

O bem mais precioso. Entrevista com o arquiteto italiano Vittorio Magnago Lampugnani

Vittorio Magnago Lampugnani

Arquiteto e pesquisador italiano, diretor do Departamento de Arquitetura e Urbanismo do Swiss Federal Institute of Technology, Zurique, Suíça

Entrevista: Joubert José Lancha

Arquiteto, professor doutor do Departamento de Arquitetura e Urbanismo da EESC-USP, Av. Trabalhador Sancarlense, 400, Centro, CEP 13566-590, São Carlos, SP, (16) 3373-9299, lanchajl@sc.usp.br

Imaginar uma cidade onde as pessoas possam admirar os edifícios, atravessar as ruas com tranquilidade, caminhar com segurança entre outros tantos que a percorrem em bicicleta. Imaginar uma cidade onde o automóvel seja uma segunda ou terceira opção, depois do transporte público e da própria caminhada. Isso pode não ser uma utopia, mas uma proposta a ser perseguida, e é essa a sugestão do arquiteto italiano Vittorio Lampugnani, em visita pela primeira vez ao Brasil. Nascido na cidade Roma, reconhecido especialista internacional em arquitetura e urbanismo, dirige o Departamento de Arquitetura e Urbanismo do Swiss Federal Institute of Technology de Zurich e tem participado como jurado de importantes premiações, como o Prêmio Mies Van der Rohe. Ele se surpreende com a cidade de São Paulo: "A cidade é muito bonita e tem uma grandíssima força". Passeando durante uma manhã pelo centro antigo da cidade, ele se impressiona com a diversidade de soluções dos edifícios, com as várias possibilidades e formas das galerias. Lampugnani é também pesquisador, teórico e professor. Atualmente mantém escritório e reside no centro de Milão, onde, faz questão de dizer, para se locomover utiliza com frequência sua bicicleta, apesar de se dizer apaixonado por automóveis.

A convite do Departamento de Arquitetura e Urbanismo da Escola da Engenharia de São Carlos, USP, Vittorio Lampugnani esteve no Brasil para participar de uma série de conferências nas cidades de São Carlos, São Paulo e Salvador. Nesta entrevista, realizada no dia

7 de novembro de 2001, véspera do dia mundial do urbanismo, Lampugnani fala da cidade contemporânea, de seus problemas, perspectivas e soluções. Observa que a vocação primeira da cidade, pensada para o cidadão que andava a pé, deveria ser recuperada. Sobre o futuro das cidades é categórico ao afirmar que este deve ser resgatado em sua própria história.

Como você definiria hoje a palavra *cidade*?

Eu penso que a cidade hoje seja substancialmente aquela que sempre foi, isto é, o lugar onde existe concentração de edifícios, concentração de pessoas, de poderes, de forças, de poder econômico e poder político. E sobretudo o lugar do estado de socialização mais elevado do ser humano.

O sentido da palavra *cidade* mudou no decorrer do tempo ou permanece o mesmo?

Creio que o tempo não tenha transformado seu sentido. A palavra hoje tem conotações positivas e negativas, coisa que sempre teve. Algumas vezes a cidade era o lugar para onde se gostaria de ir, às vezes o lugar de onde se gostaria de fugir, sempre foi assim na história e assim é ainda hoje. O que verdadeiramente mudou e está mudando é a escala daquilo que chamamos de cidade. Escala essa que passou atualmente a ter dimensões absolutamente diferentes daquelas que conhecíamos na história, ainda que a história esteja repleta de cidades grandes: a Roma Imperial tinha um milhão de habitantes,

Alexandria mais ou menos a mesma cifra. Mas agora, como nunca, estamos chegando a algumas dimensões de cidade que verdadeiramente torna muito mais difícil a adoção do conceito de cidade como sendo o lugar onde se pode conviver bem.

Como você define a cidade contemporânea?

Como uma cidade histórica. Eu penso que a cidade tenha naturalmente mudado, toda a infra-estrutura, a tecnologia e também muitas maneiras de viver a cidade. Entendemos a cidade como o lugar onde podemos nos socializar, onde podemos encontrar outras pessoas, aquelas que pensam como nós, as que não pensam como nós, onde podemos encontrar tolerância em um sentido mais positivo. Isso é o que sempre se procurou na cidade e é aquilo que se procura ainda hoje nas cidades contemporâneas.

A influência dos espaços públicos na cidade se modificou? E qual deveria ser o papel desses espaços nas cidades hoje?

Eu penso que a influência dos espaços públicos nas cidades substancialmente não se transformou. Eles permanecem os lugares livres, abertos, efetivamente públicos, onde temos mais facilidade e possibilidade de nos encontrar com a diversidade, com pessoas distintas de nós mesmos, onde podemos nos exercitar na qualidade da tolerância. Isso eu creio que não tenha absolutamente se modificado. Aquilo que, ao contrário, se modificou foram os espaços públicos em si, isto é, a atenção que se dá a eles. Na cidade histórica os espaços públicos eram lugares que recebiam os cuidados da administração pública; havia um administrador que mostrava essa cidade a todos os cidadãos como uma espécie de bem comum, o bem mais precioso.

Em Siena nunca se gastou tanto dinheiro como quando decidiu-se criar a Piazza del Campo, com um custo absolutamente exorbitante. O mesmo vale para o Fórum Imperial Romano e para muitos espaços públicos dos setecentos e oitocentos. Hoje, ao contrário, assistimos a um triste declínio do espaço público, que em vez de ser o espaço de todos passou a ser o espaço de ninguém. O que está desaparecendo, cada vez mais, é a representação pública

que se faz desse bem comum, para tornar-se um peso que deve ser suportado, e esse é, digamos, o lado administrativo. Mas o lado ainda mais grave é o desaparecimento, em nossa consciência de cidadãos, da noção de que os espaços públicos são propriedade comum, nosso bem mais precioso.

Os edifícios, isoladamente, contribuem para a construção da cidade. Qual relação eles devem estabelecer com o lugar a que pertencem?

Cada edifício que surge na cidade deve procurar estabelecer relações com seus vizinhos e com toda a cidade. Os edifícios são um pouco como nós cidadãos devemos nos apresentar. Se nós andamos pela cidade, andamos para nos colocar em relação – ainda que conflitual às vezes – com outras pessoas, e o mesmo deve ser feito pelos edifícios. Por isso não podemos pensá-los como objetos solitários, monumentos singulares. São edifícios integrados em um tecido urbano ao qual devem se submeter ou com o qual devem manter uma relação – mesmo que num diálogo conflitual, forte ou de protesto –, mas de qualquer maneira o diálogo deve existir.

Retornando um pouco à pergunta anterior, eu acredito que a cidade contemporânea é propriamente a cidade histórica. Mas aquilo que poderia ocorrer ou que está ocorrendo é que a cidade contemporânea está se tornando cada vez mais o lugar de uma certa soma de egoísmos. Lugar aonde cada um vai para desenvolver seu próprio egoísmo. E se isso continuar, se esse modelo é aquele que efetivamente se sobreporá, será a decretação social e arquitetônica do fim da cidade.

E os arquitetos, muitas vezes os responsáveis por essa estrutura de cidade, qual comportamento deveriam ter?

Os arquitetos não são inocentes. Os arquitetos claramente estão a serviço dos clientes. Mas são também profissionais liberais. Quero dizer, podem dizer sim ou não a seus clientes, e têm o dever institucional de refletir criticamente os pedidos de seus clientes e traduzi-los em uma arquitetura que seja adequada para o cliente e para a comunidade. Eu penso que os arquitetos

são, de um lado, os advogados de seus próprios clientes e, de outro, também e sempre os advogados da sociedade. Por isso devem obviamente agir como os grandes arquitetos, como, por exemplo, Berninni e Michelangelo. Eles sempre interpretaram a vontade, a personalidade, as ambições, os sonhos de seus clientes. Sempre interpretaram, mas não de maneira egoísta, não criando objetos singulares, mas criando-os em relação à cidade, e usando a potência, a riqueza, a ambição de seus clientes para também enriquecer a cidade com alguma coisa que não possuía antes.

E o papel das escolas de arquitetura?

A escola não pode ensinar tudo, a escola pode dar os instrumentos para continuar a aprender. Acredito que o problema seja da própria sociedade. Depois de passar por um momento no qual se criticava tudo que era colocado à frente, estamos agora em um momento em que as novas gerações tendem a deixar muita coisa de lado e a aceitar muitas coisas que, ao contrário, deveriam ser refletidas criticamente. A escola pode dar instrumentos para essa reflexão crítica, mas ao fim a reflexão crítica deve vir de você mesmo.

Mas as cidades não são feitas simplesmente de edifícios, ruas, árvores, viadutos, não são feitas só de substâncias materiais. A cidade é também construída pela história, pela memória, que nela se acumula de forma semelhante ao que ocorre na pintura, na qual existe sobreposição de várias camadas de tinta sobre uma mesma estrutura. Para você, como essas experiências, que se sobrepõem também na cidade, poderiam participar da definição de um projeto?

Acredito que essas experiências sejam parte integrante do programa de um projeto. Exatamente como para subir de um piso ao outro é necessário colocar uma escada ou um elevador, ou para ter um pouco de luz é necessário colocar uma janela. A história, a memória, a narrativa, as recordações são um pouco aqueles elementos dos quais devemos partir, exatamente como partimos da seleção dos usos e dos problemas do terreno. São aqueles elementos fortes, são aqueles elementos que o ajudam, de um lado, a não cair na arbitrariedade do “tudo é permitido” e, de outro, nos leva como arquitetos a encontrar um modo de vincular os edifícios que projetamos

com os lugares nos quais eles irão crescer. O lugar não entendido somente como uma porção de terreno mas como lugar cultural. E isso todos já sabiam: sabia Victor Hugo quando falava do grande livro da arquitetura, sabia Baudelaire quando dizia que a cidade se folheia como um livro.

Também por isso você dizia que a cidade hoje deve ser a cidade histórica?

Sim, a cidade histórica somada àquilo que nós podemos dar à cidade. Mas não acredito que seja possível ou que se possa pretender a teoria da tábula rasa, na qual se cancela tudo e se recomeça do zero. Não podemos recomeçar do zero. Nos anos 1920 e 1930 se acreditava na teoria da tábula rasa. Todavia, até Le Corbusier dizia que para recomeçar do zero é necessário um bisturi. O *Plan Voisin*, que é um plano terrível para Paris, fez verdadeiramente uma tábula rasa. Porém até ele, ao fim, mantém também algumas coisas. Na *rue de Rivoli* ele não ousa sequer tocar e se aproveita de elementos históricos, como algumas das grandes portas da cidade, em seu plano. Ao final também os vanguardistas mais ferrenhos tinham suas raízes. Entendiam que havia raízes e que construíam sobre alguma coisa que tinha um passado. E não é por acaso que Le Corbusier escreveu um livro, *Vers una architecture*, feito em grande parte, praticamente sessenta por cento dele, de reflexões sobre a arquitetura histórica.

O que você pensa dos arranha-céus, seu uso e futuro nas cidades?

Os arranha-céus, a partir dos anos 1920, passaram a ser elemento constituinte de nossas cidades. Nunca acreditei muito neles, não creio que sejam edifícios que se colocados juntos cheguem a criar espaços agradáveis, sobretudo espaços agradáveis no térreo. Não creio que sejam edifícios capazes de criar o tecido da cidade, isto é, a grande massa do tecido anônimo que é efetivamente aquilo que faz a nossa cidade. Porém, acredito que os arranha-céus sejam edifícios simbólicos como foram as catedrais e como o são os museus. Mas a despeito de todas as explicações, de que o terreno poderia ser melhor aproveitado, ao final o arranha-céu existe porque

alguém tem a vontade de se ver, de ver a si mesmo refletido em um edifício extremamente alto que procura abraçar o céu. Esta necessidade (que não sei se é necessidade), esta vontade, digamos, esta ambição, este sonho, continua a existir. Existia nas antigas torres, nas antigas catedrais, hoje existe nos arranha-céus e, malgrado setembro, eles continuarão a existir e a embelezar nossas cidades, se feitos com critérios urbanísticos, isto é, se feitos nos lugares justos com a devida proporção e com qualidade arquitetônica.

Quais são suas impressões sobre o automóvel e sua relação com a vida da cidade e do cidadão?

Eu sou italiano e por isso não sou contra o automóvel, não acredito que exista algum italiano que seja contra o automóvel. Mas penso também que, se começarmos a construir espaços perfeitos para o automóvel, esses espaços não funcionarão mais para os que andam a pé. Isso vale para toda a infra-estrutura de auto-estrada. Não há um lugar nas auto-estradas em que dê vontade de dar dois passos, e isso vale para a nova visibilidade que se está inserindo nas cidades. Eu não sou favorável a eliminar o automóvel da cidade, porém acredito que a cidade seja feita em primeiro lugar para o pedestre. Ela nasceu para as pessoas que caminhavam e deve continuar sendo destinada às pessoas que caminham. Além disso, hoje o automóvel passou a ser um meio de transporte importantíssimo, que deve conviver com o pedestre, e conviver não quer dizer predominar. Como o automóvel é mais forte na batalha com o pedestre, acredito que do ponto de vista urbanístico devemos pensar, antes de qualquer coisa, em nossas ruas, em nossas praças, em nossos espaços públicos para o pedestre. Depois veremos como conseguir percorrê-los também com o automóvel, sem colocar em perigo a vida, a tranquilidade e o prazer de andar a pé.

Há na Europa uma iniciativa que propõe um dia da semana sem carro. O que você pensa disso?

Acredito que esse dia sem o carro não serve absolutamente para nada em termos práticos. Mas vejo com bons olhos porque, de um lado, é um sintoma de transformação na cabeça das pessoas. Elas começam a entender que não é necessário se deslocar sempre com o automóvel, à vezes se pode andar

com a bicicleta, a pé ou com os meios públicos de transporte. Por outro lado, me agradam esses dias porque você pode se mover e ver a cidade de maneira diferente. Milão sem carro é outra cidade. Uma cidade vista diversamente, onde se pode andar no meio da rua e olhar os edifícios de uma distância diversa com uma perspectiva diversa e com olhos diversos. Não é solução para nada, mas é um primeiro passo, que nos mostra que a idéia de usar uma cidade andando a pé está se alargando e conquistando seguidores também entre aqueles que pensavam não poder abandonar seus carros nem por cinco minutos.

Recordando a idéia européia de cidade ideal, você acredita que exista hoje a possibilidade de pensar a cidade ideal?

Eu acredito que exista não só a possibilidade, mas a necessidade. Necessidade não de pensar a cidade ideal como utopia, como positiva e negativa, mas como verdadeira perspectiva. Se nós não ousarmos sonhar uma cidade diversa, isto é, como gostaríamos que nossa cidade fosse, não a modificaremos nunca. Se nós não tivermos uma perspectiva – mesmo que distante, que difícil, que talvez não venha a se concretizar –, procurando coordenar pequenos passos de mudança, todos em uma só direção, não teremos nenhuma chance de mudar. De fato, penso que um dos grandes problemas da planificação urbana, dos vários problemas que existem, é a falta de coerência na estratégia. Faz-se muito pela cidade, porém se faz toda uma série de coisas que estão em contradição umas com as outras. E se continua a mudar a idéia ou o paradigma a cada dez ou cinco anos. Por isso, acho que é importante ter uma visão alongada e depois, pouco a pouco, com uma série de pequenos passos coordenados, ir se aproximando de uma cidade mais visível, mais humana, que te enriqueça mais e mais.

A idéia de uma cidade feita em primeiro lugar para o cidadão, e não para o automóvel, já seria uma perspectiva, um argumento inicial?

Um argumento bastante primitivo, porém bastante articulado e muito claro. Porque pensar uma coisa do gênero é pensar, por exemplo, se ficaremos no âmbito do tráfego, uma mobilidade real da cidade.

Sabemos que a mobilidade não se consegue construindo auto-estradas urbanas, que logo depois se enchem de automóveis e bloqueiam novamente tudo. Mas essa mobilidade é obtida construindo um bom sistema de transporte público, um metrô que funcione, um sistema de ônibus, etc. Toda uma série de coisas que descende desta simplíssima tese: “queremos que a cidade seja feita em primeiro lugar para quem se move a pé”. E isso leva a toda uma corrente de decisões que se bem coordenadas, acredito eu, poderia aproximar-nos do objetivo proposto muito mais rapidamente do que podemos imaginar.

É possível um projeto de cidade?

Um projeto de cidade não só é possível mas sobretudo necessário. De outra forma a cidade passa a ser um lugar de intolerância, de criminalidade, um lugar onde ninguém mais pode viver.

Você esteve só um dia, ou meio dia, na cidade de São Paulo. Quais são suas primeiras impressões?

Andando pelo centro da cidade, fiquei muito impressionado, é uma cidade muito bonita, de grandíssima força, com esse mar de grandíssimos edifícios que se perdem no horizonte. Observando-os um pouco melhor, descobri que se trata de edifícios que trazem uma série de soluções particulares para as fachadas, para as entradas, para os saguões e para as galerias, uma mais bonita que a outra. A cidade possui uma reserva, quase uma coleção de arquiteturas, nenhuma espetacular, nenhuma que se sobressaia, que, devo dizer, conhecia pouquíssimo. Mas as vi com uma força e uma beleza extraordinária. Esse centro é arquitetonicamente belíssimo, uma beleza que eu não esperava. Mas andando pelo centro se pode ver também a miséria das pessoas que lá vivem e isso quer dizer que é uma cidade que precisa se modificar.