

O REINO DO URBANO E A MORTE DA CIDADE*

Francoise Choay

Tradução: Eveline Bouteiller Kavakama

A Europa é hoje triunfalmente urbana. O espaço rural e as populações rurais nela diminuem a cada dia enquanto se multiplica o número das megalópoles, conurbações, comunidades urbanas, tecnópolis e tecnopolos.

Cidade se tornou uma *palavra-chave* da tribo política, uma palavra da tribo mediática que serve para tudo, a palavra álibi dos clãs dos urbanistas, de empreendedores, de arquitetos, de administradores, de sociólogos que a examinam, oscultam-na e/ou pretendem dar-lhe forma. Mas urbanização é sinônimo de produção de cidade?

A situação urbana atual é o resultado de uma transformação da cidade européia que se realizou sensivelmente entre os anos 1850 e nossa época. No mapa da Europa, reencontram-se os mesmos nomes que na Idade Média: admira-se a longa duração dessas construções urbanas que têm o nome de Paris, Nápoles, Londres, Milão, mas também Barcelona, Praga, Zurique..., e admira-se a vitalidade atual dos antigos “cachos” de cidades medievais, hanseáticas ou flamengas.

No entanto, no decorrer de um pouco mais de um século, não é uma evolução banal que se realiza, mas uma mutação, que mascara a permanência de palavras e de topônimos. Essa mutação, para dela se captar a natureza, a amplitude e a história, basta apenas à nossa “civilização da imagem” mostrar visualmente as seqüências.

Para este fim, a exposição do Centro Pompidou confronta duas séries de representações. Umas emanam de peritos, arquitetos e urbanistas, as outras de artistas. As primeiras, ao serviço da ação, da ideologia e às vezes do sonho, são projetos, realizados ou não. As segundas registram a metamorfose do campo urbano com uma sensibilidade

* Le règne de l'urbain et la mort de la ville. *La Ville, art et architecture en Europe, 1870-1993*, p. 26-35, Paris, Centre Pompidou, 1994.

de sismógrafo. Não nos enganemos! Não se trata aqui de ilustração, mas da vidência, privilégio dos artistas, que revelam e dão corpo aos fenômenos. Assim, os pintores, litógrafos, fotógrafos e cineastas nos confrontam, desde o fim do século passado, a uma cidade *bifrons*:¹ benéfica segundo alguns, efigie do progresso e da beleza, fermento de vida social até no anonimato das multidões; maléfica segundo outros, sinônimo de caos, de perversão, de um desnudamento e de uma feiúra, enfim, da qual a estética soberana do cinema soube se apropriar. No entanto, à medida que passa o tempo, uns como outros designam igualmente o acúmulo progressivo das pessoas, a multiplicação das trajetórias e a aceleração da velocidade, o gigantismo contagioso de construções verticais e horizontais, a disseminação periférica e, para terminar, uma figura da ausência.

O olhar sucessivo e convergente dos pintores, dos fotógrafos e dos cineastas colocamos em guarda contra as palavras. A seqüência de suas apresentações obriga a se perguntar se a divindade *bifrons*, esta cidade-mãe e castradora, hoje invocada e conjurada com paixão ou desespero para justificar nossos trabalhos de urbanismo e fundar suas virtudes, não é um engodo; se o velho conceito e a imagem adotada, que misturam centros históricos, cidades novas, subúrbios e megalópoles, não funcionam ao modo de um mito encarregado de prevenir a impotência ou a angústia, e não dissimula a inadequação da palavra e da coisa. Os historiadores, no entanto, ensinaram-nos que “os homens não têm costume, cada vez que mudam de comportamento, de mudar de vocabulário”² e que a permanência das palavras contribui para a longa duração do nosso quadro mental, quer dizer, na ocorrência, ao seu arcaísmo.

Não seria então tempo de admitir, sem culpas, o desaparecimento da cidade tradicional e de se interrogar sobre aquilo que a substituiu, em poucas palavras, sobre a natureza da urbanização e sobre a não-cidade que parece ter se tornado o destino das sociedades ocidentais avançadas? Será este o meu propósito.

A palavra e a coisa. Antes de tudo necessária à exploração do campo urbano entre 1850 e 1950, uma rápida excursão concernindo três termos: cidade, urbanismo e técnica. Para as duas primeiras, tratar-se-á de relembrar sua acepção original. Para a terceira, em compensação, tratar-se-á de uma abordagem factual e não semântica, destinada a colocar em evidência o elo insuficientemente reconhecido que liga a técnica à cidade e faz deste termo uma palavra-chave do campo urbano.

1 N.T. *Bifrons*: duas frentes. Referência à antiga divindade de Roma, *Janus*, guardião das portas de entrada e saída da cidade, representado com dois rostos.

2 Fórmula de Marc Bloch, em *Apologie pour l'histoire*, Paris, A. Collin, 1945, pp. 40-41, da 7ª edição, 1974.

Cidade. Colocar-se-á entre parênteses seu sentido institucional: objeto de uma convenção, variável segundo os países (na França, população aglomerada de pelo menos 2000 habitantes em uma só comuna), e que constitui um instrumento administrativo, jurídico e fiscal.

Na linguagem comum de hoje, cidade continua a designar o local ou suporte estático de uma tríplice comunicação engajando a troca de bens, de informações e afetos. Ela permanece concebida como união indissociável daquilo que os romanos chamavam de *urbs* (território físico da cidade) e *civitas* (comunidade de cidadãos que a habitam), ou ainda como a pertença recíproca de uma entidade espacial discreta e fixa de uma população.

Mas a entrada na era industrial e as concentrações demográficas sem precedentes que esta induz iniciaram esta associação ancestral. Desde 1855, Hausmann salientava a respeito de Paris, em um discurso pronunciado perante o Conselho municipal [Câmara de vereadores]:

É mesmo, propriamente falando, um “município”, esta imensa capital? Que vínculo municipal une os dois milhões de habitantes que aqui se amontoam? Pode-se mesmo observar entre eles afinidades de origem? Não! A maioria pertence a outros *départements*;³ muitos a países estrangeiros, nos quais eles conservam seu parentesco, seus mais caros interesses e, muitas vezes, a melhor parte de sua fortuna. Paris é, para eles, como um grande mercado de consumo; um imenso canteiro de obras; uma arena de ambições; ou, somente, um encontro marcado com o prazer. Não é o país deles.⁴

Etimologicamente, a palavra francesa “ville” [cidade] vem do latim *villa*, designando um estabelecimento rural autárquico que muitas vezes constituiu o núcleo das cidades medievais. Essa etimologia sublinha a pertença da cidade européia pré-industrial ao campo. Mumford, um dos primeiros, nos ensinou que à exceção de alguns centros congestionados, a cidade da Idade Média não era simplesmente “no campo, mas do campo,⁵” e esta relação de interdependência é hoje recolocada em evidência por historiadores da cidade européia.⁶

3 *Départements*: divisões territoriais da França.

4 E. Haussmann, *Mémoires*, t. II, Paris, Havard, 1891, p. 199.

5 *The Culture of Cities*, Londres, Secker e Warburg, 1938, p. 306.

6 P. M. Mohenberg e L. M. Lee, *The making of urban Europe (1000-1950)*, Cambridge, Mass., Harvard Univ. Press, 1985.

Aqui ainda a revolução industrial abalou uma associação original. Ela rompeu a relação de complementaridade que unia a cidade e o campo, e abalou entre eles a famosa diferença que Marx incumbiria o comunismo de suprimir. No entanto, não é graças a uma revolução social mas a uma permanente evolução técnica que se iniciou a supressão dessa diferença. Ver-se-á que o processo continua e tende a eliminar, em benefício de uma entidade que não é mais cidade nem campo, os dois termos que, logicamente e fenomenologicamente, existiam um no outro.

Urbanismo. O termo é um neologismo proposto pelo espanhol I. Cerdá em sua *Teoría general de l'urbanisación* (1867). Foi introduzido na França, ao longo dos anos 1910, por H. Prost e um grupo de peritos gravitando em torno do Museu social. A noção de urbanismo nasceu no quadro de uma reflexão sobre o impacto espacial da revolução industrial: a cidade submeteu-se a uma reviravolta espontânea que parece provir de um cataclisma natural incontrolável.

Desde sua criação, a palavra serviu para designar 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 com esta finalidade teorias classificáveis em duas correntes: uma, dita progressista, visa o progresso e a produtividade; a outra, dita culturalista, focaliza-se sobre objetivos humanistas. No entanto, a despeito de suas diferenças, as teorias dessas duas correntes fundam-se em um procedimento idêntico: análise crítica da cidade existente e elaboração *a contrario* de um modelo de cidade construível e reproduzível *ex nihilo*.

O modelo progressista (os Ciam, Le Corbusier) propõe um objeto urbano pulverizado, cujos elementos padronizados estão distribuídos 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 1920 mas ele só recebeu aplicação significativa após a Segunda Guerra e a reconstrução.

É na mesma época que as pretensões científicas do urbanismo teórico começaram a ser desbancadas.⁷ “O postulado do espaço objetivo e neutro”⁸ foi denunciado. A

7 Cf. particularmente, G. C. Argan, *Architettura e ideologia*. Zodiac, Milan, 1957; F. Choai, *L'Urbanisme, utopies et réalités*, Paris, Le Seuil, 1965; e *La règle et le modèle*, Paris, Le Seuil, 1980; H. Lefebvre, *Le droit à la ville*, Paris, Anthopos, 1968.

8 H. Lefebvre, “Réflexions sur la politique de l'espace”, Paris, 1970.

natureza política e ideológica do planejamento da cidade, ou seja, as escolhas de valores que o fundamentam foram colocadas em evidência: numerosas disciplinas científicas podem contribuir para a organização do espaço urbano, mas uma ciência normativa da cidade é uma noção contraditória. Mostrou-se que as teorias do urbanismo sobressaíam a um pensamento anacrônico, coisificante e marcado no lado da utopia: a modelização urbana apareceu como um dispositivo redutor, o instrumento totalitário de uma colocação em condição.

Por outro lado, e ao mesmo tempo, urbanismo designa também um outro procedimento, pragmático e sem pretensão científica. Ele não visa mais mudar a sociedade, mas procura mais modestamente regularizar e organizar com a maior eficácia o crescimento e o movimento dos fluxos demográficos assim como a mutação das escalas dos equipamentos e das construções induzidos pela revolução industrial.

Antes mesmo da criação da palavra urbanismo, o arquétipo desse procedimento, que seria sem dúvida melhor chamar de “planejamento regularizador”, aparece com as “grandes obras” de Hausmann. O verbo regularizar retorna inclusive várias vezes em suas *Mémoires*, confirmando o papel antecipador do *préfet** e o parentesco de sua abordagem com a das *Regulierungspläne* de Stüben e de Wagner na Alemanha e na Áustria, como com o dos planos reguladores dos urbanistas franceses, Hénard, Prost, Jaussely.

A técnica: *deus ex machina* que manipula os fios do teatro urbano desde o grande cataclisma da metade do século XIX.

Sabe-se que a cidade é um fenômeno complexo demais para ser pensado nos termos de cadeias causais simples: ela coloca em jogo feixes de determinação engajados nos círculos de retroação, cuja complexidade mesmo a análise sistêmica não pode esgotar. No entanto, para explicar as reviravoltas espontâneas ou ajustadas sofridas pela cidade européia pré-industrial, os historiadores acentuaram sobretudo os fatores econômicos e políticos (papel do capitalismo, lutas das classes), assim como fatores demográficos (crescimento, massificação, fluxo, eles mesmos condicionados pelos progressos da higiene e da epidemiologia e pelo exôdo rural).

O papel desempenhado pela técnica na mutação da cidade européia foi desconhecido demais para não ser aqui privilegiado. A reflexão (não filosófica) sobre a técnica e sua história tende a isolá-la em seu próprio campo enquanto que ela está simul-

* N.T. *Préfet*: dirigente de uma divisão territorial francesa (*département*).

taneamente e diretamente implicada tanto na morfogênese do espaço urbano quanto na gênese das mentalidades e dos costumes urbanos.

Cerdá foi o primeiro a medir este poder fazendo das técnicas de transporte o motor da história espacial das cidades, que a invenção da estrada de ferro e o uso da eletricidade vêm revolucionar.

Para balizar as etapas da transformação urbana ocorrida entre 1870 e 1990, poder-se-ia hoje retomar mais globalmente a seqüência das inovações técnicas que inauguram e demarcam este período. Dentre os domínios mais marcantes:

- A construção. Cerdá não menciona este domínio cujo papel foi apontado mais tarde por dois historiadores da arquitetura, S. Giedion⁹ e R. Banham.¹⁰ Lembremos o desenvolvimento progressivo, ao longo da segunda metade do século XIX, de novos materiais (aço, concreto, vidro), cujos procedimentos de aplicação e utilização contribuíram para mudar o *status* 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 climatizar (ar, temperatura) os prédios, liberando-os assim de um conjunto de implicações de implantação e de dimensionamento; a industrialização da construção civil, que padroniza o quadro edificado e serve não somente à expansão periférica da cidade, mas um investimento difuso do território inteiro pela construção.

- Os transportes. A partir de 1850, o trem, permitindo o acesso da sociedade ocidental a uma mobilidade em massa sem precedentes, tornou-se o mais forte fator de densificação das cidades. Em seguida, no final do século, seguido pelo bonde e pelo metrô, ele serviu igualmente sua expansão. A partir dos anos 1930, o carro automóvel devolveu às redes rodoviárias seu papel perdido na expansão das cidades e aumentou ainda a mobilidade geral, enquanto que a aeronáutica contribuiria para fixar os grandes nós urbanos.

- As telecomunicações. Telégrafo, rádio, telefone, com suas últimas aplicações informatizadas foram respectivamente acopladas às diferentes técnicas de transporte das quais elas controlavam ou controlam o funcionamento. Mais ainda, elas multiplicaram diretamente as trocas de informação dos cidadãos, ampliaram seu campo de ação, transformaram sua experiência do espaço, do tempo e, por isso mesmo, a estrutura de seus comportamentos.

9 S. Giedion, *Mechanization takes command*, New York, Oxford Univ. Press, 1948.

10 R. Baham, *The Architecture of the Well Tempered Environment*, Londres, Architectural Press, 1949.

A última figura da urbanidade. Da mutação urbana, cuja exposição do Centro Pompidou dá a ver a inelutável realização, com suas fulgurâncias, suas estagnações e suas falhas, impõem-se alguns tempos fortes. Mas sua sucessão se ordena a partir de uma origem cuja ausência é lamentada, a obra de Haussmann, que deixou sua marca na maioria das cidades da Europa.

A Paris de Haussmann tem valor limite: resultado de uma tradição e ponto de partida de outra. O vínculo 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 enclausurada, fechada no interior do muro anacrônico desejado por Thiers e que cairá somente após a Primeira Guerra mundial. Mas, a despeito deste fechamento, ela desempenha um papel inaugural graças à regularização que lhe impôs o *préfet*. Pela primeira vez, esse trata do conjunto dos espaços heterogêneos da capital como uma entidade única que um plano global dotará de isotropia. Esse plano, que transformou as Paris de Balzac na metrópole de Zola, permitiu, em particular, três resultados maiores e solidários. Fez da cidade inteira um sistema de comunicações: uma rede hierarquizada de vias desencrava os bairros, coloca em comunicação os pontos-chave e cardeais da cidade entre si e com as estações de trem, portas urbanas que ligam assim a cidade fechada ao conjunto do território nacional. Aumentou, corolariamente, a escala da cidade inteira, conjugando operações cirúrgicas (aberturas, alargamentos e transplantes – integração de todos os espaços livres *intra muros* tanto no interior como no exterior da barreira dos *Fermiers généraux*¹¹). Dotou finalmente a cidade inteira de um equipamento higiênico concebido sob a forma de redes técnicas isomorfas e de um sistema respiratório de espaços verdes.

Ao nomear urbanidade o ajustamento recíproco de uma forma de tecido urbano e de uma forma de convivialidade, pode-se, com justa razão, falar de uma urbanidade haussmanniana. Certamente, o aumento da escala das vias, das parcelas e dos edifícios rompeu o quadro das relações sociais de proximidade características da cidade pré-industrial. Mas o novo quadro de uma nova convivialidade o substituiu. De um lado, o tecido urbano de gabaritos ampliados conservou uma continuidade que satisfaz o olho e o corpo pela proporção recíproca e rigorosa das dimensões (largura e altura) das vias, das calçadas e dos edifícios que os margeiam. Sobretudo, uma estrutura em pequena escala é encaixada no tecido propriamente dito. Constituída por um equipamento urbano

11 N.T. *Fermier général*: financista que, no Antigo Regime, arrendava o recolhimento de impostos indiretos.

diversificado, concebido, desenhado, produzido e implantado com cuidado, assim como por árvores e recintos verdes, ela faz das calçadas e dos jardins o teatro de relações sociais inéditas: aleatórias, anônimas, cosmopolitas.

Em outros lugares, no entanto, as fortificações haviam sido ou estavam sendo derubadas. A cidade tradicional estourava sob a pressão demográfica, e os loteamentos sem fim da periferia londrina simbolizavam a expansão selvagem da cidade. O exemplo da Paris haussmanniana estava sendo meditado, Cerdá, assim como Stüben e Wagner o testemunharam suficientemente; o procedimento regularizador estava transposto no caso de cidades abertas e, segundo outros procedimentos, ele promoveria a mesma urbanidade inédita, por exemplo, em Viena e em Barcelona.

Diferentemente de Paris, nesses dois casos, os antigos centros históricos são deixados quase intactos, para desgosto de Cerdá, e, em Otto Wagner, com a vontade explícita de preservar o passado.

Convém aqui respeitar a beleza e satisfazer as exigências de salubridade e de circulação por uma conservação adequada do patrimônio existente, empenhando-se em trazer as melhorias próprias, em satisfazer as exigências modernas,

nota ele em 1893, na introdução de seu *Projet de plan régulateur général pour la ville de Vienne*.¹²

Esse plano provém, como o de Haussmann, de uma visão global e prospectiva da cidade. Mas é, desta vez, amplamente aberto ao território circunvizinho, a partir do Ring monumental que havia sido construído sobre o traçado das antigas muralhas. Na sua versão concluída em 1910, a expansão da cidade é controlada por meio de três instrumentos: um sistema viário indefinidamente prolongável, concebido na forma de anéis periféricos concêntricos, ligados entre eles e ao anel inicial do Ring por radiais; um sistema de Unidades de aglomeração (*Stellen* de 100 a 150 mil habitantes), bem individualizáveis, implantáveis sobre as vias radiais e destinados a canalizar a urbanização; abundantes reservas prediais periféricas justificadas pela impossibilidade de uma prospectiva urbana. Em oposição a toda atitude utopista cujo dogmatismo cientificista e a lógica do objeto discreto ele recusa, Wagner constata que “não é mais possível prefigurar com certeza o que será a imagem da cidade futura, dado que um catecismo

12 Citado segundo R. Trévisiol, *Otti Wagner*, Roma-Bari, Laterza, 1990, p. 182 (tradução nossa). Esta introdução apresenta com dois anos de antecedência as idéias de *Modern Architektur* (1896).

do urbano não existe¹³”. Seu plano está aberto às mudanças e às incertezas. Mas, tanto no tratamento do Ring quanto naquele dos *Stellen*, ele permanece ligado a uma concepção da cidade como objeto discreto, ao tecido contínuo. E se esse tecido não escapa ao exagero e apresenta às vezes lacunas, Wagner trata de mascarar esta falha pela pequena escala e a estética acusada de um sistema de amenidades e de equipamentos urbanos comparáveis ao de Paris.

Em Barcelona, Cerdá havia proposto uma solução ao mesmo tempo mais inovadora e mais controladora. Seu plano de 1859 (traído em parte na sua realização) coloca em relação o centro histórico, finalmente liberado de suas fortificações, com um território virtualmente ampliado para a Europa inteira. “Os traços distintivos da nova civilização são o movimento e a comunicação”, e, a seus olhos, “a cidade não é uma espécie de estação, ou um pivô de grande viabilidade universal”. Trata-se então de um plano de extensão indefinido que rompe, ao mesmo tempo, com a noção de aglomeração discreta e com os esquemas de organização concêntrica. É fundado na interconexão de duas tramas ortogonais de escala diferente: rede principal atravessada por diagonais e destinada ao pesado tráfico territorial, com suas vias de 20 a 50 metros de largura; rede menor, destinada ao pequeno tráfico local, e cujas ilhas de 133 metros de lado, com seus lados cortados e seu centro aberto, constituem o elemento urbano de base, espécie de unidade de vida e de vizinhança.

É pertinente considerar o plano de Cerdá como uma das três figuras-chave do urbanismo de regularização? Muitos argumentos parecem se opor a isto. Primeiramente, Cerdá é o primeiro teórico do urbanismo, do qual ele pretende fazer uma disciplina científica como um todo. Em seguida, seu plano intitulado *Reforma y ensanche de Barcelon* havia efetivamente sido concebido como o instrumento de uma política igualitária devendo propiciar as mesmas vantagens a todas as classes da população, e ele carrega a marca indiscutível da utopia. Enfim, esse plano não se contenta em criar redes de ligações com o território, ele se torna território e, por isso mesmo, parece contradizer a lógica do urbanismo modelador assim como 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 se constitui uma justificativa *a posteriori*. Além disso, ele não propõe o modelo de uma cidade nova mas estruturas gerativas permitindo adaptar a cidade antiga às novas técnicas. Essas estruturas são deduzíveis de uma dupla análise da situação específica de Barcelona e dos componentes da cidade

13 Ibid., p. 182.

em geral, que faz de Cerdá o criador da geomorfologia urbana. Mais ainda, se a capital catalã está estimulada a se espalhar por toda parte onde as condições físicas permitem, este processo é controlado pelo dispositivo da dupla rede. Esse assegura a continuidade (tão aerada quanto possível) e a homogeneidade de uma rede construída cujas ilhotas normalizadas oferecem uma inteira liberdade para a criação arquitetônica, e, sobretudo, tornam-se, graças à articulação de sua pequena escala com o grande sistema viário, o teatro de uma convivialidade inédita. É por isso mesmo que o plano de Cerdá deve ser classificado na mesma categoria que os de Haussmann e de Wagner.

Outros planos próximos ou derivados destas três estruturas regularizadoras têm assegurado, 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 tantas outras acolheram e integraram, sem por isso serem alteradas, a sucessão e a diversidade de experiências e de estilos arquitetônicos novos. O *modern style* (mais barroco em Barcelona, mais pictórico em Praga, Viena ou Munique, mais reservado em Paris ou Bruxelas), o classicismo estrutural de Perret, o funcionalismo dos Ciam ou mesmo o monumentalismo da arquitetura dita totalitária, na Itália ou na Alemanha, acrescentaram um toque plástico novo à cidade européia, eles não lhe mudaram a estrutura.

Após a Segunda Guerra mundial, a reconstrução respeitou na maioria das vezes o perímetro das cidades destruídas limitando-se a ampliar e homogeneizar o seu tecido. O Havre, inteiramente reedificado em concreto por Perret, permanece uma cidade tradicional datada apenas por um material e por um estilo arquitetônico.

Ao lado do tipo metropolitano, o da cidade e da urbanidade pré-industriais não havia desaparecido da Europa. Numerosos estabelecimentos antigos vegetavam, e, em outros casos, por exemplo no norte da Itália, na Alemanha do Sul ou nas *Midlands* da Inglaterra, a densidade da armadura urbana antiga limitava a extensão das cidades.

Sinais de desconstrução. Desde o início do século, no entanto, os sinais anunciadores de uma desconstrução iminente da cidade européia não haviam faltado. Pode-se fazer deles uma recensão rápida sem separar os inumeráveis projetos, sonhos e teorias, do pequeno número de realizações.

A cidade linear. Em 1882, um intelectual espanhol, Soria y Mata, publica no cotidiano madrilenho *El Progreso* um primeiro projeto de Cidade linear,¹⁴ nascido de sua

14 Ele o desenvolverá em seguida em numerosos artigos e na revista *Ciudad lineal* que ele funda em 1896. Cf. também G. R. Collins, *Linear planning throughout the world*, *Journal of the Society of Architectural Historians*, XVIII, Filadélfia, outubro, 1959.

reflexão sobre as novas técnicas de transporte e de telecomunicação e sobre suas incidências sociais. Assim como Cerdá, ele está convencido que a comunicação sobre todas as suas formas é o futuro do mundo e, como ele, está preocupado em melhorar as condições de vida da classe trabalhadora. Mas, em vez de pensar o processo de comunicação generalizada que é a urbanização em termos de extensão homogêneo e multidirecional, ele o concebe sob uma forma puramente linear: “Uma rua indefinidamente extensível de 500 metros de largura.”

O eixo longitudinal da *Ciudad lineal* agrupa as vias de transporte (estradas de ferro, bondes, rodovias), as redes técnicas de distribuição de água, gás, eletricidade, telefone, assim como os serviços municipais e de parques. De um lado e de outro dessa espinha dorsal, duas faixas longitudinais formadas por ilhotas ortogonais associam o habitat individual aos edifícios públicos, comerciais, culturais, e se desenvolvem *pari passu*, segundo suas necessidades.

Este modelo é destinado a suprimir a concentração e a densificação urbanas; ele deve evitar a disseminação da construção pelo território e preservar a integridade do campo. Enfim, simplifica ao máximo a intercomunicação das redes técnicas.

Soria imagina assim uma “cidade linear” ininterrupta de Cadix a São Petersburgo, colocando pela primeira vez o problema do estabelecimento humano em escala mundial. Mas as ambições de Soria eram prematuras e ele só pode aplicar seu modelos às dimensões de um subúrbio de Madri servido por uma via central de bonde.

O mesmo esquema de desenvolvimento foi retomado no final dos anos 1920, na União Soviética, por um grupo de arquitetos e de engenheiros. O estabelecimento linear significava para eles a abolição da cidade e eles se designavam a si mesmos como os “desurbanistas”. Eles conheciam as publicações de Soria e é provável que nelas eles se inspiraram. Mas o modelo deles, mais elaborado, de rigoroso zoneamento, servia a objetivos diferentes: a realização do socialismo e a otimização da produção industrial. Como N. Milioutine mostrava em um importante livro teórico,¹⁵ a linha de montagem era transportada da fábrica para a escala do território. O projeto desurbanista recebeu um início de aplicação em Magnitogorsk (Leonidov, 1929) e em Stalingrado (Milioutine, 1930). Mas, em 1931, Stalin colocava um ponto final nestes “desvios” ideológicos.

Os Ciam: cidade-máquina e desaparecimento da urbanidade. Le Corbusier ridicularizou os desurbanistas em defesa da cidade. Mas a utopia que ele descreveu e desenhou

15 N. Milioutine, *Stogorod*, Leningrado, 1930, traduzido do inglês com notas e comentários de G. R. Collins e W. Allix.

ao longo de toda sua vida sob o nome de “Cidade radiante”¹⁶ era uma cidade? Ela se apresenta muito mais como uma desconstrução sistemática de todos os tipos de cidades anteriores, de toda forma de aglomeração contínua e articulada. E é, com tudo isso, o mesmo tipo de desintegração e o mesmo modelo que propõem incansavelmente, dos anos 1920 aos anos 1950, os planos de Le Corbusier para Paris, Alger, Saint-Dié, Albi...

A Cidade radiante me servirá de paradigma para definir – esquematicamente – o urbanismo dos Ciam de quem Le Corbusier foi instigador em 1928, depois um dos principais protagonistas. Esta escolha é legítima, pois se Le Corbusier pouco inventou no assunto, “seu grande mérito”, segundo as palavras de Bruno Taut, “é de ter colocado em forma literária princípios modernos”. Em virtude disso, ele exerceu uma influência internacional e sem igual sobre o planejamento territorial e urbano após a Segunda Guerra mundial.

CIAM: Congressos Internacionais de Arquitetura Moderna. O congresso representa, em intervalos regulares, um momento culminante de militância e de formação doutrinária para os membros de um movimento que junta arquitetos reunidos por sua vontade de romper com o passado e por sua fé na técnica. Esse movimento resulta da crise aberta no decorrer da segunda metade do século XIX pela transformação das técnicas de construção e pela ameaça que ela faz pesar sobre o estatuto dos arquitetos. Ele responde, ao seu modo, ao alerta de Viollet-le-Duc, temendo no termo de seus *Entretiens*, que “os arquitetos [tenham] terminado seu papel [e que] o dos engenheiros comece”¹⁷.

Os membros dos Ciam redefinem então o papel do arquiteto na nova sociedade tecnicista, de quem eles reivindicam o planejamento global. Mas romper sem compromisso com sua própria tradição e assimilar a extensão e o alcance das reviravoltas técnicas advindas em seu campo teriam exigido deles a aquisição de novos saberes e de novas competências. Eles a economizaram, na maioria das vezes, em favor de uma ideologia de vanguarda. Eles combatiam por uma causa, a modernidade. Lutavam para erradicar as formas e as tradições arquitetônicas do passado. Para eles, a modernidade estava simbolizada por objetos (silos, navios...) mais do que por processos e sistemas de relações. O edifício era pensado como objeto técnico, como máquina, mesmo, assim como testemunha a famosa fórmula de “máquinas para morar” emprestada de Ozenfant por Le Corbusier. Corolários: o edifício tornava-se objeto autônomo, desvinculado de

16 Le Corbusier, *La Ville radieuse*, Paris, Vincent Fréal, 1933.

17 E. E. Viollet-le-Duc, *Entretiens sur l'architecture*, Paris, Morel & Co, t. II, 1872, p. 445.

qualquer dependência ou articulação contextual e, eventualmente, reproduzível pela indústria.

Mais ainda, esse novo *status* do objeto arquitetônico contaminava o da cidade que, resultante dos mesmos princípios, passava ao controle do arquiteto: transferência de competências com o aval pela Carta de Atenas¹⁸ que elabora o Ciam de 1933. A cidade se torna por sua vez máquina de viver e deve, ela também, fazer “tábua rasa do passado”. Está excluído conservar os antigos centros como núcleos dinamizadores de um novo desenvolvimento, segundo o procedimento do urbanismo regularizador. O Plano Vizinho de Paris¹⁹ é exemplar, que arrasa os bairros antigos e só conserva alguns monumentos isolados tornados curiosidades históricas e turísticas.

Le Corbusier banuiu da Cidade radiante a rua que federava os elementos do tecido urbano gerava a compacidade das cidades antigas e se tornava assim responsável por sua insalubridade e por sua “desordem”. A cidade radiante, 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 os lazeres. As duas primeiras atividades estão alojadas em “unidades” gigantes, autônomas, cujos diferentes tipos são padronizados; a terceira é concebida como um sistema hierarquizado de estradas (em trincheiras ou elevadas), que assegura, graças ao automóvel, a inter-relação das megaestruturas e sua ligação com o território; a quarta parece acontecer no espaço verde indiferenciado onde “cem por cento do solo pertence ao pedestre”²⁰.

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

Este modelo inspirou a revolução urbana e os grandes conjuntos após a Segunda Guerra mundial. Mas sob uma fraseologia modernista, sua desconstrução radical da

18 Documento coletivo cuja versão original foi publicada em francês e holandês em 1933. Uma versão comentada foi publicada por Le Corbusier em 1943. Ela foi reeditada, infelizmente sem notas explicativas, em edição de bolso (*La Charte d'Athènes*, Paris, Seuil, 1971, coll. “Points-Architecture”).

19 Proposta em 1925, por Le Corbusier, que lhe dá o nome do construtor de carros Gabriel Voisin.

20 Le Corbusier, *La Ville radiieuse*, op. cit., fórmula repetida do começo ao fim do livro.

cidade não é menos anacrônica. Ela deriva da fixação utópica posta a serviço de uma visão paleotecnista, nos antípodas de um pensamento da complexidade.

O privilégio exclusivo atribuído à escala territorial pelo Movimento moderno sofre, no entanto, de uma exceção que concerne alguns programas municipais de cidades operárias. Na linha reta de uma tradição inaugurada no final do século XIX pelos donos de indústrias na Grã-Bretanha e na Alemanha, um punhado de arquitetos soube conceber e realizar na periferia urbana, para populações operárias ou de baixa renda, pequenas cidades cuja escala, a articulação espacial e o tratamento sofisticado de materiais de pouco custo, indiferentemente modernos ou tradicionais realizavam verdadeiros núcleos de vida social. As realizações de Bruno Taut, ainda hoje exemplares quando são estudadas e restauradas (na periferia de Berlin, por exemplo) traduzem a procura de um contraponto local em face do processo, plenamente assumido, da *Auflösung der Städte*,²¹ da desagregação das cidades.

A *garden-city* entre dois mundos. Não mais contraponto mas contra-proposição, a *city-garden* d'Ebenzer Howard. Le Corbusier a situava bem, no exato lado oposto à sua Cidade radiante. Seu valor sintomático não reside mais em uma participação, simbólica ou concreta, no processo de desagregação da cidade européia, mas na reação antagônica que ela lhe opõe. Diante da ameaça de desconstrução que ilustram a expansão difusa de Londres no seu subúrbio ou o desenvolvimento monofuncional das cidades do *Black Country*, ela responde com um projeto de reconstrução. A não ser confundida com a cidade-jardim francesa, que é uma cidade-dormitório mais ou menos bem-sucedida segundo os casos, a *garden-city* que propõe em livro *Tomorrow: A Peaceful Path to Social Reform* (1898)²² é um modelo de cidade completa e fundamenta um projeto de sociedade global. Seu inventor era um reformador social. Ele não desenha sua proposta mas apresenta-a sob a forma abstrata de um esquema ou "diagrama". Objetivo: repartir racionalmente e fixar harmonicamente os fluxos demográficos e as atividades sociais em aglomerações discretas, de pequenas dimensões, e quase autárquicas. Essas não devem exceder trinta mil habitantes. Circunscritas por largos cinturões verdes, elas agrupam concentricamente todos os tipos de instituições e de atividades sociais. Os setores industrial e agrícola estão localizados na periferia mas no interior

21 B. Taut, *Die Auflösung der Städte*, Hagen, Vokwaang Verlag, 1920.

22 E. Howard, *Tomorrow: A peaceful Path to Social Reform*, Londres, Swann Sonnenschein, 1898. Com a segunda edição em 1902, o título se torna *Garden-Cities of Tomorrow*.

da entidade física definida pela coroa verde. Uma rede ferroviária liga essas cidades entre si. Ela os constitui em um conjunto de sistemas interconectados e cada um gravitando em torno de uma cidade central de sessenta mil habitantes.

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

O esquema de Howard não deixa de ter parentesco com o de Soria, e o uso que faz da estrada de ferro o insere bem em uma lógica de desenvolvimento técnico. Mas, mesmo racionalizando a divisão territorial, ele reproduz o modelo fixo e discreto da cidade pré-industrial. Em um modelo sistemático, ele volta mesmo – e seu nome o indica – à ruralidade medieval.

A Inglaterra, país que sempre soube aliar inovação e tradição, dedicou um acolhimento entusiástico à *Tomorrow*. A primeira *garden-city* foi iniciada desde 1903 em Letchworth, e o modelo de Howard deveria continuar a inspirar a criação das *News Towns* inglesas após a Segunda Guerra. No entanto, em nenhum caso o esquema howardiano pode ser seguido ao pé da letra. Este desvio e as disfunções que ele não permitiu evitar provêm da projeção anacrônica da cidade pré-industrial que neutraliza as inovações da *Garden-City*.

Uma antecipação realista. O recuo da história nos permite hoje ler a escala territorial da Cidade radiante e a reabilitação das pequenas escalas de planejamento local feitas por Howard como os sinais de uma próxima desconstrução da cidade européia.

No entanto, sem a ajuda da perspectiva histórica, sem o suporte da abordagem utopista e fora do cenário da ficção científica, os índices desta desconstrução foram descritos e as conseqüências a serem tiradas analisadas²³ e aplicadas, na época, por um espírito cuja clarividência foi mal reconhecida²⁴, o italiano Gustavo Giovannoni (1873-1943). Sua lucidez advém, em parte sem dúvida, de uma tríplice formação de engenheiro, arquiteto e historiador de arte. Esta múltipla pertença disciplinar permitia-lhe, de

23 G. Giovannoni, *Vecchie città ed edilizia nuova. Nuova Antologia*, nº 995, Milão, 1913; o mesmo título é retomado para um livro maior, Turin, UTET, 1931.

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

fato, não focalizar sua atenção em uma única escala de planejamento, dar um papel inédito ao patrimônio urbano antigo e formular um conjunto de hipóteses que podem ainda hoje guiar a reflexão sobre a forma dos estabelecimentos humanos nas sociedades urbanas avançadas.

O engenheiro Giovannoni havia compreendido que as grandes redes de comunicação e de telecomunicação concebidas na escala dos territórios se tornavam o canal obrigatório da urbanização e o instrumento de sua disseminação. Como técnico prevenida, ele pressentia a complexidade virtual dessas redes, desconhecidas dos Ciam. Ele via nelas o instrumento de uma desdensificação das cidades, de sua redução por aquilo que ele chamava de um processo de “antiurbanização”, em benefício de uma distribuição mais maleável 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 pedem a ligação de um complemento igualmente necessário e não suficiente, de local de estadia e de repouso cuja estrutura depende, desta vez, de uma prática arquitetônica. De outra forma, o cenário espacial da nova sociedade induz uma dialética entre duas escalas de planejamento, uma territorial e a outra local. Mas a forma e as dimensões dos locais de estadia, dos estabelecimentos da cotidianidade, não se confundem com os das cidades pré-industriais? Para Giovannoni, o conjunto do patrimônio urbano existente seria sem dúvida usável para este fim, fragmentariamente e sob condição de um tratamento adequado. 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 Site é então envolvido 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 depende de uma escala de proximidade que pode servir de princípio gerador e regulador na concepção de novos tipos de estabelecimentos;
- O patrimônio urbano antigo não deve ser relegado a funções de museu; ele pode de fato, mas na condição de que sua nova destinação seja compatível com sua morfologia, ser empregado em usos contemporâneos, de proximidade, e então integrado nos planos de urbanismo e de organização. Giovannoni perito arquiteto se empenhou nisso na Itália.

O urbano contra a cidade: resultado de uma mutação. A concomitância e a sinergia de um conjunto de inovações técnicas iniciam, a partir dos anos 1960, uma fase crucial no processo de urbanização da Europa: a colocação das condições necessárias para que se conclua a mutação iniciada um século antes.

Dentre essas inovações, as mais determinantes referem-se, em primeiro lugar, aos transportes e à comunicação a distância. As linhas de TGV²⁵ e de metrô de grande velocidade; as grandes aeronaves que multiplicam a velocidade e a capacidade de linhas aéreas; as novas aplicações do telefone com consultas a distância de dados informatizados e a transmissão imediata de mensagens escritas: todos estes instrumentos conferem a seus usuários uma maneira de ubiquidade.

O espaço dominado 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 implicações e servidões espaciais às quais estavam submetidos os estabelecimentos humanos. As novas velocidades de circulação favorecem igualmente dois tipos opostos de movimentos e de implantação.

De um lado, uma tendência à concentração focaliza os fluxos humanos em direção de pólos de atração que ainda são as metrópoles nacionais ou regionais; mas as atividades implantam-se nas periferias cada vez mais amplamente irradiadas, cuja expansão, vinculada à saturação progressiva das redes técnicas, coincide com o despovoamento geral e progressivo dos centros e dos núcleos urbanos históricos. De outro, uma tendência à dispersão opera uma desconcentração, linear ou pontual. Exemplos do primeiro caso: a urbanização contínua às margens de costas ou de vales fluviais. Exemplos do segundo caso: as aglomerações caídas de pára-quadras em volta de aeroportos (aero-cidades) ou de centros de pesquisa e de universidades (tecnopólos), as megamáquinas comerciais ou culturais, que não são imputáveis de influência americana, mas efeito de um equipamento técnico, enfim, a implantação difusa de habitat em zonas rurais, que recebeu o nome de "reurbanização"²⁶. Acontece também que todos estes tipos de implantação estejam associados: o sonho linear de Soria está hoje realizado entre Gênova e Marselha, mas acompanhada de transbordamentos laterais, densos ou disseminados, que inclusive destruíram irremediavelmente antigos estabelecimentos e paisagens ancestrais.

25 TGV: Trens de Grande Velocidade.

26 G. Bauer e J. M. Roux, *A reurbanização*, Paris, Le Seil, 1976.

Em outras palavras, a era das entidades urbanas discretas terminou. A era da “comunicabilidade universal” anunciada por Cerdá e por Giovannoni é também a era da urbanização universal, difusa e expandida. Engenheiros²⁷, geógrafos²⁸, demógrafos²⁹ concordam hoje em constatar que o modelo dito “das praças centrais” pelo qual W. Christaller³⁰ explicava o crescimento e a distribuição das cidades não dá mais conta de uma reticulação generalizada, ao mesmo tempo mais estável e sobretudo menos centrada, assim como os escoamentos de urbanização na forma de filamentos e de tentáculos capciosos que põem em evidência as novas técnicas de cartografia. Todavia, se segundo a palavra de H. Le Bras, “a passagem de uma geografia de pólos para uma geografia de linhas significa a modernização³¹”, não há modelo, mesmo dissipador, que clareie a flutuação e as incertezas inerentes aos novos estilos de povoamento.

Divórcio de *urbs* e de *civitas*. A dinâmica de redes técnicas tende a ser substituída assim como a estética dos locais construídos para condicionar mentalidades e comportamentos urbanos. Um sistema de referência física e mental, constituído por redes materiais e imateriais assim como por objetos técnicos, e cuja manipulação coloca em jogo um estoque de imagens e de informações, ressoa em um circuito fechado sobre as relações que nossas sociedades sustentam com o espaço, o tempo e os homens³². Este sistema operatório, válido e possível de ser desenvolvido em quaisquer lugares, tanto na cidade quanto no campo, nos vilarejos ou nas periferias, pode ser chamado o URBANO.

O advento do urbano desfaz a antiga solidariedade entre *urbs* e *civitas*. O pertencimento às comunidades de interesses diversos não se funda nem na proximidade nem na densidade demográfica local. Transportes e telecomunicações nos implicam nas re-

27 Por exemplo, G. Dupuy, *Systèmes, réseaux e territórios*, Paris, Presses de l'École nationale des ponts et chaussées, 1991; P. Veltz, “Hiérarchie et réseaux dans l'organisation de la production du territoire”. In: A. Lipietz e G. Benko, *Les régions qui gagnent. Districts et réseaux, les nouveaux paradigmes de la géographie économique*, Paris, PUF, 1992.

28 P. George, *Les hommes sur la terre: la géographie en mouvement*, Paris, Seghers, 1989. Cf. também os trabalhos de Th. St Julien e D. Pumain.

29 H. Le Bras, *De la planète au village*, Paris, Datar-Éditions de l'Aube, 1993.

30 W. Christaller, *Die Zentralen Orten in Süd Deutschland*, Iéna, G. Fischer, 1933.

31 H. Le Bras, *De la planète au village*, *op. cit.*, p. 146.

32 A. Gras, *Grandeur et dépendance. Sociologie des macro-systèmes techniques*, Paris, Puf, 1993.

lações sempre mais numerosas e diversas, membros de coletividades abstratas ou cujas implantações espaciais não coincidem mais e não apresentam estabilidade na duração.

O economista americano Melvin Webber soube qualificar em uma fórmula lapidar – “*the non-place urban realm*”³³ – a deslocalização da ancestral *civitas* e dela analisar de modo exemplar as repercussões possíveis e exploráveis, em particular o teletrabalho que a Datar descobre hoje na França. Desde 1968, ele propunha o conceito de “*post-city age*”³⁴, “a era depois da cidade” que é ambíguo traduzir por “era pós-urbana”³⁵, já que convém-se designar por urbano a nova cultura planetária e seu modelo ao mesmo tempo único e polimorfo de investir o espaço habitável.

O exame do léxico e de seus neologismos desvela a hegemonia do urbano. Região urbana,³⁶ comunidade urbana, distrito urbano..., essas novas entidades dizem suficientemente o apagamento da cidade e o anacronismo de “município”, “vilarejo”, “cidade”: tantos termos que, logo, se reportarão apenas à história ou a nostalgias carregadas de sentidos. Pois estas palavras obsoletas nos lembram também a realidade sem desvios da nossa condição natural, animal, o fato que, qualquer que seja a imaterialidade, a abstração, a multiplicidade das relações que os urbanos estabelecem entre eles ao redor do planeta, eles são, nós somos, apesar de tudo, jogados no espaço e obrigados a viver aqui e a residir em algum lugar. Mas onde e como?

Pensar o urbano. Pensar o urbano é hoje uma necessidade. A persistência da imagem da cidade que o oblitera é resultado de mecanismos de defesa: nega-se uma realidade muito difícil ou muito desagradável para ser enfrentada. Exemplo: um semanário parisiense³⁷ publica na forma de conto uma projeção realista das possibilidades de deslocamento oferecidas pelas redes técnicas; os escolhidos que foram ouvidos condenam por unanimidade esta fantasia em nome da perenidade da cidade.

Mas o mecanismo geral esconde modos de resistência específicos, advindos em especial dos meios profissionais.

33 Tirada do título de seu artigo: “The urban place and the non-place urban realm”. In: M. Webber (ed.), *Explorations into Urban Structure*, Filadélfia, The University of Philadelphia Press, 1967.

34 M. Webber, *The Post-City Age*, *Daedalus*, New York, 1968.

35 Como me aconteceu de fazer repetidas vezes, inclusive no *Orizzonte del posturbano*, Roma, Officina, 1992.

36 Cf. J. Gottmann, *Megalopolis*, Nova York, Twentieth Century Fund, 1961.

37 *Le Point*, 5 de junho, 1993.

Vem em primeiro lugar a persistência de um urbanismo coisístico, atolado em uma abordagem fixista do planejamento. M. Weber invocaria a “*obsession of placeness*”³⁸. A atitude é ilustrada pelas utopias pseudo-tecnicistas (Y. Friedman, N. Schöffler, P. Maymont) que floresceram entre o final dos anos 1950 e o final dos anos 1960. Opõem-se a elas, quase únicos em seu gênero, os exercícios do grupo inglês Archigram, fundado em 1961. P. Cook e um punhado de jovens arquitetos britânicos empreendem uma limpeza epistemológica. Pedem socorro à cibernética e à informática, mas também aos dados da economia e da demografia, assim como à cultura pop, para apresentar em história em quadrinhos configurações³⁹ conectáveis e não conectáveis em redes técnicas complexas. Ubiquidade, mobilidade, reversibilidade, instantaneidade, precariedade, indeterminismo são seus conceitos operatórios.

A crítica aos arcaísmos mentais ligados à cidade tem um maior alcance quando R. Banham lança na trilha de Archigram a propedêutica provocadora do “*non-plan of a non-city*”⁴⁰: o urbanismo freia os processos inovadores espontâneos e o advento do urbano ao invés de dinamizá-los. Provas retrospectivas dessa afirmação, a ausência total de impacto d’Archigram sobre o planejamento da época e, sobretudo, os projetos contemporâneos, logo realizados, de cidades novas, entre os quais Vaudreuil, na França, simboliza melhor o anacronismo.

A abordagem fixista dos planejadores foi confortada pela contribuição de algumas “ciências sociais” no quadro da pluridisciplinaridade, entronizada, na época, tanto na pesquisa como no domínio operacional, para encobrir a carência teórica do urbanismo. Assim, por exemplo, a sociologia urbana, apoiada pelas pesquisas da antropologia cultural, pôde com precisão colocar em evidência os vínculos de dependência que, nas sociedades tradicionais, ligam o funcionamento das instituições sociais à morfologia espacial. Os trabalhos de Lévy-Strauss sobre a organização espacial das sociedades homeostáticas, os de P. Bourdieu sobre os vilarejos kabyles, ou mesmo certas análises referentes às estruturas das medinas eram ricas de ensinamentos e suscetíveis de aplicações na escala de bairros ou de ilhotas, nos casos das minorias – econômicas ou culturais – não tendo integrado a cultura urbana dominante. Mas estes dados não podiam

38 M. Webber, *Explorations into Urban Structure*, *op. cit.*, p. 147.

39 Cf. *Plug-in-City* (1964-1966), *Instant City* (1968-1971), in *Archigram*, Londres, Studio Vista, 1972.

40 R. Baham, Barker, C. Price, P. Hall, Non-plan: an experiment freedom, *New Society*, nº 26, 1969, pp. 435-443.

ser legitimamente transpostos à sociedade global, no seio da qual as noções de enraizamento e de pertença local perderam sua pertinência e pedem para ser repensados em função de novos parâmetros e segundo uma relação inédita com a temporalidade.

Da mesma maneira, a história (das formas urbanas), tão esclarecedora para compreender o passado e tratar os tecidos antigos, servia de caução ao historicismo lúdico de práticos amadores, e legitimou a projeção de modelos caducados (L. et R. Krier, Ch. Moore).

Mas a resistência da imagem da cidade discreta está ligada à persistência de uma outra imagem e de uma outra ilusão, a da arquitetura eterna. De fato, a tendência lançada pelos Ciam se confirmou. A arquitetura que hoje ocupa as mídias mudou de estatuto e ela não tem mais vocação local. Ela obedece a uma lógica do objeto autônomo e combinado à 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 Arrup? Entretanto, o engenheiro é o mágico cujo saber permite as proezas exageradas dos “intermináveis truques” que o arquiteto tem por ofício desenhar: ilustrador, publicista, criador de logos. Pois a profecia de Adolphe Loos (quem Tristan Tzara dizia ser “o único cujas realizações não são fotogênicas”⁴¹) se realizou: “Por culpa do arquiteto, a arte de construir degradou-se, tornou-se uma arte gráfica”⁴². Esta des-realização é ainda acrescida de novas técnicas de simulação fundadas sobre imagens de síntese⁴³.

Os objetos técnicos assim produzidos inscrevem-se nas redes territoriais. Na periferia, eles formam simples justaposições inarticuláveis aos conjuntos em pequena escala (ver à margem direita do Sena, em Paris, a soma megaministério, megaestádio, supermercado). Em outros lugares, eles destroem as cidades antigas e os campos imemoráveis: aqui, recantos gigantes que fazem explodir os velhos bairros (ver Bruxelas); là, massas heterogêneas que roem e esburacam a paisagem rural.

A arquitetura desapareceu, a que trabalhava na escala local e que, quaisquer que fossem as técnicas empregadas, exigiam uma experiência direta da tridimensionalidade, um investimento do corpo inteiro, o do arquiteto e o dos habitantes, e que nenhuma simulação pode substituir, pois o arquiteto não é coisa mental. “Os vivos têm um corpo

41 Citado por P. Tournikiotis, *Adolphe Loos*, Paris, Macula, 1991, p. 22.

42 A. Loos, “Architecture” (1910), republicado em *Trotzdem*, Innsbrück; Brenner Verlag, 1931, trad. francesa C. Heim, *Malgré tout*, Paris, 1979, p. 122.

43 P. Quéau, *Le Virtuel*, Le Creusot, Champ Vallon, 1993.

que permite sair do conhecimento”⁴⁴, lembra Eupalinos. E esse corpo lançado no espaço funda a “intersomaticidade”⁴⁵ que, por sua vez, funda a urbanidade. Sob a proteção do “projeto” e sob a invocação da morfologia urbana e de outros *trompe-l’oeil*, os arquitetos, os urbanistas, os administradores e as coletividades locais obstinam-se a não reconhecer que eles apenas reconhecem uma única escala de planejamento espacial.

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

Reino do urbano, anulação da cidade, escala única de planejamento: ao invés de cobrirmos o rosto diante dessas evidências, seria conveniente chegar às conseqüências. Hoje, elas são apenas enunciáveis como perguntas.

Perguntas. A primeira é a da escala local. Essa escala de urbanidade, que Haussmann, Wagner e Cerdá souberam preservar e à qual pretendem hoje as aparências enganosas dos historicistas,⁴⁶ é compatível com o planejamento reticulado? É compatível com o deixar-se ser da técnica e com a evolução das mentalidades que essa determina? O urbano não é sinônimo de urbanidade. Ele não é também a propriedade exclusiva da cidade. Pode-se então voltar a Giovannoni e imaginar núcleos de urbanidade, de tamanhos e de formas múltiplas, suscetíveis de entrar com um urbano em uma dialética homóloga àquela que outrora vinculava 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, e ela engaja também o destino da prática que continua a se intitular arquitetura. Nossas sociedades saberão redescobrir a essência desta última e reorganizar seu ensino? Os arquitetos reaprenderão a experiência tridimensional do espaço e da arte da articulação? Reencontrarão o caminho da modéstia para devolver à sua disciplina seu papel fundador?

Todas as outras perguntas são tributárias da primeira, incluída aí a da estética. Eu me limitarei aqui a levantar o problema de nossas heranças. A cidade histórica assim

44 Paul Valéry, *Eupalinos ou l’architecture*, precedida por *L’Âme et la Danse*, Paris, Gallimard, 1922, reed. 1944, p. 11.

45 Expressão do filósofo italiano Dino Formagio, in *Arte come idea e come esperienza*, Milão, Mondadori, 1976. Trad. fr., *L’Art*, Paris Klincksieck, 1986.

46 Cf. La reconstruction de la ville européenne, *Architecture rationnelle*, Bruxelas, Archives de l’architecture moderne, 1978.

como o campo dos vilarejos e das paisagens – hoje eles se unem – podem ser abandonados ao consumo cultural? Não é tempo de refazer obras? A cidade européia, ainda tão massivamente presente, embora tão drasticamente ferida, deve e poderia ser ao mesmo tempo preservada e usada como obra de arte, como patrimônio social e como incitação a reencontros com as escalas da urbanidade. Ainda é tempo.

Mas não se pode deixar enganar. A cidade européia não se tornará “*Collage City*”⁴⁷, ela não pode mais ser um objeto que justapõe um estilo novo aos do passado. Ela sobreviverá apenas sob a forma de fragmentos, imersos na maré do urbano, faróis e balisas de um caminho a inventar.

47 C. Rowe e F. Koetter, *Collage City*, Cambridge Mass. MIT Press, 1978. Trad. fr., *Collage City*, Paris, Éditions du Centre Georges Pompidou, 1993.