

Próximo lançamento
Conversas com Gaudí
Cesar Martinell Brunet



debates

PRIMEIRA LIÇÃO DE URBANISMO

b. secchi

debates
debates
debates

urbanismo

Recusa da especialização e não obstante diálogo com a especialidade, Primeira Lição de Urbanismo, de Bernardo Secchi, que a editora Perspectiva publica na sua coleção Debates, percorre em seu exame um itinerário histórico dessa ciência e arte como via qualificada de acesso a outras áreas do conhecimento, tendo como consideração básica que "o urbanismo finca suas próprias raízes na história de nossa cultura e no tempo que a alimentou. A história do urbanismo [...] é também a história de idéias e imaginários". As discordâncias e os embates entre as diversas correntes teóricas, técnicas e científicas, bem como as contribuições do crescente repertório de conhecimentos, afluem para dar corpo ao seu estudo. Abarcar um leque amplo e variado de elementos e aproximar a sensibilidade do urbanista àquela do "homem comum", do não-especialista, constituem o duplo desafio a que este livro responde com a densidade e a riqueza de suas análises e proposições. Esta Primeira Lição empreende como que um levantamento de problemas e indagações; ao mesmo tempo, num ousado lance provocativo, esvazia o discurso da pontuação individual das formulações e soluções de problemas, para instaurar o de uma coletividade e trazer à cena múltiplas vozes que ajudaram a compor a disciplina, suscitando, por sua ressonância, um debate estimulante para futuras pesquisas e reflexões.

J.G. e A.A.B.

bernardo secchi
**PRIMEIRA LIÇÃO
DE URBANISMO**

debates

306



PERSPECTIVA

Título do original em italiano
Prima lezione di urbanistica

© 2000, Gius. Laterza & Figli S.p.a., Roma-Bari. Edição brasileira publicada
por acordo com a Eulama Literary Agency, Roma.

Dados Internacionais de Catalogação na Publicação (CIP)
(Câmara Brasileira do Livro, SP, Brasil)

Secchi, Bernardo

Primeira lição de urbanismo / Bernardo Secchi ;
[tradução Marisa Barda e Pedro M. R. Sales]. --
São Paulo : Perspectiva, 2006. -- (Debates ; 306 /
dirigida por J. Guinsburg)

Título original: *Prima lezione di urbanistica*
Bibliografia
ISBN 85-273-0773-1

1. Cidades 2. Planejamento urbano 3. Urbanismo
I. Guinsburg, J. II. Título. III. Série.

06-8719

CDD-711

Índices para catálogo sistemático:
1. Urbanismo 711

Direitos reservados em língua portuguesa à
EDITORA PERSPECTIVA S.A.
Av. Brigadeiro Luís Antônio, 3025
01401-000 São Paulo SP Brasil
Telefax: (11) 3885-8388
www.editoraperspectiva.com.br
2006

SUMÁRIO

Agradecimentos	7
Para a Edição Brasileira	9
Introdução	11
1. Urbanismo	15
2. Figuras	25
3. Urbanistas	45
4. Raízes	59
5. Cidade Moderna e Cidade Contemporânea	85
6. Projetos	117
7. O Projeto da Cidade Contemporânea	145
8. Atravessar o Tempo	175
Posfácio: O <i>Iter</i> do Pensamento de Bernardo Secchi – <i>Marisa Barda e Pedro M. R. Sales</i>	189
Bibliografia	195

5. CIDADE MODERNA E CIDADE CONTEMPORÂNEA

O historiador inglês Eric J. Hobsbawm propôs denominar o período central do século XX, compreendido entre a primeira guerra mundial e o início dos anos noventa, de “século breve”. Nenhum século obviamente exprime as próprias peculiaridades a partir do primeiro ano, nem deixa de fazê-lo no último. As do século XX desenrolam-se, segundo Hobsbawm, naquele relativamente breve período. Nessa mesma época, situam-se algumas das maiores experiências da cidade e do urbanismo ocidental: a experiência do movimento moderno, da construção da cidade soviética, da cidade do *New Deal* e das cidades das ditaduras européias, a experiência das duas reconstruções pós-bélicas, da formação, em algumas regiões do mundo, de imensas megalópolis, e, na última parte desse período, finalmente, termina a transição da cidade moderna à cidade contemporânea, uma transição iniciada nas últimas

184
décadas do século XIX. Fora do mundo ocidental, algumas cidades cresceram desmesuradamente, propondo modelos, temas e problemas parcialmente diversos daqueles conhecidos da experiência européia e norte-americana. Essas cidades tornaram-se, ao mesmo tempo, espantosas concentrações de pobreza e importantes novos centros da economia mundial. Em outras palavras, o século breve pode ser interpretado como uma longa, e muitas vezes difícil, transição de uma forma de cidade que só agora começamos a compreender, aquela moderna, à uma cidade, aquela contemporânea, cujos delineamentos mostram-se ainda incertos e indeterminados.

Há mais de um século o mundo ocidental nutre uma série de incertezas diante do projeto moderno. Percebidas inicialmente no mundo da literatura, das artes visuais e musicais, essas incertezas traduziram-se, durante o século breve, no conflito da civilização moderna¹, na doença da modernidade², na necessidade de prosseguir o projeto incompleto³ ou, ao contrário, na necessidade de abandonar, em chave neoconservadora ou anarco-estetizante, as premissas do iluminismo⁴, ou mesmo, de declarar o fim da modernidade⁵. É difícil a discussão sobre algo que direta ou indiretamente não corresponde a uma experiência comum.

Criticada muitas vezes por seus mais notáveis resultados – por exemplo, os resultados urbanísticos alcançados nas cidades do século XIX – a modernidade suscita hoje sentimentos de nostalgia, apresentando-se como um lugar seguro onde, para alguns, seria belo retornar; um lugar não sempre e nem para todos, feliz, mas dotado, ao menos, de uma ordem própria e protegido do imprevisto. Por sua vez, o mundo contemporâneo, ainda que mais livre, para mui-

tos, mostra-se confuso, dominado pelo caos, desprovido de forma, incompreensível e imprevisível; por isso, causa de um novo e difuso mal-estar individual e coletivo⁶.

Mesmo a ruptura mais violenta e radical nunca rompe todos os laços que ligam o antes e o depois, porém, muitas vezes é difícil, caso se procure precisão, dizer o que diferencia e o que interliga o antes e o depois. Dizer, por exemplo, correndo certo risco, o que se entende quando falamos da cidade moderna e o que se entende quando falamos de um tempo e de uma cidade contemporâneos, o que mudou e o que se conservou. Segundo uma concepção da história, pelo menos daquela que trata da cidade e do território como processo de seleção cumulativa, em que o presente é o resultado do depósito de uma longa série de práticas que levaram a destruir, modificar, conservar ou construir *ex novo* algo que antes nem podia ser imaginado, as passagens de uma época a outra, por exemplo, da cidade moderna à cidade contemporânea, nunca são improvisadas; cada forma desenvolvida contém, dentro de si, resquícios das formas precedentes.

Porém, a observação da cidade contemporânea me leva a dizer que o urbanismo contemporâneo é, e deve ser, em muitos e importantes aspectos, diverso daquele do passado. Do mesmo modo, penso poder afirmar que a cidade e o território contemporâneos são diferentes daqueles do passado e que essas diferenças são parte do resultado de consciente mudança das práticas empregadas. Se exploro essas diferenças, abstraindo delas o que é contingente e local, específico de um lugar, de um sujeito, de um momento ou de suas próprias interseções, cidade moderna e cidade contemporânea, urbanismo moderno e contemporâneo parecem-me campos diferentes, ainda que profundamente interligados.

A cidade contemporânea não tem características idênticas em toda parte do mundo ocidental, e muito menos

1. G. Simmel, *Der Konflikt der modernen Kultur. Ein Vortrag*.

2. S. Freud, *Das Unbehagen in der Kultur*.

3. J. Habermas, *Der philosophische Diskurs der Moderne*.

4. I. Berlin, *Four Essays on Liberty* e *The Crooked Timber of Humanity*.

5. J. F. Lyotard, *La condition postmoderne*.

6. Z. Bauman, *La società dell'incertezza*.

em toda parte do mundo; entretanto, a cidade moderna propõe temas e problemas que, em combinações diversas, são reencontradas em todo lugar e que, portanto, podem tornar-se objeto de reflexões gerais.

A literatura sobre a cidade contemporânea é imensa, mas as descrições tecnicamente pertinentes talvez não sejam assim tão numerosas como normalmente se pensa. A cidade contemporânea parece opor uma firme resistência à descrição, sobretudo se ela é feita sob as formas codificadas do urbanismo moderno. A partir da metade do século XIX mas, sobretudo, nas últimas décadas, principalmente o cinema, o trabalho dos fotógrafos e dos video-artistas, da artes visuais e da música, têm procurado recuperar algumas de suas mais disseminadas características visuais, táteis e sonoras; algumas das práticas sociais que a investem e a própria efemeridade delas, são esses trabalhos que têm tentado mostrar-nos o quanto tudo isso, no fundo, se assemelha, seja em Pequim, ou em qualquer outra cidade européia.

Nas descrições dos urbanistas, sociólogos, antropólogos, etnólogos e economistas, foram utilizados termos geralmente dotados de grande amplitude semântica, como fragmento, heterogeneidade, descontinuidade, desordem, caos⁷. Graças ao poder evocativo e construtivo desses termos, a cidade contemporânea parece para muitos como um confuso amálgama de fragmentos heterogêneos, no qual não é possível reconhecer nenhuma regra de ordem, nenhum princípio de racionalidade que a faça inteligível. No entanto, como Henry Miller disse uma vez, confusão é uma palavra inventada para indicar uma ordem que não se compreende.

7. M. Berman, *All that is Solid Melts into Air*; D. Harvey, *The Condition of Postmodernity*; E. Jameson, *Postmodernism or the Cultural Logic of Late Capitalism*; J. Garreau, *Edge City*; A. J. Scott; E. W. Soja, *The City*; G. Amendola, *La città postmoderna*; G. Hise, *Magnetic Los Angeles*; G. Martinotti, *La dimensione metropolitana*.

Quando se procurou descrições menos vagas, próximas daquilo que Jacques Bouveresse chama de “a vertigem da analogia”, se recorreu freqüentemente a imagens do jogo, do *puzzle*, do dominó, da machetaria, do *patchwork*, da hibridação, do *zapping*, da estratificação, dos *layers* que se sobrepõem e parcialmente se entrecruzam, do labirinto, do hipertexto, da rede, da figura fractal; do mesmo modo, foram utilizadas técnicas gráficas em que, fotogramas únicos ou em seqüência se misturavam ao desenho, segundo uma técnica de montagem que denunciava explicitamente suas dívidas com o grandes mestres do cinema⁸. Todas essas imagens tentavam restabelecer uma ordem, mesmo que fraca, a um campo que é aparentemente desprovido dela, enfrentando novamente um dos mais importantes temas de toda a cultura ocidental: a relação entre o uno e o múltiplo.

Normalmente, procura-se ressaltar que a cidade se torna cada vez mais o lugar da diferença, acervo de minorias culturais, religiosas, lingüísticas, étnicas, de níveis de renda, de estilos de vida, de arquiteturas e saberes que tendem a se isolar, mediante complexos processos de exclusão-inclusão, no interior de verdadeiros “subúrbios”, enclaves ou “fortalezas”, cidade temática⁹, nos melhores casos, “vestígios de comunidade”¹⁰, que emergem em um mar de isolamento em massa e que advém em um período no qual todo sujeito e toda atividade são cada vez mais fortemente atraídos em relação aos diversos aspectos da globalização. Com forte ênfase à dimensão local, aspectos análogos ao “vilarejo” e seu minúsculo centro antigo, como lugar onde se faz reconhecível a identidade de um grupo, encontram-se, guardadas as devidas proporções, em Los Angeles, em Tóquio e em muitas pequenas cidades européias contemporâneas.

8. B. Tschumi, *The Manhattan Transcripts*; OMA, R. Koolhaas e B. Mau, *S, M, L, XL*.

9. G. Amendola, *La città fortezza*, *Quaderni di Sociologia*, n. 4.

10. A. Bagnasco, *Tracce di comunità*.

Muitas vezes interpretada como dispersão caótica de coisas e pessoas, de práticas e de economias, a cidade contemporânea, nas diversas escalas do espaço físico, social, econômico, institucional, político e cultural, caracteriza-se por um mesmo grau de fragmentação, produto de racionalidades múltiplas e legítimas, mas muitas vezes simplesmente encostadas umas às outras, atravessadas por limites não só invisíveis, como difíceis de superar. Os diversos elementos da cidade contemporânea – as suas dimensões, a distância recíproca, o período de construção, seus habitantes – mostram uma cidade despedaçada que, às diversas escalas, encarrega sua própria organização, a identidade e legibilidade da própria forma, a um variado conjunto de estruturas que, em uma espécie de sincretismo popular, remetem a princípios e modelos diversos.

Por isso, tanto a cidade contemporânea como a antiga é lugar privilegiado da mescla de pessoas e diversificação de atividades*, e da simultaneidade de casas e oficinas, de escritórios e lojas, de equipamentos públicos e privados, de linguagens arquitetônicas, de culturas, figuras sociais, técnicas produtivas, produtos. Partes da cidade, materiais urbanos e formas espaciais pertencentes a diversos períodos da história, figuras e técnicas do *Ancien Régime*, mesclam-se a materiais, formas, figuras e técnicas que anunciam aspectos do futuro; entre esses, embora não sempre, materiais, figuras, técnicas e formas da modernidade. Paradoxalmente, a cidade contemporânea é o lugar da não contemporaneidade, que nega o tempo linear, a sucessão ordenada de coisas, de acontecimentos e comportamentos dispostos ao longo da linha do progresso como foi imaginado pela cultura moderna. Na cidade contemporânea, apresenta-se uma forma do tempo diversa daquele da cidade moderna. O que, na mescla de pessoas

e diversificação de atividades da cidade contemporânea parece evidente é o anacronismo, “a violência do curso do tempo, de sua sucessão cronológica”¹¹.

A mescla de pessoas e a diversificação de atividades habituaram-nos a observar a cidade e o território com olho de arqueólogo; a compreender que os diversos estratos históricos, o centro antigo, a cidade moderna, sua periferia, a fragmentação e a dispersão da cidade contemporânea, mesclaram-se entre si como efeito de um movimento telúrico: aquilo que encontramos à superfície, não se pode dizer que seja o estrato mais recente, tampouco não se pode dizer que o que encontramos após longa escavação, seja o mais antigo¹².

Lugar da mescla e diversificação, a cidade contemporânea é por natureza instável; sede de mudanças contínuas que provocam formação de situações críticas e soluções transitórias dos problemas: casas que viram fábricas, fábricas que se transformam em teatros, escolas que viram casas, jardins que se tornam parques, ruas tranquilas que viram eixos de tráfego intenso. O fim da modernidade, como já o foi para a cidade antiga, é, ao mesmo tempo, obsolescência e desativação*, transformação e reutilização de muitas de suas partes: desativação de fábricas, de escolas e quartéis, de molhes, de ginásios esportivos, de estações e pátios ferroviários. Mescla, diversificação e obsolescência, sucedendo-se, destroem valores posicionais e continuamente propõem novos problemas culturais: quer digam respeito aos graus de tolerância, compatibilidade e incompatibilidade em relação ao outro, a suas práticas, a seus usos e atividades, aos ruídos, aos odores, quer refram às temporalidades sobrepostas e entrecruzadas.

*. No original *frammistione*, que quer dizer mistura de pessoas e coisas de diferentes níveis raciais, sociais, culturais e financeiros. Por sugestão do próprio autor, decidiu-se usar mescla de pessoas e diversificação de atividades. (N. da T.)

11. H. M. Enzensberger, *Zickzack: Aufsätze*.

12. A. Carandini, *Storie dalla terra*.

*. No original, *dismissione*, por sugestão do próprio autor, por se tratar de um fenômeno urbano específico, decidiu-se usar obsolescência e desativação. (N. da T.)

Distanciar e separar: o grande paradigma sobre o qual, a partir do século XVIII, se construiu a cidade moderna; a ele devemos a geografia dos cemitérios e dos matadores, dos hospitais e dos quartéis, das prisões, das fábricas e dos diversos tipos de residência; no começo do século XX, codificado na prática do *zoning*, esse paradigma consolidou na cidade um sistema de valores posicionais que, ao longo do tempo, foi representado, de modo mais ou menos transparente, nas características físicas e estéticas de suas diferentes partes e nos correspondentes valores fundiários.

Roy Harrod, um importante economista inglês, com alguma crueldade denominava bens oligárquicos aqueles, cujo valor depende do número de pessoas que dele podem fazer uso ou dele se apropriar; o lugar privilegiado, a pequena baía à beira-mar, a habitação em determinados bairros ou ruas da cidade. Denominava bens democráticos aqueles que, ao contrário, têm um valor independente do número de pessoas que o utilizam, como a caneta esferográfica, o caderno ou o computador que uso para escrever. Então, para indicar, em termos mais neutros, que o valor de um bem ou de um serviço pode depender não só de sua raridade ou de seu custo de produção, quanto de sua posição na sociedade ou na cidade, falamos de valores posicionais. Na cidade moderna, alcançara-se gradual e progressivamente certa coerência entre a forma urbana, o papel das diversas partes, a disposição das diversas atividades em seu interior e a distribuição dos valores posicionais. No centro, as atividades direcionais e comerciais de maior valor, as grandes instituições e a residência das classes mais abastadas; e, gradualmente, em direção à periferia, atividades menos raras e classes sociais menos ricas; na extrema periferia, fábricas, quartéis, manicômios e bairros populares. A pirâmide dos valores posicionais e estéticos espelhava a social.

Porém, a cidade contemporânea é lugar de contínua e tendencial destruição de valores posicionais, de progressiva uniformização e democratização do espaço urbano; de

destruição de consolidados sistemas de valores simbólicos e monetários, de contínua formação de novos itinerários privilegiados, de novos lugares de comércio, de lazer, da comunicação e de interação social, de uma nova geografia de centralidades, de novos sistemas de intolerância, de compatibilidade e incompatibilidade. A instabilidade da cidade contemporânea, o contínuo deslocamento e reorganização das diversas atividades, a obsolescência e desativação, os fenômenos de degradação e *filtering-down* aos quais dão origem, as ações de reutilização, recuperação e o *upgrading* que a eles eventualmente se seguem, as políticas de *gentrification* de partes limitadas e circunscritas da cidade das quais é palco são, ao mesmo tempo, a causa e a expressão de uma contínua destruição-democratização-reconstrução dos valores posicionais e dos horizontes de sentido que se apresentam a nós sob a aparência do caos.

Mas a cidade é realmente um sistema caótico, um *zoom* que aumenta os menores desvios das trajetórias previsíveis. O passar do tempo revela a importância de desvios inicialmente mínimos; amplifica-os até fazê-los tão grandes que torna os fenômenos difíceis de prever com técnicas e segundo os *standards* tradicionais. Para que isso se verifique no sistema solar são necessários períodos de dezenas de milhões de anos, mas períodos muito mais breves para a cidade: mais demorados para seus aspectos naturais, mais breves para aqueles sociais; mais demorados para a cidade moderna, bem mais breves para aquela contemporânea; e podemos compreender as razões disso somente se percorrermos a história das respectivas morfologias sociais, das expectativas culturais e técnicas. O poder das tradições, das instituições, do dinheiro e das pessoas limitou no passado os desvios de direção; a secularização e a democratização os impulsionam. Não é, portanto, com a natureza caótica da cidade que devemos nos surpreender, mas com a nossa incapacidade ou impossibilidade de limitar qualquer tipo de desvio dentro de limites suficientemente

restritos, durante períodos suficientemente longos. Uma situação diversa daquela imaginada pela modernidade.

Compreender a razão dessas mudanças e perceber seu alcance não é simples. Nelas estamos imersos e “a experimentamos passo a passo, ou então, como mudança da vida individual”. A própria fragmentação das situações e das experiências não nos permite senão proceder por tentativas e por partes. Entretanto, muitas dessas mudanças têm suas raízes profundamente incrustadas na modernidade, ou, pelo menos, na sua última fase industrial. Para a cidade e suas mudanças, o século XX foi um “século longo”.

Alguns dos mais evidentes aspectos visíveis da cidade contemporânea – fragmentação, heterogeneidade e dispersão – têm sido muitas vezes atribuídos às numerosas e sucessivas ondas de progresso técnico ocorridas no campo das comunicações e do transporte: seja do transporte dos corpos e da matéria, seja do tipo imaterial. Foi proposto, por exemplo, interpretar essas ondas longas segundo os termos dos ciclos de Kondratieff: o primeiro, na primeira metade do século XIX, vinculado à melhoria da rede viária e ao início do transporte ferroviário; o segundo, na segunda metade do mesmo século, relacionado ao pleno desenvolvimento das redes ferroviárias e do telégrafo; o terceiro, na primeira metade do século XX, ligado ao desenvolvimento rodoviário e ao rádio; o quarto, na segunda metade do século, ao desenvolvimento da eletrônica e da telemática e o quinto, que provavelmente, inicia agora, relacionado à convergência, desses desenvolvimentos tecnológicos, em complexas redes telemáticas e mecânicas¹³. Dito de modo sumário: automóvel, rádio e televisão, computadores e cartões de crédito, internet e telefones celulares, construindo uma vizinhança artificial e a simultaneidade de pessoas, de coisas e de acontecimentos, teriam destruído os vínculos e a própria idéia de proximidade que formavam a base da construção urbana e, portanto,

estariam na origem da passagem da cidade moderna à contemporânea.

Essa tese certamente tem a qualidade da simplicidade, mas o progresso nas técnicas de transporte e de comunicações talvez tenha um papel muito menos unívoco. O progresso das técnicas não é alheio aos movimentos que permearam as sociedades. Uma melhoria das técnicas de transporte libera desejos, demandas, conveniências com a condição que esses mesmos existam e conduzam as técnicas nessa mesma direção. Por muito tempo, como mostra uma consistente bibliografia de teorias da localização, a melhoria das técnicas de transporte foi considerada como a maior responsável pela concentração urbana e industrial, muito mais do que por sua dispersão; foi responsável pelo distanciamento das indústrias das fontes de matéria prima e por sua proximidade dos mercados; foi responsável pela destruição da pequena indústria local desenvolvida em muitas regiões na época pré-moderna e durante as primeiras fases da modernidade, e também pela ampliada diferença entre países ricos e países pobres. Durante períodos ainda mais longos, provavelmente devido a uma série de razões locais, grande parte da sociedade ocidental construiu espaços urbanos fortemente concentrados e introvertidos. Portanto, o que deve ser elucidado é a emergência de uma procura da condição dispersa que caracteriza nosso século.

Pode ser que os homens estejam ficando como os porcos-espinhos de Schopenhauer: quando o inverno é frio, os porcos-espinhos, procurando um pouco de calor, comprimem-se entre si, mas os espinhos de um espetam a carne do outro. Os porcos-espinhos então se afastam e sentem frio. Aproximando-se e afastando-se, e vice-versa, em sucessivas tentativas, ao fim, eles encontram uma distância adequada na qual não sentem nem muito frio, nem muita dor. A cidade contemporânea, cidade ainda instável, talvez esteja à procura da distância adequada. Mas isso, ainda não diz o que significa frio e o que significa dor. Um

13. P. Hall, *Megacities, World Cities and Global Cities*.

excursus através de quatro exemplos talvez possa esclarecer a importância das questões levantadas por essa indagação, quanto das reflexões e pesquisas que ela suscita.

Primeiro exemplo: na última parte da experiência moderna, a questão da habitação foi percebida e imaginada como uma questão agregada e unificadora. Nas grandes cidades industriais, fluxos migratórios, concentração urbana e falta de moradia construíam, por meio do grupo ou da classe social, à semelhança das razões da defesa dos homens e da natureza em épocas precedentes, um conjunto cuja continuidade horizontal compartilhadas pelo grupo ou classe social, favorecia, seja a formação de solidariedades transversais, seja a busca de soluções tipificadas e repetitivas. Grande parte da cidade moderna foi construída pensando em um destinatário tipo: a família nuclear das sociedades urbano-industriais – um casal com dois, no máximo três, filhos. Pequenas variações na composição familiar, a presença de um membro pertencente a outra geração ou parentesco, eram consideradas exceções locais ou transitórias. A esse destinatário, imaginado frequentemente como família operária ou como pertencente à classe média (empregada ou liberal), e evocado como célula-base da organização social, o urbanismo procurara garantir a *privacy* de um alojamento tipo, célula fundamental da organização urbana, na qual a família poderia identificar-se e encontrar *comfort* e desempenho suficientemente elevados. O tema do *comfort* atravessa todo o século XIX, fazendo precipitar no espaço doméstico os resultados que os médicos, higienistas e engenheiros tinham obtido para a cidade como um todo¹⁴.

O século XIX [...] considerou o apartamento o invólucro do homem: ele o encaixou inteiramente com todos seus acessórios dentro do apartamento, de tal forma, que se acreditaria ver o interior de um estojo de compasso, com todas as peças do instrumento encravadas na cavidade de veludo, na maioria das vezes de cor

violeta. O século XX com seu gosto pela porosidade, pela transparência, pela luz plena e o ar livre pôs fim a esse modo de morar¹⁵.

Nas primeiras décadas do século XX, influenciado pela imagem da máquina e da nova organização do trabalho, o tema se torna verdadeiro estudo sistemático do desempenho de cada elemento urbano e de sua agregação. A *Frankfurter Küchen* é seu exemplo mais conhecido, e não só o estudo sobre a orientação dos edifícios, hoje tão desprezado, como grande parte do funcionalismo e do *design* daqueles anos nasceu do mesmo programa. Em todo lugar, esse programa de pesquisa, inspirado em grande medida no reducionismo da época, deu origem à formulação de regulamentos edificatórios e de higiene cada vez mais detalhados e articulados, tentando, como no caso dos produtos industrializados, tornar operacionais, conceitos vagos, isto é, suscetíveis a muitas interpretações, como *comfort* e desempenho. Fizeram parte, do mesmo programa, as pesquisas orientadas no sentido de definir a frequência e os critérios de localização dos principais equipamentos coletivos, em função da densidade da população: creches por habitante, escolas primárias, igrejas, equipamentos esportivos, parques infantis, áreas verdes, estacionamentos, dimensões e características das seções viárias, das faixas lindeiras destinadas a mitigar e a compensar a poluição acústica e do ar, isto é, pelo menos uma parte do *comfort* e do desempenho da cidade¹⁶. Em alguns países, essas pesquisas, marcadas pela concepção naturalista das necessidades que mencionei acima, deram origem à fixação de alguns limites *standard* inderrogáveis.

Mas a família nuclear com sua hipertrofia afetiva, destinatária ideal desses programas de pesquisa e de transformações da cidade, desejadas e realizadas durante toda a última parte da modernidade, é, em grande

14. N. Privileggio, *Sistemi di oggetti*.

15. W. Benjamin, *Das Passagen-Werk*.

16. K. Lynch, *Site Planning*; K. Lynch; H. Hack, *Site Planning*.

parte, uma invenção da sociedade urbano-industrial, uma espécie de compensação à perda dos lugares de sociabilidade da cidade pré-industrial. Até o fim do século XVIII, na sociedade do *Ancien Régime*, a formação do indivíduo dava-se em um campo de relações mais amplo que investia culturalmente, profissionalmente e afetivamente toda ou, pelo menos, uma parte da sociedade¹⁷. Não é por acaso que no fim do século XVIII nasce o romance de formação. Em todos esses romances, do *Wilhelm Meister* de Goethe à *Educação Sentimental* de Flaubert, a formação do novo sujeito social dava-se fora do próprio lugar de nascimento e da sociedade de origem, na *Wanderung* romântica, através da experiência direta de outros lugares e outros campos sociais. A esse perigoso processo de autoformação, individualização e isolamento, a cultura conservadora do fim do século XIX dará o nome de “desenraizamento”.

A família nuclear padrão desaparece da cidade contemporânea. Em alguns países como os Estados Unidos ou a Suécia essa representa menos de um quarto dos núcleos familiares. A ela juntaram-se outras formas de convivência: a pessoa jovem só, e, sobretudo, o idoso sozinho. Em muitas grandes cidades ocidentais, os *singles* constituem a metade dos núcleos familiares. Os *singles*, o casal sem filhos, o casal de idosos, constituem a grande maioria da população. Em algumas regiões européias, por exemplo, em muitas regiões italianas, contemporaneamente, tornou-se freqüente a “família extensa”, uma espécie de grupo ampliado no qual convivem diversas gerações, diversos níveis de instrução, perfis profissionais, diferentes comportamentos em relação ao consumo e ao emprego do tempo e diversas culturas; família, na qual, sobretudo os jovens tendem a permanecer por um período muito mais longo que no passado¹⁸. A cada um desses grupos corresponde uma idéia diferente do

espaço habitado e de seu desempenho, diferente dos caminhos da socialização e dos lugares a ela destinados; uma idéia que muda durante o próprio ciclo de vida. Entre os anos cinquenta e oitenta do século XX, nessas regiões, passa-se diretamente de uma sociedade de *Ancien Régime*, descrita em muitas obras ainda nos anos sessenta, à família extensa. Não é de estranhar que o casal com filhos pequenos, ou famílias extensas desejem habitar em uma casa com jardim, imersa no verde, ou que os *singles* ou os casais jovens sem filhos, freqüentemente, tenham aspirações mais urbanas; que os idosos desejem permanecer no lugar onde construíram ao longo do tempo o próprio sistema de relações amigáveis e sociais. Isto é, não é de estranhar que a questão do onde e do como habitar não seja mais uma questão agregada que permeia, de modo homogêneo, toda a sociedade ou sua maioria. Nem é de estranhar que a mobilidade consentida pelo automóvel permita a muitas famílias adequar o próprio espaço de moradia à própria condição socioeconômica, ou seja, residir em áreas distantes do centro da cidade, em fragmentos de cidade dispersos pelo campo. O automóvel é o que permite isso, não a causa.

Segundo exemplo: na cidade moderna, os principais equipamentos urbanos, cada vez mais, tornaram-se lugares especializados e exclusivos. O hospital é um lugar de alta especialização, uma “máquina de curar”. Seu acesso é reservado aos profissionais e aos pacientes, as visitas dos parentes são submetidas a rígidos horários e controles. O mesmo acontece, guardadas as diferenças, com outros equipamentos, tais como: as escolas de todas as ordens e graus, os teatros, os ginásios esportivos, os estádios, as igrejas. Os equipamentos coletivos tornaram-se, assim, ilhas separadas do contexto urbano. Em muitos casos, mesmo sendo grandes pólos de atração de públicos específicos, não são mais lugares centrais. O interior é separado do exterior por grades intransponíveis e por muros impenetráveis à visão; no próprio imaginá-

17. Ph. Ariès, *The Family and the City*, *Daedalus*, 106.

18. P. Ginsborg, *L'Italia del tempo presente*.

rio coletivo, a representação da cidade é profundamente diferente daquela desenhada por Nolli para Roma, em 1748. Mais uma vez, separar e distanciar.

Na cidade do *Ancien Régime* não era assim. O hospital de Santa Maria della Scala em Siena, orgulho da cidade toda – um dos primeiros grandes hospitais medievais como o Hospital degli Innocenti de Florença ou o Hôpital St. Jean em Angers e o Hôtel-Dieu em Beaune – era lugar onde se encontravam os doentes, os médicos, os peregrinos, artistas e vagabundos, cujo comportamento nem sempre era aceitável. As catedrais góticas eram lugares de oração, mas também lugar de espetáculos nem sempre castos, de assembléias populares nem sempre pacíficas. Erigindo esses monumentos, com dimensões de ordem de grandeza diferente da edificação seriada, onde eram abrigadas as residências e as atividades cotidianas, a população daquelas cidades erigia também os lugares de sua própria sociabilidade. O que ainda hoje chamamos, graças à inércia da linguagem, equipamento coletivo, antes era verdadeiramente espaço do público. Um espaço que se prolongava para o exterior do edifício, no átrio, na praça e no bairro, da mesma maneira que fora do edifício nasciam e se prolongavam algumas das práticas sociais que o investiam: as procissões, os banquetes e as festas de carnaval¹⁹. Podemos ter, a partir disso, uma pálida, mas viva, imagem nas festas dos bairros sienenses, nas festas e procissões napolitanas e, em geral, nas festas e procissões das cidades mediterrâneas.

A partir do século XVII, o Estado e a ciência – que ora se constituem como nações soberanas, o primeiro, e como principal motor do progresso social, a segunda – não permitem que senão poucos setores da vida privada fujam a seu controle. Encontramos esse progressivo interesse do Estado pela vida do cidadão nas

19. M. Bakhtin, *Tvorcestvo Fransua Rable i narodnaja kultura srednevekov'ja i Renessansa*.

ciências e nas ordenanças de polícia, entendidas no século XVIII como conjunto de conhecimentos e instrumentos fundamentais para a promoção da civilização e da virtude pública. Mas também, o encontramos nos regulamentos edilícios e de higiene²⁰, na medicalização progressiva da sociedade, no surgimento da educação e da medicina como serviço público, na expansão da oferta de equipamentos e serviços públicos confiados a especialistas – garantidos e controlados pelo Estado – e, na definição dos critérios administrativos de acesso a eles. Um decisivo passo à frente, no controle da esfera da vida privada, se dá a partir do século XVIII com a cada vez mais clara decomposição do espaço urbano e com a separação espacial dos postos de trabalho daqueles da residência e dos lugares onde se desenvolvem as outras práticas sociais. É a outra face da divisão do trabalho smithiana. A fábrica ou o escritório onde os trabalhadores passam a maior parte da própria jornada torna-se, para a maior parte da sociedade industrial, o verdadeiro lugar da integração social. Esses substituem a rua, o mercado e os lugares da sociabilidade tradicional. Esses dois movimentos têm como consequência uma autêntica revolução da afetividade; da afetividade difusa das sociedades do *Ancien Régime* se passa gradualmente a uma afetividade do casal, familiar. Caso se escrevesse, como fazia Borges, uma breve história da intimidade, esses movimentos, amplamente tratados pela literatura do século XIX, talvez se mostrassem de modo muito mais claro. Ao separar e distanciar, nomear e distinguir, os diversos materiais urbanos, a cidade moderna torna-se um imenso dispositivo de regulação também da vida dos seus habitantes, de suas relações com o próprio corpo, de suas relações recíprocas e com o espaço e tempo. De base, encontramos Bentham e a idéia do *panopticon*

20. R. Schoenwald, *Training Urban Mind. A Hypothesis about the Sanitary Movement*, em H. J. Dyos; M. Wolff (orgs.), *The Victorian City*.

(1786), da visibilidade e da transparência, no entanto, seria injusto pensar a cidade moderna como cárcere. “Um medo obcecou a segunda metade do século XVIII. O espaço escuro, a cortina de obscuridade que se põe como obstáculo à total visibilidade das coisas, das pessoas, da verdade”²¹. A esse medo devemos a grande aventura do iluminismo, as enquetes, da primeira metade do século seguinte, sobre as condições da população e da classe operária na cidade da revolução industrial, o surgimento do higienismo, a idéia moderna de uma casa e de uma cidade sem cheiros e lavável e a difundida pretensão de uma cidade que funcione, garantindo determinados desempenhos: isto é, a ele devemos grande parte dos desenvolvimentos do urbanismo moderno.

A cidade contemporânea substituiu os lugares tradicionais da sociabilidade por outros lugares ainda em via de progressiva definição funcional e formal. Os *shopping malls* são seu exemplo mais evidente, mas o cinema, os estádios, os aeroportos, as discotecas, os ginásio de esportes, os parques de diversão, as praias em determinados períodos do ano, os lugares onde ocorrem reuniões esporádicas e circunstanciais para um concerto ou para uma manifestação política e suas diversas combinações, são outros exemplos. Lugares esses, onde muito freqüentemente se encontra uma certa nostalgia pelas características do passado, e seria equivocado interpretá-los apenas em termos formais e superficiais: no espaço pedestrianizado e climatizado do *shopping mall*, organizado como o centro antigo de uma pequena cidade européia, ou como seqüência de *passages* de uma cidade moderna, com as ruas estreitas ladeadas de pequenas vitrines, as praças, o jardim interno, os terraços, os *skyways* que conjugam um *shopping mall* ao outro

21. M. Foucault, L'occhio del potere, introdução a J. Bentham, *Panopticon*.

através de um ambiente com temperatura constante, não se tem só a evocação de uma imagem, mas também a preocupação com o desempenho do espaço urbano, com a organização de um conjunto de atores e de um inteiro setor de atividade²². Esses novos equipamentos urbanos, em geral, não encontraram espaço dentro da cidade existente e seu sistema de compatibilidade e incompatibilidade: o *shopping mall* requer muito espaço para o estacionamento, a discoteca faz muito barulho, as dimensões crescentes do aeroporto não só o distanciam cada vez mais da cidade, mas ao fazerem isso obrigam a prever que o espaço aeroportuário ofereça, a quem deva passar lá certo tempo, um conjunto de atrações que lhe tornem a espera confortável. Por isso, graças à mobilidade permitida pelo automóvel e pelas novas técnicas de transporte coletivo, embora não por sua causa, os novos equipamentos, comportando hotéis, salas de congresso, ginásios e equipamentos esportivos – isto é, à semelhança da mescla, diversificação e articulação da cidade antiga – acabam dispersos em um território cada vez mais imaginado como um grande *campus*, um parque de objetos e fragmentos da cidade, isolados e livremente dispostos no verde. Na cidade contemporânea tudo se tornou parque: parque tecnológico, parque de diversões, parque de escritórios, parque temático²³.

O terceiro exemplo se refere à enorme expansão, na cidade do século xx, do espaço aberto e, em particular, do espaço aberto público. Uma das mais relevantes diferenças entre a cidade do passado e a cidade contemporânea está nas respectivas “relações de cobertura”*; um

22. M. Crawford, The World in a Shopping Mall, em M. Sorkin (org.), *Variations on a Theme Park*.

23. M. Sorkin (org.), *Variations on a Theme Park*.

*. No original, *rapporti di copertura*, que vem a ser a relação entre a área de terreno e a projeção da área construída coberta, expressa segundo parâmetros quantitativos (entre nós, quando referido ao lote, vem designado como taxa de ocupação) ou esquemas gráficos do tipo “fundo-figura”. (N. da T.)

ponto que tem sido constantemente evidenciado pelos urbanistas do século xx. Entre os anos vinte e quarenta tornou-se habitual ilustrar o programa do novo urbanismo, mostrando, em primeiro lugar, as diferenças que ele estabelece em relação à cidade do passado, em particular com aquela do século xix, em termos de relação de cobertura. Corbusier o faz para Paris na oitava planície da Ville Radieuse, Clarence Stein o faz para os *blocks* de Nova York, ilustrando o projeto de Sunnyside. Quem quer que hoje confronte a planta de uma parte da cidade construída no século xx, com a de uma parte da cidade oitocentista ou de períodos precedentes, não pode deixar de notar a radical diferença entre as relações de cobertura decorrente de uma impressionante expansão do espaço aberto, na cidade do século xx. A relação de cobertura obviamente diz muito pouco quanto à densidade das populações e das atividades que se implantam em uma determinada porção do solo urbano, mas diz muito a respeito de outros aspectos: por exemplo, quanto às relações entre os diversos objetos e espaços arquitetônicos, entre as diferentes práticas sociais que os investem, entre os diferentes atores da transformação urbana. Diminuir as relações de cobertura, aumentar a relação entre a extensão do espaço aberto e do edificado significava, para os urbanistas do período entre-guerras, liberar-se da subdivisão da propriedade como fator condicionante do desenho urbano²⁴; significava, portanto, permitir-se uma maior liberdade compositiva. Mas significava também colocar em um nível pertinente o problema das distâncias entre os diferentes objetos arquitetônicos, das dimensões e da forma dos espaços abertos, de sua articulação funcional e figurativa. Significava, poder ter em maior consideração as exigências higiênicas, a orientação dos edifícios, sua aeração e iluminação, sua vista para a paisagem circundante;

24. H. Bernoulli, *La città e il suolo urbano*.

significava ter uma maior atenção para a intimidade e para *privacy* individual e familiar, significava eliminar o emaranhado de edifícios, atividades e sujeitos, significava enfim, permitir melhor dotar a cidade em termos de equipamentos e infra-estrutura. No clima de exaltação da prática esportiva da primeira metade do século xx, isso era também o indicador de uma relação diversa com o corpo, do progressivo distanciamento de outros indivíduos, indicação de intolerância em relação aos odores e ruídos da cidade do *Ancien Régime* bem como àqueles ligados à aglomeração da cidade industrial. Tudo isso foi representado nos diversos movimentos que constituíram o século breve.

Mas, dentro de um espaço mais dilatado, o objeto arquitetônico assumiu uma autonomia técnica e formal que antes era desconhecida; uma liberdade que destruiu gramáticas e sintaxes, hierarquias e ordens precedentes; uma liberdade que sobretudo se opôs à unificação linguística da cidade oitocentista²⁵. O fragmento operou por muito tempo na modernidade, produzindo uma série de importantes contradições. A fragmentação e a heterogeneidade da cidade contemporânea também são o resultado de um movimento de liberação, ao qual o urbanismo do século xx deu uma forte contribuição.

O quarto exemplo se refere às consequências da obsolescência e desativação dos lugares, dos edifícios e das indústrias. A obsolescência e desativação pertencem à história da cidade; seja como fenômeno contínuo de substituição, seja como abandono repentino que inesperadamente muda a geografia urbana. Quando, na época napoleônica, muitos conventos e edifícios religiosos foram forçosamente esvaziados, quartéis, escolas, hospitais, cadeias, bibliotecas, museus e repartições públicas os ocuparam, construindo, com a cidade e com o entorno imediato, relações diversas daqueles origi-

25. E. Kaufmann, *Von Ledoux bis Le Corbusier*.

nais. Espaços de clausura foram abertos ao público enquanto espaços públicos foram fechados. Grande parte da cidade medieval foi construída sobre lugares, entre edifícios e dentro de espaços obsoletos e desativados da antiga cidade clássica, recuperando os materiais, contaminando-os com novas práticas sociais. A obsolescência e desativação não implicam apenas uma mudança da distribuição das atividades dentro do espaço urbano. Indicadora de uma impossibilidade, a obsolescência e desativação frequentemente implicam mudança de escalas e de relações espaciais²⁶.

A partir dos anos setenta do século XX essa impossibilidade assume as formas de obsolescência e desativação de uma importante parte do capital fixo social urbano, construído, sobretudo entre o fim do século XVIII e a primeira metade do XX, ou seja a da desativação de uma importante série de grandes fábricas, situadas nas maiores áreas urbanas e, aquela da recente desativação de edifícios antigos que haviam abrigado alguns importantes equipamentos da cidade moderna, que agora procuram espaços mais amplos, para melhor organizar o próprio ciclo produtivo e, para oferecer maiores facilidades de estacionamento aos carros dos próprios empregados. Cais de portos, estações e pátios ferroviários, indústria têxteis e siderúrgicas, usinas de açúcar, fábricas de cerveja e estaleiros, penitenciárias, quartéis e escolas, em uma sequência que parece incontrolável, fecham e são abandonadas. Vez ou outra, em razão das novas técnicas de comunicação, a atividade desterritorializa-se, dissolve-se, como uma nuvem, em razão das novas técnicas de comunicação, dispersando-se em uma miríade de lugares e de terminais que utilizam infra-estruturas em grande parte imateriais; em outras ocasiões, se desloca para diversas partes do mundo, deixando para trás uma *lassé* operária velha e desmotivada, da qual, apenas

uma parte consegue inserir-se em outros setores produtivos; às vezes, no entanto, a atividade apenas se transfere, para novos edifícios localizados ou na mesma cidade, modificando-lhe a geografia funcional ou simbólica ou, sobretudo, na “cidade difusa”.

A fábrica foi, por pelo menos dois séculos, o principal lugar de socialização de grande parte da população urbana, de construção de estilos de vida e comportamentos comuns. A vida da classe operária e também de grande parte dos setores da classe média baixa era necessariamente pública, porque o espaço privado era insuficiente. Qualquer forma de lazer, mesmo para as donas de casa e seus filhos, desenvolvia-se em espaços públicos e abertos; a festa, o jogo, a excursão, a colônia de férias, a reunião política, o “passeio”. Nesse clima não só se construíram fortes laços de solidariedade, mas cada desejo e aspiração permeava homogeneamente toda uma parte, bem vasta, da sociedade. Sob muitos aspectos, essa consciente coesão operária e social atingiu o ápice, nos velhos países desenvolvidos, ao fim da segunda guerra mundial²⁷. A obsolescência e desativação embaralhou as cartas, desagregando o corpo compacto da classe operária e, de certa maneira, também o dos segmentos médios: privando-os de referências espaciais e temporais tradicionais, essa obsolescência e desativação os dispersou entre um vasto número de atividades, de iniciativas e de lugares. No período caracterizado como “crepúsculo do futuro” e na ausência de outros lugares de socialização, isso deu origem a uma progressiva privatização do próprio estilo de vida, a uma crescente competitividade entre minorias que utilizam todo recurso humano, econômico e político para obter garantias no que diz respeito aos próprios *standards* de bem-estar. A cidade contemporânea tornou-se a sede de uma inumerável série de microconflitos. As políticas ur-

26. L. Benevolo, *La città nella storia d'Europa*.

27. E. J. Hobsbawn, *Age of Extremes*.

banas tornaram-se campo de negociações políticas, cuja direção e resultado não são claramente identificáveis.

A obsolescência e desativação de grandes implantações industriais, a conseqüente desindustrialização de vastas áreas urbanas e a obsolescência e desativação de grande parte de seus equipamentos e infra-estruturas receberam diversas e parciais explicações. As principais são certamente encontradas nas evoluções da economia internacional, das técnicas e das formas de organização da produção. Mas a cidade e o território não foram apenas lugar passivo da crise e da reconversão produtiva das sétima e oitava décadas do século XX, como provavelmente não o serão nas décadas futuras. Por volta dos anos sessenta do século XX, em alguns países ocidentais começa a se manifestar uma grave crise fiscal e financeira das maiores cidades, uma crise que ameaça seu futuro. A mais importante e conhecida foi, naqueles anos, a de Nova York: suas infra-estruturas, a rede do metrô, os parques e os espaços públicos estavam despedaçados. As receitas das administrações não conseguiam mais cobrir os custos de produção dos serviços, pressionados por uma crescente demanda por parte de uma população ainda em crescimento. A cidade começava a ser um mecanismo extremamente custoso para garantir o processo de reprodução social ou, ao menos, da reprodução da força de trabalho empregada. Logo depois, todas as maiores cidades ocidentais estariam sujeitas a uma crise que se manifestaria sob as formas de um fortíssimo conflito entre as maiores classes sociais, e a indústria tomará outros rumos: quais sejam, os da descentralização em países e regiões menos desenvolvidos e urbanizados, da dispersão em empresas de pequeno porte, disseminadas em territórios que não são nem cidade nem campo, ou da desterritorialização. Em vastas regiões do mundo ocidental a dispersão tem essa mesma origem. Parece-me que se pode também dizer que, nos diversos países europeus, a dispersão foi tanto

maior quanto menos coerente e forte foi a resposta a esse momento de crise da cidade.

As conseqüências sobre a mobilidade das quatro mudanças acima referidas, foram enormes, por exemplo, mudaram-lhe a estrutura, o modo de funcionar, as relações com a constituição física do espaço urbano e com sua estética. No intervalo de algumas décadas de forte crescimento geral da mobilidade, os deslocamentos sistemáticos entre as constantes origens e destinos, diminuíram em termos relativos e, aumentaram aqueles não sistemáticos de origem e destino em contínua variação; diminuíram, sempre em termos relativos, os deslocamentos casa-trabalho e aumentaram aqueles gerados por motivos diversos, entre as quais prevalecem aqueles ligados ao consumo e ao lazer; diminuíram, em termos relativos, os deslocamentos nos dias de trabalho e aumentaram aqueles nos dias festivos ou no fim de semana; diminuíram aqueles feitos pelas populações adultas e aumentaram aqueles realizados pelas populações jovens; diminuíram aqueles feitos durante dia e aumentaram aqueles feitos durante a noite; diminuíram aqueles em direção aos centros maiores e aumentaram, sempre em termos relativos, aqueles cuja origem e destino são externos ao centro urbano; diminuíram em termos relativos aqueles feitos por automóvel particular e aumentaram aqueles feitos por trem para o transporte de mercadorias.

Os movimentos sistemáticos casa-trabalho, que, como um pêndulo, marcavam o tempo da cidade industrial moderna, foram progressivamente substituídos por uma dispersão caótica de movimentos entre origem e destinos dispersos, feitos por sujeitos muito diferentes entre si, com metas e em horários igualmente variados. Na medida em que uma parte sempre maior dos movimentos é feita em automóveis ou trens, surge a idéia de que esses meios de transporte estão na origem das mudanças das características da cidade e do território,

em particular no que refere à crescente dispersão dos assentamentos. Mas a resposta a essas mudanças, mesmo que esteja apenas no campo da mobilidade automobilística, muito provavelmente foi conceituada de modo inadequado.

Entre os séculos XVIII e XIX, por exemplo, associado a um forte progresso tecnológico foi feito um enorme investimento para a construção de infra-estruturas urbanas, ruas, pontes, cloacas, aquedutos, estações ferroviárias, cais de portos, estações de bombeamento e de tratamento da água. Grande parte da pesquisa e da experiência dos engenheiros é ligada a esse investimento que guiou o progresso tecnológico e o imaginário do período. No fim do século, o navio a vapor e o telégrafo, o canal de Suez e o túnel de Frejus tornaram-se os ícones do progresso. A cidade contemporânea destina uma cota muito menor dos próprios recursos aos equipamentos e infra-estruturas da cidade, não os considerando mais objetos da pesquisa e do avanço da técnica, deixando-os a reboque do progresso técnico que se produz em outros lugares e, obviamente, no imaginário coletivo, passou a ocupar uma posição marginal e estritamente utilitarista.

Quando se examinam os problemas da mobilidade, tanto de pessoas como de coisas, a figura à qual durante toda a modernidade, ao menos implicitamente, se recorreu com frequência foi a figura hidráulica, muitas vezes segundo uma peculiar conotação corporal. O tráfego é conceituado como um fluxo que, de origens diversas, flui sistematicamente para as grandes áreas produtivas e, sobretudo, para o centro da cidade. Seus milhares de cursos são canalizados em coletores sempre mais largos que, como vasos capilares, veias e artérias, asseguram a circulação dentro do corpo da cidade. Anéis viários e canais de evasão são feitos de modo que sobrecarregamentos imprevistos e fluxos não interessados à cidade não provoquem congestionamento. A rua é con-

ceituada como um canal a céu aberto; se esse é afetado por uma sobrecarga não prevista, pode se transformar em um duto sob pressão. Espera-se que os canais garantam um movimento regular; espera-se, portanto, que tenham dimensões físicas suficientes para garantir uma capacidade de carregamento, isto é, volume de tráfego e velocidade média, aceitável. Outras questões, relativas ao movimento dos fluidos nos dutos e canais aperfeiçoam a analogia. O movimento poderá ser mais ou menos variado de acordo com a preponderância dos períodos. Na cidade moderna, por exemplo, o centro da cidade, sede das atividades direcionais e comerciais, toda manhã atrai fluxo intenso que, à semelhança de um coração com seu ritmo pulsante, reflui à noite para os bairros residenciais. O fluido constituído pelo tráfego pode ser menos ou mais compressível, a viscosidade mais ou menos relevante, as perdas ao longo do percurso, mais ou menos contínuas ou acidentais, a rugosidade das paredes mais ou menos sensível de acordo com as características físicas e materiais da rua e a disposição de suas bandas laterais: tudo isso terá influência sobre o caráter regular ou turbulento do escoamento. Todo mundo experimentou sair de um cinema, de um estádio ou de uma igreja e pôde constatar que, por aquelas portas, batalhões ordenados a passo de marcha teriam passado muito mais rapidamente, enquanto o movimento caótico, produzido pelos espectadores, retarda a passagem. Grosso modo, esta é a diferença entre um movimento regular e um movimento turbulento.

Não é por acaso que o problema da mobilidade sistemática da cidade e do território modernos tenha sido conceituado em termos de modelos hidráulicos relativamente simples. A experiência, realizada durante os últimos dois séculos com as redes dos aquedutos e com a rede dos esgotos, com os canais de irrigação e de saneamento, com o controle das enchentes e da maré, contribuiu para isso. Nesses modelos, sempre comparece um

certo número de parâmetros, cujos valores numéricos derivam de uma quantidade enorme de experiências conduzidas em condições substancialmente análogas. Nas palavras de Kuhn, são esses modelos que permitem relacionar os enunciados teóricos com as situações aos quais são aplicados, produzindo previsões expressas, em forma numérica ou em outra forma²⁸. É por isso que uma parte da pesquisa das últimas décadas, nos países mais avançados, procurou construir também séries de parâmetros análogos também para a hidráulica do tráfego.

Mas, em muitos territórios e cidades contemporâneas, o problema da mobilidade não parece poder ser mais concebido unicamente em termos de redes de canais. A mobilidade, em algumas partes da cidade e do território, se dá por percolação, como no interior de uma esponja, que remete muito mais à hidráulica dos corpos filtrantes que àquela de uma rede de tubos hierarquicamente ordenados. Dispersão dos assentamentos e desmaterialização de muitos serviços tornam essas áreas sempre mais vastas e eficientes.

Para propagar um fluido não necessariamente devemos recorrer a um tubo, podemos fazê-lo passar, por percolação, através de uma esponja. Podemos imaginar tubos e esponjas com capacidade semelhante: o tempo efetivamente empregado por um mesmo volume para passar de um extremo a outro do tubo, ou de uma face à outra da esponja, depende da turbulência no interior do tubo e da porosidade da esponja. O que intuimos é que o tubo tem uma entrada e uma saída, a esponja tem superfícies de entrada e saída. A esponja é um sistema que, dentro de certos limites, se auto-regula; se um vaso se obstrui, o fluido procura um caminho alternativo; o tubo se bloqueia, os eventos que reduzem sua capacidade são muito frequentes, como sabem as pessoas

que tenham viajado em rodovias. A esponja tem uma capacidade difusa de absorção, pode acomodar uma certa quantidade de fluido por um certo tempo no seu interior, e depois restituí-lo; o tubo não, ele pode apenas perdê-la. Tudo isso corresponde à nossa experiência cotidiana. Estudar as condições nas quais é mais conveniente a esponja em relação ao tubo não é simples; não se pode reduzi-la a uma simples analogia. Com efeito, carecemos de modelos de simulação e estudos da percolação eficientes. De forma mais geral, precisamos de modelos que nos permitam estudar o problema da mobilidade de modo suficientemente aprofundado. Limitada pelos lugares comuns de sua versão mais ingênua, o urbanismo, nas últimas décadas, procedeu às cegas por tentativa-e-erro, projetando infra-estruturas que nem sempre deram os resultados esperados.

Entretanto, os grandes canais da mobilidade, ferrovias sobrelevadas e subterrâneas, feixes de ruas e de viadutos, eixos equipados, associados a estacionamento, transformaram de modo evidente as relações espaciais e estéticas da cidade: construindo barreiras intransponíveis, obstaculizando ou impedindo relações visuais e percursos consolidados por uma longa tradição, construindo novos lugares obscuros, *no-man lands* que são apropriadas por práticas à margem da legalidade, instaurando relações violentas, ainda que talvez sugestivas, com o entorno. O *loop* de Chicago, o elevado de Nova York, Londres ou Berlim, o *boulevard périphérique* em Paris, as ruas sobrelevadas de Gênova ou Marselha e suas piores imitações são seus exemplos evidentes. As estruturas da mobilidade, com dimensões e escalas habitualmente imponentes, passaram a fazer parte da paisagem urbana contemporânea: com isso há que se defrontar.

Por muito tempo, o delicado papel de dar forma à cidade foi atribuído, à malha viária. Para contrapor-se à fragmentação e aproximação paratática da cidade

28. T. S. Kuhn, *The Essential Tension*.

medieval, durante toda a modernidade, traçados e conjuntos edificados, estrategicamente dispostos, caracterizaram o espaço urbano, enquanto uma malha viária mais densa cumpria a função menos vistosa, embora igualmente delicada, de definir dimensões e formas das quadras. Desenvolvendo essas funções, amplamente estranhas aos temas da mobilidade e do tráfego na forma como são hoje concebidos, o conjunto dos materiais urbanos, destinados à mobilidade, assumia o importantíssimo papel de intermediar os outros materiais urbanos, suas posições, dimensões, distâncias e alturas relativas, suas funções e seus papéis, organizando-os, não apenas visualmente, no conjunto das grandes figuras da continuidade, da regularidade e da hierarquia. Na segunda metade do século XIX, essas funções puderam ser codificadas nos manuais de urbanismo, entretanto, os novos temas da mobilidade e do tráfego e a autonomia assumida por cada material urbano produziram situações nas quais o papel de intermediação não pode mais ser desempenhado como antes.

Uma questão bem conhecida pelos engenheiros e arquitetos, intuída, a seu tempo, por Descartes e esclarecida por Galileu, remete aos modelos. Reduzida a seus termos mínimos, a conclusão é que quando se constroem modelos de um edifício em escala, para estudar seu comportamento estrutural, não se deve usar os mesmos materiais da construção que se pretende realizar; isso resultaria em inferências sobre sua resistência, completamente erradas. Mudando a escala faz-se necessário também mudar os parâmetros inerentes ao modelo. A dilatação da cidade contemporânea, bem como o adensamento da cidade antiga e da moderna, colocam problemas similares; dispersar e adensar não é apenas ampliar ou contrair com um pantógrafo, mas implica uma mudança das relações espaciais mais complexa, isto é, das relações que vinculam entre si os diferentes materiais urbanos.

Os desenhos dos anos de 1920 de A. Perret, aqueles da “cidade contemporânea” de Le Corbusier ou da “cidade vertical” de L. Hilberseimer, como aqueles de F. L. Wright mostram quanto todas essas questões já estavam presentes e, como as soluções que lhes deram eram uma revisitação crítica das propostas antecipadas por E. Hénard no começo do século. O que impressiona nos desenhos de Perret, Le Corbusier e Hilberseimer e que os torna diferentes daqueles feitos para a Paris do começo do século de Hénard, ou da “cidade com calçadas elevadas” do nova-iorquino H. W. Corbett, realizados poucos anos depois, é a escassez de veículos que os habitam. Aqueles desenhos, como os de Hénard e Corbett, não nasceram somente da tentativa de resolver os problemas do congestionamento do trânsito que adviriam, mas, principalmente, de uma reflexão sobre a forma dos diversos materiais urbanos e suas relações de proximidade ou distância recíprocas; sobre relações entre os manufatos infra-estruturais e os edifícios resultantes de suas diversas dimensões, das diferentes técnicas de mobilidade e das diferentes velocidades dos meios de transporte. Altura, distância, relações de cobertura, relações entre áreas verdes e as destinadas às infra-estruturas, entre as áreas destinadas à circulação e à permanência, entre aquelas destinadas à circulação de veículos e a de pedestres, os vários estratos do solo, dimensão dos espaços de mediação entre movimento e permanência, são exatamente esses os parâmetros do modelo urbano.

A última metade do século XX mostrou quanto os problemas da mobilidade teriam sido subestimados: para enfrentar e resolver os problemas, gerados pelo tráfego seriam necessários espaços e infra-estruturas cada vez mais importantes que poderiam instaurar novas e interessantes relações espaciais apenas se reconsideradas em um novo pensamento mais abrangente, não limitado apenas às questões do trânsito, sobre sua natureza enquanto elementos de uma composição urbana e sobre seu papel de

intermediação entre os materiais urbanos, que nesse ínterim tinham se modificado profundamente.

Grande parte dos problemas e da crise da cidade moderna, nos meados do século, originou-se da quase total ausência dessa reflexão²⁹. Assim como seria equivocado atribuir a mudança da cidade única e diretamente a fatores de natureza econômica ou social, tão equivocado é, também, atribuí-la apenas a fatores de natureza tecnológica ou, para o bem ou para o mal, unicamente aos projetos dos urbanistas. Tudo isso teve um peso e não em pequena medida. Em relação a fatos consumados, mas só em relação a fatos consumados, e de modo que ninguém estava em condições de prever, a mudança nos parece, sobretudo, como o provisório ponto de convergência de um conjunto de correntes opostas e de tendências conflitantes. No entanto, provisório não é sinônimo de reversível. Que se possa voltar atrás não parece provável, e, talvez, nem possível e desejável.

29. C. Buchanan, *Traffic in Towns*.