

## Urbanismo – à procura do espaço perdido

Regina M. Prospero Meyer

"Os livros dos arquitetos são propostas de cidade, sejam elas escritas ou desenhadas."  
ALDO ROSSI

Enquanto lugar artificial de história, a cidade é o resultado da atividade organizada da sociedade. A sua construção é, ponto por ponto, expressão da ordem econômica, social, cultural e tecnológica presente na sociedade. No entanto, apesar desta característica dinâmica, é corrente o cidadão comum observar a cidade onde vive e, com algum espírito crítico, concluir que seu crescimento é caótico na forma e desenfreado no tempo. Os especialistas em assuntos urbanos, apoiados em teorias, estudos e evidências, "abalizadamente" acrescentam outros atributos: desordenada, espoliativa, dispersa, insalubre, desarticulada, segregada, clandestina, ineficiente, etc. É evidente a ausência de controle, de autoridade e de direção. O resultado da conjugação destas características é forçosamente a ininteligibilidade do objeto – a cidade – e de seu processo de crescimento – a urbanização. Nestas condições, a construção da cidade torna-se atividade contraditória, isto é, desvinculada do entendimento e da expressão dos seus construtores.

Reconhecendo o impasse em que se encontrava a cidade industrial de meados do século XIX, o urbanismo moderno, instado à situação de disciplina autônoma, partiu do pressuposto de que era possível a sua reorganização. Acreditou também que as relações entre a sociedade e seu quadro de vida material também poderiam ser restituídas. A trajetória do urbanismo moderno neste quase um século de existência está longe de configurar um sucesso. A superação dos problemas mostrou-se extremamente difícil. A permanente renovação teórica durante a primeira metade do século XX atesta uma procura incessante de novos caminhos.

Hoje, diante da evidência das dificuldades, com fortes indícios de que o objeto de análise e proposta lhes escapou das mãos, os arquitetos-urbanistas começam a perceber que o urbanismo permaneceu apenas simbolicamente presente na designação das suas escolas e no título dos seus diplomas, vestígio de uma prerrogativa que se vai perdendo de vista. No entanto, definido com precisão, fica claro que seu esgotamento precoce precisa ser revisto: "Urbanismo é a atividade de projeto e planejamento que visa controlar as transformações físicas que ocorrem nas aglomerações humanas permanentes, em função do processo de urbanização. Sua explicação teórica, ou seja, o trabalho de organização do conhecimento sobre sua prática, envolve não apenas a descrição dos projetos, enquanto linguagem e obras, mas também e necessariamente suas relações com o processo de urbanização, ao qual pretendem ser uma resposta"<sup>(1)</sup>.

Os problemas que a atividade assim descrita enfrenta não são recentes. Em 1940, Siegfried Giedion (1888-1968), na primeira edição de *Tempo, espaço, arquitetura*, aborda os problemas urbanos num tom interrogativo: ... "Quais são as exigências que um urbanista deve atender hoje? Quais são seus objetivos? Qual será sua atitude em face de seu trabalho?"<sup>(2)</sup>. Colocadas desta forma, estas perguntas revelam dificuldades nas relações entre o urbanismo e a cidade, entre o urbanismo e a sociedade e enfaticamente entre o urbanista e seu objeto de trabalho. Passados cinquenta anos, estas perguntas, apesar de inúmeras tentativas, permanecem sem resposta. O próprio S. Giedion, ao preparar a quinta edição de sua obra em 1966, acrescenta um novo capítulo, "As cambiantes noções de cidade", atestando a presença de uma investigação viva.

Examinando as questões propostas por Giedion com um pouco de cuidado, fica claro que, apesar das dificuldades apontadas, o urbanismo e o urbanista por decorrência têm naquele mo-



**REGINA M. PROSPERO MEYER**  
é professora da Faculdade de  
Arquitetura e Urbanismo  
FAU-USP.

1 "São Paulo: urbanismo", Nestor Goulart Reis Filho, Coleção "S. Tashner e R. Scherer". In *II Congresso para humanização das cidades*. Rio de Janeiro, Enhap, nov./1983.

2 *Espace, temps, architecture*, Siegfried Giedion, Bruxelles, Edition La Connaissance, 1968.

mento um papel na construção da cidade industrial. Procurar conhecer as suas exigências, reencontrar seus objetivos, estabelecer novos procedimentos em face de um novo desempenho, são reivindicações que revelam expectativas. E, mais ainda, revelam também que naquele momento existia uma indiscutível legitimidade do urbanismo no tratamento dos assuntos urbanos.

Esta observação tem importância, pois, enquanto disciplina autônoma, portadora de uma prática e de uma teoria, o urbanismo moderno, isto é, aquele que tem na cidade industrial o seu objeto de trabalho, sofreu questionamentos graves. Seu percurso, cujo crescimento é sempre resultado de aperfeiçoamento e revisão, nem sempre gerou credibilidade e aceitação.

Vários autores têm procurado interpretar este percurso. Na sua antologia *Urbanisme, utopies et réalités*, Françoise Choay<sup>(3)</sup> propõe uma classificação das teorias urbanísticas segundo uma história das idéias. Sustentando que o urbanismo tem como meta a organização da "cidade da máquina", F. Choay propõe uma subdivisão das contribuições; de um lado estão os "generalistas" e de outro os "especialistas". Enquanto os primeiros voltam-se para a questão urbana, incluindo-a no conjunto das relações sociais, afirmando sua crença no urbanismo enquanto prática política, os "especialistas" a abordam como tarefa prática amplamente sustentada pela técnica. As *nuances* dentro destes dois agrupamentos vão mostrar que a trajetória da nova disciplina possui uma complexidade resistente às classificações, mesmo quando, como é o caso de F. Choay, não se optou em nenhum momento por minimizá-la.

Partindo de uma ênfase nas experiências e propostas de intervenção na cidade industrial, Leonardo Benevolo propõe uma outra interpretação para as origens e para o percurso do urbanismo moderno. A tese central de seu livro *Le origini dell'urbanistica moderna*<sup>(4)</sup> é a de que o urbanismo, enquanto disciplina, nasce como corolário da cidade industrial. Benevolo afirma que é somente quando os "efeitos quantitativos das transformações em curso" afetam as cidades e começam a pairar como ameaça para o próprio desenvolvimento econômico, que o urbanismo moderno vê delineado o seu papel. Assim, desde o primeiro momento, estabeleceu-se um compromisso corretivo, reparador e paliativo no escopo da nova disciplina. L. Benevolo insiste que houve um "adiamento inadequado" do urbanismo em assumir suas atribuições, isto é, orientar e controlar o desenvolvimento da cidade industrial. Este "atraso", de acordo com a sua tese, acarretou para o urbanismo uma posição caudatária.

Sem discordar da posição apontada, diríamos que ela é, no entanto, inerente à condição de corolário e que não se justifica a palavra "atraso". Antes da manifestação das dificuldades da cidade industrial ter alcançado proporções ameaçadoras, não se podia prever a sua extensão e menos ainda o seu teor. E, indo um pouco mais longe, não se conhecia naquele momento nem a disposição do poder constituído de promover as mudanças nem a sua amplitude.

Fundamental na análise de L. Benevolo, sobretudo para o atual estágio de discussão em torno do urbanismo, é a afirmação de que a sua condição de ulterioridade (em relação à forma de desenvolvimento da cidade industrial) o colocou em uma posição "subalterna e agnóstica". Para entender esta preciosa interpretação, é indispensável relacionar a nova disciplina com o seu contexto político. Neste ponto, os textos de F. Choay e L. Benevolo distanciam-se substancialmente.

Para Benevolo, é a partir da Revolução de 1848 que o redirecionamento do urbanismo é decisivo: "Isolado do debate político, adota cada vez mais o aspecto de uma técnica pura a serviço do poder constituído". Esta dissociação, urdida pelas forças políticas vitoriosas na Revolução de 1848, marcou a nova disciplina de forma tão profunda que, como conclui Benevolo, não é exagero afirmar que ainda hoje é este um aspecto básico das dificuldades com que se defronta. Os adjetivos "agnóstico e subalterno" como atributos das experiências posteriores a 1848 são extremamente precisos. Utilizando o termo "agnóstico", L. Benevolo indica com clareza a confluência da origem do urbanismo moderno com a doutrina positivista. "Urbanismo agnóstico", neste contexto, qualifica uma prática que deliberadamente não admite "soluções para os problemas que não podem ser tratados pelos métodos da ciência positiva". Isto vale dizer que não serão incluídos os aspectos sociais e políticos considerados dispensáveis na elaboração de um projeto urbano adequado.

O "pecado original" revelado por Benevolo parece ter ao longo dos anos ganho mais peso e contorno. Tornou-se tão nítido que a partir dos anos 50 a legitimidade do arquiteto-urbanista começa mais uma vez a dissipar-se. As novas questões a partir de então devem obrigatoriamente enfrentar a do crescimento de um urbanismo cada vez mais "agnóstico", para usar a palavra de Benevolo.

Ataques de todo tipo colocaram o "urbanismo agnóstico" na defensiva e, o que é pior, para resistir ele optou por mudanças dissimuladas. Sem meios de ir ao centro da questão, o urbanismo assumiu novas designações, rebatizado de "planejamento urbano", *aménagement urbain*, e "planejamento territorial urbano", e acreditou poder iniciar nova trajetória.

3 *L'urbanisme - utopies et réalités*. Françoise Choay. Paris, Editions du Seuil, 1965.

4 *Origines de la urbanistica moderna*. Leonardo Benevolo. Buenos Aires, Ediciones Texe, 1967.

A título de exemplo desta estratégia, em 1971 um texto clássico de Le Corbusier, publicado na França pela primeira vez em 1945, chega ao Brasil. Trata-se de *Manières de penser l'urbanisme*, verdadeira profissão de fé no novo urbanismo dos Ciam (Congressos Internacionais de Arquitetura Moderna). Apesar do caráter militante do texto, afinal tratava-se de uma posição estratégica, pois a guerra terminava e iniciava-se então a reconstrução das cidades europeias, o seu título é significativamente modesto – “Maneiras de pensar o urbanismo...”. Não é o caso aqui de analisar o texto, mas apenas de chamar a atenção para a tradução brasileira do seu título: “Planejamento urbano”<sup>(5)</sup>. A estratégia comercial é evidente; “planejamento urbano”, naquele momento, mobilizava mais interessados. A sensibilidade comercial da editora e dos responsáveis pela tradução, que não queremos aqui questionar, nos fornece preciosa informação: “planejamento urbano” é moderno, prestigioso e vendável, enquanto que “urbanismo” soa legendário, um pouco arcaico e esgotado. O fato é sem dúvida pequeno mas muito revelador. Fica evidente que a exacerbação das dificuldades e dos compromissos daquele momento havia carregado o urbanismo para uma atuação de tipo tecnocrático. É o apogeu das análises científicas com seus sistemas, matrizes e modelos. A palavra-chave deste episódio era “otimização”. Um autor clássico desta corrente afirma: “o homem é um animal otimizador”<sup>(6)</sup>.

Enquanto, no Brasil, o “planejamento urbano” era avaliado, aliás corretamente, como mais vendável, na Inglaterra e nos Estados Unidos, já começa a ganhar corpo uma crítica a seus conceitos. Em 1972, um texto polêmico sintetizava argumentos longamente acumulados, para utilizá-los em um ataque frontal. *After the planners*<sup>(7)</sup> de Robert Goodman tem a força de um manifesto. É parte de um movimento mais amplo que atravessou todos os campos do conhecimento e que teve seu eixo nas propostas de H. Marcuse.

A argumentação de R. Goodman com um certo tom radical é inteiramente coerente com o momento histórico e com a situação profissional dos planejadores urbanos. A “sociedade unidimensional” descrita por Marcuse, baseada no consumo e no controle burocrático, é para R. Goodman a essência da prática do planejamento urbano naquele momento. O percurso esboçado por L. Benevolo havia chegado a uma situação exacerbada. Citando o discurso do presidente Lyndon B. Johnson, pronunciado na conferência “Negócios e questões urbanas” (*Business and urban affairs*) e publicado em 1966, R. Goodman transcreve: “Cidades são lugares onde a força de trabalho vive, onde deve contar com um sistema público de transporte urbano para levá-la e trazê-la do trabalho. Cidades são lugares onde o caos ou a serenidade do ambiente de vida dos trabalhadores afeta sua produtividade e moral. A cidade é a grande e complexa organização na qual os negócios e a produção devem desenvolver-se. Se a cidade é ineficiente, fazer negócios torna-se caro e ineficiente”<sup>(8)</sup>.

A clareza do trecho do discurso do presidente é desconcertante. Acostumados a uma certa sutileza, às vezes cínica, às vezes ingênua, os profissionais passam a ter diante de si uma responsabilidade imensa. Não pelo desafio que faz à sua competência, mas pelo “significado” do projeto. Como *After the planners* mostra, a questão passa a ser enfrentada segundo várias abordagens. Para uns, trata-se de trabalhar “dentro dos limites do que é possível do ponto de vista administrativo, político e profissional”. Para outros, a opção é uma militância profissional (*advocacy planning*), onde o planejador torna-se representante e intérprete dos interesses dos grupos desprivilegiados. E, por fim, o grupo daqueles que se refugiam na utopia. Para R. Goodman, ignorar a realidade cultural e econômica da sociedade, propondo através de um novo desenho uma nova sociedade, é a “arbitrária e simplista utopia do Movimento Moderno”.

Finalmente, como proposta própria, bem no tom da era marcusiana, R. Goodman clama por um novo “profissionalismo”, que terá como principal responsabilidade introduzir o conjunto da sociedade nas situações de tomada de decisão. Baseado no que Goodman chama de *joint educational experience*, o novo profissionalismo deve sobretudo evitar que através da atividade profissional o planejador esteja somente reforçando um aprofundamento das desigualdades. É o prenúncio de uma vertente de ação baseada na participação comunitária.

Não se conhece, por enquanto, uma avaliação da proposta de R. Goodman – mas seu livro, talvez nem tanto pelo conteúdo polêmico, circunstancial e equivocado nas apreciações do Movimento Moderno, mas pelo gesto de rebeldia que representou, tornou-se um eloquente exemplo das dificuldades que se começava enfrentar. Foi, sem dúvida, um marco da crítica que se esboçava em vários segmentos daqueles que se ocupavam dos assuntos urbanos. O urbanismo, agora convertido definitivamente em planejamento urbano, começa a mostrar-se menos disponível para executar os planos necessários para que se alcance a cidade, que é somente “lugar onde vive a força de trabalho”. É patente que já não se busca “dar conta” da tarefa. Mas é também evidente que a cidade escapou das mãos dos arquitetos e das equipes interdisciplinares que se formaram quando a complexidade do trabalho assim o exigiu<sup>(9)</sup>.

5 *Planejamento urbano*, Le Corbusier (Charles-Edouard Jeanneret). São Paulo, Ed. Perspectiva, 1971.

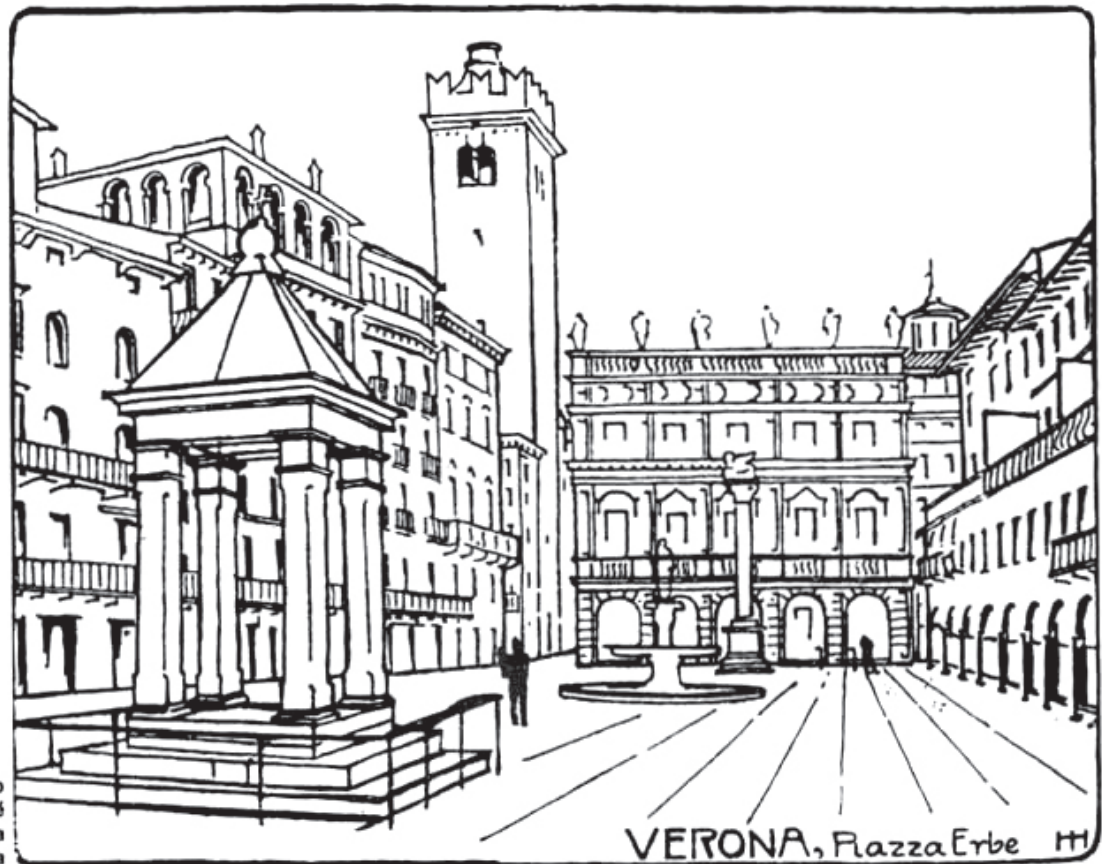
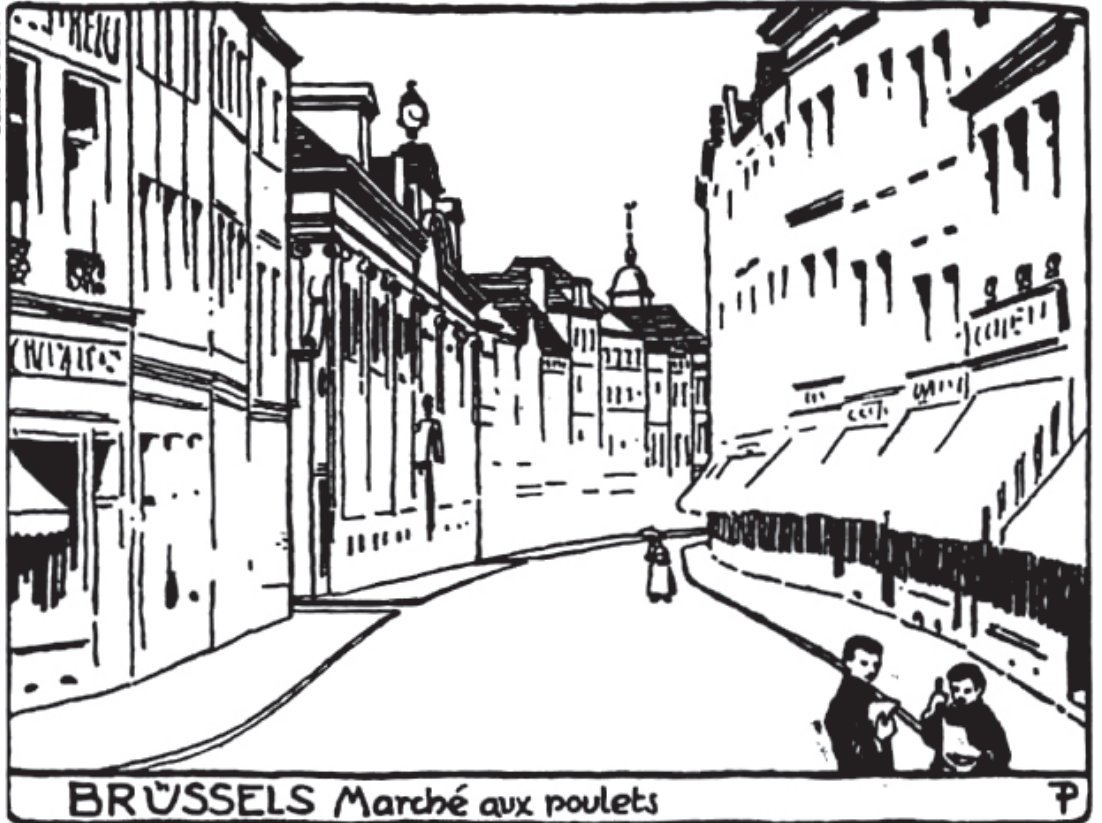
6 *Una visión sistémica del planeamiento*, G. F. Chadwick, Barcelona, Editorial Gustavo Gili, 1973.

7 *After the planners*, Robert Goodman, London, Penguin Books, 1972.

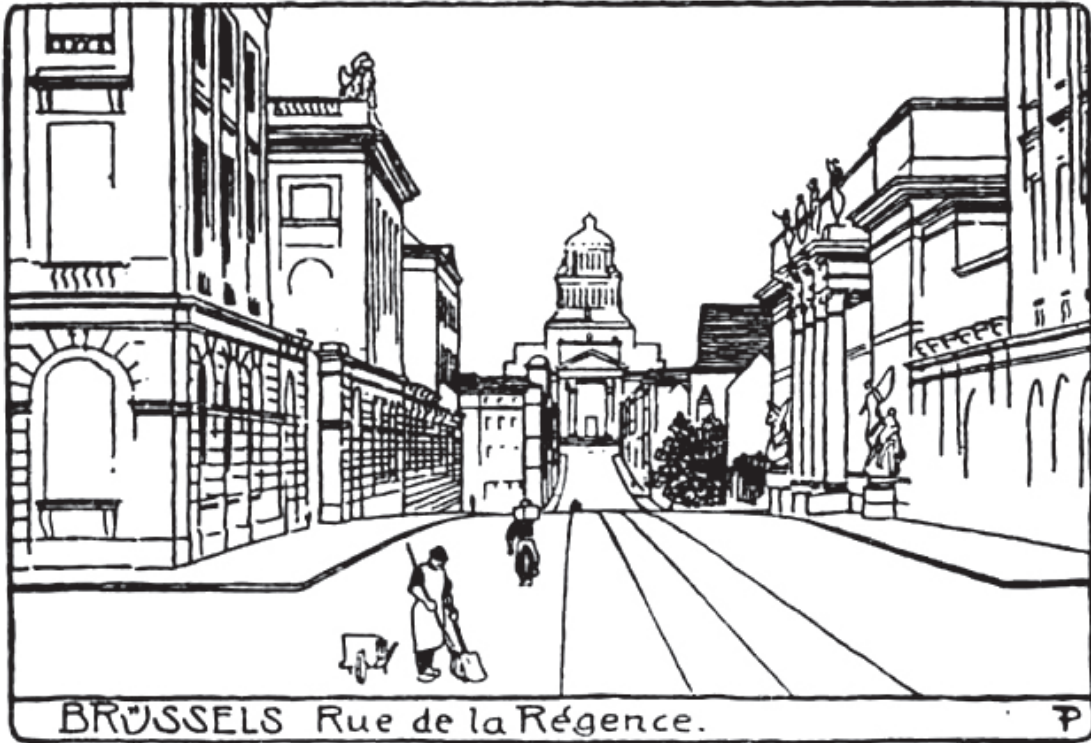
8 *Op. cit.*, p. 184.

9 É muito relevante neste momento, e R. Goodman é apenas um emergente, a séria crítica às atividades de “agenciamento do espaço urbano da cidade industrial”, liderada com muita competência por Henri Lefebvre. Apoiado em uma análise marxista, H. Lefebvre aponta para o caráter eminentemente ideológico de atividade de planejamento urbano. Sua argumentação sobre a essência da atividade do urbanista tem até o momento contribuído enormemente para a revisão dos pressupostos que configuram o que ele denomina “a ilusão urbanística”.

Banco de Dados



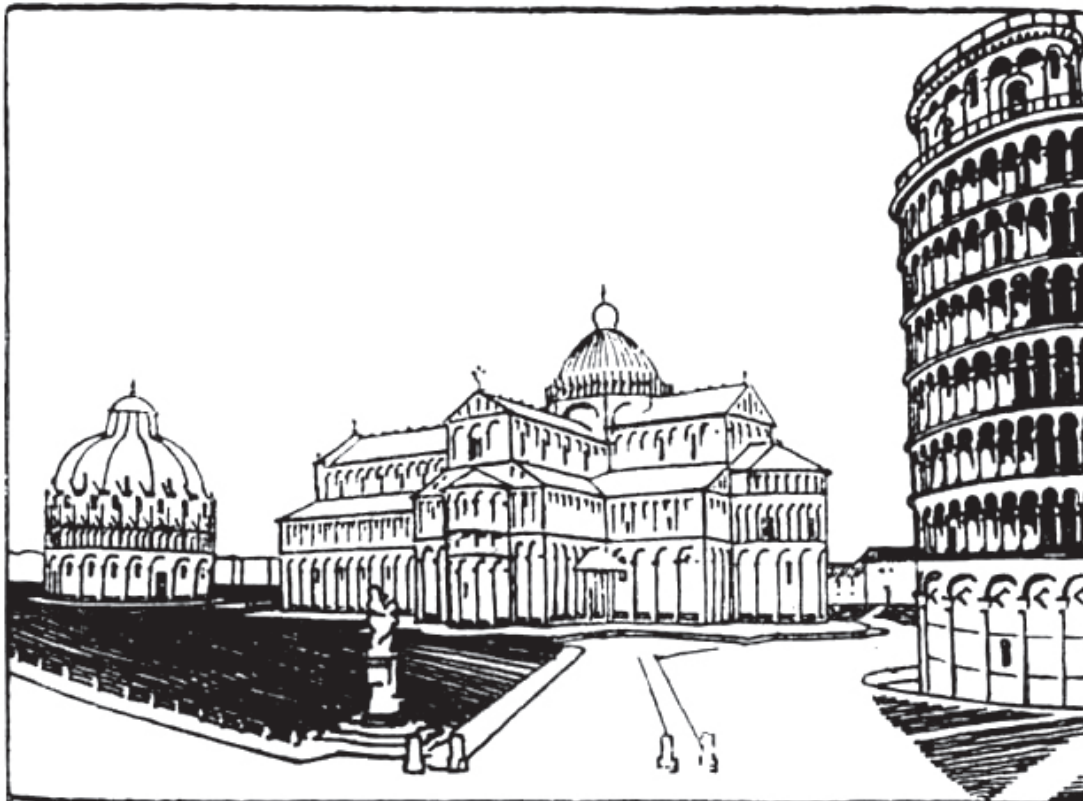
Dois esboços do austríaco Camillo Sitte: acima, o Marché aux poulets, Brussels; ao lado, a Piazza Erbe, Verona



Banco de Dados

BRUSSELS Rue de la Régence.

P



PISA , Piazza del Duomo.

H

Brussels, Rue de la Régence, acima; e a Piazza del Duomo, ambos de Camillo Sitte

E aqueles que examinaram o assunto com mais cuidado e critério puderam provocativamente perguntar se em algum momento, desde o seu surgimento, o urbanismo e os urbanistas chegaram efetivamente a intervir no destino das cidades. Em tom um pouco irônico, L. Quaroni alega: "O arquiteto sempre reivindicou o direito ao controle da forma urbana; e é preciso admitir que, da mesma forma, este direito lhe foi sempre negado"<sup>(10)</sup>.

J. Habermas, não por complacência com os arquitetos, mas, sem dúvida, por enxergar longe, traz a questão para um ponto de grande interesse: "Depois de um século de crítica à cidade grande, depois de um século de inumeráveis e sempre frustradas tentativas de manter a urbe em equilíbrio, de salvar o centro, de organizar os espaços urbanos em bairros residenciais e em bairros comerciais, em instalações industriais e área verde, de articular os âmbitos privado e público, de construir cidades-satélites habitáveis, de sanear cortiços, de canalizar razoavelmente o tráfego, etc. 'impõe-se perguntar se o próprio conceito de cidade não está ultrapassado'. As marcas da cidade ocidental, como Max Weber a descreveu, da cidade burguesa na alta da Idade Média européia, da nobreza urbana na Itália do Norte renascentista, da capital dos principados, reformada pelos arquitetos barrocos da casa real, estas marcas históricas confluíram em nossas cabeças até formarem um conceito difuso e multifacetado. Este pertence ao tipo identificado por Wittgenstein como parte dos hábitos e da autocompreensão da prática cotidiana: nosso conceito de cidade liga-se a uma forma de vida. Esta contudo se transformou a tal ponto que o conceito dela derivado já não logra alcançá-la"<sup>(11)</sup>.

Neste trecho, J. Habermas aponta, a nosso ver, para um dado essencial, que esteve presente desde o primeiro momento quando da instauração da nova disciplina: o assim chamado "urbanismo moderno" embarcou na sua investida reparadora sem rever seu conceito de cidade. Acrescentou desta forma, às dificuldades apontadas por L. Benevolo, uma outra de caráter conceitual e metodológico. As alterações radicais que ocorriam na sociedade que se industrializava e por decorrência se urbanizava alteravam sob todos os aspectos a vida nas cidades. As artes plásticas e sobretudo a literatura já haviam alcançado estas transformações e as colocados no centro de seus interesses. Em *Tudo que é sólido desmancha no ar*, Marshall Berman<sup>(12)</sup>, no capítulo "Baudelaire: o modernismo nas ruas", analisa com detalhe os dois últimos poemas em prosa de Baudelaire e ressalta a importância que o espaço urbano adquire na vida moderna. Para Baudelaire, segundo a análise de M. Berman, a vida moderna exige uma nova linguagem e "esse ideal obsessivo nasceu, acima de tudo, da observação das cidades enormes e do cruzamento de suas inúmeras conexões".

Percorrendo os textos considerados instauradores pelos historiadores do urbanismo, vemos que a teoria neles desenvolvida emana com enorme frequência de uma proposta de intervenção de tipo "retificadora". Este compromisso com a cidade concreta, mergulhada nas suas transformações, impasses e conflitos, conduziu obrigatoriamente a análise, a proposta e a teoria. Este confronto com a realidade, que deveria em princípio garantir uma nova leitura e a elaboração de um novo conceito de cidade, de alguma forma desviou-se. O rumo que estas abordagens acabaram tomando reforça a tese de Benevolo de que a condição de ação *a posteriori*, que caracterizou o urbanismo moderno, mais uma vez marcou o seu desenvolvimento.

Transformado em conhecimento científico, universal, capaz de tornar-se objeto de ensino e aprendizado, o urbanismo iniciou seu caminho, questionando a perda da "substância urbana" imposta pelo convívio com a indústria.

Dos autores que disputam a precedência na transformação da nova disciplina, Camillo Sitte (1843-1903) é aquele que mais nos auxilia a compreender o processo<sup>(13)</sup>. Sua teoria é exposta em *Der Städtebau nach seinen künstlerischen Grundsätzen (A construção urbana segundo seus princípios artísticos)*, em Viena, em 1889. Carl Schorske<sup>(14)</sup> aponta com muito acerto para o duplo compromisso de C. Sitte, presente no título de sua obra teórica – primeiro é o uso da palavra "construção" e seu sentido "efetivo", próximo de artefato; segundo é o papel definidor dos elementos artísticos. O subtítulo do livro é todo um programa: "contribuição para a solução dos problemas modernos de arquitetura e escultura monumental tendo em vista sobretudo a cidade de Viena". Na verdade, onde se lê Viena, caberia muito mais a Ringstrasse. Dos doze capítulos que compõem o texto, oito são dedicados a uma análise espacial-funcional das cidades medievais européias, especialmente aquelas que haviam preservado suas características pré-industriais. A análise de Sitte busca antes de mais nada extrair do estudo comparativo dos diversos exemplos os "princípios que regiam o crescimento não planejado". Seu método de trabalho levou-o a "buscar uma estrutura interna, um modelo escondido que garantisse a constante mudança..."<sup>(14)</sup>. Embora escrito no final do século XIX, quando as relações entre a cidade e a indústria já mostravam sua face no conjunto da cidade, Sitte concentra sua atenção no projeto da Ringstrasse, espécie de "coração da cidade". Expressão urbana dos valores da burguesia liberal, que assumiu o desti-

10 *La Torre de Babel*, Ludovico Quaroni, Barcelona, Editorial Gustavo Gili, 1970.

11 *Arquitetura moderna e pós-moderna*, Juergen Habermas. In *Novos estudos*, Cebrap, nº 18, São Paulo, 1987.

12 *Tudo que é sólido desmancha no ar*, Marshall Berman. São Paulo, Ed. Companhia das Letras, 1986.

13 Camillo Sitte disputa esta precedência com dois outros nomes: Ildefonso Cerdá e Marcel Poete (1866-1950). Cerdá é o autor do *Ensanche de Barcelona* (1859), projeto de reordenação da cidade baseado em uma integração do antigo núcleo com setores mais recentes. O uso de uma malha viária contínua garante a homogeneidade da cidade. Produziu uma obra teórica – *Teoría general de la urbanización y aplicación de sus principios y doctrina a la reforma y ensanche de Barcelona* (1867). Marcel Poete é o autor de *Introduction à l'urbanisme*, considerado o texto fundador do urbanismo enquanto ciência. Dadas as características do pensamento e obra, C. Sitte nos pareceu o mais adequado para encaminhar nosso ponto de vista. O contraponto com Otto Wagner também foi levado em conta. As "linhagens" que se estabeleceram a partir dos dois foram fundamentais para o desenvolvimento da disciplina.

14 *Viena-fim-de-século*, Carl E. Schorske, São Paulo, Ed. Companhia das Letras, 1988.

no de Viena, a Ringstrasse estava longe de exprimir os verdadeiros problemas que uma cidade industrial moderna enfrentava.

Limitado ao projeto da Ringstrasse e à sua arquitetura, mas coerente com os seus princípios de construção urbana, C. Sitte insurge-se sobretudo contra o privilégio do "moderno" em detrimento do "artístico". Reprova de forma veemente o "primado do tráfego e da higiene", responsáveis pelo "espaço aberto", destruidor das relações entre a arquitetura e o espaço urbano. À funcionalidade esmagadora da rua, atendendo exclusivamente às necessidades de comunicação, ele contrapõe a praça, espaço de vida comunitária, espécie de elemento redentor da urbanidade ameaçada. Mas, para que a praça cumpra sua atribuição regeneradora, ela tem que atender exigências de escala, de relações visuais, de relações funcionais e espaciais – "tudo deve contribuir para que as praças sejam espaços preservados", qualificadas para "restituir a experiência da comunidade dentro de uma sociedade racional"<sup>(15)</sup>.

Sitte estava também convencido que os propósitos econômicos se expressavam nos imponentes sistemas geométricos da planta da cidade – "retilínea, radial e triangular". Impossível não pensar aqui na "planta baixa especulativa" de que fala Lewis Mumford.

As idéias de C. Sitte disseminaram-se. Os historiadores do urbanismo estabelecem conexões diretas entre *Der Städtebau* e a "cidade-jardim" de Ebenezer Howard e com os *suburbs* de Londres projetados por Raymond Unwin. Françoise Choay, na sua antologia, classifica os três na categoria de "culturalistas", cuja característica principal, segundo ela, é a absoluta negação da cidade industrial. Sem entrar no mérito da classificação de F. Choay, acreditamos que a recusa, no caso de C. Sitte, levou-o a uma avaliação imprópria e incompleta da cidade industrial moderna. Os problemas substantivos: a circulação de veículos, o déficit habitacional, as questões de saúde pública, o transporte coletivo, ficaram largamente ausentes de sua análise.

Não se pode negar, no entanto, que Sitte experimentou um certo prestígio. Que seus valores ameaçavam pouco a elite conservadora austríaca. Mas, é preciso lembrar, também, que esta mesma elite estava às voltas com uma cidade repleta de problemas, cuja solução, como mostra Benevolo, é a condição de seu desenvolvimento econômico. Sabiam perfeitamente que a abordagem deveria ser mais efetiva e abrangente.

É neste contexto que Otto Wagner ganha, em 1893, o concurso para a elaboração de "um plano geral para regulamentar toda a área municipal de Viena". Como o próprio título sugere, trata-se de "toda" Viena, seu centro, seus bairros antigos, sua periferia operária e sobretudo o seu sistema viário. Tanto no seu plano para Viena quanto na sua obra teórica *Die Großstadt (A cidade grande)* (1911), O. Wagner contesta termo a termo o pensamento e a obra de C. Sitte. Seu projeto para Viena dá-se, como mostra a sua determinação em buscar a eficiência urbana, através de um compromisso total com a técnica e a tecnologia disponíveis: "Um projeto dominado por idéias sobre transporte como chave para o crescimento... quatro cinturões concêntricos rodoviários e ferroviários... atravessados por artérias radiais. A premissa para Viena do futuro... expansão ilimitada..."<sup>(16)</sup>.

Quase como provocação, a divisa para o projeto da nova Viena será "a necessidade é a única senhora da arte".

A modernidade e o moderno estão aí inteiramente representados. Todos os aspectos da modernidade interessam O. Wagner: os avanços da técnica, as dificuldades existenciais do homem diante do "movimento acelerado", contingências da vida cotidiana, a prioridade da função sobre a forma e o fundamental desafio das novas dimensões.

Foi no futurismo italiano, representado por Antonio Sant'Elia (1888-1916), que as propostas de O. Wagner encontraram mais claramente ressonância. A *Cittá nuova*, de Sant'Elia, série de desenhos realizados em 1914, dentro do espírito "da estética da dinâmica", possui uma forte relação com o pensamento de Wagner<sup>(17)</sup>. A integração da arquitetura à corrente de circulação de veículos, presente nos desenhos de Sant'Elia, encontra-se no projeto da *Städtebau* de Wagner de 1906. São propostas que rompem com todos os princípios de organização urbana que consideram o tráfego de veículos um fator de mutilação e depreciação da cidade. Tanto os desenhos da *Cittá nuova* quanto o da *Städtebau*, mostrando vias em diferentes níveis integradas à arquitetura, são vigorosas prefigurações da cidade contemporânea.

A afinidade entre Wagner e Sant'Elia está também presente na convicção de que o "controle positivo" da cidade é essencial. Ambos opõem-se à desordenação. Mas, no caso de Sant'Elia, as manifestações resumem-se ao Manifesto Futurista e aos seus desenhos, que às vezes sugerem um exercício erudito de ficção científica urbana. O fato destas prefigurações corresponderem, de forma admirável, à imagem da metrópole moderna, revela uma avaliação aguda das relações que iriam gradualmente estabelecer-se entre a tecnologia e o espaço urbano.

15 *Op. cit.*, p. 82.

16 *Camillo Sitte: the birth of modern city planning*, George R. Collins e Christiane C. Collins. New York, Rizzoli International Publications Inc., 1986.

17 S. Giedion (1968) in *Espace, temps, architecture* estabelece uma forte associação entre as concepções urbanístico-arquitetônicas de O. Wagner e A. Sant'Elia.



"A usina elétrica", de Antonio Sant'Elia, 1914



As linhagens em torno de C. Sitte e O. Wagner foram se estabelecendo ao longo da história. Mesmo quando as afinidades não são explícitas, os estudos teóricos incumbem-se de revelar as influências. Observando a trajetória do urbanismo moderno, podemos constatar que os movimentos de progressão, revisão e até de recuo, derivam, muitas vezes, de princípios defendidos por cada um dos dois arquitetos. O grupo composto por Patrick Geddes, Lewis Mumford e Jane Jacobs, por exemplo, que militou fervorosamente contra a "extensão ilimitada das cidades", contra a modernidade "diluidora", responsável pela ruptura e aniquilamento dos valores urbanos, tem uma clara identificação com o pensamento de Sitte. Por outro lado, além do futurismo, todo o urbanismo denominado "progressista", de Tony Garnier, dos Ciampi, de W. Gropius e de Le Corbusier, possui inúmeros pontos de contato com a obra e as teses de O. Wagner.

E, estabelecendo conexões mais contemporâneas, há quem identifique, nas preocupações e pesquisas desenvolvidas por Christophe Alexander e sua equipe, divulgadas sobretudo em *A pattern language*<sup>(18)</sup>, uma analogia com a busca de Sitte de "uma estrutura interna geradora de organização, presente nas cidades não planejadas".

Não resta dúvida que, nos mesmos cem anos das "frustradas tentativas do urbanismo moderno", houve também um enorme empenho por parte dos urbanistas (e mais recentemente das equipes interdisciplinares) de entender seu objeto de trabalho e de alcançar os instrumentos adequados para realizá-lo. A própria história da disciplina, seja ela organizada a partir da história das idéias, como procede F. Choay, seja através de uma avaliação das experiências significativas, como faz L. Benevolo, atesta uma constante necessidade de procurar um caminho. As perguntas de Giedion, em 1940, poderiam repetir-se em 1950, 60, 70 e 80. Estão presentes todas as vezes que o urbanista é chamado a desempenhar a atividade de projeto. Diríamos que estas são questões de projeto, questões que encaminham a proposta.

Hoje, para avançar, é necessário relacionar, às questões permanentes de Giedion, os argumentos da crítica marxista, a avaliação problemática da origem e a oportuna revisão do desempenho do Movimento Moderno e, ainda, a proposta de Habermas de se buscar erigir um novo conceito de cidade capaz de abarcar e exprimir a forma de vida contemporânea.

Ignorar qualquer um destes pontos de reflexão significa perpetuar a ineficiência. A mais intransigente, e de difícil enfrentamento, é a crítica marxista. Os seus pressupostos encaminham as questões do urbanismo moderno para a negação de sua prática e teoria, consideradas apenas estratégicas e ideológicas. Alguns críticos, e R. Goodman é um bom exemplo, constroem promissoras hipóteses de trabalho, outros apenas apontam, a partir de sólidas bases teóricas, para a impossibilidade precípua de se chegar a um urbanismo menos comprometido e comprometedor.

As duas outras questões – a crítica e avaliação do Movimento Moderno e a construção de um novo conceito de cidade – são largamente auxiliadas pelas análises que Habermas vem desenvolvendo em torno do pós-modernismo.

É muito importante, neste momento de caça-ao-modernismo, acolher a genuína e exata conclusão de J. Habermas: "As aglomerações urbanas emanciparam-se do velho conceito de cidade, ao qual no entanto tanto se apegava o nosso coração. Este não é um fracasso da arquitetura moderna ou outra"<sup>(19)</sup>.

Tomar de assalto os princípios do Movimento Moderno, diabolizar as experiências urbanísticas guiadas pela *Carta de Atenas* foi importante há duas décadas. Esta postura, cuja força vinha de um enfrentamento real, pois naquele momento o Movimento Moderno ainda conduzia de certa forma a ação, hoje soa inconsistente. Centrar a crítica no modernismo pode conduzir ao mesmo erro no qual incorreram modernistas, isto é, acreditar na barricada do desenho, e desprezar a substância eminentemente social da construção da cidade.

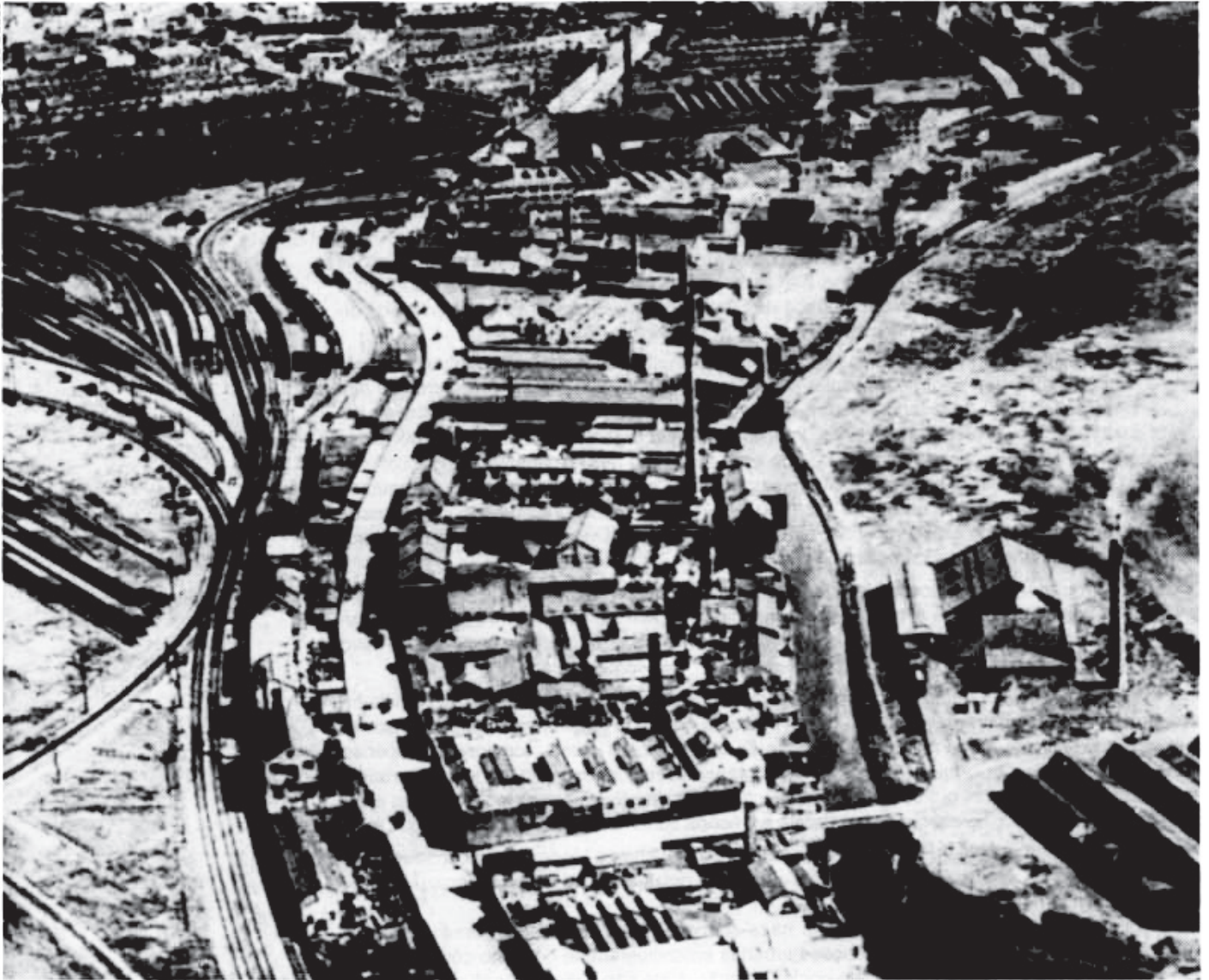
A revisão, tanto da contribuição quanto do desserviço prestado à cidade pelo Movimento Moderno, é amplamente necessária. Primeiro, porque indica o ponto exato ao qual se deve retroceder para buscar a matéria-prima para a reflexão. Não adianta, como diz Habermas, "fazer gestos de despedida apressada", decretar o fim de um período pela simples justaposição do prefixo "pós". Segundo, porque é desta revisão, associada a uma análise aprofundada do mundo moderno, que emergirá o novo conceito de cidade.

De certa forma, tanto a revisão do modernismo quanto a análise da cidade contemporânea já se iniciaram.

Hoje, à luz dos inúmeros textos teóricos, das experiências concretas, já se pode perceber que, apesar do grande e diversificado número de contribuições produzidas nestes anos de urbanismo moderno, não foi elaborada uma nova conceitualização da cidade. Somos pessoalmente tentados a pensar que a linhagem Otto Wagner-futurismo-progressistas esteve mais perto da reinterpretação. Mas, uma análise criteriosa mostra que os aspectos modernos e futuristas nela contidos

18 "A pattern language", Un language de Patronos. Ciudades, Edificios. Construciones. C. Alexander, S. Ishikawa e M. Silverstein. Barcelona, Editorial Gustavo Gili, 1980.

19 Jürgen Habermas, op. cit.



**A imagem típica da nova cidade Industrial: a ferrovia, as fábricas, as casas**

não foram suficientes para dar conta das transformações essenciais. Como já disse, algumas imagens, produzidas no início do século, prefiguram imagens atuais, mas eram apenas representação. A poderosa imagem das estações de Wagner e Sant'Elia tinha na verdade um forte compromisso com a representação da materialidade da vida urbana e eludira o aspecto mais relevante da cidade moderna – a dissipação de seus aspectos concretos.

Habermas ainda uma vez dá o caminho: "... as próprias estações ferroviárias já não conseguiam tornar palpável para os passageiros a rede de tráfego a que davam acesso; nada que se comparasse à clareza com que outrora os portões da cidade sugeriam as ligações concretas com as vilas adjacentes e a cidade mais próxima<sup>(20)</sup>.

Além de que os aeroportos, por bons motivos, hoje ficam longe das cidades. Os edifícios de escritórios, sem face definida, que dominam o centro, os bancos e os ministérios, os tribunais e as corporações administrativas, as editoras e a imprensa, as burocracias pública e privada, 'todos enfeixam conexões funcionais, a que entretanto não dão visibilidade'".

A "leitura" desta cidade se faz hoje através de outros registros. A imagem aparentemente cifrada não deve constituir-se em obstáculo para a tarefa.

Diante de tal desafio, o caminho talvez seja buscar reaproximar o artífice (sociedade) do artefato (cidade) e observar com muito critério como opera esta interação. Procedendo desta forma, o urbanismo estará propiciando a sua sobrevivência enquanto atividade de projeto. Só assim se poderá evitar os vôos cegos a que se lançam alguns, irrefletidamente em nome do exercício de projeto.

<sup>20</sup> *Op. cit.*, p. 123.