

# DESTINOS DA CIDADE EUROPÉIA: SÉCULOS XIX E XX

■ FRANÇOISE CHOAY

Este artigo de Françoise Choay está sendo publicado com a autorização do Centro Pompidou em Paris, que lhe havia encomendado este ensaio como prefácio do catálogo de uma vasta exposição organizada em 1994. Foi a primeira no mundo a propor um panorama artístico e cultural da cidade moderna (em 30 países da Europa) de 1870 aos dias atuais.

A especificidade e a ambição desta exposição multidisciplinar, que apresentou 1.200 obras originais, consistia em colocar cronologicamente em paralelo, de um lado, as obras dos artistas (pintores, fotógrafos, escultores) sobre a representação ou sua interpretação da cidade e, por outro, os desenhos originais de arquitetos e urbanistas relativos a projetos realizados ou não, teóricos ou práticos. A exposição foi concebida por dois arquitetos encarregados das exposições culturais do Centro Pompidou: Jean Dethier (para a parte das artes visuais) e Alain Guilheux (para o urbanismo). Em 1994, a exposição, cobrindo 2.500m<sup>2</sup>, foi apresentada em Paris, no Centro Pompidou, e em Barcelona, no Centro de Cultura Contemporânea, co-produtor desta manifestação.

A exposição totalizou 240.000 visitantes. O catálogo (472 páginas com mais de 100 artigos e 600 ilustrações) foi publicado em francês pela Editora do Centro Pompidou sob o título "La Ville: art et architecture en Europe: 1870-1993" e, na Espanha, em duas versões, em catalão e em espanhol, sob o título "Visiones Urbanas: la ciudad del artista, la ciudad del arquitecto. Europa 1870-1993" (Editora Electa-España).

No verão de 1996, o Centro Pompidou apresenta no Japão (Museu de Arte Contemporânea, Tóquio) uma nova versão completamente remanejada por Jean Dethier desta exposição e do catálogo (bilingüe japonês-francês) sob o título "A Cidade Moderna na Europa: visões urbanas de artistas e arquitetos: 1870-1996" (280 páginas, 300 ilustrações em cores).

Por sua importância capital, o texto de Françoise Choay é o único a figurar nas quatro versões do catálogo (francês, espanhol, catalão, japonês).

*Questionando a natureza da urbanização contemporânea, a autora contrapõe as situações de fluxo/rede e de estático/circunscrito para examinar o papel que a cidade desempenha e pode vir a desempenhar nessa nova configuração. Após revisitar os conceitos de cidade, urbanismo e técnica e analisar de forma penetrante os principais paradigmas urbanísticos de nosso século, a autora busca cernir os principais elementos que caracterizam a desconstrução da cidade européia desde há 100 anos. Por fim, ao mesmo tempo em que constata o desaparecimento progressivo e acelerado da cidade tradicional, ela se indaga sobre caminhos e percursos, sociais e profissionais, de uma nova urbanidade a inventar.*

Tradução: Ana Fernandes

A Europa é hoje triunfalmente urbana. AO espaço rural e as populações rurais diminuem a cada dia enquanto se multiplica o número das megalópoles, conurbações, comunidades urbanas, tecnópoles e pólos tecnológicos.

A cidade tornou-se uma palavra-chave para a tribo política, uma palavra de uso indiscriminado para a tribo mediática, a palavra álibi dos clãs de urbanistas, de planejadores, de arquitetos, de administradores, de sociólogos que a perscrutam, que a auscultam e/ou pretendem lhe dar forma. Mas seria urbanização sinônimo de produção de cidade?

A situação urbana atual é o ponto de chegada de uma transformação da cidade européia que se desenvolveu notavelmente entre os anos 1850 e a época atual. No mapa da Europa, encontram-se os mesmos nomes da Idade Média. Admira-se a longa duração dessas construções urbanas - Paris, Nápoles, Londres, Milão e, também, Barcelona, Praga, Zurique... -

■ **Historiadora das teorias e das formas urbanas e arquitetônicas e professora da Universidade de Paris VIII**

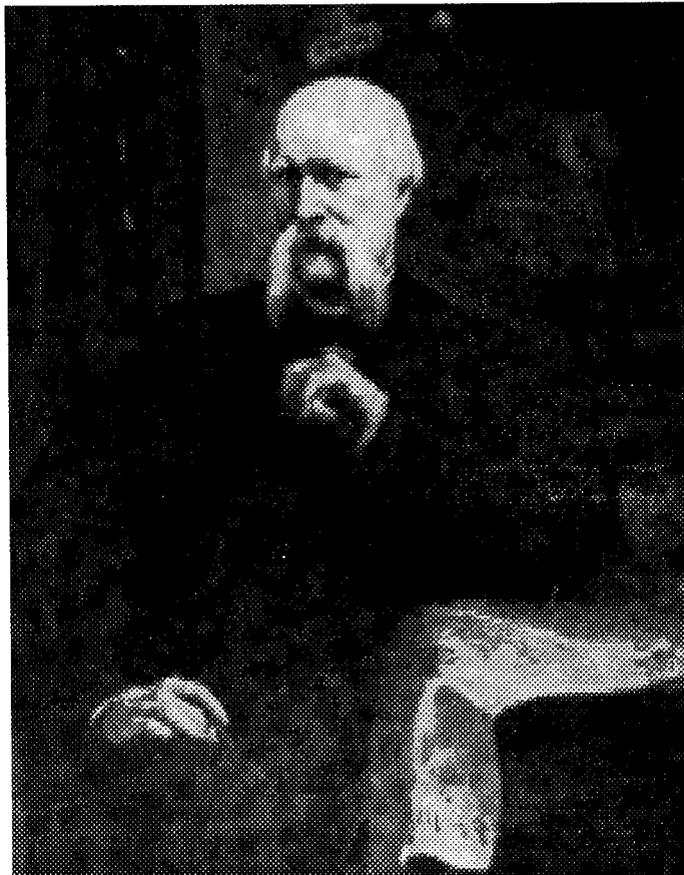
e desvanece-se com a presente vitalidade de antigos conjuntos de cidades medievais, hanseáticas ou flamengas.

No entanto, ao longo de pouco mais de um século, o que ocorreu não foi uma evolução banal, mas uma mutação, mascarada pela permanência das palavras e dos topônimos. Para se apreender a natureza, a amplitude e a história desta mutação basta, em nossa “civilização da imagem”, visualizá-la em seqüência.

Com este objetivo, a exposição do Centro Pompidou confronta duas séries de representações. Uma emana de profissionais, arquitetos-urbanistas; outra, de artistas. A primeira, a serviço da ação, da ideologia e, às vezes, do sonho, são projetos, realizados ou não. A segunda registra a metamorfose do campo urbano com uma sensibilidade de sismógrafo. Não se deixem enganar! Não se trata de ilustração, mas de vidência, privilégio dos artistas, que revelam e dão corpo aos fenômenos. Assim, pintores, gravadores, fotógrafos e cineastas nos confrontam, desde o fim do século passado, com uma cidade de **duas faces**: benéfica segundo uns, efígie do progresso e da beleza, fermento da vida social mesmo no anonimato das multidões; maléfica segundo outros, sinônimo de caos, de perversão, enfim, de uma indigência e feiúra da qual a estética soberana do cinema soube tão bem se apropriar. No entanto, à medida que o tempo passa, tanto uns como outros designam de forma semelhante a acumulação progressiva de pessoas, a multiplicação das trajetórias e a aceleração da velocidade, o gigantismo contagioso de construções verticais e horizontais, a disseminação periférica e, por fim, a imagem da ausência.

O olhar sucessivo e convergente dos pintores, fotógrafos e cineastas nos coloca em guarda contra as palavras. A seqüência de suas apresentações impõe perguntar-se se a divindade de **dupla face** - esta cidade mãe e castradora hoje invocada e conjurada com paixão ou desespero para justificar e fundar as virtudes de nossos trabalhos de urbanismo - não é uma mistificação; se o velho conceito e a imagem convencionada, nos quais se abrigam, na maior desordem, centros históricos, cidades novas, periferias e megalópoles, não funcionam à maneira de um mito encarregado de remediar a impotência ou a angústia e não dissimulam a inadequação da palavra e da coisa. Os historiadores nos ensinaram, no entanto, que “*os homens não têm costume, a cada vez que mudam de hábitos, de mudar de vocabulário*” (Bloch (1945), 1974:40-41) e que a permanência das palavras contribui para a longa duração de nossos quadros mentais; neste caso, para o seu arcaísmo.

Não seria, portanto, tempo de admitir, sem sentimentalismo, o desaparecimento da cidade tradicional e de se interrogar sobre aquilo que a substituiu, ou seja, sobre a natureza da urbanização e sobre a não-cidade



Idelfonso Cerdà

que parece ter-se tornado o destino das sociedades ocidentais avançadas? Tal será o meu propósito.

### **A PALAVRA E A COISA**

Introdução necessária à exploração do campo urbano entre 1850 e 1950, uma rápida digressão no que concerne a três termos: cidade, urbanismo e técnica. Para os dois primeiros, trata-se de relembrar sua acepção original. Para o terceiro, ao contrário, tratar-se-á de uma aproximação factual e não semântica, destinada a tornar evidente o laço insuficientemente reconhecido que liga a técnica à cidade e faz deste termo uma palavra-chave do campo urbano.

#### **Cidade**

Colocaremos entre parênteses seu sentido institucional: objeto de uma convenção, variável segundo os países (na França, população de pelo menos 2.000 habitantes aglomerados em uma só comuna<sup>1</sup>), e que constitui um instrumento administrativo, jurídico e fiscal.

Na linguagem comum contemporânea, cidade continua a designar o lugar ou o suporte estático de uma tripla comunicação concernindo à troca de bens, informações e afetos. Ela continua concebida como a união indissociável entre aquilo a que os romanos chamavam *urbs* (território físico da

cidade) e *civitas* (comunidade dos cidadãos que a habitam) ou, ainda, como o pertencimento recíproco entre uma entidade espacial discreta e fixa e uma população.

Mas a entrada na era industrial e as concentrações demográficas sem precedentes a que ela induz abalaram esta associação ancestral. Desde 1855 Haussmann sublinhava este fato a propósito de Paris em um discurso pronunciado diante do Conselho Municipal: “*Será próprio falar de uma “comuna” para essa imensa capital? Qual laço municipal une os dois milhões de habitantes que aí se amontoam? Pode-se mesmo observar entre eles afinidades de origem? Não! A maior parte provém de outros departamentos<sup>2</sup>; muitos, de países estrangeiros onde eles conservam seus parentes, seus mais caros interesses e, freqüentemente, a melhor parte de sua fortuna. Paris é, para eles, como um grande mercado de consumo; um imenso canteiro de trabalho; uma arena de ambições ou, apenas, um encontro de prazer. Este não é o seu país.*” (Haussmann, 1891, t. II:199).

Etimologicamente, cidade em francês [*ville*] vem do latim *villa*, designando um estabelecimento rural autárquico que, freqüentemente, constituiu o núcleo das cidades medievais. Esta etimologia sublinha o pertencimento da cidade européia pré-industrial ao campo. Mumford foi um dos primeiros a nos ensinar que, à exceção de alguns centros congestionados, a cidade da Idade Média não era simplesmente “*no campo, mas do campo*” (Mumford, 1938:306), e esta relação de interdependência é hoje recolocada em evidência por historiadores da cidade européia (Mohenberg, Lee, 1985).

Ainda aqui a Revolução Industrial abalou uma associação original. Ela quebrou a relação de complementaridade que unia a cidade e o campo e escavou entre eles a famosa distinção cuja supressão Marx atribuiu ao comunismo. No entanto não foi graças a uma revolução social mas a uma permanente evolução técnica que esta supressão começou. Veremos que o processo prossegue e tende a eliminar, em benefício de uma entidade que não é mais nem cidade nem campo, os dois termos que, lógica e fenomenologicamente, existiam um pelo outro.

## Urbanismo

O termo é um neologismo proposto pelo espanhol I. Cerdà em sua *Teoría general de la urbanización* (1867). Ele foi introduzido na França ao longo dos anos 1910, por H. Prost e um grupo de profissionais que gravitava em torno do Museu Social. A noção de urbanismo nasceu no quadro de uma reflexão sobre o impacto espacial da Revolução Industrial: a cidade sofre então uma mudança espontânea que parece decorrer de um cataclisma natural incontrolável.

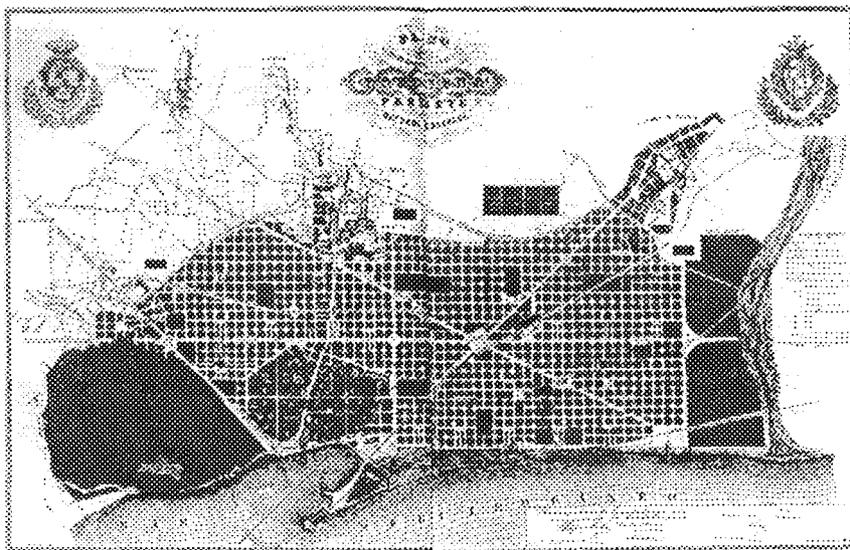
Desde sua criação, a palavra serviu para designar dois procedimentos diferentes.

De um lado, urbanismo designa uma disciplina nova que se declara autônoma e se quer ciência da concepção das cidades. Ela postula a possibilidade de um domínio completo do fato urbano e elaborou, para este fim, teorias classificáveis em duas correntes: uma, dita progressista, visa ao progresso e à produtividade; a outra, dita culturalista, centra-se em objetivos humanistas. No entanto, a despeito de suas diferenças, as teorias dessas duas correntes se fundem sobre um procedimento idêntico: análise crítica da cidade existente e elaboração *a contrario* de um modelo de cidade que poderia ser construída e reproduzida *ex nihilo*.

O modelo progressista (os CIAMs, Le Corbusier) propõe um objeto urbano fracionado, cujos componentes standardizados são repartidos no espaço segundo uma ordem funcional e geométrica. O modelo culturalista (a cidade-jardim de Howard) é, ao contrário, compacto e multifuncional. O modelo progressista dominou a cena européia desde os anos

20, mas só recebeu aplicação significativa após a Segunda Guerra Mundial e a reconstrução.

É nessa mesma época que começaram a ser desarmadas as pretensões científicas do urbanismo teórico<sup>3</sup>. “*O postulado do espaço objetivo e neutro*” (Lefebvre, 1970) foi denunciado. A natureza política e ideológica do ordenamento<sup>4</sup> da cidade, ou seja, as escolhas



Plano de Cerdà para Barcelona

de valores que subjazem a ele foram colocadas em evidência: numerosas disciplinas científicas podem contribuir à organização do espaço urbano, mas uma ciência normativa da cidade é uma noção contraditória.

Mostrou-se que as teorias do urbanismo vinculavam-se a um pensamento anacrônico, coisista e marcado pela utopia: a modelização urbana apareceu como um dispositivo redutor, instrumento totalitário da busca de um novo condicionamento.

De outro lado, e ao mesmo tempo, urbanismo designa também um outro procedimento, pragmático e sem pretensão científica. Este já não visa sobretudo transformar a sociedade, mas procura, mais modestamente, regularizar e organizar, com o máximo de eficácia, o crescimento e o movimento dos fluxos demográficos, assim como a mutação da escala dos equipamentos e das construções induzidas pela Revolução Industrial.

Antes mesmo da criação da palavra urbanismo, o arquétipo deste procedimento, que valeria a pena, sem dúvida, chamar de “plano regularizador”, aparece com as “grandes obras” de Haussmann. O verbo “regularizar” aparece, aliás, várias vezes nas suas *Mémoires*, confirmando o papel antecipador do prefeito e o parentesco de seu enfoque com aquele dos *Regulierungspläne* de Stübben e de Wagner, na Alemanha e na Austria, e com aquele dos planos reguladores dos urbanistas franceses Hénard, Prost, Jaussely.

#### **Técnica**

*Deus ex machina* que manipula o teatro urbano após o grande cataclisma da metade do século XIX.

Sabe-se que a cidade é fenômeno demasiadamente complexo para ser pensado em termos de cadeias causais simples: ela coloca em ação um feixe de determinações engastadas em esferas de retroação, das quais nem mesmo a análise sistêmica consegue esgotar a complexidade. Para explicar as agudas transformações espontâneas ou acordadas sofridas pela cidade europeia pré-industrial, os historiadores acentuaram sobretudo os fatores econômicos e políticos (papel do capitalismo, luta de classes), assim como os fatores demográficos (crescimento, massificação, fluxo), eles mesmos condicionados pelo progresso da higiene e da epidemiologia e pelo êxodo rural.

O papel jogado pela técnica na mutação da cidade europeia é muito mal conhecido para não ser aqui privilegiado. A reflexão (não filosófica) sobre a técnica e sua história tende a isolá-la em seu próprio campo, embora ela esteja simultânea e diretamente implicada tanto na morfogênese do espaço urbano como na gênese das mentalidades e dos comportamentos urbanos.

Cerdà foi o primeiro a discernir este poder, ao fazer das técnicas de transporte o motor da história espacial das cidades, revolucionada pela invenção da estrada de ferro e a utilização da eletricidade.

Para balizar as etapas da transformação urbana sobrevinda entre 1870 e 1990, poder-se-ia hoje retomar mais globalmente a seqüência das inovações técnicas

que inauguram e marcam este período. Entre os domínios mais marcantes:

- A construção. Cerdà não menciona este campo, cujo papel foi apontado mais tarde por dois historiadores da arquitetura, S. Giedion (1948) e R. Banham (1949). Relembremos o aperfeiçoamento progressivo, ao longo da segunda metade do século XIX, de novos materiais (aço, concreto, vidro), cujos procedimentos de utilização contribuíram para a mudança do estatuto dos edifícios e os transformaram em objetos técnicos; os equipamentos mecânicos e elétricos, que permitiram densificar o tecido urbano, generalizando a construção em altura (elevador), e “condicionar” os prédios (ar, temperatura), liberando-os, assim, de um conjunto de restrições de implantação e de dimensionamento; a industrialização da construção, que estandardiza o ambiente e serve não apenas à expansão periférica da cidade, mas ao investimento difuso do território inteiro pela construção.

- Os transportes. A partir de 1850, o trem, fazendo a sociedade ocidental aceder a uma mobilidade de massa sem precedentes, tornou-se o mais potente fator de densificação das cidades. Ao fim do século, secundado pelo bonde e pelo metrô, ele serviu igualmente à sua expansão. A partir dos anos 1930, o automóvel devolveu às redes rodoviárias seu papel perdido na expansão das cidades e aumentou a mobilidade geral, enquanto que a aeronáutica iria contribuir para fixar os grandes nós urbanos.

- As telecomunicações. Telégrafo, rádio, telefone com suas últimas aplicações informatizadas estiveram casados, respectivamente, com as diferentes técnicas de transporte, cujo funcionamento controlavam ou controlam. Além disso, elas multiplicaram diretamente a troca de informações entre os cidadãos, ampliaram seu campo de ação, transformaram sua experiência do espaço, do tempo e, por esse mesmo caminho, a estrutura de seus comportamentos.

#### **A ÚLTIMA FIGURA DA URBANIDADE**

Da mutação urbana, cuja realização inelutável a exposição do Centro Pompidou deixa entrever, com suas fulgurâncias, suas estagnações e seus insucessos, alguns tempos fortes se impõem. Mas sua sucessão ordena-se a partir de uma origem cuja ausência [na exposição] se lamenta, a obra de Haussmann, que deixou sua marca sobre a maior parte das cidades da Europa.

A Paris de Haussmann tem valor de limite: desenlace de uma tradição e ponto de partida de uma outra. A ligação da capital metamorfoseada com a cidade pré-industrial é tanto mais forte que, por uma ironia da história, Paris permanece na Europa a única metrópole fechada, enclausurada no interior da muralha anacrônica construída por Thiers<sup>5</sup> e que será demolida apenas após a Primeira Guerra Mundial. Mas, a despeito deste enclausuramento, a cidade

joga um papel inaugural graças à regularização que o prefeito lhe impôs. Pela primeira vez, este trata o conjunto dos espaços heterogêneos da capital como uma entidade única, que um plano global dotará de isotropia.

Este plano, que transformou as Paris de Balzac n'a metrópole de Zola, permitiu, em particular, três realizações maiores e solidárias. Ele fez da cidade inteira um sistema de comunicações: uma rede hierarquizada de vias põe fim ao enclave dos bairros, coloca em comunicação os pontos-chave e cardeais da cidade entre si e com as estações de trem, portas urbanas que conectam a cidade fechada ao conjunto do território nacional. Corolariamente, ele aumentou a escala da cidade inteira, conjugando operações cirúrgicas (aberturas, alargamentos) e implantes (integração de todos os espaços livres intramuros tanto no interior como no exterior dos limites da muralha precedente<sup>6</sup>). Ele enfim dotou a cidade inteira de um equipamento higiênico concebido sob a forma de redes técnicas isomórfas e de um sistema respiratório de espaços verdes.

Se chamamos urbanidade ao ajustamento recíproco entre uma forma de tecido urbano e uma forma de convivibilidade, pode-se, apropriadamente, falar de uma urbanidade haussmanniana. Certamente o aumento da escala das vias, dos lotes e dos edifícios rompeu o quadro das relações sociais de proximidade características da cidade pré-industrial. Mas um quadro novo de uma nova convivibilidade o substituiu. O tecido urbano com gabaritos ampliados conservou uma continuidade que satisfaz ao olho e ao corpo pela proporcionalidade recíproca e rigorosa das dimensões (largura e altura) das vias, das calçadas e dos edifícios que as limitam. Sobretudo uma estrutura de pequena escala é encaixada no tecido propriamente dito. Constituída por um mobiliário urbano diversificado, concebido, desenhado, produzido e implantado com cuidado, assim como por árvores e segmentos de vegetação, ela faz das calçadas e dos jardins o teatro de relações sociais inéditas - aleatórias, anônimas, cosmopolitas.

Em outros lugares, no entanto, as fortificações tinham sido ou estavam sendo derrubadas. A cidade tradicional explodia sob a pressão demográfica, e os loteamentos sem fim da periferia londrina simbolizavam a expansão selvagem da cidade. Como Cerdà, Stübben e Wagner freqüentemente testemunharam refletia-se sobre o exemplo da Paris haussmanniana. O procedimento regularizador foi transposto para o caso das cidades abertas que, seguindo outras vias, iria promover a mesma urbanidade inédita em Viena e em Barcelona, por exemplo.

À diferença de Paris, nesses dois casos, os antigos centros históricos são deixados quase intactos, para o pesar de Cerdà e, no caso de Otto Wagner, com a vontade explícita de preservar o passado. “*É conveniente aqui respeitar a beleza*

*e satisfazer às exigências de salubridade e de circulação por uma conservação adequada do patrimônio existente, tratando de implantar os melhoramentos próprios à satisfação das exigências modernas*”, escreve ele em 1893 na introdução de seu *Projeto de Plano Regulador Geral para a Cidade de Viena*<sup>7</sup>.

Este plano procede, como aquele de Haussmann, de uma visão global e prospectiva da cidade. Mas ele é, desta vez, largamente aberto sobre o território circundante, a partir do *Ring* monumental que havia sido disposto sobre o traçado das antigas muralhas. Em sua versão acabada de 1910, a expansão da cidade é controlada por meio de três instrumentos: um sistema viário indefinidamente prolongável, concebido sob a forma de anéis periféricos concêntricos, ligados entre si ao anel inicial do *Ring* por radiais; um sistema de unidades de aglomeração (*Stellen* de 100 a 150 mil habitantes), bem individualizadas, implantáveis sobre as vias radiais e destinadas a canalizar a urbanização; abundantes reservas fundiárias periféricas justificadas pela impossibilidade de uma prospectiva urbana.

Em sentido oposto a toda atitude utópica, da qual ele recusa o dogmatismo cientificista e a lógica do objeto discreto, Wagner constata que “*não é possível prefigurar com certeza aquilo que será a imagem da cidade futura, considerando que um catecismo do urbano não existe*” (*ibidem*). Seu plano é aberto às transformações e às incertezas. Mas, tanto no tratamento do *Ring* quanto no dos *Stellen*, ele continua vinculado a uma concepção da cidade como objeto discreto, de tecido contínuo. E se esse tecido nem sempre escapa ao exagero e apresenta às vezes lacunas, Wagner se dedica a remediar este defeito pela pequena escala e estética acentuada de um sistema de amenidades e de mobiliário urbanos comparável àquele de Paris.

Em Barcelona, Cerdà havia proposto uma solução ao mesmo tempo mais inovadora e mais restritiva. Seu plano de 1859 (traído em parte em sua realização) coloca em relação o centro histórico, enfim liberado de suas fortificações, e um território virtualmente ampliado à Europa inteira. “*As características distintivas da nova civilização são o movimento e a comunicação*” e, a seus olhos, “*a cidade é apenas uma espécie de estação ou de pivô da grande viabilidade universal*”. Trata-se, então, de um plano de extensão indefinida que rompe ao mesmo tempo com a noção de aglomeração discreta e com os esquemas de organização concêntrica. Ele é fundado sobre a interconexão de duas malhas ortogonais de escalas diferentes: grelha maior, atravessada de diagonais e destinada ao grande tráfego territorial, com suas vias de 20 a 50 metros de largura; grelha menor, destinada ao pequeno tráfego local, e cujos quarteirões de 133 metros de lado, com suas esquinas chanfradas e seu centro aberto, constituem o elemento

urbano de base, espécie de unidade de vida e de vizinhança.

Seria pertinente considerar o plano de Cerdà como uma das três figuras-chave do urbanismo de regularização? Vários argumentos pareceriam se opor a isto. Em primeiro lugar, Cerdà é o primeiro teórico do urbanismo, do qual ele pretende fazer uma disciplina científica completa. Em seguida, seu plano intitulado *Reforma y ensanche de Barcelona* tinha efetivamente sido concebido como o instrumento de uma política igualitária que proporcionasse as mesmas vantagens a todas as classes da população, e ele carrega a marca indiscutível da utopia. Enfim, este plano não se contenta em criar redes de ligações com o território; ele se torna território e, assim, parece contradizer a lógica do urbanismo modelizador tanto quanto a do urbanismo regularizador. Estas objeções são, no entanto, refutáveis uma a uma.

O plano de Barcelona precede de quatro anos a grande obra teórica que dele constitui uma justificativa *a posteriori*. Além disso, ele não propõe o modelo de uma cidade nova, mas estruturas geradoras permitindo adaptar a cidade antiga às novas técnicas. Essas estruturas são deduzidas de uma dupla análise: da situação específica de Barcelona e dos componentes da cidade em geral, o que faz de Cerdà o criador da geomorfologia urbana. E, mais, se a capital catalã é convidada a se expandir em todos os lugares onde as condições físicas o permitam, este processo é controlado pelo dispositivo da dupla malha. Esta assegura a continuidade (tão arejada seja ela) e a homogeneidade de uma trama construída, cujos quarteirões normalizados oferecem uma total liberdade à criação arquitetônica e, sobretudo, se tornam, graças à articulação de sua pequena escala com o grande sistema viário, o teatro de uma convivibilidade inédita. É bem por isso que o plano de Cerdà deve ser classificado na mesma categoria que aqueles de Haussmann e de Wagner.

Outros planos, próximos ou derivados dessas três estruturas regularizadoras asseguraram, em outras grandes cidades ou capitais, a permanência da urbanidade metropolitana nascida na segunda metade do século XIX. Até a metade do século XX, todas essas cidades e várias outras acolheram e integraram, sem serem alteradas, a sucessão e a diversidade de experiências e de estilos arquitetônicos novos. O *modern style*

(mais barroco em Barcelona; mais pictural em Praga, Viena ou Munique; mais reservado em Paris ou Bruxelas), o classicismo estrutural de Perret, o funcionalismo dos CIAMs ou, mesmo, o monumentalismo da arquitetura dita totalitária, na Itália ou na Alemanha, agregaram um toque plástico novo à cidade européia, mas não modificaram a sua estrutura.

Após a Segunda Guerra Mundial, a reconstrução respeitou mais frequentemente o perímetro das cidades destruídas, limitando-se a ampliar e homogeneizar o seu tecido. Le Havre, totalmente reedificada em concreto por Perret, continua, no entanto, a ser uma cidade tradicional, apenas datada por um material e um estilo arquitetônico.

Ao lado do tipo metropolitano, aquele da cidade e da urbanidade pré-industriais não tinha desaparecido da Europa.

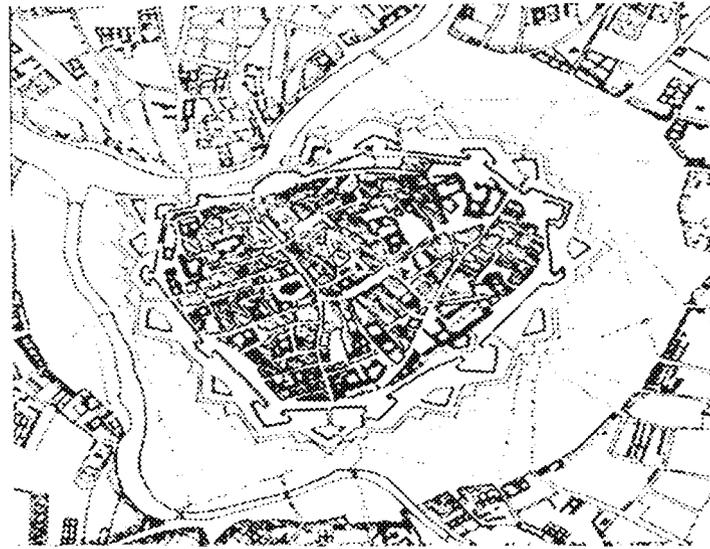
Numerosos assentamentos antigos vegetavam, e, em outros casos, por exemplo na Itália do norte, na Alemanha do sul ou nos *Midlands* da Inglaterra, a densidade da armadura urbana antiga limitava a extensão das cidades.

### SIGNOS DE DESCONSTRUÇÃO

Desde o início do século, no entanto, não faltaram signos anunciadores de uma desconstrução iminente da cidade européia. Pode-se deles fazer uma rápida recensão, sem distinguir entre os inumeráveis projetos, sonhos e teorias e o pequeno número de realizações.

#### A cidade linear

Em 1882, um intelectual espanhol, Soria y Mata, publica no jornal diário madrilenho *El Progreso* um primeiro projeto de cidade linear<sup>8</sup>, resultado de sua reflexão sobre as novas técnicas de transporte e de telecomunicações e sobre suas incidências sociais. Assim como Cerdà, ele está convencido de que a comunicação sob todas as suas formas congrega o futuro do mundo e, como ele, está preocupado em melhorar as condições de vida da classe operária. Mas, em lugar de pensar o processo de comunicação generalizada que é a urbanização em termos de extensão homogênea e multidirecional, ele o concebe sob uma forma puramente linear: "*Uma rua indefinidamente extensível de 500 metros de largura.*"



Ring de Viena

O eixo longitudinal da *Ciudad Lineal* reagrupa as vias de transporte (estradas de ferro, bondes, rodovias), as redes técnicas de distribuição de água, de gás, de eletricidade, de telefone, assim como os serviços municipais e os parques. De um lado e de outro desta espinha dorsal, duas faixas longitudinais formadas por quadras ortogonais associam a habitação individual aos edifícios públicos, comerciais, culturais e se desenvolvem *pari passu*, na medida das necessidades.

Este modelo destina-se a suprimir a concentração e a densificação urbanas; ele deve evitar a disseminação da construção através do território e preservar a integridade do campo. Por fim, ele simplifica ao máximo a interconexão das redes técnicas.

Soria imagina, assim, uma “cidade linear” ininterrupta de Cádiz a São Petersburgo, colocando pela primeira vez o problema do assentamento humano em escala mundial. Mas as ambições de Soria eram prematuras, e ele só pôde aplicar seu modelo na dimensão de um subúrbio de Madri, servido por uma via central de bonde.

O mesmo esquema de desenvolvimento foi retomado no fim dos anos 20, na União Soviética, por um grupo de arquitetos e de engenheiros. O assentamento linear significava, para eles - que se autodesignavam “desurbanistas” -, a abolição da cidade. Eles conheciam as publicações de Soria, e é provável que nelas se inspirassem. Mas seu modelo, mais elaborado, com zoneamento rigoroso, servia a objetivos diferentes: a realização do socialismo e a otimização da produção industrial. Como N. Milioutin (1930) mostrava em um livro teórico importante, a cadeia de montagem era transposta da fábrica para a escala do território. A aplicação do projeto desurbanista foi iniciada em Magnitogorsk (Leonidov, 1929) e em Estalingrado (Milioutin, *op. cit.*). Mas, em 1931, Stálin colocava um ponto final a esses “desvios” ideológicos.

### **Os CIAMs: cidade máquina e desaparecimento da urbanidade**

Le Corbusier levou os desurbanistas à derrisão em nome da defesa da cidade. Mas tratava-se de uma cidade a utopia que ele descreveu e desenhou durante sua vida sob o nome de *Ville Radieuse* (Le Corbusier, 1933)? Ela se apresenta bem mais como desconstrução sistemática de todos os tipos anteriores de cidades, de toda forma de aglomeração contínua e articulada. De resto, é o mesmo tipo de desintegração e o mesmo modelo que propõem, incansavelmente, dos anos 20 aos anos 50, os planos de Le Corbusier para Paris, Argel, Saint-Dié, Albi.

A *Ville Radieuse* me servirá de paradigma para definir, esquematicamente, o urbanismo dos CIAMs, do qual Le Corbusier foi o instigador em 1928 e, depois, um dos principais protagonistas. Esta escolha é legítima porque, se Le Corbusier pouco inventou no assunto, “*seu grande mérito*”, segundo Bruno Taut, “*é a formalização literária dos*

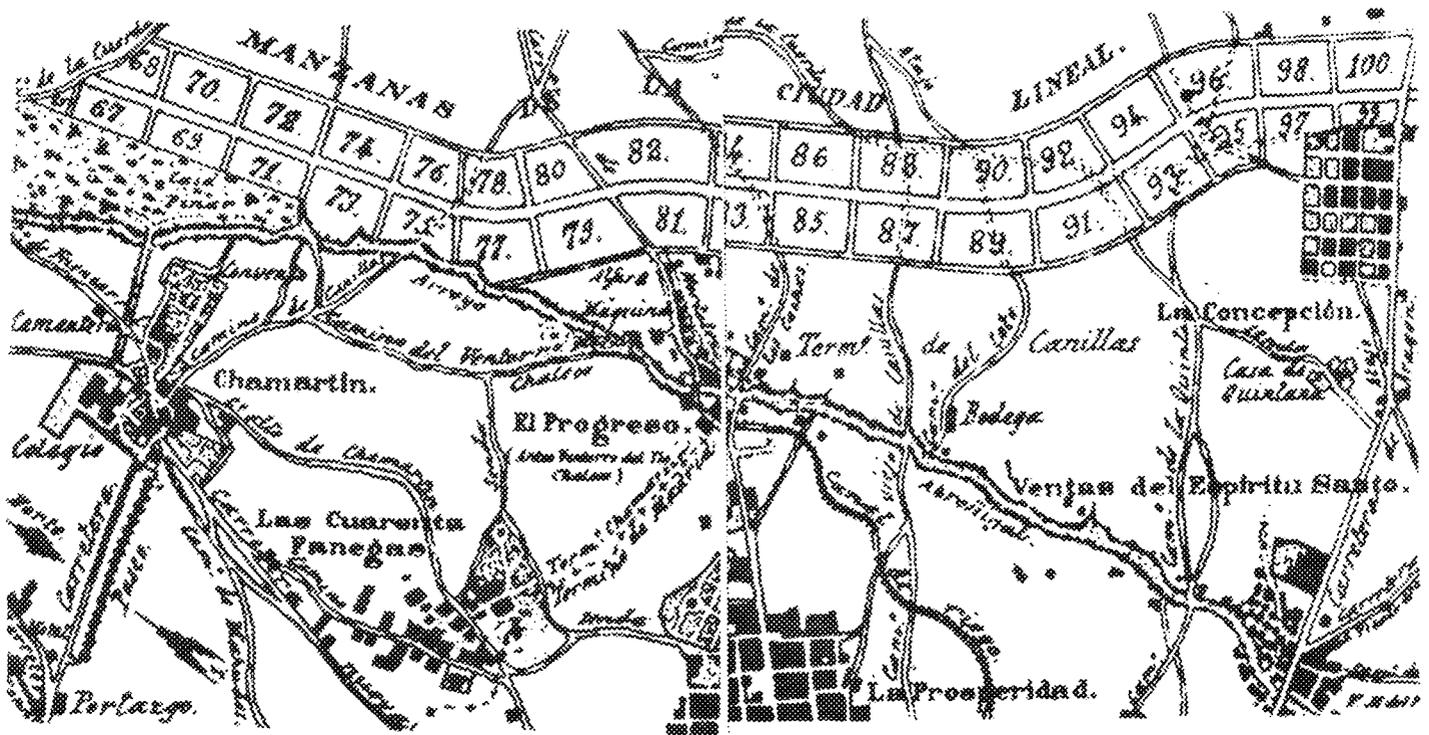
*princípios modernos*”. A este título, ele exerceu uma influência internacional sem igual sobre o ordenamento territorial e urbano após a Segunda Guerra Mundial.

CIAMs: Congressos Internacionais de Arquitetura Moderna. O Congresso representa, em intervalos regulares, um momento culminante de militância e de formulação doutrinária para os membros de um movimento que congrega arquitetos reunidos pela vontade de romper com o passado e pela fé na técnica. Este movimento é o resultado da crise aberta ao longo da segunda metade do século XIX pela transformação das técnicas de construção e pela ameaça que ela fazia pairar sobre o estatuto dos arquitetos. Ele responde, à sua maneira, à advertência de Viollet-le-Duc, temendo, ao fim do seu *Entretiens*, que “*o papel dos arquitetos [tenha] terminado [e que] aquele dos engenheiros comece*” (Viollet-le-Duc, 1872, t. II:445).

Os membros dos CIAMs redefinem, então, o papel do arquiteto na nova sociedade técnica, da qual eles reivindicam o ordenamento global. Mas romper sem compromisso com sua própria tradição e assimilar a amplitude e a magnitude das transformações técnicas sobrevindas em seu domínio terá exigido, de sua parte, a aquisição de novos saberes e de novas competências. Eles, mais freqüentemente, o fizeram de forma restrita e em proveito de uma ideologia de vanguarda. Combatiam por uma causa: a modernidade. Lutavam para erradicar as formas e as tradições arquitetônicas do passado. A modernidade, para eles, era simbolizada por objetos (silos, transatlânticos, etc.) mais do que por processos e novos sistemas de relações. O edifício era pensado como objeto técnico, como máquina, assim como testemunha a fórmula famosa da “máquina de morar” emprestada de Ozenfant por Le Corbusier. Corolários: o edifício se tornava objeto autônomo, desligado de toda dependência ou articulação contextual e, eventualmente, reproduzível pela indústria.

Além disso, este novo estatuto do objeto arquitetônico contaminava aquele da cidade que, dependendo dos mesmos princípios, passava para o controle do arquiteto: transferência de competências avalizada pela Carta de Atenas<sup>9</sup>, elaborada pelo CIAM de 1933. A cidade se torna, por sua vez, máquina de viver e deve, ela também, fazer “*tábula rasa do passado*”. Exclui-se a possibilidade de conservar os centros antigos como núcleos dinamizadores de um novo desenvolvimento, segundo o procedimento do urbanismo regularizador. O *Plan Voisin* de Paris<sup>10</sup> é exemplar, ao arrasar os bairros antigos e conservar apenas alguns monumentos isolados transformados em curiosidades históricas e turísticas.

Le Corbusier banuiu da *Ville Radieuse* a rua que congregava os elementos do tecido urbano, gerava o caráter compacto das cidades antigas e, assim, se tornava responsável por sua insalubridade e sua “desordem”. A *Ville Radieuse*,



A Cidade Linear de Soria y Mata

higiênica e ordenada é colocada sob o signo da função; ela reduz a vida urbana a quatro tipos de atividade: o habitat, o trabalho, a circulação e o lazer. As duas primeiras são alojadas em “unidades” gigantes, autônomas, cujos diferentes tipos são estandardizados; a terceira é concebida como um sistema hierarquizado de vias (escavadas ou elevadas), que assegura, graças ao automóvel, a inter-relação entre as megaestruturas e sua ligação com o território; a quarta parece se desenvolver no espaço verde indiferenciado onde “*cem por cento do solo pertence ao pedestre*” (Le Corbusier, *op. cit*)<sup>11</sup>.

Conjunto descontínuo de megaestruturas classificadas em subconjuntos descontínuos. A rede viária oferece a única continuidade entre os grandes equipamentos, integrados em uma configuração geométrica simples, legível somente em planta ou vista do avião. A comunicação se resolve em circulação; a escala local e a urbanidade cedem lugar à escala territorial única.

Este modelo inspirou a renovação urbana e os grandes conjuntos habitacionais do pós-Segunda Guerra Mundial. Sob uma fraseologia modernista, sua desconstrução radical da cidade não é, por isso, menos anacrônica. Ela se referencia no fixismo utópico colocado a serviço de uma visão paleotécnica, antípoda de um pensamento da complexidade.

O privilégio exclusivo acordado à escala territorial pelo Movimento Moderno sofre, no entanto, uma exceção, que concerne a certos programas municipais de habitação operária. Na trilha direta de uma tradição inaugurada no fim do século XIX por padrões da indústria na Grã-Bretanha e

na Alemanha, um punhado de arquitetos soube conceber e realizar, em periferias urbanas, para populações operárias ou de renda modesta, pequenas aglomerações cuja escala, articulação espacial e tratamento sofisticado de materiais pouco onerosos, indiferentemente modernos ou tradicionais, realizavam verdadeiros núcleos de vida social. As realizações de Bruno Taut, exemplares ainda hoje, estudadas e restauradas (na periferia de Berlim, por exemplo), traduzem a procura por um contraponto local ao processo, plenamente assumido, do *Auflösung der Städte* (Taut, 1920), da desagregação das cidades.

#### A cidade-jardim entre dois mundos

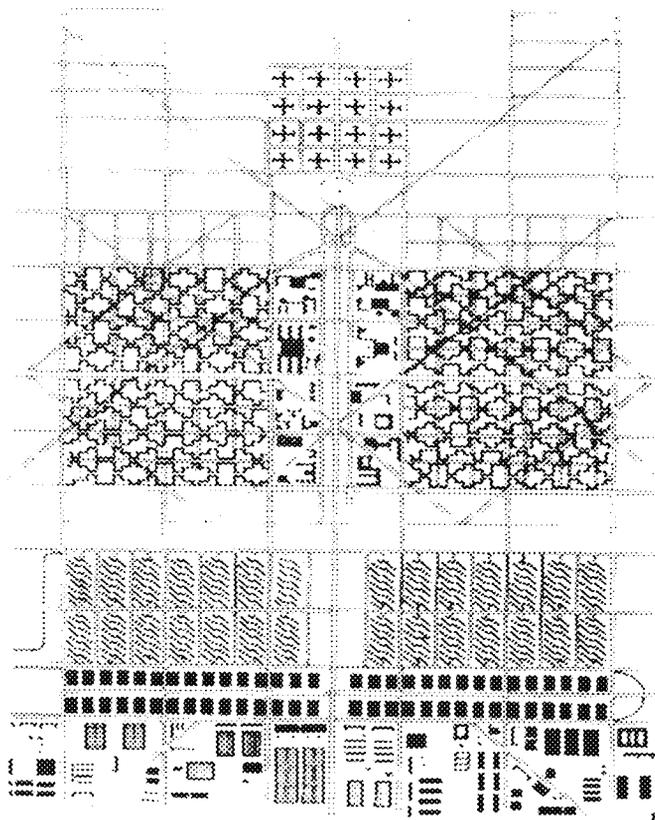
Não mais contraponto mas contraposição, a *Garden-City* de Ebenezer Howard. Le Corbusier a situava bem, no oposto exato de sua *Ville Radieuse*. Seu valor sintomático não reside em uma participação, simbólica ou concreta, no processo de desagregação da cidade europeia, mas na reação antagônica que ela lhe opõe. À ameaça de desconstrução ilustrada pelo fracionamento difuso de Londres em sua periferia ou pelo desenvolvimento monofuncional das cidades do *Black Country*, ela responde com um projeto de reconstrução.

Não se deve confundir-la com a cidade-jardim francesa, que é uma cidade-dormitório, mais ou menos bem-sucedida segundo o caso. A *garden-city* que propõe Howard em seu livro *Tomorrow: A Peaceful Path to Social Reform* (1898)<sup>12</sup> é um modelo de cidade completa e subentende um projeto de sociedade global. Seu criador era um reformador social. Ele

não desenha sua proposição, mas a apresenta sob a forma abstrata de um esquema ou “diagrama”. Objetivo: repartir racionalmente e fixar harmoniosamente os fluxos demográficos e as atividades sociais em aglomerações discretas, de pequenas dimensões e quase autárquicas. Estas não devem exceder a 30 mil habitantes. Circunscritas por largos cinturões verdes, elas agrupam concentricamente todos os tipos de instituições e atividades sociais. Os setores industrial e agrícola são localizados na periferia, mas ainda no interior da entidade física definida pelo cinturão verde. Uma rede ferroviária liga estas cidades, constituindo-as em um conjunto de sistemas interconectados, gravitando cada um deles em torno de uma cidade central de 60 mil habitantes.

O dispositivo tem por finalidade preservar, ao mesmo tempo, a cidade e o campo e colocar sua complementaridade a serviço da urbanidade e da qualidade de vida, prevenindo a disseminação das construções, percebida como alto risco social e cultural. Ele permite, também, operar uma pequena revolução social graças a um complexo conjunto de mecanismos fundiários e financeiros, cuja descrição não está em meus propósitos.

O esquema de Howard guarda parentesco com aquele



Ville Radieuse de Le Corbusier

de Soria, e sua utilização da estrada de ferro o insere bem em uma lógica de desenvolvimento técnico. Mas, mesmo racionalizando a repartição territorial, ele reproduz o modelo fixo e discreto da cidade pré-industrial. De um modo sistemático, ele se volta - seu nome o indica - à ruralidade da cidade medieval.

A Inglaterra, país que soube sempre aliar inovação e tradição, reservou um acolhimento entusiástico a *Tomorrow*. A primeira cidade-jardim começa a ser construída já em 1903 em Lechworth, e o modelo de Howard continuaria a inspirar a criação das *New Towns* inglesas após a Segunda Guerra. No entanto em nenhum caso o esquema howardiano pode ser seguido à risca. Esta distância e as disfunções que ele não conseguiu evitar devem-se à projeção anacrônica da cidade pré-industrial, que neutraliza as inovações da *Garden-City*.

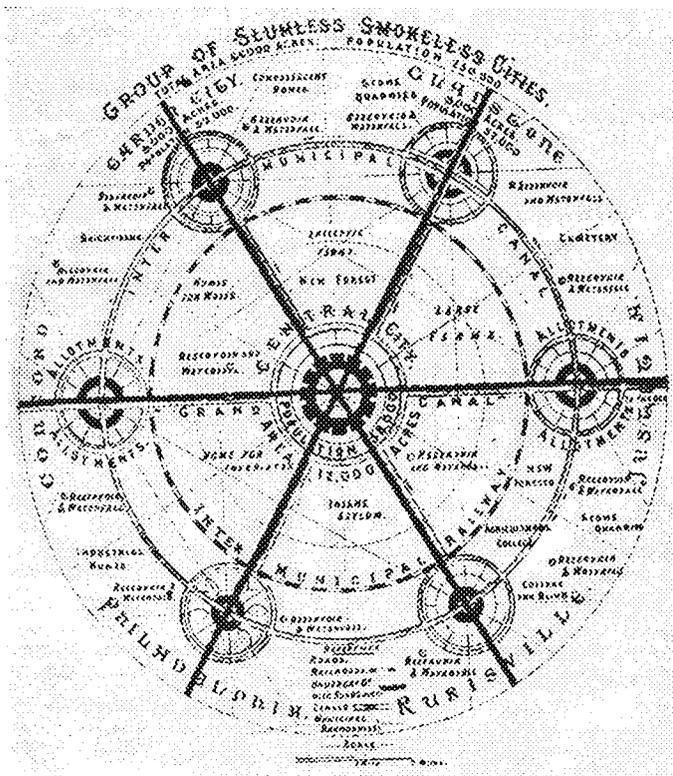
#### Uma antecipação realista

O recuo na história nos permite, hoje, ler a escala territorial da *Ville Radieuse* e a reabilitação das pequenas escalas de ordenamento local por Howard como os signos de uma próxima desconstrução da cidade europeia.

No entanto, sem a ajuda da perspectiva histórica, sem o suporte da postura utópica e fora do quadro da ficção científica, os indícios desta desconstrução foram descritos, e as suas conseqüências, analisadas (Giovannoni, 1913)<sup>13</sup> e aplicadas, naquele momento, por um espírito cuja clarividência foi pouco reconhecida<sup>14</sup>, o italiano Gustavo Giovannoni (1873-1943). Sua lucidez se deve, parcialmente sem dúvida, a uma tripla formação de engenheiro, de arquiteto e de historiador de arte. Este múltiplo pertencimento disciplinar lhe permitia, com efeito, focalizar sua atenção sobre uma escala não única de ordenamento, outorgar um papel inédito ao patrimônio urbano antigo e formular um conjunto de hipóteses que podem, ainda hoje, guiar a reflexão sobre a forma dos assentamentos humanos nas sociedades técnicas avançadas.

O engenheiro Giovannoni havia compreendido que as grandes redes de comunicação e de telecomunicação concebidas à escala dos territórios tornavam-se o canal obrigatório da urbanização e o instrumento de sua disseminação. Como técnico advertido, ele pressentia a complexidade virtual dessas redes, mal conhecida pelos CIAMs. Ele via aí o instrumento de uma desdensificação das cidades, de sua redução através daquilo que ele chamava de um processo de “anti-urbanização”, em proveito de uma distribuição mais flexível e menos densa de aglomerações menores.

Giovannoni arquiteto estimava, no entanto, que, se as grandes redes técnicas de equipamentos são necessárias ao desenvolvimento da nova sociedade, elas não são suficientes: elas demandam a vinculação a um complemento igualmente necessário e não suficiente de lugares de permanência e de repouso, cuja estrutura depende, desta vez, de uma prática



*Garden-City* de Ebenezer Howard

arquitetônica. Ou seja, o quadro espacial da nova sociedade engaja uma dialética entre duas escalas de ordenamento, uma territorial, a outra local. Mas a forma e as dimensões dos lugares de permanência, dos assentamentos do cotidiano, confundem-se com as das cidades pré-industriais? Para Giovannoni, o conjunto do patrimônio urbano existente seria, sem dúvida, utilizável para este fim, fragmentariamente e sob reserva de um tratamento conveniente. Mas a flexibilidade de implantação e de dimensionamento que permite a infra-estrutura reticulada não deixará de suscitar a criação de novas tipologias.

Giovannoni historiador de arte e leitor de Camillo Sitte é, então, preocupado e desenvolve, em particular, três teses:

- o espaço urbanizado depende de duas estéticas distintas, das quais uma implica o engenheiro e a outra o arquiteto;
- o estudo do tecido dos centros urbanos históricos revela uma escala de proximidade que pode servir de princípio gerador e regulador na concepção de novos tipos de assentamentos;
- o patrimônio urbano antigo não deve ser relegado a funções museológicas; com efeito, ele pode ser utilizado para usos contemporâneos, de proximidade, integrado, portanto, nos planos de urbanismo e de ordenamento, desde que sua nova destinação seja compatível com sua

morfologia. Giovannoni profissional dedicou-se a isto na Itália.

### **O URBANO CONTRA A CIDADE: FINALIZAÇÃO DE UMA MUTAÇÃO**

A concomitância e a sinergia de um conjunto de inovações técnicas abrem, a partir dos anos 60, uma fase crucial no processo de urbanização da Europa: a implantação das condições necessárias para que se complete a mutação iniciada um século antes.

Entre estas inovações, as mais determinantes concernem em primeiro lugar aos transportes e à comunicação a distância. As redes de trens<sup>15</sup> e de metrô de grande velocidade; os grandes aviões que multiplicam a velocidade e a capacidade das redes aéreas; as novas aplicações do telefone com consulta a distância de dados informatizados e transmissão imediata de mensagens escritas, todos esses instrumentos conferem a seus utilizadores uma forma de ubiquidade.

#### **O espaço submetido pela velocidade**

A compressão da duração necessária para os deslocamentos assim como para a aquisição e a comunicação da informação abole uma parte das antigas restrições e servidões espaciais às quais estavam submetidos os assentamentos humanos. As novas velocidades de circulação favorecem de maneira idêntica dois tipos opostos de movimentos e implantações.

Por um lado, uma tendência à concentração canaliza os fluxos humanos em direção aos pólos de atração que as metrópoles nacionais e regionais continuam a ser; mas as atividades se implantam em periferias sempre mais largamente irradiadas, cuja extensão, ligada à saturação progressiva das redes técnicas, coincide com o despoamento geral e progressivo dos centros e dos núcleos urbanos históricos. De outro lado, uma tendência à dispersão opera uma desconcentração, seja linear, seja pontual. Exemplos do primeiro caso: a urbanização continua nas bordas de costas ou vales fluviais. Exemplos do segundo caso: as aglomerações caídas de páraquedas em torno de aeroportos (aerocidades) ou de centros de pesquisa e de universidades (pólos tecnológicos), as megamáquinas comerciais ou culturais, que não são imputáveis à influência americana, mas efeito de um equipamento técnico, enfim, a implantação difusa de habitat em zonas rurais, que recebeu o nome de "rurbanização" (Bauer, Roux, 1976). Acontece também que todos estes tipos de implantação estejam associados: o sonho linear de Soria está hoje realizado entre Gênova e Marselha, mas provido de transbordamentos laterais, densos ou disseminados, os quais, aliás, destruíram irremediavelmente antigos assentamentos e paisagens ancestrais.

Em outras palavras, a era das entidades urbanas discretas terminou. A era da “comunicabilidade universal” anunciada por Cerdà e por Giovannoni é também aquela da urbanização universal, difusa e fragmentada. Engenheiros<sup>16</sup>, geógrafos<sup>17</sup>, demógrafos<sup>18</sup> estão hoje de acordo em constatar que o modelo dito dos “lugares centrais” pelo qual W. Christaller (1933) explicava o crescimento e a repartição das cidades não dá mais conta de uma reticulação generalizada, ao mesmo tempo mais estável e sobretudo menos centrada, nem da urbanização esparramada em forma de filamentos e de tentáculos caprichosos que as novas técnicas de cartografia colocam em evidência. Entretanto, se, segundo H. Le Bras, “a passagem de uma geografia de pólos a uma geografia de linhas significa a modernização” (Le Bras, 1993:146), não existe modelo, mesmo dissipativo, que esclareça a flutuação e as incertezas inerentes aos novos estilos de povoamento.

#### **Divórcio da *urbs* e da *civitas***

A dinâmica das redes técnicas tende, assim, a substituir a estática dos lugares construídos para condicionar mentalidades e comportamentos urbanos. Um sistema de referência físico e mental, constituído tanto por redes materiais e imateriais quanto por objetos técnicos, e cuja manipulação recorre a um estoque de imagens e de informações, ressoa num circuito conectado às relações que nossas sociedades entretêm com o espaço, o tempo e os homens (Gras, 1993). Este sistema operatório, válido e passível de desenvolvimento em todos os lugares, nas cidades como nos campos, nas aldeias como nos subúrbios, pode ser chamado o URBANO.

O advento do urbano desfaz a antiga solidariedade da *urbs* e da *civitas*. A interação dos indivíduos é, de agora em diante, ao mesmo tempo, reduzida e deslocalizada. O pertencimento a comunidades de interesses diversos não se funda mais nem sobre a proximidade nem sobre a densidade demográfica local. Transportes e telecomunicações nos implicam em relações sempre mais numerosas e diversas, membros de coletividades abstratas ou cujas implantações espaciais não mais coincidem nem mais apresentam estabilidade na duração.

O economista americano Melvin Webber soube qualificar de forma lapidar - “*the non-place urban realm*”<sup>19</sup> - a deslocalização da ancestral *civitas* e analisar exemplarmente as repercussões possíveis e passíveis de exploração, notadamente o teletrabalho que a Datar<sup>20</sup> descobre hoje na França. Desde 1968, ele propunha o conceito de “*post-city age*” (Webber, 1968), a “era pós-cidade” - que é ambíguo traduzir por “era pós-urbana”<sup>21</sup>, quando se convencionou designar por urbano a nova cultura planetária e seu modo ao mesmo tempo único e polimorfo de investir o espaço habitável.

O exame do léxico e de seus neologismos descobre a hegemonia do urbano. Região urbana<sup>22</sup>, comunidade urbana, distrito urbano, estas novas entidades dizem suficientemente do desaparecimento da cidade e do anacronismo de “comuna”, “aldeia”, “*citê*” - tantos termos que, em breve, remeterão apenas à história ou a nostalgias carregadas de sentido. Porque essas palavras anacrônicas nos lembram também a realidade incontornável de nossa condição natural, animal, o fato de que, quaisquer que sejam a imaterialidade, a abstração, a multiplicidade de relações que os urbanos entretêm entre si através do planeta, eles são, nós somos, malgrado nós mesmos, jogados no espaço e constringidos a viver e permanecer em algum lugar. Mas onde e como?

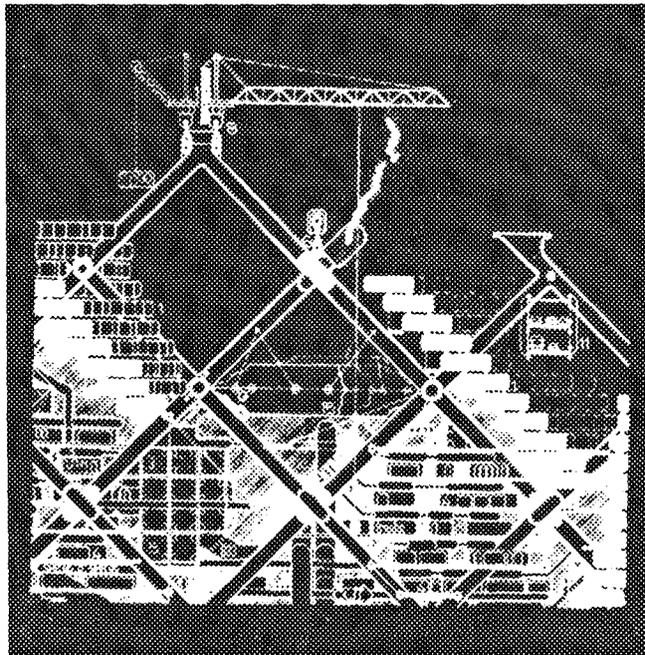
#### **Pensar o urbano**

Pensar o urbano é hoje uma necessidade. A persistência da cidade enquanto imagem que o oblitera vinculasse a mecanismos de defesa: nega-se uma realidade demasiadamente difícil ou demasiadamente desagradável de defrontar. Exemplo: um jornal semanal parisiense<sup>23</sup> publica, sob forma de conto, uma projeção realista das possibilidades de deslocalização oferecidas pelas redes técnicas; os políticos consultados condenam unanimemente esta fantasia em nome da perenidade da cidade.

Mas o mecanismo geral

recobre modos de resistência específicos, emanados em particular dos meios profissionais.

Vem, em primeiro lugar, a persistência, de um urbanismo coisista, atolado em enfoque fixista do ordenamento urbano. M. Webber invocaria a “*obsessão do lugar*” (Webber, 1967,



*Plug-in-City* de P. Cook

op. cit.:147). A atitude é ilustrada por utopias pseudotécnicas (Y. Friedman, N. Schöffner, P. Maymont) que floresceram entre o fim dos anos 50 e o fim dos anos 60. Desafiam esta postura, praticamente únicos em seu gênero, os exercícios do grupo inglês Archigram, fundado em 1961. P. Cook e um pequeno grupo de jovens arquitetos britânicos empreendem uma grande limpeza epistemológica. Eles apelam para a cibernética e a informática, mas também aos dados da economia e da demografia, assim como à cultura pop, para apresentar, através de histórias em quadrinhos, configurações<sup>24</sup> imediatamente conectáveis e desconectáveis de redes técnicas complexas. Ubiquidade, mobilidade, reversibilidade, instantaneidade, precariedade, indeterminismo são seus conceitos operatórios.

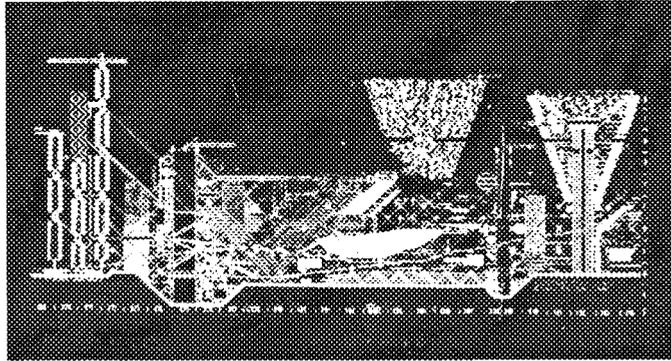
A crítica dos arcaísmos mentais ligados à cidade chega ainda mais longe quando R. Banham lança, na trilha do Archigram, a propedêutica provocativa do “*non-plan of a non-city*” (Banham, Barker, Price, Hall, 1969:435-443): em lugar de dinamizá-los, o urbanismo freia os processos inovadores espontâneos e a instauração do urbano. Provas retrospectivas desta afirmação, a ausência total de impacto do Archigram sobre o planejamento da época e, sobretudo, os projetos dele contemporâneos, logo realizados, de cidades novas, das quais Vaudreuil, na França, simboliza melhor o anacronismo.

O enfoque fixista desses profissionais foi reafirmado pela contribuição de certas “ciências sociais” no quadro da pluridisciplinaridade, entronizada, na época, tanto na pesquisa como no campo operacional, para atenuar a carência teórica do urbanismo. Assim, por exemplo, a sociologia urbana, apoiada pelas pesquisas da antropologia cultural, pôde com justeza colocar em evidência os laços de dependência que, nas sociedades tradicionais, ligam o funcionamento das instituições sociais à morfologia espacial. Os trabalhos de C. Lévi-Strauss sobre a organização espacial das sociedades homeoestáticas, aqueles de P. Bourdieu sobre as aldeias cabílicas<sup>25</sup> ou mesmo certas análises concernindo a estrutura das medinas eram ricos de ensinamentos e susceptíveis de aplicações na escala de bairros ou quadras, no caso de minorias - econômicas ou culturais - não integradas à cultura urbana dominante. Mas estes dados não podiam ser legitimamente transpostos para a sociedade global, no seio da qual as noções de enraizamento e pertencimento local perderam sua pertinência e demandam ser repensadas em função de novos parâmetros e segundo uma relação inédita com a temporalidade.

No mesmo sentido, a história (das formas urbanas), tão esclarecedora para compreender o passado e tratar os tecidos antigos, serviu de caução ao historicismo lúdico de profissionais amadores e legitimou a projeção de modelos superados (L. e R. Krier, Ch. Moore).

Mas a resistência da imagem da cidade discreta está ligada também à persistência de uma outra imagem e de uma outra ilusão, aquela da arquitetura eterna. Com efeito, a tendência

sustentada pelos CIAMs se confirmou. A arquitetura que ocupa hoje a mídia mudou de estatuto e não tem mais vocação local. Ela obedece a uma lógica do objeto autônomo e depende da competência do engenheiro. Mas, se a imprensa transformou os Foster e os Nouvel em vedetes da arquitetura, quem, no grande público, conhece o nome de Ove



Plug-in-City de P. Cook

Arrup? O engenheiro é, no entanto, o mágico cujo saber permite as proezas espalhafatosas de “torres sem fim” que o arquiteto tem por ofício desenhar: construtor de imagens, publicista, criador de logos. Porque a profecia de Adolf Loos (do qual Tristan Tzara dizia ser “o único cujas realizações não são fotogênicas” (citado por Tournikiotis, 1991:22)) se realizou: “Por culpa do arquiteto, a arte de construir se degradou, tornou-se uma arte gráfica” (Loos (1910), 1979:122)<sup>26</sup>. Esta desmaterialização é ainda acrescida por novas técnicas de simulação fundadas sobre imagens de síntese (Quéau, 1993).

Os objetos técnicos assim produzidos se inscrevem nas redes territoriais. Na periferia, eles formam simples justaposições inarticuláveis a conjuntos de pequena escala (veja-se na margem direita do Sena, em Paris, a adição megaministério, megaestádio, supermercado). Em outros lugares, eles destroem as antigas cidades e os campos imemoriais: aqui, esquinas gigantescas que fazem explodir velhos bairros (ver Bruxelas); lá, massas heterogêneas que corroem e perfuram as paisagens rurais.

Desapareceu a arquitetura que trabalhava à escala local a qual, quaisquer que fossem as técnicas empregadas, exigia uma experiência direta da tridimensionalidade, um investimento de corpo inteiro, aquele do arquiteto e aquele dos habitantes, que nenhuma simulação pode substituir porque a arquitetura não é coisa mental. “Os seres vivos têm um corpo que lhes permite sair do conhecimento” (Valéry (1922), 1944:11)<sup>27</sup>, lembra Eupalinos. E este corpo jogado no espaço funda a “intersomaticidade”<sup>28</sup> a qual, por sua vez, funda a urbanidade. Sob a capa do “projeto” e sob a invocação da morfologia urbana

e de outras ilusões óticas, arquitetos, urbanistas, administrações e comunidades locais se obstinam em não reconhecer que eles próprios reconhecem apenas uma única escala de ordenamento espacial.

Sobre a nova Babel se abate uma nova maldição: a confusão das escalas, que confunde a cena urbana e torna indiscernível a particularidade dos embates e dos atores que aí se confrontam.

Reino do urbano, desaparecimento da cidade, escala única de ordenamento: em vez de cobrir o rosto diante dessas evidências, conviria buscar tirar as consequências. Elas só são enunciáveis, hoje, sob a forma de questões.

## QUESTÕES

A primeira é aquela da escala local. Esta escala de urbanidade que souberam preservar Haussmann, Wagner e Cerdà e à qual aspiram hoje as máscaras dos historicistas<sup>29</sup>, é ela compatível com o ordenamento reticulado? É ela compatível com o *laisser-êtr*e da técnica e com a evolução das mentalidades que esta determina? O urbano não é sinônimo de urbanidade e nem propriedade exclusiva da cidade. Pode-se, então, voltar a Giovannoni e imaginar núcleos de urbanidade, de tamanhos e formas múltiplas, susceptíveis de estabelecer com o urbano uma dialética homóloga àquela que ligava anteriormente a cidade e o campo.

Mas esta hipótese é aleatória. Ela depende de uma tomada de consciência coletiva, de uma escolha de sociedade; melhor, de uma opção filosófica. Subsidiariamente mas solidariamente ela engaja também o destino da prática que continua a se intitular arquitetura. Saberão nossas sociedades redescobrir a sua essência e reorganizar o seu ensino? Reaprenderão os arquitetos a experiência tridimensional do espaço e da arte da articulação? Reencontrarão eles o caminho da modéstia para devolver à sua disciplina seu papel fundador?

Todas as outras questões são tributárias da primeira, inclusive aquela da estética. Eu me limitarei aqui a levantar o problema de nossas heranças. Pode-se abandonar a cidade histórica, assim como o campo de aldeias e paisagens hoje unificadas, apenas ao consumo cultural? Não seria tempo de refazê-los? A cidade européia, ainda tão massivamente presente, embora tão drasticamente comprometida deve e poderia ser ao mesmo tempo preservada e utilizada como obra de arte, como patrimônio social e como incitação a reencontros com as escalas da urbanidade. Ainda é tempo.

Mas é necessário não se iludir. A cidade européia não se tornará *Collage City* (Rowe, Koetter, 1978), ela não pode

mais ser um objeto que justapõe um estilo novo àqueles do passado. Ela só sobreviverá sob a forma de fragmentos, imersos nas marés do urbano, faróis e balizas de um caminho a inventar.

## Notas

<sup>1</sup> Corresponde aos nossos municípios como divisão administrativa básica. (N. do T.)

<sup>2</sup> Corresponde aos nossos estados como divisão administrativa de âmbito regional. (N. do T.)

<sup>3</sup> Ver, em particular, Argan (1957); Choay (1965, 1980); Lefebvre (1968).

<sup>4</sup> *Aménagement*, no original. Decidimos traduzi-la por ordenamento, para evitar que fosse confundida com campos disciplinares de historicidade específica como o urbanismo ou o planejamento urbano (*planification, urbanisme*). (N. do T.)

<sup>5</sup> Entre 1840 e 1844, por razões puramente militares. (N. do T.)

<sup>6</sup> A autora se refere especificamente à muralha dos Fermiers Généraux. (N. do T.)

<sup>7</sup> Citado por R. Trévisiol (1990:182; tradução da autora). Esta introdução apresenta com dois anos de antecedência as idéias de *Modern Architektur* (1896).

<sup>8</sup> Este se desenvolverá, em seguida, em numerosos artigos e na revista *Ciudad Lineal* que ele funda em 1896. Ver também Collins (1959).

<sup>9</sup> Documento coletivo cuja versão original foi publicada em francês e em holandês em 1933. Uma versão comentada foi publicada por Le Corbusier em 1943. Ela foi reeditada, infelizmente sem notas explicativas, em livro de bolso (*La Chartre d'Athènes*, Paris, Le Seuil, 1971, col. "Points-Architecture").

<sup>10</sup> Proposto em 1925 por Le Corbusier, que lhe dá o nome do construtor de automóveis Gabriel Voisin.

<sup>11</sup> Fórmula repetida do começo ao fim do livro.

<sup>12</sup> Com a segunda edição, em 1902, o título se torna *Garden-Cities of Tomorrow*.

<sup>13</sup> O mesmo título - *Vecchie Città ed Edilizia Nuova* - é retomado para um grande livro. Turin, UTET, 1931.

<sup>14</sup> Ver os ataques ou o silêncio deliberado dos historiadores italianos da arquitetura após a Segunda Guerra Mundial. A reabilitação de Giovannoni é recente.

<sup>15</sup> TGV no texto original. Trem francês de grande velocidade. (N. do T.)

<sup>16</sup> Dupuy (1991); Veltz (1992), por exemplo.

<sup>17</sup> P. George (1989). Ver também os trabalhos de Th. St Julien e D. Pumain.

<sup>18</sup> H. Le Bras (1993).

<sup>19</sup> Tirado do título de seu artigo: "The Urban Place and the non Place Urban Realm" (Webber, 1967).

<sup>20</sup> Délégation à l'Aménagement du Territoire, criada em 1963. (N. do T.)

<sup>21</sup> Como me aconteceu fazer em várias oportunidades, notadamente em *Orizzonte del posturbano*, Roma, Officina, 1992.

<sup>22</sup> Ver J. Gottmann (1961).

<sup>23</sup> *Le Point*, 5 de junho de 1993.

<sup>24</sup> Ver *Plug-in-City* (1964-1966), *Instant City* (1968-1971), in *Archigram*. Londres: Studio Vista, 1972.

<sup>25</sup> Pertencentes a Cabília, região da Argélia.

<sup>26</sup> Republicado em *Trozzdem*, Innsbrück: Brenner Verlag, 1931.

<sup>27</sup> Precedido de *l'Âme et la Danse*.

<sup>28</sup> Expressão do filósofo italiano Dino Formaggio (1976).

<sup>29</sup> Ver *La Reconstruction de la Ville Européenne* (1978).

## Referências Bibliográficas

ARGAN, G.C. *Architettura e ideologia*. Zodiac: Milan, 1957.

BANHAM, R. *The Architecture of the Well Tempered Environment*. Londres: Architectural Press, 1949.

BANHAM, R., BARKER, PRICE, C., HALL, P. Non-Plan: an experiment in freedom. *New Society*, 1969, n. 26.

BAUER, G., ROUX, J.M. *La Rurbanisation*. Paris: Le Seuil, 1976.

BLOCH, Marc. *Apologie pour l'Histoire* (1945), 7 ed. Paris: A. Colin, 1974.

CHOAY F. *L'Urbanisme, utopies et réalités*. Paris: Le Seuil, 1965.

\_\_\_\_\_. *La Règle et le Modèle*. Paris: Le Seuil, 1980.

CHRISTALLER, W. *Die Zentralen Orten in Süd Deutschland*. Iéna: G. Fischer, 1933.

COLLINS, G.R. "Linear Planning throughout the world". *Journal of the Society of Architectural Historians*, XVIII. Philadelphia, out. 1959.

DUPUY, G. *Systèmes, Réseaux et Territoires*. Paris: Presses de l'École Nationale des Ponts et Chaussées, 1991.

FORMAGGIO, Dino. *Arte come Idea e come Esperienza*. Milão: Mondadori, 1976. Tradução francesa, *L'Art*. Paris: Klincksieck, 1986.

GEORGE, P. *Les Hommes sur la Terre: la géographie économique*. Paris: PUF, 1989.

GIEDION, S. *Mechanization Takes Command*. New York: Oxford Univ. Press, 1948.

GIOVANNONI G. Vecchie Città ed Edilizia Nuova. *Nuova Antologia*. Milão, n. 995, 1913.

GOTTMANN, J. *Megalopolis*. New York: Twentieth Century Fund, 1961.

GRAS, A. *Grandeur et Dépendance*. Sociologie des macro-systèmes techniques. Paris: PUF, 1993.

HAUSSMANN, E. *Mémoires*. Paris: Havard, 1891.

HOWARD, E. *Tomorrow: a Peaceful Path to Social Reform*. Londres: Swann Sonnenschein, 1898.

LA RECONSTRUCTION de la Ville Européenne. *Architecture Rationnelle*. Bruxelas: Archives de l'Architecture Moderne, 1978.

LE BRAS, H. *De la Planète au Village*. Paris: Datar-Éditions de l'Aube, 1993.

LE CORBUSIER. *La Ville Radieuse*. Paris: Vincent Fréal, 1933.

LEFEBVRE, H. *Le Droit à la Ville*. Paris: Anthropos, 1968.

\_\_\_\_\_. "Reflexions sur la Politique de l'Espace". Paris, 1970.

LOOS, A. *Architecture* (1910). Tradução francesa C. Heim. Malgré Tout. Paris, 1979.

MILIOUOTIN, N. *Sotsgorod*. (Leningrad, 1930.) Cambridge: MIT Press, 1974. Traduzido em inglês com notas e comentários por G.R. Collins e W. Allix.

MOHENBERG, P. M., LEE, L. M. *The Making of Urban Europe* (1000-1950). Cambridge Mass., Harvard Univ. Press, 1985. Tradução francesa *La Formation de l'Europe Urbaine*. Paris: PUF, 1991.

MUMFORD. *The Culture of Cities*. Londres: Secker and Warburg, 1938.

QUÉAU, P. *Le Virtuel*. Le Creusot: Champ Vallon, 1993.

ROWE, C., KOETTER, F. *Collage City*. Cambridge Mass., MIT Press, 1978. Tradução francesa *Collage City*. Paris: Éditions du Centre Georges Pompidou, 1993.

TAUT, B. *Die Auflösung der Städte*. Hagen: Volkwaang Verlag, 1920.

TOURNIKIOTIS, P. *Adolphe Loos*. Paris: Macula, 1991.

TRÉVISIOL, R. *Otto Wagner*. Rome-Bari: Laterza, 1990.

VALÉRY, Paul. *Eupalinos ou l'Architecture*. Paris: Gallimard, 1922. reed. 1944.

VELTZ, P. Hiérarchie et Réseaux dans l'organisation de la production et du territoire. In LIPIETZ, A., BENKO, G. *Les régions qui gagnent*. Districts et réseaux, les nouveaux paradigmes de la géographie économique. Paris: PUF, 1992.

VIOLLET-LE-DUC, E. E. *Entretiens sur l'Architecture*. Paris: Morel & Co., 1872.

WEBBER, M. The Urban Place and the non Place Urban Realm. In WEBBER (ed.) *Explorations into Urban Structure*. Philadelphia: The University of Philadelphia Press, 1967.

\_\_\_\_\_. The Post-City Age. *Daedalus*. New York, 1968.