

Notas sobre “A sedução do lugar” de Joseph Rykwert - do protesto ao projeto*

Regina Maria Prosperi Meyer

Arquiteta, professora doutora da Faculdade de Arquitetura e Urbanismo - USP, Rua do Lago, 876, CEP 05508-900, São Paulo, SP (11) 30914553, reginameyer@uol.com.br

O arquiteto e historiador Joseph Rykwert é uma importante referência para história da cultura e, em particular da arquitetura, do urbanismo e das cidades. Foi, desde os anos 1960 um ativo colaborador de importantes e influentes publicações, principalmente da italiana *Domus* e da holandesa *Fórum*, nas quais publicou os seus artigos que mais tarde ganharam forma de livros. Em seus dois textos mais conhecidos – “*The Idea of a Town*”, publicado em 1978, ainda não traduzido no Brasil, e, “*A Casa de Adão no Paraíso*” de 1972, recentemente traduzido e publicado pela Editora Martins Fontes, Rykwert se debruça sobre a *questão da origem* das cidades e da arquitetura. O uso da locução “*questão da origem*” tem aqui o objetivo de diferenciar sua interpretação da arquitetura e da cidade, procurando se afastar das abordagens que considerava esquemáticas e deterministas, que entendia como simplificadoras e incorretas.

Nesses dois livros Joseph Rykwert constrói seus argumentos e cria uma narrativa histórica que nasce de uma articulação muito pessoal de tudo aquilo que julga relevante na história da cultura material e imaterial. A procura da *idéia de cidade* e do conceito da *cabana primitiva*, como metáfora para a própria *arquitetura*, o conduz a um complexo registro da origem cultural e mítica das duas entidades, valendo-se de conhecimentos e informações que vão da paleontologia à psicanálise. Sua meta nesses importantes textos é mostrar que trabalhar com a *questão da origem* é privilegiar a dimensão de *princípio* e não de *resultante*, ou mesmo, de *reflexo*, como ainda hoje se faz, visto em interpretações deterministas do processo de constituição e desenvolvimento das cidades e da arquitetura. A sua procura da gênese, tanto da *cidade* e da *cabana*

primitiva, é uma busca da compreensão das relações que se estabeleceram historicamente entre os homens e suas mais decisivas criações materiais, que utilizaram seus conhecimentos técnicos, suas crenças, seus desejos para as realizarem.

Para todos que conhecem essa sua estima intelectual pela *questão da origem*, seu livro “*A sedução do lugar*” poderá parecer, à primeira vista, uma abordagem nova na medida em que ele agora se dirige para o *futuro das cidades*, mais precisamente para a cidade do século XXI. A leitura deste novo livro atesta sua fidelidade ao método analítico, já explicitado pela escolha da epígrafe da primeira edição de “*On Adam House in Paradise*” de 1972: “*pour en revenir aux sources, on devait aller en sens inverse*”.¹

Em “*A Sedução do lugar*” ele promete explicitamente no subtítulo de seu livro, construir uma visão do futuro das cidades do século XXI a partir da cidade e do pensamento urbanístico que marcaram os séculos XIX e XX. Alinhado com todos que já afirmaram que a cidade do século XXI não será uma forma degradada da cidade do século XX, como tem sido algumas vezes apresentado, e muito bem sinalizado por Bernardo Secchi, o autor se pergunta, sabendo correr o risco de ser acusado de superficialidade ou ingenuidade: temos e vivemos nas cidades que merecemos? Ou, num tom ainda mais singelo: nossas cidades são hoje ou, serão no futuro, um lugar satisfatório, um lugar à altura de nosso percurso histórico e civilizatório, um lugar que corresponda verdadeiramente aos nossos desígnios? Utilizando sua grande marca – a capacidade criativa de propor questões e explorá-las através de uma abordagem histórica na qual sua sólida

* Editora Martins Fontes – São Paulo, 2004.

¹ “Para voltar às origens deveríamos andar no sentido inverso” de René Daumal in “Le Mont analogue”, epígrafe utilizada por J. Rykwert na edição de 1972 de seu livro “*On Adam’s House in Paradise*”, publicado pelo do Museum of Modern Art Papers on Architectural, New York.

cultura tem um papel central – ele percorre a história das cidades e das teorias e práticas urbanísticas do século XX reafirmando sua tese acerca do enorme poder de atração que elas exerceram sobre os homens. E, ao mesmo tempo, como um contraponto indica as tremendas fragilidades da teoria e da prática urbanística propostas pelo Movimento Moderno que procurou imprimir um itinerário - prefixado, uniforme e universal - às cidades e metrópoles de todo o planeta.

Com a autoridade de quem produziu os dois clássicos já citados acima, nos quais tanto a cidade como da arquitetura, são colocadas como elementos do processo civilizatório, Rykwert rejeita, energicamente, as hipóteses que postulam o *fim da cidade*. Mesmo reconhecendo as dificuldades atuais, para ele a *cidade* continua sendo a conquista mais preciosa e inalienável da civilização humana. A globalização que ele reconhece ser uma poderosa força econômica operando nas cidades contemporâneas, cujas metas econômicas não se realizarão dentro da nova etapa do modo de produção capitalista, sem que as cidades desempenhem seu papel de centro de decisão político e econômico, mas, sobretudo cultural, no sentido mais pleno e forte do termo.

Ao propor uma reflexão sobre as cidades do século XXI, o autor não se lança num projeto antecipatório ou visionário. Pelo contrário, ele observa a cidade dos séculos XIX e XX para delas retirar os elementos essenciais para a construção da *cidade do futuro*. Remete à sua própria experiência como um jovem cidadão do segundo pós-guerra europeu, quando os países começaram, a partir de 1945 a enfrentar a tarefa de reconstruir suas cidades a partir das ruínas deixadas pelos bombardeios. Lamenta, entretanto, que naquele momento a ideologia do Movimento Moderno desprezasse a sensibilidade histórica, pois a experiência da guerra transformara o passado em objeto de horror.

Os profissionais modernistas, que como ele mesmo observa, vinham se preparando desde o final do século XIX e mais fortemente no início do século XX, acreditaram que das ruínas e das cinzas das duas guerras poderiam “fazer nascer” novas cidades, concebidas e construídas para abrigar uma sociedade moderna e igualitária. Em 1943, através do manifesto “*Um programa para a reconstrução*

das cidades” assinado por Walter Gropius e Martin Wagner retomaram as questões discutidas na Bauhaus em Berlim, então definitivamente fechada, e já propunham formas de dispersar a população que congestionava as grandes cidades em cidades satélites situadas ao longo de *super-highways*. Outro manifesto, de 1947 assinado por mais de quarenta arquitetos alemães, quando a guerra já havia terminado - “*Um apelo no pós-guerra: demandas fundamentais*” - afirmando que a reconstrução das cidades representava a possibilidade de reconstruir a própria devastação espiritual deixada pela da Segunda Grande Guerra.

Sem entrar no mérito desses manifestos e das propostas, penso que os arquitetos pareciam esquecer que estavam trabalhando na mesma sociedade que acabara de produzir o mais alto grau de irracionalidade. Seguindo os parâmetros de eficiência militantemente defendidos nos Congressos Internacionais de Arquitetura Moderna (os CIAM) emergiram os novos projetos, nos quais o uso da estatística parecia ser mais decisivo para a formulação de projetos urbanísticos do que qualquer referência histórica. Nesse ponto Rykwert presta uma grande contribuição para a reavaliação do final dos CIAM e dos questionamentos ao Movimento Moderno. Embora não seja uma reflexão totalmente original, seu depoimento é muito eloqüente por ter como ponto de partida a produção das cidades do pós-guerra e, sobretudo pela forma como aborda a sua insatisfação com o ensino que recebia naquele momento, como jovem emigrado e estudante de arquitetura e urbanismo na *Bartlett School of Architecture* em Londres.

No primeiro capítulo de seu livro - *Encontrando algum lugar na vastidão do espaço* - ele mostra que ao contrário de muitos de seus estimados predecessores, não vê na *desordem urbana* das cidades tidas como caóticas, nenhuma ameaça grave ou incontornável. Pelo contrário, sua grande cruzada, seguindo o mesmo ponto de vista de Jane Jacobs, é contra a *cidade anônima*, aquela cuja ausência de identidade justifica o uso da palavra *distopia*. Porém, para que essa posição não corra risco de parecer simplificadora, enfatiza que está também fundada na rejeição da imagem corrente da cidade contemporânea, muito presente em textos produzidos a partir dos anos 1950, que a vê como

responsável pela iniquidade social. A conjugação dessas duas questões – a desordem como um aspecto vital e a desigualdade social e econômica como uma questão não inerente à cidade e, embora reafirme sua convicção que o conflito social se aprofunda no meio urbano, Rykwert reforça a sua análise do percurso. Concluímos os primeiros capítulos convencidos que nem a cidade *distópica* comandada pela tecnologia informacional, nem tampouco a cidade da desigualdade social ocuparão o centro de sua reflexão sobre a cidade do século XXI.

A premissa que a cidade do século XXI, assim como a do século XX, não pode e não deve buscar impor *ordem ao caos*, conduz o autor à certeza que há mais vigor na *cidade desordenada* do que na apática ordem urbana burocraticamente conquistada através de planos diretores obcecados com uma ordenação técnica e abstrata do uso do solo. Mas, fica bem explicitado que para ele a *ordem* e o *caos* são vistos como duas categorias inteiramente interdependentes, e que sua determinação de encontrar “*algum lugar no interior do imenso espaço contemporâneo*” não pressupõe a simples substituição de um pelo outro. Ele concentra seus argumentos na rejeição à cidade anônima, na apatia social e cultural dos novos espaços urbanos produzidos a partir de preceitos formalistas. Ele lamenta e critica a existência de cidades vazias de significado, nas quais a própria história acaba não tendo meios de se integrar. E essa não é, de forma alguma, uma premissa simples, pois nela está embutida sua crítica explícita e de longo alcance ao pensamento e ao partido dos projetos urbanos de orientação modernista, que propunham intervir nos problemas urbanos que a revolução industrial introduziu em todo o mundo utilizando parâmetros uniformes e generalizáveis.

Para se distanciar dos que hoje adotam os argumentos do *fim da cidade* e, conseqüentemente, do fim da arquitetura e do urbanismo, tal como os conhecemos até aqui, Rykwert deixa bem clara sua convicção que a cidade é uma das mais completas sínteses do processo civilizador e que há ainda muitas estratégias a serem experimentadas para que ela continue evoluindo. Seus argumentos mostram que ele permanece seduzido pela cidade e por seus atributos. Em seu livro sinaliza claramente seu comprometimento com o exercício “*da reconquista da urbanidade*” que não prescinde de um

sistema de lugares. Aponta com ênfase para a ameaça que representa a proliferação do *não lugar* no sentido proposto pelo etnólogo francês Marc Augé, que é a forma mais eficaz de destruição da identidade urbana. Sua aspiração ao escrever esse livro é contribuir para que se recupere nas cidades do século XXI, esses *sistemas de lugares* entendidos como “*espaços providos de sentido histórico*”, como espaços urbanos nos quais a sua constituição física e simbólica, assim como as contradições inerentes ao convívio das diferenças – de classe, de etnia, de religião, de modo de vida, de ponto de vista político, de aspirações – permaneçam vivas e possam se manifestar concretamente na vida urbana.

Assentada sua posição diante do tema e do objeto – a cidade do século XXI - Rykwert parte para um relato da evolução histórica da cidade, buscando o fio da meada que atravessa toda cultura e que culmina com a presença avassaladora da indústria que “*inchou as cidades, inundando e explodindo o seu tecido urbano*”. Para ele foi o convívio entre o progresso material e a pobreza urbana, ambos produzidos pela industrialização e urbanização em nova escala, o responsável pelas questões que passaram a afligir as cidades a partir das primeiras décadas do século XIX. É impossível não apontar nesse trecho a fragilidade de sua análise que no início se mostra tão avessa ao pensamento determinista que privilegia as questões econômicas para explicar o desenvolvimento das cidades. Na sua incursão no território do pensamento urbano e urbanístico que dominou o século XIX ele enfatiza que as teorias e proposições foram todas marcadas pela certeza, no final generalizada, do custo social imposto pela forma de industrialização e de urbanização das cidades.

A comparação entre os benefícios econômicos do capitalismo industrial e as dolorosas visões da vida material da população das maiores cidades do mundo, nesse primeiro ciclo urbano regido pela indústria, produziu um conjunto de críticas e propostas que na análise de Rykwert encaravam os problemas urbanos e sociais como algo passível de reversão. Sua revisão desse pensamento que marcou o século XIX é descrita no capítulo - “*Primeiros Socorros*” -, onde aponta as mais representativas teorias utópicas e revolucionárias. Estão, ali reunidos, Saint Simon, Robert Owen, Charles

Fourier, Piotr Kropotkin, John Ruskin, Karl Marx, Friedrich Engels. Apesar de lidar com um tema, já muito visitado pela história e crítica do urbanismo, o autor recorta com muita sutileza as relações entre os reformadores sociais da primeira metade do século XIX, e as propostas de reconstituição completa da estrutura social e econômica de sua segunda metade.

É nesse trecho do livro que ele propõe uma questão de fundo que merece destaque, sobretudo pela sua atualidade ao perguntar: “*foram essas idéias utópicas – socialistas e revolucionárias - efetivamente forças transformadoras no caso das cidades?*” A sua resposta é prontamente respondida e é negativa, porém deixa no ar alguma ambigüidade. Pois, se por um lado ele diz acreditar no poder intelectual dessas idéias e na sua capacidade de produzir fermentação social e, por outro, considera que o processo de constituição dos problemas urbanos é algo inexorável, no qual o pensamento reformador, o utópico e o revolucionário buscam um objeto ideal sem, no entanto, conseguir alcançá-lo. Melhor dizendo, penetraram apenas as idéias que não corriam o risco de interromper a marcha desse inexorável processo. Ao fechar esses dois longos relatos históricos, acreditamos estar bem próximo do que ele mesmo acredita ser a ante-sala “da cidade do amanhã”, prometida no subtítulo do livro.

Mas, consciente que não havia tocado em questões essenciais para abordar o tema da cidade do século XXI, Rykwert faz uma nova incursão no século XIX, conduzido agora pelas tremendas questões relacionadas ao crescimento populacional e a necessidade de abrigar a crescente população urbana, sobretudo a nova classe média e o operariado industrial. Nesse outro registro o autor não trabalha apenas com as idéias, mas com a sua articulação com o projeto de adaptação da cidade medieval às exigências da produção industrial. Aborda aí tanto a expansão territorial das cidades, quanto à intensa construção de novos sistemas viários adequados para atender a demanda dos novos meios de fazer circular nas cidades – tanto as pessoas quanto a mercadoria. Esse balanço é feito através de uma análise surpreendentemente morna das realizações monumentais protagonizadas por Paris sob o comando do Barão

de Haussmann e de Barcelona dirigida pelas idéias e planos do catalão Ildefons Cerdá.

Essa passagem do livro Rykwert traz pouca renovação interpretativa, seu texto é muito descritivo. Diante do imenso e rico acervo de análises feitas por historiadores de diversas orientações, a pauta das realizações em todo mundo industrializado que era então constituída pela ampliação da oferta de habitação e a circulação viária, a nova obsessão dos planejadores urbanos, Rykwert nos oferece apenas uma sùmula e não um olhar investigativo. Ele percorre os novos conjuntos habitacionais que já ganharam abordagens definitivas, como é o caso do ótmo “Viena Vermelha” de Manfredo Tafuri (1980), com pouca contribuição reflexiva. Cita o essencial das experiências da criação dos conjuntos habitacionais nas primeiras décadas do século XX sem analisar as suas importantes distinções. Ele parte dos suburbanos *siedlungen* alemães, passando pelos intra-urbanos *höffes* vienenses, pelas centrais *mietskasernen* de Berlim, vai até as *company towns* das maiores cidades americanas, e alcança os conjuntos HBM (*Habitation Bon Marché*) de Paris, acrescentando apenas que todas essas propostas respondiam a uma demanda que havia se generalizado a partir da necessidade da indústria de alojar a classe operária em maior número e com mais qualidade.

Apesar do aspecto superficial do trecho é justo registrar a sua contribuição ao enfatizar dois aspectos da questão urbana naquele contexto. A primeira é o fato da *cidade industrial* ter adquirido status de questão teórica e de proposta de projeto; e a segunda é o fato da ferrovia assumir um papel de grande infraestrutura que tudo organizava. Tomar ferrovia como a chave da organização dos territórios urbanizados nos quais a habitação para a massa operária predominou é uma idéia bastante difundida, entretanto ele traz uma contribuição ao analisar as cidades por esse viés. Pois o trio - habitação, fábrica e ferrovia – foi o inquestionável motor das cidades industriais em todo mundo.

Ao descrever a realização da cidade do século XX, de seus aspectos mais essenciais, de evidenciar o percurso do pensamento teórico que a acompanhou, para podermos enfim pensar a cidade do

século XXI, o autor desvia-se de sua meta e perde de vista os dilemas atuais e as potencialidades de transformação da cidade contemporânea. O seu enorme domínio do tema, sua indiscutível e sólida erudição, o obriga a passar em revista quase tudo que de alguma forma foi relevante para a formulação das propostas e, também, para o fracasso da cidade contemporânea. Cita desde a construção da nova capital brasileira – Brasília - até o amargo fim, imposto por Margaret Thatcher, ao *Greater London Council* – GLC - (Conselho da Grande Londres) no início dos anos 80, passando pelos parques temáticos americanos. Todo arsenal teórico e prático tão longamente aperfeiçoado pelos arquitetos urbanistas foi se condensando no conceito criado por Rykwert da *cidade dos abrigos*, que nada mais é do que a cidade na qual o edifício e o espaço público funcionam como entidades em guerra – um contra o outro – e a qualidade arquitetônica e funcional do edifício é reconhecida pela sua capacidade de neutralizar de forma eficiente tudo que o cerca, tudo que vem de fora.

Abordando em dois capítulos temas tão complexos como “A fuga da cidade: espaço vivido e espaço virtual” e “Os subúrbios e as novas capitais”, Rykwert finalmente encerra sua longa travessia rumo ao presente, reafirmando seu conhecimento, mas deixando exposta sua pouca compreensão da *cidade contemporânea*. Não é por acaso que esses dois capítulos possuem um tom mais moralista do que analítico e que as citações de McLuhan aí comparam como premonições de uma vida urbana desprovida da essência da *urbanidade* que é inseparável da presença física dos cidadãos. Para introduzir em seu livro o imenso e contemporâneo tema dos subúrbios, ele faz um vôo rasante pelas idéias do Ebenezer Howard e outros tantos que se alinharam às propostas da *cidade jardim*, nos levando, diretamente, a proposta e realização da polêmica criação urbana americana denominada – *Celebration* - na qual acredita que a busca do “lugar” e da “comunidade” são os aspectos definidores do partido urbanístico com o qual trabalhou um grupo de arquitetos nova-iorquinos contratados pela empresa *Disney*. Rykwert, não se ilude, conhece a insuficiência da proposta, mas seu comentário é irrisório diante da dimensão do problema de criações urbanas desse tipo, quando afirma: “o inevitável perigo que corre um empreendimento como

Celebration é o de se transformar em condomínio fechado. Por enquanto, não se vêem pobres por lá, certamente nenhum morador de rua. E, se existe uma presença policial, ela é discreta a ponto de se tornar invisível”. (pág. 261).

É justamente nesse ponto do livro que situo minha perplexidade, pois diante dessa pouco inovadora, mesmo que bastante rica peregrinação pela história da cidade e do urbanismo, o modelo que emerge para a cidade do século XXI é a quinta-essência da cidade construída sob o comando de todos os parâmetros do capitalismo industrial – *Manhattan* - cujos atributos o autor erige em paradigma ao apontar o *manhantanismo* como uma das marcas da urbanização contemporânea. Fica claro quando nos detemos nos argumentos de Rykwert que caminhos propostos pelos urbanistas não eram viáveis, ou desejáveis, para o desenvolvimento do modo de produção capitalista na sua nova etapa – a da globalização - e a nossa frustração é então inevitável. O “novo” modelo é fruto de outras lógicas e, apesar do que diz o autor, o *skyline* de *Manhattan* é um produto coletivo e nem todos os arquitetos e urbanistas convocados nos dois ciclos anteriormente descritos, o das idéias e aquele das realizações, almejou nada semelhante, embora se reconheça universalmente o interesse em relação a tudo que se encontra ali construído. A grande prefiguração da cidade onde a técnica está a serviço do projeto encontra-se tematizada na cidade dos manifestos futuristas e, sobretudo, nos desenhos do “*Progetto di una Città Nuova*” produzidos pelo jovem arquiteto italiano Antonio Sant’Elia em 1914, aliás, esquecido nesse livro que trata, justamente, do futuro da cidade.

Há, na abertura do capítulo que em tese deveria ser o final – “Para o Novo Milênio” - um parágrafo que vale a pena reproduzir em parte: “*Já se afirmou, a respeito de Manhattan, que se ela nunca foi uma capital, com certeza é a cidade do capital. Seu famoso skyline é um verdadeiro gráfico que registra as flutuações dos valores imobiliários e das ambições dos magnatas desde que Nova York arrebatou de Chicago a liderança na construção de edifícios altos após 1890, e continuou a ser constantemente transformado por especulações e rivalidades*”.

De acordo com a análise do autor, todas as cidades do mundo, e as publicações especializadas estão

para confirmar sua observação, buscam esse *skyline* de prestígio. Os arquitetos responsáveis pelos objetos que compõem esse "cenário do amanhã" perderam segundo Rykwert a batalha na medida em que o "negócio" dos grandes edifícios escapou de suas mãos e passa para as mãos de profissionais denominados genericamente - *designers de arquitetura* - que equivale dizer para a mão dos "produtores de formas e imagens". Convocados a participar de grandes equipes onde o seu papel é cada vez mais aviltado, os arquitetos e urbanistas, na medida em que decidem sobre parcelas cada vez menores do que é efetivamente construído ocupam-se de aspectos assessoriais e muitas vezes contraditórios com a própria essência de seu *metier*. De acordo com sua observação a força da difusão de imagens transforma o mundo urbano de todo o planeta em clones de Manhattan: "o mundo urbano vive hoje uma manhatização de sua imagem".

Nesse ponto do livro, é preciso enfrentar uma pergunta incômoda, porém necessária: se reconhecermos como verdadeiras as observações do autor sobre a *cidade do futuro* e, sobretudo, sobre o fraco desempenho dos arquitetos diante dos problemas urbanos contemporâneos, porquê então não aceitar o que nos aponta Rykwert e integrar sua visão ao nosso escopo de trabalho, tanto acadêmico como profissional? Considero interessante saber de onde vem nossa indignação diante de suas conclusões. Em primeira instância, parece haver uma certa dificuldade em detectar a origem do *mal estar* neste capítulo final. Porém, o bom senso nos diz que é preciso encarar e nos insurgirmos contra o *problema* e não contra *quem* o aponta. Como diziam os antigos, quando o sábio aponta para a lua os desavisados olham para o seu dedo. Portanto, ousou aqui avançar uma hipótese: acredito que a reação dos arquitetos diante desse diagnóstico final de Rykwert está relacionada à forma fatalista como ele o descreve.

O que nos assalta nesse capítulo, denominado sintomaticamente "epílogo" é que observada, de todos os ângulos, a *cidade do século XXI* fecha um ciclo de atuação profissional aberto no Renascimento quando Brunelleschi aceitou da família Médici o desafio de projetar a cúpula de *Santa Maria del Fiore*, como uma "obra síntese" que marcasse as relações ali presentes entre a sociedade florentina e

a arquitetura e o urbanismo naquele preciso momento. Fica claro para o autor que está encerrado o ciclo da profissão iniciado na metade do século XVI, através da construção em Florença de um artefato único, de caráter polissêmico. Esse visou afirmar uma forte identidade cultural urbana por meio de um poder - político, técnico e construtivo - capaz de intervir no futuro da cidade, valendo-se de um conhecimento específico concentrado na figura de um profissional liberal: o arquiteto urbanista.

Na *cidade do amanhã*, pensada a partir nessa primeira década do século XXI, de acordo com o autor de "A sedução do lugar", somos convocados a rever e rejeitar a famosa frase de Daniel Burham quando preparava em 1909 o magnífico Plano de Chicago: "não façam planos pequenos, pois eles não têm a capacidade de mexer com a imaginação dos homens". Opondo-se à Burham e em tom de conclusão Rykwert explicita: é necessário ser sóbrio, modesto e efetivo; ele aconselha diante dos *impasses do presente* procurar um outro caminho: "é preciso fazer muitos pequenos planos". Para ele é chegada a hora de deixar de lado a intoxicação da grande arquitetura e dos grandes planos, porém, como não nos diz em nome do quê, a sua observação parece mais um exorcismo do que uma análise das nossas possibilidades técnicas e culturais de criar a cidade da sociedade do século XXI.

E, como um *dal capo al fine*, voltamos ao início do livro: o elogio da postura sóbria no tratamento das cidades equivale dizer que as cidades não estão mais, obrigatoriamente, ameaçadas de desaparecimento, mas que qualquer utopia poderá comprometer o seu futuro. Aliás, as previsões para o futuro da cidade, nesse - "epílogo" - são todas de um pragmatismo cruel e às vezes bem desestimulante. Revelam simpatia pelos pontos de doutrina do *New Urbanism* que, por sua vez, recupera alguns aspectos da "cidade jardim" do final do século XIX, vê as torres corporativas de Manhattan como um inelutável modelo formal, embora reconheça serem a fonte de muitos problemas urbanos, finalmente, encara a *highway* como o investimento público que domina os programas de governo. E, como desdobramento, juntando esses pontos vem a constatação do papel reduzido do "arquiteto do amanhã", destituído de suas atribuições e colocado numa categoria de

designer arquitetônico, o que cria um panorama muito sombrio para a "cidade do amanhã".

Acredito que é bem difícil ser otimista diante da *cidade contemporânea* e, se é verdadeiro afirmar que a "cidade do século XXI" não será uma forma degradada da cidade do século XX, e se em muitos aspectos é dela que retiraremos os elementos vitais para prosseguir, mais que nunca é preciso entender a cidade como uma Obra da sociedade para que com ela se possa trabalhar. Não acredito que haja ilusões e que estejamos à espera de milagres, mas seguramente queremos travar um bom combate, sobretudo nós todos que acreditamos, incluindo o próprio autor no início de seu livro, que a cidade não é, pelo menos no momento, um objeto descartável e que ela é ainda o maior testemunho do engenho humano. Nesse capítulo final Rykwert abandona sua mais atraente e estimável característica – selecionar, descrever e analisar com rigor intelectual e grande criatividade os fatos urbanos como fatos da cultura.

Talvez confundindo um pouco o final do seu texto com uma derradeira etapa da própria *cidade*, o autor passa em revista acontecimentos e projetos que possuem mais afinidades com uma agonia do que um futuro difícil, porém vivo. Fatos como o choque dos dois *Boiengs* contra as torres gêmeas do *World Trade Center* em 2001; as ambições descabidas do prefeito de Houston de na sua administração incluir a cidade no rol das *cidades mundiais* através de uso abusivo do *manhatanismo*; do esforço feito pela administração da cidade francesa de Lille de ganhar maior presença no contexto europeu através de um projeto onde a sua situação geográfica pudesse ser explorada pelo projeto de Rem Kollhass para assim se tornar um exemplo da força da mobilidade na *cidade do*

amanhã; o exemplar concurso milanês conduzido pela *Pirelli* para reutilizar o seu antigo território industrial no momento em que se transferia para a Bicocca; as duas ameaças sob a forma de novos empreendimentos às cidades históricas – a Defêse em Paris e Docklands em Londres; o fenômeno do crescimento das cidades asiáticas simbolizado pelo avanço do *manhattanismo* em Pundog; tudo é visto como tentativas, como caminhos já "obsoletos". Mesmo os arquitetos do Novo Urbanismo, antes poupados são aqui, um pouco ingenuamente, criticados pela "*solução gerencial*" que desloca o "cidadão" para uma nova situação jurídica de "usuário" de um território com leis próprias nos seus "condomínios fechados".

O livro ganharia se o autor tivesse dominado seu anseio de alcançar os fatos quentes que movem a mídia diária e fechado sua reflexão na observação acerca do papel dos "*pequenos projetos*", ou na procura das ONG capazes de mobilizar a opinião dos moradores de um local e dos cidadãos metropolitanos e usando suas próprias palavras conseguir "*alcançar um tipo de entendimento e mobilizar-se para propor soluções - não apenas bloquear os piores excessos dos destruidores de cidades*". A ausência de uma reflexão sobre o atual panorama e complexidade da *cidade contemporânea*, tema tão amplamente discutido, compromete as últimas páginas de "*A sedução do lugar*". Rykwert teria contribuído muito se tivesse grafado no subtítulo de seu livro - *do protesto ao projeto* – e não a *cidade do amanhã*, pois assim teria oferecido um caminho para a investigação sobre os atributos da cidade contemporânea, para o conhecimento de suas dinâmicas, deixando o caminho aberto para entender e continuar o trabalho de projetar *para e nas* cidades do século XXI.