

A DIALÉTICA DAS RESTRIÇÕES¹

OU COMO SE FAZ A CIDADE

■ ANTOINE GRUMBACH

1. **A** cultura que comandou o trabalho sobre a cidade desde o início do século XX foi uma **cultura fundacional**, uma cultura da pureza, uma cultura da idealização - tantas noções que se equivalem. Uma cultura enraizada no grande movimento que vai do socialismo utópico do início do século XIX ao comunismo soviético, pas-

sando pelo socialismo científico de Marx. Uma cultura cujo grande desejo é fabricar uma **cidade alheia**, em resposta ao mal absoluto que representa a cidade sedimentar que é a cidade existente.

Esta cultura ocultou completamente o lento mecanismo secular, até mesmo milenar, pelo qual se constitui a cidade. Um mecanismo que depende, ele, de uma **cultura da transformação**, de uma cultura retórica da composição menor, governada pelas figuras da adição, da substituição, da inversão. Uma cultura, em uma palavra, da **impureza**.

É surpreendente constatar, quando consultamos os tratados de arquitetura ou os escritos sobre as cidades, a ausência em geral de capítulos consagrados à **negociação** entre uma situação idealizada - seja ela neoclássica, como a rua de Rivoli em Paris, ou clássica, como as praças reais - e a realidade do tecido urbano existente. Os tratados ou os livros só mostram figuras perfeitas, geometrias organizadas, deixando de lado tudo o que diz respeito ao trabalho incontornável de deformação dessas idealizações, que é o que permite inseri-las nas restrições impostas pelos parcelamentos e pela história do ambiente já construído. Este trabalho de costura continua escondido, mesmo se sabemos que ele existe, mesmo se o mencionamos apenas marginalmente. O século XX completou a tarefa de recuá-lo até o inoperante. Perdemos com ele o sentido de fabricação da cidade.

Opondo cultura da pureza e cultura da transformação, os conceitos de complexidade, caos e impureza são explorados como capazes de instrumentalizar a compreensão e a ação sobre a cidade. Ao considerá-la como produto permanentemente inacabado de um processo contínuo de restrições materiais e normativas, o autor afirma que a história e a representação das formas urbanas constituem o instrumento principal de análise da cidade.

Refabricá-la, no entanto, deve também levar em consideração os fluxos e as redes, o espaçamento e a descontinuidade, ao se constatar que a acessibilidade é uma de suas questões centrais. Daí deriva a concepção do espaço coletivo atual enquanto movimento. A responsabilidade de projetá-lo, apesar dos apelos da mídia, deve ser ancorada nos processos de construção da cidade sedimentar, paradigma da democracia.

Tradução: Ana Fernandes

■ Arquiteto e urbanista, professor da Escola de Arquitetura de Paris-Belleville



Rua de Rivoli em Paris

2.

Paralelamente observa-se a tomada de poder, ao menos relativa, dos arquitetos sobre a questão urbana, em nome de sua capacidade de projetar. A sua reflexão é marcada de forma característica pela idéia do **terminar**. Uma construção, ela se completa, e os arquitetos querem terminar a cidade como se termina uma construção. Ora, em sentido oposto, a cidade, de fato, é um **eterno inacabado**.

A partir da Revolução Francesa, com a disponibilidade dos terrenos que pertenciam à aristocracia, à Igreja e às ordens religiosas, abre-se a possibilidade de transformar a cidade em sua totalidade. É o que vai se traduzir em Paris pelo Plano dos Artistas², e é por isso que ele terá uma tal importância durante todo o século seguinte. Até então, a realeza apenas se dedicava a operações pontuais de embelezamento. Agora, o poder de agir na escala do conjunto impõe que se pense sobre a forma da cidade. É a consciência de uma forma em suas transformações infinitas que se vai querer banir em nome da modernidade, para substituí-la, no início do século XX, por uma cidade alheia, que seria uma cidade acabada. A cidade terminada não é senão ou a cidade morta ou a cidade impossível; são os grandes conjuntos.

Para se pensar a ação sobre a cidade hoje, é necessário retomar a idéia de que ela é eternamente inconclusa. É necessário identificar a sua forma, se interrogar sobre a representação que se pode ter dela, que não pode mais ser

aquela das pessoas da Revolução Francesa, mas que também não é certamente aquela da nova cidade. Esta forma, em minha opinião, assemelha-se a alguma coisa que é da ordem da **colagem**, tal qual utilizada por Kurt Schwitters³. Schwitters mistura fragmentos significantes que pertencem a textos, a imagens, a realidades diversas, heterogêneas, nascendo daí uma espécie de forma. A colagem segundo Schwitters fornece a imagem mais precisa daquilo que é a cidade, um lugar onde coexistem peças e pedaços que remetem a sistemas diferentes, onde idealizações clássicas cohabitam com objetos da modernidade, onde o uso doméstico convive com o uso institucional, onde a história e a memória se compõem com o novo. A cidade, a aglomeração, é um objeto totalmente **impuro**, a tal ponto que muito poucas pessoas conseguem representá-la, na grande distância que existe entre os grandes complexos rodoviários⁴ e os setores preservados de patrimônio. É com esta forma absolutamente heterogênea que é necessário trabalhar. Se não se adquirir a legibilidade não redutora desta colagem complexa, se está impedido de ter domínio sobre a cidade.

Dito de outra forma, é necessário se dar os instrumentos para pensar a impureza, o caos, a complexidade. As preocupações dos arquitetos-urbanistas confluem aqui com as dos matemáticos e dos físicos contemporâneos que se esforçam, por seu lado, em dar lugar ao entrecruzamento infinito dos fenômenos.



Colagem de Kurt Schwitters

3.

Torna-se possível, nesta ótica, reconstituir uma **genealogia das formas urbanas**. A observação da história das cidades na longa duração permite, notadamente, realçar os fenômenos que eu reúno na expressão **dialética das restrições**. Por onde uma cidade como Paris se modifica e se transforma?

O instrumento de análise é a história, e a representação das formas urbanas, ampliadas ao conjunto do perímetro da aglomeração. A observação, no tempo, das transformações que acompanham cada decisão de planejamento permite mostrar o caráter reversível das situações mais críticas.

Associando ao estudo físico do território e de sua geografia o **sítio de papel** constituído pelos conjuntos normativos que regem o direito do solo e a construção, pode-se cernir as forças que moldam as formas urbanas. A restrição normativa é tão importante quanto aquela relativa à materialidade da cidade.

Para dar uma imagem simples do mecanismo que preside esta dialética das restrições, tomo o exemplo de uma cidade construída, como Paris, ao redor de um rio. É o rio que comanda o aprovisionamento e, eventualmente, a defesa;

pontes possibilitam vencer o seu leito. Chega um momento em que, por motivos diversos, as margens do rio são ocupadas por atividades indesejáveis e malsãs. Aquilo que deu origem à cidade transforma-se num lugar negativo, repulsivo. Em seguida, se produz uma reconquista dessas margens, que se tornam o lugar pelo qual a cidade se redefine. É o processo mesmo de abandono, de recusa e de retomada que governa a transformação das cidades. Temos disso uma ilustração flagrante na Paris de hoje, com os sítios de Bercy, de Tolbiac, de Billancourt, onde os terrenos das antigas implantações industriais tornadas obsoletas fornecem a base da mudança pela qual tudo passa - foi também verdade no passado recente para os terrenos da Citroën, no cais de Javel.

Se remontamos no tempo, encontramos fenômenos exatamente análogos nas fortificações, da muralha de Philippe Auguste às "*fortifs*"⁵⁵ e à periferia da cidade na Belle Époque. A persistência do traçado da muralha de Philippe Auguste se manifesta pela presença de numerosos edifícios públicos, entre os quais as escolas republicanas inseridas em parcelas residuais, propriedades antigas da cidade. As "*fortifs*", lugar deserdado e denegrado que foi, permitirão a Paris, apesar de tudo, implementar uma coroa de habitação social.

Poderíamos falar de maneira similar das empresas ferroviárias que são hoje, em todas as cidades do mundo, os espaços por onde as cidades se desenvolvem, depois de terem sido espaços altamente negativos. Grandes empresas ferroviárias, grandes empresas portuárias, grandes empresas industriais: em todos os casos nos deparamos com territórios que se prestam, após uma fase de abandono, a potentes iniciativas públicas. Poder-se-iam multiplicar os exemplos em Viena, em Londres. Amanhã, será a vez dos aeroportos, hoje repulsivos em função do barulho e dos incômodos, mas que fornecerão o suporte das tecnópolis mundiais. Basta ver, desde agora, o que se passa em Roissy⁶.

Na longa duração, os espaços marcados mais negativamente são, em realidade, a chance das cidades. O drama do Brooklin hoje é, ao mesmo tempo, a chance de Nova Iorque num prazo de 20 ou 30 anos. O movimento é muito lento. Mas ele se produz sempre. Não há muita diferença de princípio entre a transformação das cidades mesopotâmicas, tal como a arqueologia nos fez descobrir, e o que está em vias de se passar na auto-estrada do Norte. Os incômodos demandam intervenção e mudança. Toda a história de uma cidade como Paris pode ser escrita em função desta dialética das necessidades e das recomposições ou das redefinições que sobrevêm. O território, com efeito, tem esta particularidade de ser indefinidamente reciclável. É o que faz com que a cidade não seja e jamais possa ser reduzida a um objeto técnico de obsolescência calculada. É também o que me torna um otimista impenitente.

4.

Nós vivemos o fim da conquista colonial, que multiplicou por 20 o território metropolitano em todas as aglomerações, ao longo dos últimos 30 anos. Uma dilatação que nos fez passar da idéia de cidade, caracterizada pela **continuidade** do construído, àquela da aglomeração, marcada pelo **espaçamento** e pela **descontinuidade**. É com esta aglomeração que de agora em diante devemos trabalhar. A expansão espacial vai continuar, mas agora ela será marginal. Na escala mundial, o momento é de retorno a uma cultura da transformação, que vai operar sobre o território já existente. Nós vamos entrar numa era de refabricação da cidade, de trabalho da cidade sobre a cidade, onde o que está em jogo é a implementação de um **espaço público**.

É necessário entender por espaço público, numa acepção ampliada, além de tudo que é público, das ruas às escolas, tudo aquilo que permite o movimento, o deslocamento. Na escala desses territórios gigantescos, com efeito, a única riqueza é constituída pela **acessibilidade**. Pode-se medi-la, certamente, em termos de propriedade do automóvel. Mas nós sabemos, na Europa, que o automóvel está condenado em seu uso imperialista atual e que o futuro é favorável a soluções muito mais sutis, combinando o transporte individual e o transporte coletivo.

Criando espaçamento e dispersão, nós criamos pobreza, sob a forma de segregação. O que define a segregação é a **inacessibilidade ao centro, a dificuldade de aceder aos locais de trabalho**. Criando esta pobreza, nós paradoxalmente nos damos, involuntariamente, o desafio e a possibilidade de uma transformação das aglomerações cujo eixo será a questão do deslocamento. É a forma contemporânea da questão do espaço com um movimento. O espaço coletivo hoje é o movimento. Em nosso mundo, é o transporte dos homens e das idéias que cria a riqueza. O grande valor novo reside na **acessibilidade**. É a partir da acessibilidade que se vai poder refabricar a solidariedade.

Quando se fala em privatizar os transportes coletivos, coloca-se a democracia em perigo. Todo mundo vislumbra rapidamente as consequências quando se trata de privatizar

a previdência social. Elas são menos evidentes quando a questão é privatizar o movimento. Ora, as questões em jogo são da mesma ordem.

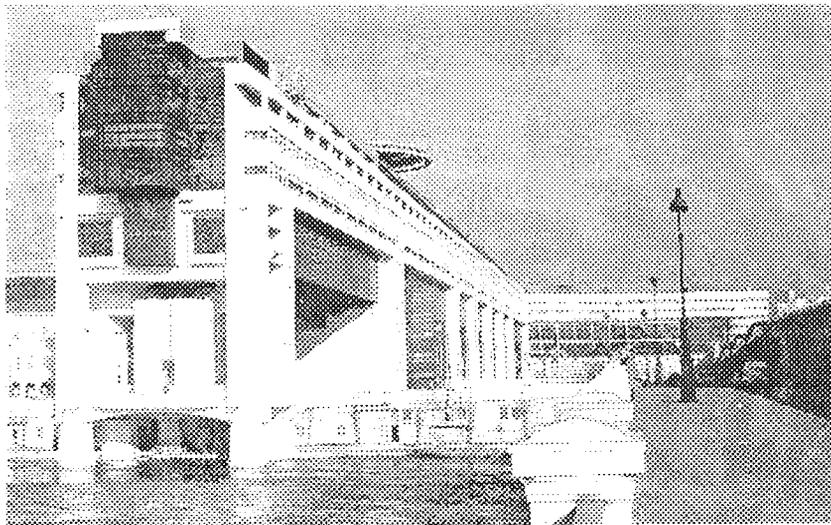
Como não ver, por exemplo, que a "carte orange"⁷⁷ tem sido o maior urbanista dos 10 últimos anos na escala da aglomeração parisiense? Ela é o Hausmann do fim do século XX. É a acessibilidade prodigiosa dada a todas as partes da aglomeração, umas em relação às outras, que fabrica a cidade que nós conhecemos. Ao lado dela, todas as outras forças urbanísticas são uma brincadeira.

5.

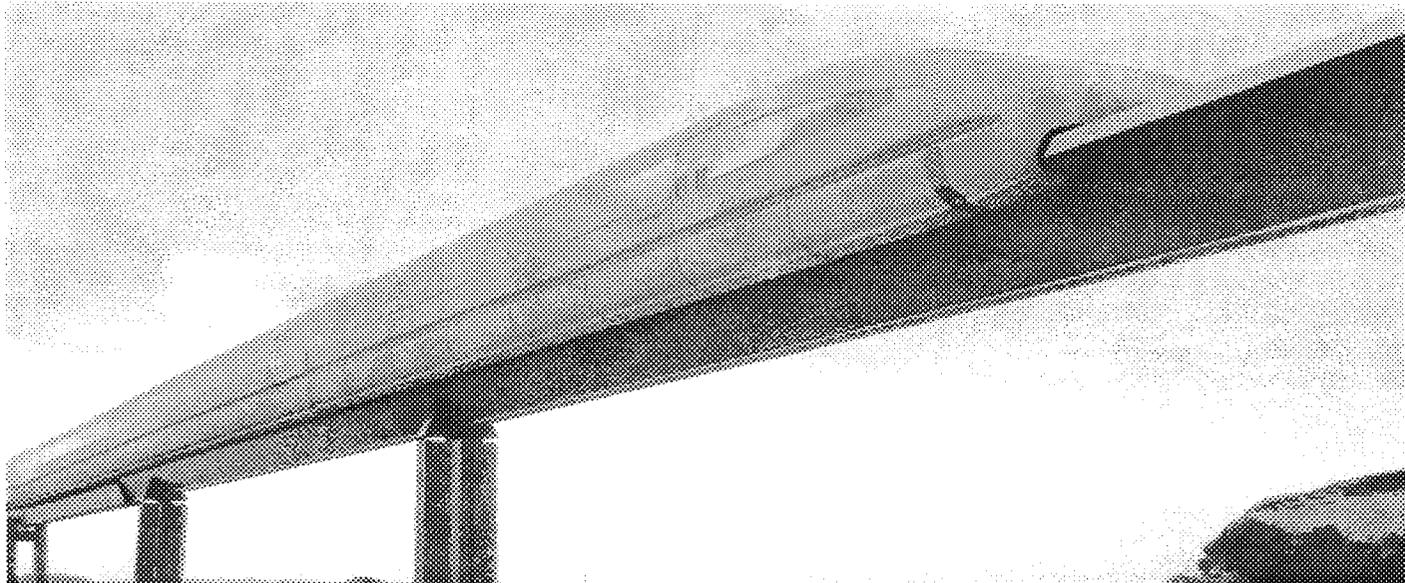
De maneira geral, é necessário pensar a fabricação da cidade a partir de **redes**. A novidade nesse campo é que as decisões não têm mais uma origem local, tratase de implantações industriais ou de implantações comerciais. Elas dependem de redes de extensão muito maiores, nacionais, internacionais, mundiais, cujos agentes obedecem a uma lógica territorial. Sem o saber, as pessoas que decidem implantar bancos, centros comerciais, postos de gasolina, *fast food*, em função de uma leitura do território que lhes é própria, são eminentes fabricantes da cidade. Deveríamos nos inquietar mais a propósito da leitura da cidade que elas têm. Associando essas leituras, compreende-se melhor como se realiza a produção da cidade. Porque essas redes são em número finito - transportes, distribuição, consumo. Seria necessário

poder inventariá-las sistematicamente e estabelecer sua nomenclatura. Elas estão no centro do grande problema do urbanismo contemporâneo: como produzir identidade produzindo ao mesmo tempo diferença? Essas redes trazem consigo o universal e, simultaneamente, criam diferença, na medida em que operam sempre numa escala local. Eu sonho com estabelecer uma relação

que as faria agir de forma concertada, em lugar de deixá-las obedecer cada uma à sua lógica específica. Provavelmente, en-contra-se aí um dos meios de fabricar a cidade sem passar forçosamente pela mobilização de grandes recursos materiais.



Ministério das Finanças em Paris



O espaço coletivo como movimento

6.

Após o início deste século, a matéria com a qual se faz a cidade é a habitação. Anteriormente, se construía a cidade em torno de projetos institucionais. A exigência primeira era a representação das instituições; a habitação vinha em segundo lugar, mesmo sendo importante. Hoje, a materialidade da aglomeração é constituída antes de mais nada pela habitação, seja ela individual ou coletiva. Esse deslocamento não foi pensado. Só houve preocupação com a função **habitar**. Não se perguntou como elaborar uma monumentalidade doméstica, uma **representação** da habitação capaz de ser partilhada por todos os habitantes. Uma quantidade enorme de espaços construídos, a maior jamais edificada pelo homem, concebida sem papel de representação. Um dos grandes problemas com o qual nos defrontamos é o de dar sentido a esses bilhões de metros cúbicos construídos. Como criar evidência do lugar com esses “não-lugares”.

O ser errante que se instala, num mundo onde o desemprego conduz à precariedade dos recursos, desestabiliza as zonas de habitação como lugares da permanência. Isso exige uma atitude iconoclasta, difícil de ser adotada por muitos, que consiste em considerar que o que está num lugar não o está forçosamente para sempre. O construído não está feito para a eternidade. Os grandes conjuntos, eles se transformam, eles se densificam, os espaços se reformam, os edifícios se degradam, etc. É necessário introduzir o sedimentar e o cumulativo naquilo que parece dado de uma vez por todas.

A escala na qual se construíram os grandes conjuntos produziu um efeito perverso que foi o de congelar territórios gigantescos, assimilando-os abusivamente a espaços públicos, portanto inalienáveis. O vazio entre os edifícios foi declarado

espaço público - freqüentemente devolvido, aliás, às comunas⁸ pelos organismos construtores - onde não se pode mais nada fazer. Existe uma reconquista a ser feita desses pretensos “espaços públicos” que são apenas um dramático lugar nenhum. Mas a esse propósito eu reencontro o otimismo da dialética das restrições: nós constituímos, sem o fazer claramente, tantas reservas fundiárias, que elas se constituem o germe, o possível da cidade de amanhã. Nós começamos a aprender a geri-las. Nós descobrimos pouco a pouco a maneira de suturar esses lugares abandonados com o espaço circundante. Não há nada mais contaminador que o abandono. A reacomodação e o cerzimento do tecido urbano começa. A cidade sedimentar e contínua é o seu laboratório.

7.

O futuro de Paris? Isso exige, evidentemente, um raciocínio à escala de toda a grande aglomeração. A transformação já está em curso. Ela passa por essas espécies de corredores que são as linhas do RER⁹ e dos transportes coletivos. O efeito da acessibilidade é aqui decisivo. Amanhã, quem morar perto da linha leste-oeste do RER estará mais próximo da TGB¹⁰ que um habitante da própria cidade. Esse processo será comandado pelos novos transportes coletivos: Éolo, Metro, Orbital. Estão aí as linhas de força da Paris de amanhã.

Na Paris **intramuros**, na Paris constituída, os lugares férteis por excelência, resultantes aliás dos transportes coletivos, são as estações ferroviárias (Saint Lazare, Gare du Nord, Gare de l'Est): tantos territórios ferroviários que estão em plena mutação. De Saint Lazare à Argenteuil passando por Levallois, se desenha uma nova linha de densidade, de desenvolvimento e de organização.

Outro recurso imprevisto: os escritórios. Eles foram de tal forma acumulados ao longo dos últimos anos, que não se trata mais de aumentar o estoque. O movimento se inverte. A questão vai ser a de conceber edifícios que possam ser tanto habitações quanto escritórios, adaptáveis, portanto, segundo as conjunturas. As habitações haussmannianas em Paris transformaram-se em escritórios. Elas voltarão a ser habitações. A experiência começa. Nós desaprendemos a construir edifícios que não sejam cifrados funcionalmente. E contra todo bom-senso, continua-se a fabricar imóveis de habitação que não podem ser outra coisa senão habitação e imóveis de escritório que só podem ser escritórios. O sentido da polivalência precisa ser reencontrado sem ser vítima de um controle por parte da técnica.

Pensemos ainda nesses imensos estacionamentos subterrâneos que se continuam a escavar, quando sabemos que o automóvel na cidade está condenado. Nós estamos em vias de acumular os elementos de uma verdadeira cidade subterrânea a qual deverá ser reutilizada amanhã. Nós construímos os grandes conjuntos que serão a base de um urbanismo subterrâneo.

As grandes operações iniciadas na planície de Saint-Denis, Seine-Amont, Billancourt e Gennevilliers, sobre territórios industriais em plena redefinição, vão modificar a geografia da capital. Chegou, na minha opinião, o momento de realizar a extensão da entidade parisiense numa nova estrutura administrativa, a Grande Paris, que associe estreitamente as comunas periféricas à cidade de Paris atual. A região de Île-de-France não corresponde ao quadro desejável para um debate sobre os problemas da aglomeração.

A este crescimento do território deve ser associada uma reforma em profundidade dos mecanismos de decisão. Em uma palavra, a participação ativa dos habitantes na organização da vida urbana deve se tornar lei municipal. A frivolidade dos políticos franceses diante dessas evidências é um arcaísmo se comparada às experiências europeias de Berlim ou de Amsterdã.

8.

A arquitetura se polarizou em excesso sobre o estatuto do visível. A querela dos estilos pertence ao

passado. A verdadeira questão é aquela da forma no sentido daquilo que se passa num lugar e não somente da aparência da qual ele se reveste. O **que** deve ser preferido ao **como**? O estatuto conferido aos arquitetos pela mídia os conduz a descaminhos. Ela os transforma em fabricantes de *gadgets* e de objetos de *design* às expensas da verdadeira interrogação: o que é necessário construir para as gerações vindouras? Os arquitetos e os urbanistas perderam o seu senso crítico de intelectuais e de cidadãos: eles constroem aquilo que lhes é solicitado construir. Eu creio na virtude da recusa. Eu creio no questionamento incansável: por que edificar em outro lugar aquilo que se pode transformar aqui? Por que fugir do já existente para fundar idealizações sem corpo? A tarefa é imensa e nos impõe partilhar uma leitura da aglomeração em sua forma continuamente em movimento e realçar os instrumentos da fabricação da cidade sedimentar, paradigma da democracia.

Notas

¹Publicado na revista *LE DÉBAT*, n. 80, mai-ago 1994. Paris: Ed. Gallimard, a partir das declarações concedidas pelo autor a Marcel Gauchet e Krzysztof Pomian.

²Entre 1793 e 1797 a chamada Comissão dos Artistas, constituída por 11 membros, arquitetos em sua grande maioria, trabalhou na elaboração de um plano para Paris sob a liderança de Edme Verniquet (1727-1804). (N. do T.)

³Artista plástico alemão (1887-1948). (N. do T.)

⁴No texto, o autor faz referência específica ao de Roissy, na região metropolitana de Paris e onde está situado o aeroporto internacional Charles de Gaulle. (N. do T.)

⁵Tratamento popular dispensado às antigas fortificações de Paris. (N. do T.)

⁶Ver nota 4.

⁷Passe intermodal (ônibus, metrô, trem), concerne toda a região parisiense e é subsidiado pelas empresas e pelo Estado. (N. do T.)

⁸Correspondem aos nossos municípios como divisão administrativa básica. (N. do T.)

⁹*Réseau Express Regional* (rede expressa regional); rede de linhas de trem que servem à região metropolitana de Paris.

¹⁰*Très Grande Bibliothèque* ou a nova biblioteca da França. (N. do T.)