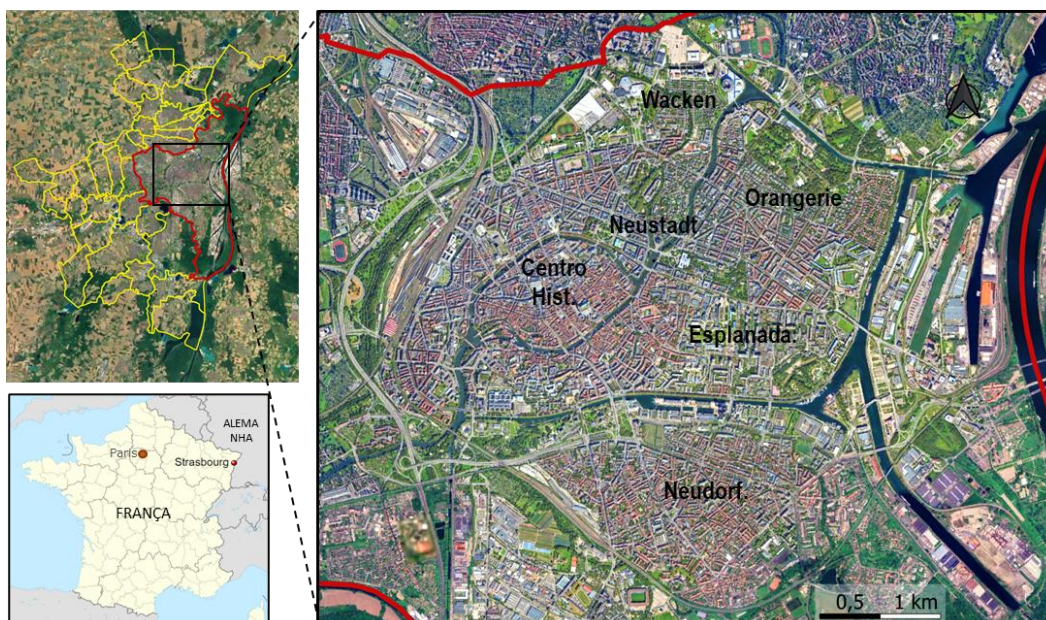
A abordagem exploratório-descritiva, apesar de possuir limitações sistemáticas e analíticas, é uma forma de aproximação ao objeto de estudo para a compreensão do

fenômeno sem pretender abranger todos os seus aspectos ou esgotar as possibilidades de interpretação. Realizou-se, portanto, uma interpretação da paisagem dentre tantas que podem complementá-la ou confrontá-la.

2 AS PAISAGENS DE ESTRASBURGO-FR

Estrasburgo é a capital histórica da região da Alsácia, no Leste da França, divisa com a Alemanha, com a qual mantém fortes relações político-econômicas. Ela dista 397 quilômetros de Paris e 190 quilômetros de Frankfurt. O município de Estrasburgo possui 291.709 habitantes, enquanto a sua metrópole, que agrupa 33 municípios, possui cerca de 517.386 habitantes (INSEE, 2022) (Figura 1).

Figura 1: Localização de Estrasburgo com a demarcação do limite do município (em vermelho) e dos demais municípios da metrópole (em amarelo), à esquerda. Localização dos bairros observados na pesquisa, à direita.



Fonte: INSEE (2021). Elaborado pela autora, 2025.

Situada na planície da Alsácia, na borda do rio Reno, o território da Eurometrópole de Estrasburgo (EMS)¹ possui um seu relevo relativamente plano, com variações significativas de altitude na parte oeste devido aos depósitos sedimentários de Loess. Há, também, extensas áreas florestais situadas a nordeste e sudeste da EMS.

2.1 Do medieval ao modernismo

Estrasburgo possui uma longa história de existência e passou por vários momentos marcados por guerras e epidemias. O surgimento de Estrasburgo data da era romana, porém a sua parte histórica mais conservada é medieval. Importante observar que Estrasburgo foi uma cidade-estado entre 1.262 e 1.681, quando exerceu papel de 'cidade

¹ A Eurometrópole de Estrasburgo (EMS) foi estabelecida em 2014 pelo Decreto No. 2014-1603, como uma entidade pública de cooperação intermunicipal com base tributária própria.

imperial livre’ até ser cooptada pelo reinado francês e anexada ao território da França (Strasbourg.eu, s/d).

Economicamente, sua importância se deu sobretudo pela proximidade do rio Reno para rotas comerciais entre o norte da Europa e a península italiana, tornando-se um entreposto portuário importante a partir da inauguração do posto alfandegário no século XIV. À época, Estrasburgo era uma cidade muito influente e produzia a sua própria moeda. A ilha central de Estrasburgo conserva as características dos séculos seguintes, a qual foi reconhecida como patrimônio mundial pela UNESCO em 1988 (UNESCO, 1988; 2017) (Figura 2).

Figura 2: Centro histórico de Estrasburgo.



Fonte: Acervo da autora, 2025.

Entre 1870 e 1918 e durante a II Guerra Mundial (1939-1945), o território de Estrasburgo pertenceu à Alemanha por duas vezes. A primeira expansão significativa do tecido urbano data do primeiro período, quando as autoridades políticas aprovaram, em 1880, o Plano Diretor da nova cidade com o intuito de glorificar a anexação germânica. Sendo assim, o bairro de Neustadt² (que significa cidade nova – tradução literal) surge em estilo germânico e com ares de modernidade higienista, em contraponto ao centro medieval. Foram construídos edifícios oficiais e públicos articulados a avenidas e praças, assim como intervieram cirurgicamente em eixos e espaços públicos do centro medieval (Figura 3). Nesta época, a cidade recebeu várias famílias alemãs e teve um incremento populacional expressivo (Blanc-Reibel, 2017; Kostka, Ziegler, 2024).

Figura 3: À esquerda, Praça da República (originalmente, Praça Imperial) contornada por edifícios públicos; à direita, edifícios do Bairro Neustadt.

² Em 2017, o perímetro tombado pela UNESCO foi ampliado incorporando uma parte de Neustadt.



Fonte: Acervo da autora, 2025.

Também foram realizados melhoramentos de infraestrutura e construção de habitações em distritos que se localizavam no entorno de Estrasburgo que, ao longo dos anos, foram sendo incorporados à cidade como bairros conforme o tecido urbano se expandia. O entorno foi se consolidando, novas instalações foram sendo implantadas e, atualmente, a faixa ao redor do centro medieval é marcado por edifícios desta época, a exemplo de Neudorf e Orangerie (Figura 4).

Figura 4: Bairros Neudorf (à esquerda) e Orangerie (à direita).



Fonte: Acervo da autora, 2025.

Após a Segunda Guerra Mundial, houve o período de crescimento excepcional da economia ocidental até a década de 1970, chamado de *Trente Glorieuses* (Trinta Anos Gloriosos) (1945-1973). Nesta época, marcada por muitos investimentos e esforços de reconstrução em nível mundial, os postulados da Carta de Atenas ganharam amplitude na reconstrução, ampliação e modernização das cidades (Bolle, 2013).

Na década de 1960, o governo francês decidiu tomar medidas de descentralização para contrabalancear a hiper centralização de Paris, visto que os investimentos, infraestrutura, serviços e postos de trabalho estavam fortemente concentrados na capital. Foram criadas as 'metrópoles de equilíbrio' e medidas de estímulo à reorganização do território e ao desenvolvimento urbano e metropolitano. As primeiras metrópoles de equilíbrio foram Lyon-Saint-Étienne-Grenoble, Aix-Marselha, Lille-Roubaix-Tourcoing, Toulouse, Bordeaux, Nantes-Saint-Nazaire, Estrasburgo e Nancy-Metz. (Rocheffort, 2002).

Tal medida ocasionou a elaboração de planos específicos e a criação de Agências de Urbanismo para a atuação em nível local. Em 1965 foi elaborado o Plano Vivien de

Estrasburgo, seguindo as novas regras estabelecidas no Decreto Nacional de 31 de dezembro de 1958, prevendo todas as operações importantes de expansão ou de reestruturação de bairros existentes. Entre 1958 e 1965, Pierre Vivien, Arquiteto da Casa Civil e Nacional, e Conselheiro de Arquitetura-Urbanismo de Estrasburgo, começou a cartografar a cidade e a fazer estudos para a renovação e a ampliação urbanística. Tais estudos levaram à operação piloto de um esquema estrutural de 1967 pautado na hipótese de dobrar a população da cidade até o fim do século XX (Badariotti, 1996).

Com isso, houve várias intervenções urbanas nas décadas de 1960 e 1970, sob a égide dos princípios modernistas em voga, e com forte controle do Estado na construção de grandes conjuntos edilícios. São lançadas grandes operações em Estrasburgo, tendo como principais frentes a construção dos bairros Espalanade, Elsau, Hautepierre, assim como a intervenção em municípios vizinhos, como Illkirch-Graffenstaden (Figura 5). A partir das diretrizes urbanísticas definidas pelo poder público, os projetos eram implementados pela *Société d'Aménagement et d'Équipement de Strasbourg* (SERS)³ (Cuillier, 1994).

A Esplanada, desenvolvida na década de 1960, é um exemplo bastante representativo deste período: o bairro foi implementado em um antigo terreno militar obsoleto, que mescla moradias, comércio e serviços a um novo campus universitário (Bolle, 2013). Os edifícios são caracterizados como grandes blocos geométricos rodeados por espaços verdes, relativamente afastados do alinhamento viário (Figura 5).

Figura 5: À esquerda, conjuntos habitacionais com comércio no térreo no Bairro Esplanada; à direita, a Faculdade de Direito ao fundo dos conjuntos, no miolo da quadra.



Fonte: Acervo da autora, 2025.

Ainda que muitas pesquisas condenaram os resultados obtidos na aplicação dos princípios da Carta de Atenas, no caso de Estrasburgo, a Esplanada parece ter alcançado um resultado interessante. Uma análise preliminar de sua paisagem permite fazer alguns apontamentos sobre isto: o posicionamento e a escala dos edifícios ainda mantêm uma relação com as vias; a proporção entre espaços livres e construídos não é exagerada; o alto nível de coesão entre o bairro e os edifícios universitários conseguiu nutrir a vitalidade urbana.

³ Criada em 1957 como Sociedade Anônima (S/A) semipública com um conselho administrativo.

2.2 Caminhos para a contemporaneidade

Os princípios modernistas provocaram uma mudança no modo de vida, quando o carro individual passa a ser central no planejamento. Com isto, há uma diminuição da importância em aproximar casa e trabalho e, conseqüentemente, uma ampliação de viagens diárias, fomentando o esgarçamento do tecido urbano e a implementação de uma rede ampla de infraestrutura viária urbana e regional, *pari passu* ao desmantelamento do sistema de transporte público.

A cartografia urbana realizada pela Agência de Urbanismo de Estrasburgo, desde a sua fundação, permitiu que fossem feitos estudos de avaliação dos resultados das intervenções, lançando “Dossiês de Aglomeração” em 1973. Rapidamente, os técnicos perceberam um grande aumento do congestionamento e da demanda por estacionamentos, causando problemas de incompatibilização entre a quantidade de veículos individuais e a morfologia urbana. Com isto, ocorre uma mudança de orientação no planejamento, que passa a ter foco nos modos coletivo e ativo (Cuillier, 1994).

Iniciam-se projetos para a flexibilização do uso das vias para melhorar as condições dos pedestres e abrigar ciclistas e ônibus. Retomam-se as discussões sobre os bondes - que operaram de 1878 até 1960, quando foram definitivamente desativados. Há esforços para a pedestrianização do centro histórico devido à sua vocação e especificidade. A rede cicloviária passa a ser uma das prioridades. Estacionamentos são implantados em pontos estratégicos em substituição a outros retirados ou diminuídos para a qualificar os espaços públicos segundo as novas diretrizes de planejamento (Cuillier, 1994; ADEUS, 2011).

Paralelamente, Jean Chaumien, um pastor de Estrasburgo, criou o Comitê de Ação dos Ciclistas (CADR) em 1975, após o atropelamento de um de seus paroquianos por um caminhão, que resultou em sua morte. Ele decidiu se dedicar à causa com várias ações⁴ e ficou em constante diálogo com o prefeito à época, Pierre Pflimlin, o qual não possuía carteira de habilitação e tinha fama de ser autofóbico.

Em 1978 foi elaborado o Plano Diretor de Ciclismo de Estrasburgo, aproveitando-se de um curto período de subsídios nacionais para impulsionar o ciclismo frente à crise energética de 1974. Para formular tal plano, Chaumien organizou uma viagem junto a políticos locais e engenheiros da cidade para Haia, Holanda, onde o ciclismo já tinha grande vulto. O plano resultou na implantação de uma rede cicloviária que ligava os subúrbios de Estrasburgo ao centro da cidade (Antoine, 2010).

Em 1983 foi decretada a Lei de Descentralização pelo governo francês, em continuidade às políticas do país para o fortalecimento da esfera local sobre as ações no território, no contexto das Metrôpoles de Equilíbrio. Com isso, os municípios passam a ter plena autonomia e competência para elaborar os seus Planos Diretores (Priest, 1992).

O Projeto de Aglomeração de Estrasburgo foi aprovado em 1990 pelo Conselho da Comunidade Urbana (CUS), com o objetivo de transformar uma aglomeração fragmentada em um conjunto articulado, com valorização das praças e espaços públicos, equilíbrio social por meio de revitalização econômica de bairros degradados, instituindo a visão de uma cidade mais prática, mais solidária e agradável para se viver (Cuillier, 1994).

⁴ Em 1980, Jean Chaumien fundou a Federação Francesa de Usuários de Bicicleta, que está sediada em Estrasburgo até hoje, e ajudou a fundar a Federação Europeia de Ciclistas em 1983.

Resumidamente, desde a década de 1970 a esfera local tem alcançado protagonismo nas decisões sobre o território, somadas ao enfraquecimento da abordagem rodoviária no planejamento urbano de Estrasburgo. Na década de 1990, a ótica da cidade voltada à escala humana estava bastante consolidada com um forte reconhecimento dos malefícios e problemas do veículo individual para a qualidade de vida urbana. Com isto, atualmente, tem havido a expansão e o aprimoramento das ações nas seguintes frentes (ADEUS, 2024):

- Fortalecimento da política multimodal para os deslocamentos;
- Expansão da política de desenvolvimento da rede ciclovária visando atingir áreas mais periféricas, complementar trechos de ligação inadequados ou inexistentes e substituir áreas de estacionamento por áreas cicláveis na área central;
- Implantação da zona de baixa velocidade (30 Km/h) no centro;
- Implementação do VLT como ferramenta de modernização tecnológica para os deslocamentos coletivos e de qualificação da paisagem urbana;
- Reafirmar a identidade de Estrasburgo e dar coesão à sua paisagem urbana por meio da qualificação dos espaços públicos da cidade;
- Pensar nos planos e projetos de forma multiescalar para atender as necessidades de bairro e suas conexões com a metrópole e a região.

Importante destacar que a implantação da primeira linha do VLT se deu a partir de 1994, após um longo debate político de visões confrontantes entre metrô subterrâneo e bonde de superfície, que chegou ao consenso em 1988 (ADEUS, 2024; Hamman, 2022). Desde então, a rede tem sido ampliada até bairros mais periféricos e municípios vizinhos de forma conjugada ao sistema já operado por ônibus, o qual também foi aperfeiçoado e complementado com linhas de alto nível de serviço (canaletas exclusivas e ônibus articulados). Segundo a ADEUS (2024), o VLT foi adotado não apenas como um projeto de mobilidade, mas de organização do território a partir da qualidade de sua inserção urbana, da possibilidade de requalificação dos espaços públicos e da conjugação com a ampliação da rede ciclovária e calçadas.

Outro fato relevante que implica em mudanças estruturais nos anos 1990 é a promulgação do Ato Único de criação da Comunidade Europeia em 1987 (que passa a ser União Europeia – UE a partir de 2009), provocando a grande marcha europeia tanto no campo econômico (marcha única) quanto no campo do planejamento territorial (Fundo Europeu de Desenvolvimento Regional – FEDER). O planejamento urbano passou por uma revisão de objetivos e de processos com a visão de “eurocidades” para participar da competição entre as cidades-polo da Europa. Neste contexto, Estrasburgo é formalizada como uma das capitais da UE em 1992, ao lado de Bruxelas e Luxemburgo, abrigando a sede do Parlamento Europeu (Calay, 2003).

Isto impulsionou um dos maiores projetos urbanos contemporâneos na cidade para abrigar as instituições europeias, assim como empresas internacionais, escritórios, comércios, serviços, moradia, hotelaria, edifícios culturais e todo o suporte previsto para sustentar esta nova função urbana. O edifício principal da sede definitiva do Parlamento Europeu em Estrasburgo foi inaugurado em 1999. A paisagem nesta área é um prelúdio ao futuro, com novas construções a pleno vapor, repleto de materiais e técnicas avançadas, de espaços midiáticos voltados ao mundo global.

Como afirma Calay (2003), esta paisagem faz parte de um processo de territorialização de uma identidade coletiva, um imaginário de capital europeia, uma ‘simbolização’ do

espaço. Por outro lado, é possível notar que a altura dos edifícios e a sua relação com a via demonstram que a proporção da cidade pré-existente não foi rompida, resguardando a coerência escalar da paisagem urbana de Estrasburgo (Figura 6).

Figura 6: À esquerda, edifícios que compõem o Parlamento Europeu; à direita, Avenida Dresde, que dá acesso a eles.

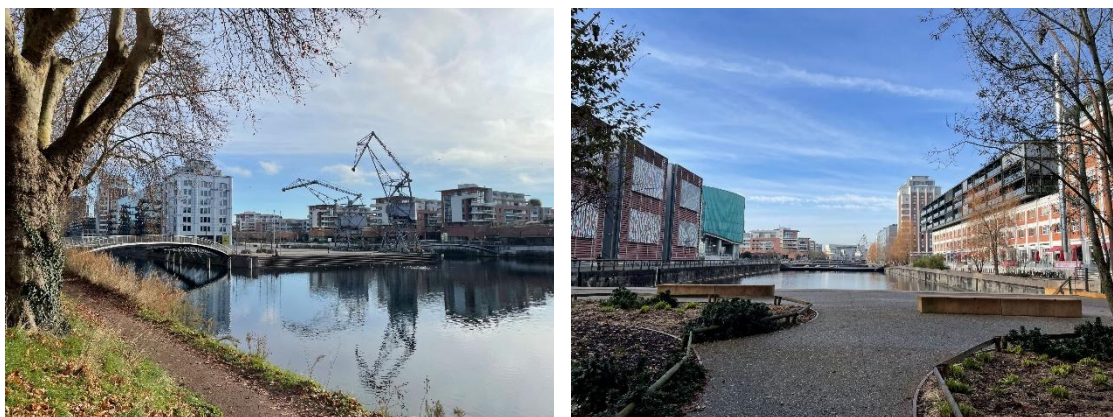


Fonte: Acervo da autora, 2025.

Localizado a leste do bairro de Wacken, ao norte de Neustadt, os ares de contemporaneidade do Parlamento Europeu e seu conjunto não vieram com neutralidade. De acordo com reportagens de mídia, o portal histórico do centro de exposições, datado do período entre guerras, foi demolido para dar lugar à sede envidraçada de uma grande loja de artigos esportivos, gerando polêmicas. Além disso, a tipologia edilícia denuncia a ocupação desta região pelas altas classes de renda, mantendo uma estratégia de valorização imobiliária e segregação socioespacial.

Na esteira das transformações que alçou Estrasburgo como cidade europeia e cidade global, houve projetos para a reurbanização das antigas áreas portuárias mais centrais, como é o caso das áreas contíguas ao canal *du Rhône au Rhin* ao norte do bairro Neudorf, intitulado ‘Frentes de Neudorf’. Esta área passou a abrigar uma biblioteca multimídia em 2008 e outros edifícios nos anos seguintes: edifícios residenciais e comerciais, cinema e pátio com restaurantes. Atualmente, há uma expansão deste projeto para os bairros *Port du Rhin*, *Coop*, *Starlette* e *Citadelle* que prevê a construção de novos edifícios para habitação e comércio, equipamentos culturais e espaços públicos de lazer (SPL Deux-Rives, s/d) (Figura 7).

Figura 7: Área portuária de Neudorf.



Fonte: acervo da autora, 2025.

Em um contexto mais livre para a atuação do mercado imobiliário, tais expansões/renovações das últimas décadas parecem ser mais afeitas às camadas de maior renda e contribuem para a segregação socioespacial. O problema atual consiste em lidar com a dualidade entre ser uma metrópole europeia com ambição internacional e uma cidade que contemple as necessidades locais com equilíbrio e coerência social.

2.3 O Fio de Ariadne

Estrasburgo passou por mudanças históricas significativas e que, sobretudo a partir da década de 1970, lhe impôs desafios para se adaptar a novas tecnologias, comunicação, globalização e flexibilização industrial. A atividade portuária foi relevante desde a sua origem e se associou, em um passado mais recente, à indústria como um foco de desenvolvimento e inovação, vinculado à infraestrutura logística (fluvial e sobre trilhos).

A atividade industrial sobreviveu à crise econômica e Estrasburgo se atualizou ao longo dos anos, sobrepondo novas camadas à sua identidade: o setor terciário (ensino, pesquisa, cultura) passa a ser protagonista com o crescimento dos investimentos na universidade, no setor cultural e no patrimônio arquitetônico. Esta tendência foi amplificada com a definição de Estrasburgo como metrópole regional da nova região *Grand Est*, resultante da reforma territorial de 2015, e como sede do Parlamento Europeu.

Estas diversas fases político-econômicas dotaram Estrasburgo de uma vocação plural na atualidade, que estão impressas na sua paisagem urbana. Os períodos identificados e relatados neste artigo não estão estanques no tempo, pelo contrário, se atualizaram e proporcionaram vitalidade à cidade. O elemento que representa o vínculo atual entre estas paisagens é o movimento: o VLT, as bicicletas, as calçadas, animados pelo ir e vir de seus moradores e visitantes (Figura 8).

Figura 8: O ir e vir nas paisagens de Estrasburgo.



Fonte: acervo da autora, 2025.

O projeto contemporâneo em torno da mobilidade urbana, com ênfase no VLT e na rede cicloviária, se transformou em uma ferramenta fundamental para qualificação dos espaços públicos. Recorrentemente, a sua ampliação, manutenção e aprimoramento aparecem nos planos e projetos e fazem parte da agenda do poder público municipal e do cotidiano dos moradores (Figura 9). Como resultado, há uma atualização funcional e simbólica das paisagens de Estrasburgo, marcando a sua identidade.

Figura 9: Placa de identificação de projeto (à esquerda) e obra em curso (à direita), ambos com foco na rede cicloviária.



Fonte: Acervo da autora, 2025.

3 CONSIDERAÇÕES FINAIS

O histórico de planejamento de Estrasburgo, que foi pincelado neste artigo, demonstra certa habilidade do poder público para atualizações da visão da “cidade pretendida”, assim como para dar continuidade às ações de implementação. Há um legado sobre planejamento em Estrasburgo no campo político, econômico e territorial, como as intervenções do governo germânico e o Plano Vivien de 1965, além de outros mais recentes considerados pioneiros, como o Plano Diretor de Bicicleta em 1978 e o Plano Verde de 1988, que abordam de antemão o planejamento sob o ponto de vista da sustentabilidade urbana.

As ações estatais foram tomadas, por vezes, vinculadas a disputas territoriais, como a tomada de Estrasburgo pela Alemanha, ou a disputas políticas, como a atração de funções ligadas à União Europeia. Este contexto contribuiu para a construção de uma prática sistemática em torno do planejamento e ordenamento territorial que penetrou na cultura estrasburguense. Tal prática parece estar refletida na sua paisagem, isto é, na forma como a cidade lidou com as suas crises e disputas, prospectando soluções para as questões contemporâneas da sociedade.

O binômio preservação e atualização aparenta estar em harmonia, superando a sua dicotomia. Contemporaneamente, os projetos em torno da mobilidade têm sido uma ferramenta importante para atualizar funcional e simbolicamente as paisagens urbanas de Estrasburgo, compondo um elo que as une.

As constatações deste artigo não pretendem ser uma ode à Estrasburgo, pois a cidade não está livre de problemas e contradições no processo de formação de suas paisagens urbanas, como na diferenciação entre ‘bairros ricos’ e ‘bairros pobres’, e seus embates com os agentes imobiliários. Ademais, a presença do Estado e o planejamento urbano, apesar de potentes, certamente não são os únicos fatores que implicaram nas paisagens da cidade. Por outro lado, o exercício da dialética que relaciona a paisagem aos processos sociais, políticos e econômicos traz luz à sua compreensão, considerando as ligações

percebidas entre passado, presente e futuro nas paisagens de Estrasburgo.

REFERÊNCIAS

ADEUS. **Schéma directeur vélo de la CUS à l'horizon 2020**: rapport. Strasbourg: Agence de développement et d'urbanisme de l'agglomération strasbourgeoise, 2011. Disponível em : https://www.adeus.org/wp-content/uploads/12816_file_schema-directeur-velo . Acesso em: 21 out. 2025.

ADEUS. **30 ans du tram**: 30 ans de projet urbain. Les notes de l'ADEUS. Strasbourg: Agence d'urbanisme de Strasbourg Rhin supérieur, No.343, Nov.2024. Disponível em: https://www.adeus.org/wp-content/uploads/Note-343_30ans-Tramway_JL.pdf . Acesso em: 21 out. 2025.

ANTOINE, Banse. **Construction et analyse d'un problème public**: le cas du vélo à Strasbourg. Dissertação (Mestrado), Institut d'Etudes Politiques de Strasbourg, Université de Strasbourg, France, 2010. Disponível em: https://publication-theses.unistra.fr/public/memoires/2010/IEP/BANSE_Antoine_2010.pdf . Acesso em: 21 out. 2025.

BADARIOTTI, Dominique. Projet politique et urbanisme: le Strasbourg de Pierre Pflimlin (1959-1983). **L'Espace Géographique**, N.1, 1996, pp.53-64.

BLANC-REIBEL, Cathy. La Neustadt de Strasbourg: l'exemple de co-construction d'un patrimoine urbain. *Revue des sciences sociales*, 57, 2017, pp.104-111. DOI: <https://doi.org/10.4000/revss.355> . Acesso em: 21 out. 2025.

BOLLE, Gauthier. Les Trente Glorieuses à Strasbourg à travers les revues d'architecture et d'urbanisme. **Source(s)**, n. 3, 2013, pp. 65-83. DOI: <https://doi.org/10.57086/sources.421> . Acesso em: 21 out. 2025.

CALAY, Vincent. La production imaginaire d'une «Capitale de l'Europe»: vers la territorialization d'une identité collective européenne? **Belgeo**, n.4, 2003, pp.363-384. DOI: <https://doi.org/10.4000/belgeo.16853> . Acesso em: 21 out. 2025.

CUILLIER, Francis (Org.). **Strasbourg**: chroniques d'urbanisme. Strasbourg: Editions de l'aube, 1994.

HAMMAN, Philippe. L'environnement urbain à travers la Revue des Sciences Sociales : Strasbourg en miroir(s). **Revue des Sciences Sociales**, n.68, 2022, pp.62-69. DOI: <https://doi.org/10.4000/revss.8564> . Acesso em: 21 out. 2025.

INSEE – Institut National de la Statistique et des Études Économiques. **Statistique et études**. Base de dados de 2022. Disponível em: <https://www.insee.fr/fr/statistiques/2011101?geo=COM-67482> . Acesso em: 21 out. 2025.

KOSTKA, Alexandre ; ZIEGLER, Volker. De l'empire allemand à l'Europe : Strasbourg, Poznan et leur héritage allemand. **Revue d'Allemagne et des pays de langue allemande**, v.56, n.1, 2024, pp. 3-24. Disponível em: <https://journals.openedition.org/allemande/3958> . Acesso em: 21 out. 2025.

PRIET, François. La décentralisation de l'urbanisme: bilan et perspectives. **Annuaire des collectivités locales**, n.12, 1992, pp.87-107. Disponível em:

https://www.persee.fr/doc/coloc_0291-4700_1992_num_12_1_1113 . Acesso em: 21 out. 2025.

ROCHEFORT, Michel. Des métropoles d'équilibre aux métropoles d'aujourd'hui. **Strates**, Hors-série, 2002. DOI: <http://doi.org/10.4000/strates.515> . Acesso em: 21 out. 2025.

SANTOS, Milton. **Metamorfoses do espaço habitado**: fundamentos teórico e metodológico da geografia. São Paulo: Hucitec, 1988.

SCHLEE, Mônica Bahia; NUNES, Maria Julieta; REGO, Andrea Queiroz; RHEINGANTZ, Paulo; DIAS, Maria Ângela; TÂNGARI, Vera Regina. Sistema de Espaços Livres nas cidades brasileiras: um debate conceitual. **Paisagem & Ambiente: ensaios**, n.26, 2009, pp.225-247.

SCIFONI, Simone. **Paisagem Cultural**: verbete. Dicionário do Patrimônio Cultural. Brasil: IPHAN – Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional, s/d. Disponível em: <http://portal.iphan.gov.br/dicionarioPatrimonioCultural/detalhes/82/paisagem-cultural>. Acesso em: 03 fev. 2026.

SPL Deux-Rives. **Les 4 quartiers en projet**. Strasbourg: Strasbourg.eu, s/d. Disponível em: <https://strasbourgdeuxrives.eu/fr/les-quartiers/> . Acesso em: 18 out. 2025.

STRASBOURG.EU. **Archives de la Ville et de l'Eurométropole de Strasbourg**. Disponível em: <https://archives.strasbourg.eu/> . Acesso em: 21 out. 2025.

UNESCO - Convention du Patrimoine Mondial. **Strasbourg, Grande-Île et Neustadt – 1988 / 2017**. Disponível em: <https://whc.unesco.org/fr/list/495/documents/> . Acesso em: 21 out. 2025.