

CIDADE VIVIDA E CIDADE PLANEJADA: ENCONTRO DA TEORIA COM A PESQUISA

Brasilmar Ferreira Nunes*

RESUMO

O tema tratado no presente artigo é um desafio intelectual que se adéqua às minhas preocupações de pesquisa nesses últimos anos em que estive envolvido com o estudo da lógica urbana de Brasília e do Distrito Federal. Brasília, um verdadeiro laboratório urbano, coloca a relação entre a “cidade ideal” e a “cidade real” como pano de fundo e obriga o pesquisador a procurar entender as bases paradigmáticas do planejamento urbano e do urbanismo que levam a determinadas concepções de espaço urbano. A discussão que aqui se apresenta procura recuperar um debate que ocorre no campo urbanístico desde o século XIX, expõe seus impactos dentro da prática do planejamento urbano no Brasil e procura elaborar sinteticamente reflexões sobre os efeitos que essa prática produz em sociedades desiguais como a nossa. Na essência tentamos nos inserir num debate discursivo sobre as influências de paradigmas urbanísticos numa sociedade heterogênea e desigual como a nossa, procurando mostrar a dificuldade

* Professor Titular da Universidade Federal Fluminense - UFF e Professor Colaborador do Programa de Pós Graduação em Sociologia/UnB. Pesquisador bolsista do CNPq. Email: bnunes.uff@gmail.com.

que é adaptar paradigmas racionais de planejamento na explicação de nosso processo de urbanização.

Palavras-chave: Planejamento urbano, cidade, modelos urbanísticos, modernismo, sociologia urbana

CITY LIVED AND PLANNED CITY: A MEETING OF THEORY AND RESEARCH

ABSTRACT

The topic covered in this article is an intellectual challenge that fits to my worries of research in this last years that I had evolved with the study of Urban Logic of Brasilia and Federal District. Brasília, a real urban laboratory, puts the relation between the “ideal city” and the “real city” as backdrop and requires the researcher to seek understanding the paradigmatic foundations of urban planning and urbanism that lead to certain conceptions of urban space. The discussion presented here seeks to recover a debate that occurs in the urban field since the nineteenth century, exposes their impacts inside the practice of urban planning in Brazil and seeks to prepare synthetically reflections about the effects that this practice produces in unequal societies like ours. In essence we try to insert ourselves in a discursive debate about the influences of urban paradigms in a heterogeneous and unequal society like ours, looking to show the difficulty that is to adapt rational paradigms of planning in the explanation of our process of urbanization.

Keywords: Urban planning, city, urban models, modernism, urban sociology

APRESENTAÇÃO

Por um bom período de mais ou menos dez anos, me envolvi com a tarefa de compreender a lógica urbana de Brasília e do Distrito Federal o que me permitiu constante cruzamento entre a cidade real e a cidade ideal, tal qual planejada pelos arquitetos e urbanistas. O tema a ser tratado aqui – “Cidade vivida e cidade planejada: encontro da teoria com a pesquisa” – é um desafio intelectual que se adéqua às minhas preocupações de pesquisa nesses últimos anos.

Temos a ideia pré-concebida de que o planejamento da cidade, seu planejamento urbano deveria nos fornecer os caminhos presentes e futuros que o espaço da cidade segue e seguiria, na medida em que a sua racionalidade idealizada não prevê a possibilidade de mudanças nos rumos pensados e desenhados na prancheta. Ao mesmo tempo, a importância de inserir reflexões do pensamento sociológico na cidade e no planejamento urbano decorre do próprio fenômeno urbano em si, entendido na sua complexidade como um fato social total. Vista como síntese da sociedade contemporânea, a metrópole é simultaneamente a experiência mais acabada da modernidade e também o lugar de onde surgem os mais atuais dilemas da vida social. É nessa perspectiva que a sociologia pode contribuir para a compreensão do fenômeno. A centralidade física e social das metrópoles atuais, com a elevada densidade de seu espaço construído e suas funções terciárias vitais, fica assim no centro dos possíveis desdobramentos analíticos que o tema coloca. Suas diferentes dimensões fazem da cidade ao mesmo tempo um objeto de reflexão crítica e um projeto de sociedade.

1 – Introdução: os modelos urbanísticos ao longo do século XX

Especialistas em história urbana distinguem a cidade histórica antiga, daquelas que caracterizam a modernidade. A cidade antiga é aquela facilmente identificada pelas construções feitas dentro de muros históri-

cos e que segue regras de formação do tecido morfológico que podemos remeter, em termos muito sintéticos, às regras de cidades européias na Alta Idade Média. Foram construídas ao longo da história, segundo modelos de formação urbana e de edificação transmitidos com lentidão de uma geração a outra e corresponderam a um saber técnico e científico constante e homogêneo. Esta cidade antiga é pouco representativa para os padrões que regem o aparecimento e a evolução dos sítios urbanos que, com a evolução das técnicas de produção e a mudança qualitativa nas funções da cidade, a partir da industrialização, foram alteradas. A partir da metade do século XIX, estas áreas “antigas” ficaram restritas a pequenos espaços dentro de grandes cidades, confundindo-se com o centro histórico, diferenciando-se da cidade nova, moderna, que apresenta grandes dimensões e que gozam também de grande dinamismo.

Da mesma forma que a cidade antiga, também as cidades na modernidade tradicionalmente crescem de maneira voluntária, a partir de um somatório de decisões individuais que sem um nexo comum aparente, terminam por adquirir uma intrínseca coerência. Desta forma, tudo que superficialmente parece um caos, mas que na verdade é produto de uma certa lógica de relação entre os agentes sociais, significa simplesmente que existe um processo permanente de produção da cidade que faz do seu espaço físico um elemento em constante mutação.

Portanto, a premissa que considera o planejamento urbano um instrumento de racionalização do espaço físico e do espaço das relações sociais não deixa de conter uma elevada dose de utopia. De um lado, procura intervir em processos sociais e decisões individuais autônomos de uso e ocupação do solo, o que por si só, já traz uma série de questões. Por outro lado, sabemos ao mesmo tempo em que, dentro das possibilidades de planejar uma cidade, não há um único modelo ou paradigma e que muitos aspectos de uma determinada perspectiva sobre o urbanismo e o planejamento urbano são claramente em contradição com as de outros modelos.

Em outras palavras, não há uma perspectiva única e definitiva que nos colocasse diante de um fato - “o planejamento” - e a partir daí fizessemos as críticas e/ou considerações. As cidades planejadas, em oposição àquelas de crescimento autônomo, colocam-se como casos especiais no conjunto de fenômenos que caracterizam o fato urbano

e não são de forma alguma uma exceção na história ocidental¹. Além do mais, a diversidade de experiências de uso e ocupação do território urbano que as diferentes sociedades em vários momentos históricos utilizam, gerando cidades com características peculiares, exige uma abordagem mais ampla da questão de maneira a captar as diferentes possibilidades do fato urbano, sua forma e conteúdo.

Choay (1988), por exemplo, nos apresenta três possibilidades de se planejar uma cidade que ilustra bem tais considerações: o modelo *progressista*, o modelo *culturalista* e o *naturalista*. Como veremos, são perspectivas de tratamento da cidade da era industrial, sobretudo a partir do século XX – etapa subsequente a um *pré-urbanismo* – momento em que a cidade deixa de ser um tema de generalistas (historiadores, economistas, filósofos, políticos, etc.) e passa a ser apanágio de especialistas, mais particularmente arquitetos. Comparativamente à politização da cidade industrial com a emergência da classe operária na Europa, sobretudo no século XIX, observa-se ao longo do século XX um processo de despolitização da cidade e seu tratamento.

Entretanto, mesmo sendo um século caracterizado na sua primeira metade por duas guerras mundiais e pela grande crise econômica de 1929, é possível argumentar que o contexto político que permitiu aflorar perspectivas urbanísticas diferenciadas ao longo daquele século guarda proximidade com a emergência de um Estado liberal no Ocidente (Europa) que culmina no pós-guerra dos anos 1950 no que iria ser conhecido como “Estado do Bem-Estar”. Assim, a despolitização da cidade naquele momento se relaciona com a apropriação pelos grupos dirigentes das teses socialistas de distribuição da riqueza social, agora responsabilidade de um Estado providência. Como argumenta Choay (op.cit, 30) “Ao invés de se situar na utopia, o urbanismo vai transmitir aos seus técnicos uma tarefa *prática*” (grifo da autora). Em outras palavras, tratava-se de encontrar soluções técnicas para o ordenamento das cidades, levando-se em conta que a questão social estaria equacionada com as políticas do *welfare state*. Nesse contexto, mesmo com esta premissa pragmática a possibilidade de colocar na prancheta

¹ Ver a este respeito, por exemplo, P. Merlin “Les villes nouvelles en France”, ou ainda Maurice Beresford: “New Towns of the middle-age: town plantation in England, Wales and Gascony”, cf. bibliografia.

certas imaginações utópicas é inevitável: não há como resistir diante de uma prancheta vazia, onde sonhar é possível, basta sonhar, daí o esforço dos arquitetos e urbanistas em propor soluções às cidades e aos seus problemas. Vejamos rapidamente algumas das características dos modelos urbanísticos apresentados.

O *progressista*, num misto de soluções utilitárias e soluções práticas terá em Le Corbusier seu principal nome de referencia. A idéia subjacente aqui é a de modernidade, movimento que estaria se manifestando em diferentes domínios (ciência, técnica, política, arte, etc.) movimento este ao qual os urbanistas deveriam se incorporar ativamente. Há entre os adeptos desta corrente a consideração da cidade industrial como a síntese das sociedades contemporâneas, o que fortalecia o princípio da racionalidade, do predomínio de técnicas ou de tecnologias novas na construção, numa perspectiva futurista onde a cidade deveria expressar no seu espaço construído os movimentos de avant-garde então em curso, assim como a racionalização do trabalho e de sua divisão técnica e social.

Em outras palavras, o interesse dos urbanistas se desloca das estruturas econômicas e sociais para as estruturas técnicas e estéticas, entendidas essas como os efeitos produzidos por certas realidades sobre nossa sensibilidade. A cidade como uma “máquina de morar”, um instrumento de trabalho, deve se adaptar às novas tecnologias de mobilidade (o automóvel) e de habitar (aço, concreto, vidros); os arquitetos progressistas procuram ainda diminuir os níveis de densidade ocupacional do solo, espalhando edifícios semi-isolados entre parques e jardins: a consequência é o fim da rua, signo de épocas ultrapassadas. Sob tais premissas é inevitável que o foco privilegiado é o indivíduo ao invés da comunidade. Entre seus expoentes estão além de Le Corbusier, Gropius, e no Brasil, Lucio Costa, muitos deles atuando no CIAM de onde em um de seus congressos é lançada a “Carta de Atenas”, um verdadeiro manifesto do modelo progressista².

O modelo *culturalista* encontra suas origens no fim do século XIX numa Europa em franco processo de industrialização, sobretudo na

² CIAM: Congresso Internacional de Arquitetura Moderna realizado em 1933 é que estabelece os princípios da “Carta de Atenas” documento que se transforma em verdadeiro manual doutrinário do planejamento urbano modernista.

Áustria e na Alemanha, de onde parte o movimento que origina o modelo. Cabe lembrar que a Alemanha está nesse período em processo de consolidação de um Estado nacional e de uma economia que se encaminha para ser a mais importante da Europa. Os urbanistas culturalistas adotam uma perspectiva em certo sentido similar ao modelo progressista na medida em que encaram a cidade como uma totalidade, porém a grande cidade industrial é criticada colocando-se como alternativa a cidade-jardim. Esta tem seus limites claramente definidos, rodeada por um cinturão verde, portanto uma cidade-jardim que não poderia se expandir segundo um movimento celular vivo; a cidade teria seus limites bem claros, rodeada por um cinturão verde e qualquer excesso de população engendraria um novo centro, situado a certa distância e também rodeado por outro cinturão verde. Os habitantes da cidade deveriam obedecer a alguns critérios sociológicos: equilíbrio entre as diferentes faixas etárias, e entre diferentes setores de trabalho, com cuidados para que a cidade consiga garantir a variedade de seu espaço interior. As ruas (e as praças) são para os culturalistas um elemento fundamental, definindo lugares de passagem e de reencontros, favorável, portanto à intensidade e à multiplicação das relações interpessoais.

Choay (op.cit) argumenta que esse modelo é *nostálgico*, com primazia para questões estéticas e formas do passado, desconhecendo a evolução das condições de trabalho, e mesmo dos problemas de circulação nas cidades industriais. Como nos sugere a autora (op.cit.;45) se referindo ao debate no interior dos adeptos deste modelo:

apesar das divergências e suas posições e de suas preocupações (nas quais a filosofia, história da cultura, e a economia política têm papel respectivamente principal) espíritos tão diversos como Max Weber, Sombart ou Spengler nos apresentam uma imagem bastante similar da cidade européia pré-industrial. Ela é para os três um lugar e um momento excepcional onde graças a um clima particular da comunidade urbana, o indivíduo humano pode se realizar e a cultura se desenvolver.

O inglês Ebenezer Howard e o austríaco Camillo Sitte são os grandes influenciadores dessa corrente do culturalismo no urbanismo no século XX.

Por último o modelo *naturalista* que surge e marca o pensamento

tanto de sociólogos como dos planejadores urbanos (*town-planners*) americanos, foi elaborado sob o nome de *Broadacre-City* pelo grande arquiteto americano F.L.Wright. Este modelo se funda no pressuposto segundo o qual a grande cidade industrial é acusada de alienar o indivíduo no artificialismo e somente o contato com a natureza pode trazer o homem para si mesmo e permitir um desenvolvimento harmônico da pessoa como totalidade. O princípio da democracia, onde cada um tivesse a liberdade de agir segundo sua vontade – designando, portanto um individualismo intransigente, ligado a uma despolitização da sociedade, em benefício da técnica – é a base ideológica dos adeptos desse movimento. A proposta de Wright (para a *City*) contraditoriamente elimina a cidade, onde a natureza se torna um ambiente contínuo no qual todas as funções urbanas são *dispersadas* e isoladas sob a forma de *unidades reduzidas*; não se pensa em apartamentos, a habitação é individual com um terreno de no mínimo quatro acres para que os ocupantes se dediquem à agricultura e atividades de lazer. As unidades industriais e comerciais são de porte reduzido destinados a um pequeno número de pessoas. Todas as células (individuais e sociais) se interligam por uma ampla rede de rotas terrestres e aéreas: o isolamento só faz sentido desde que possa ser facilmente rompido. Cada um estaria ligado à totalidade do espaço, todas as direções estariam disponíveis para sua investigação. A idéia de um tecido uniforme foi pensada de forma a abranger todo o planeta, a partir de um pequeno ensaio numa região limitada dos EUA.

Esta síntese – como tal, sempre limitada – de três modelos urbanísticos para as metrópoles contemporâneas que prevaleceram ao longo do século XX continuam ainda a ser referências para as propostas no século XXI, quando se generaliza as grandes cidades a nível universal. Não esqueçamos que no Ocidente, durante longos períodos da história, as cidades simbolizavam modernização, desenvolvimento cultural e outros elementos que as qualificavam como padrão típico das sociedades avançadas³. Hoje o modelo expande-se para todas as sociedades, independente do nível de desenvolvimento ou de modernização, concorrendo para transformar a cidade num padrão universal de vida social. Isso, mesmo se a localização industrial ganha autonomia do território

³ O estudo referência para essa discussão é L. Mumford: “A cidade na História”, cf. bibliografia.

e as economias metropolitanas atuais tenham um forte componente de emprego e renda no setor terciário, o que muda qualitativamente as questões que se colocam aos planejadores. Não significa, entretanto, que esse padrão universal manifeste-se segundo lógicas semelhantes, independente do estágio de desenvolvimento de cada sociedade; ao contrário, mesmo com a globalização de práticas econômicas, o que nos poderia fazer pensar, por exemplo, que pelo menos as metrópoles mundiais estariam submetidas à mesma lógica, estudos vêm demonstrando que processos socioeconômicos endógenos persistem e marcam o perfil destas metrópoles, distinguindo-as fortemente uma das outras⁴. Mesmo em assim sendo, a cidade hoje não é mais apenas, ou sobretudo, a sede da indústria, porém continua sendo o lócus prioritário dos processos sociais e suas mudanças, portanto, áreas estratégicas tanto quanto no auge da industrialização.

2 – As repercussões da prática urbanística no Brasil

Claro que não temos no Brasil, entre nossos urbanistas, nenhuma proposta abrangente que visasse um modelo de cidade que guardasse as características sócio-culturais do país no seu conjunto, e muito menos ainda, uma proposta universal de cidade. Se aventurar em tais empreitadas não é característica de intelectuais no Brasil e no continente, sendo próprio daqueles oriundos de antigas sociedades coloniais. Estamos, portanto longe de possuímos modelos urbanos para as cidades brasileiras, ou mesmo continentais, nos moldes propostos pelos urbanistas do século XX. Isto mesmo se o Brasil receba influências dispersas desse pensamento urbanístico, sobretudo em obras pontuais que se realizam em suas grandes cidades, culminando com o caso exemplar de Brasília onde se aplicam integralmente princípios rígidos do modelo progressista.

Leme (1999) recupera algumas das experiências brasileiras no período de 1895-1965, cobrindo, portanto, setenta anos de planejamento

⁴ Ver, por exemplo, Hélène Rivière D'Arc: "Territoires urbains et société dans la globalisation: une mise en perspective Brasil-France", cf. bibliografia.

urbano no país. É um trabalho de referência para os estudiosos da questão entre nós e merece alguns comentários. Conforme a autora a trajetória desta área do conhecimento no Brasil tem sua origem nos cursos de engenharia civil e engenharia-arquitetura, se mantêm nas novas escolas de arquitetura criadas na década de 1940 e atraem a partir dos anos 1960 outras disciplinas como, por exemplo, as ciências sociais, a geografia e a economia.

Cabe lembrar que, o *campo* do urbanismo no Brasil veio sendo construído passo a passo, em sua afirmação seja como campo intelectual, seja como expressão de um modelo de cidade, portanto um campo político. Marques (1983) defende o argumento de que no Brasil a profissão de arquiteto só começa a fazer sentido a partir do momento em que Lúcio Costa assume a direção da Escola de Belas Artes no Rio de Janeiro na década de 1920, pois inicia-se então, a sua independência daquela do engenheiro-arquiteto⁵.

A periodização que é utilizada por Leme considera duas linhas de urbanismo: uma que se iniciou nos planos de melhoramentos que, em seguida, se ampliaram para o conjunto da área urbana, para a aglomeração e receberam como denominação, já na década de 70, de planos diretores de desenvolvimento integrado; outra linhagem é a que tem origem no movimento modernista e se difunde com os Congressos do CIAM, da qual a construção de Brasília será o principal exemplo. Entre nós, essas duas linhagens, diferentes em seus princípios e objetivos, se difundem nas instituições universitárias, especialmente nas escolas de arquitetura de onde expandem suas influências para as diferentes experiências de planejamento urbano no país.

O período que vai de 1895 a 1930 é importante política e economicamente pois consolida-se no país o regime republicano e inicia-se o período em que a industrialização dá seus primeiros sinais de que seria o novo eixo da acumulação de capital na economia. Dois processos que na esfera política e na esfera econômica vão impactar o processo de urbanização de maneira irreversível. Tínhamos no país uma rede urbana ainda em consolidação, exigindo intervenções pontuais numa

⁵ A primeira escola de arquitetura autônoma só aparece na década de 1940, em Belo Horizonte, cf. Sônia Marques "Maestro sem orquestra: Um estudo ideológico do arquiteto no Brasil (1820-1950), cf. bibliog.

política de resolver os problemas na medida em que se tornavam evidentes. Assim, tivemos em algumas de nossas cidades capitais ações de planejamento urbano priorizando a melhoria da infra-estrutura urbana (ferrovias, saneamento, sistema viário urbano). As intervenções eram sempre voltadas para as áreas centrais das cidades, ou bairros ocupados por segmentos de elite, apontando o que seria a tônica da política e do planejamento urbano no país ao longo do século XX. O exemplo digno de nota e que foge desta perspectiva setorializada da intervenção no espaço da cidade é a construção de Belo Horizonte inaugurada em 1897 cujo plano urbanístico foi coordenado por Aarão Reis (1853-1936), engenheiro politécnico que tinha contatos com experiências urbanísticas estrangeiras o que resultou num plano que “expressava boa parte da cultura técnica e das preocupações estéticas de seu tempo, relativas à cidade” (Gomes e Lima, in Leme, op.cit.: 121).

Não temos, portanto aqui questões similares às colocadas aos urbanistas europeus e estadunidenses. Nossas cidades ainda de porte relativamente pequeno não tinham no industrialismo a origem de seus problemas; ao contrário, as metrópoles européias se apresentavam aos olhos das elites locais como centros da modernidade e da civilização, portanto, verdadeiros paradigmas urbanos. Talvez esteja aí a razão pela qual pouco avançamos na imaginação de uma cidade que correspondesse a uma cultura autóctone, ainda naquele momento um híbrido entre um mundo rural dominante e um mundo urbano pouco expressivo no conjunto da sociedade.

O segundo período definido por Leme considera os anos de 1930 a 1950, vinte anos onde o país entra definitivamente na sua vocação industrial que iria ao logo das décadas seguintes se consolidando cada vez com mais consistência. O governo de Getulio Vargas talvez seja o grande responsável por nossa mudança no eixo da economia, com a implantação de segmentos da indústria de base (Siderúrgica de Volta Redonda) e a valorização do trabalho urbano através da fixação do salário mínimo para os trabalhadores na indústria. Observa-se nesse período uma mudança de enfoque no planejamento urbano, onde a cidade passa a ser pensada como uma totalidade, procurando racionalizar seu crescimento, articulando os vínculos entre os bairros e o centro, priorizando o sistema de vias e de transportes. A intervenção no espaço das cidades se faz agora

através de planos que têm por objeto o conjunto da área urbana na época (Leme, op. cit.: 25). Cabe destaque a adoção de legislação urbanística controlando o uso e a ocupação do solo que será proposta a partir desta data. O marco urbanístico do período é a construção de Goiânia cujo projeto é de 1933. A documentação existente sobre o plano proposto mostra que seus mentores – Attílio Corrêa Lima e Armando de Godoy - que exerciam suas atividades profissionais no Rio de Janeiro, “dominavam os conhecimentos teóricos e técnicos indispensáveis para a concepção de uma cidade moderna naquele período (Leme, op. cit.: 226).

Interessante é destacar que o planejamento nas cidades brasileiras contou desde os inícios do século XX com a participação de urbanistas estrangeiros (Joseph-Antoine Bouvard, Donat Alfred Agache, Gastón Bardet, Le Corbusier e mais à frente Joseph Lebreton). Agache propõe um plano para o Rio de Janeiro no final dos anos 20,; Le Corbusier também formula uma proposta futurista para o Rio de Janeiro não implementada. Ambos pertenciam a escolas urbanísticas distintas e não restam dúvidas de que naquele momento a influência de Agache é maior do que a de Le Corbusier. Lebreton chega ao país em 1946 e introduz entre nós o Movimento Economia e Humanismo numa perspectiva mais engajada, introduz os estudos sócio-econômicos no planejamento urbano. Os demais estrangeiros contribuem com propostas pontuais de avenidas, parques, praças e jardins ou sistemas de racionalização da circulação urbana com uso de teses urbanísticas correntes na Europa. Destes citados, a exceção é Agache cuja influência é destacada, pois o seu projeto para o Rio de Janeiro guarda proximidade com a perspectiva dos urbanistas europeus da época que viam a cidade como uma totalidade; seu plano é publicado posteriormente na França como uma proposta de planejamento urbano, sem fazer referência à cidade para a qual foi pensado⁶.

A forte presença daqueles urbanistas originários da França tem relação com o lugar que a cultura francesa ocupava entre as elites brasileiras da época, aparecendo como verdadeiro paradigma civilizatório; do lado francês, a América Latina e o Brasil em particular se apresentavam como

⁶ São duas as publicações do plano de Agache para o Rio de Janeiro: “A cidade do Rio de Janeiro-remodelação, extensão e embelezamento 1926-1930” e “La rémodélisation d’une capitale: aménagement, extension, embellissement”. Ver bibliografia.

ambientes propícios a novas experimentações urbanísticas, tendo em vista a frouxidão de legislação urbanística, ainda pouco consolidadas. Através de planos, pareceres técnicos, participação em congressos e seminários acadêmicos, a contratação de especialistas estrangeiros para exercerem suas atividades no país – um novo mercado de trabalho que se apresentava - foi um canal de difusão entre nós de idéias em curso na Europa e mesmo nos EUA⁷.

Com o Estado Novo em 1937 um novo momento, agora mais radical, transforma as estruturas urbanas no país, principalmente no que se refere ao sistema viário. São Paulo, Rio de Janeiro, Porto Alegre e Recife com suas obras viárias demonstram a forte influência que Agache exerce sobre os urbanistas de diferentes regiões do país.

Leme classifica o s anos 1950-1964 como o terceiro período, agora com planos regionais, um novo momento caracterizado pelas fortes correntes migratórias campo-cidade, o crescimento da área urbana e o fenômeno que será comum posteriormente, a conseqüente conurbação. A partir dos anos 50 se complexifica entre nós o exercício dos estudos urbanos, com novos temas e métodos que apelam para outras disciplinas do conhecimento científico. Além do mais, influenciado pelo modelo norte-americano, a questão regional começa a se consolidar como uma das vertentes do planejamento territorial entre nós.

O governo de Juscelino Kubitschek (1956-1960) implementa a proposta de mudança da capital do país do Rio de Janeiro para Brasília proposta esta já presente na Constituição de 1891. Essa talvez possa ser considerada a mais radical experiência de planejamento urbano realizada no país, que vai buscar inspiração na Carta de Atenas do CIAM (1933). De um apêndice de um amplo programa desenvolvimentista do governo federal, a nova capital se transforma no seu projeto síntese, onde pela primeira vez uma cidade é tratada como motor de um desenvolvimento

⁷ Leme identifica três momentos de penetração das idéias de urbanistas franceses: no início do século XX quando o modelo de cidade difundida é Paris das Exposições Universais, nos anos 20 e 30, através dos planos dos arquitetos ligados à Société Française d'Urbanisme e após a Segunda Guerra Mundial, quando forma-se uma nova geração de arquitetos sociólogos, economistas e geógrafos que vão atuar no campo profissional do planejamento urbano e regional. Ver Leme op. cit.: 33.

regional/nacional⁸. O concurso público para escolha do projeto urbanístico da futura capital contou com a participação de 26 equipes de arquitetos brasileiros todos eles, sem exceção, apresentando propostas influenciadas pelo urbanismo modernista, como o plano de Griffin para Camberra (1911), alguns projetos de Le Corbusier (Plan Voisin, 1925; Ville Radieuse, 1935 e Chandigarh 1950), as *new towns* inglesas, os planos de desenvolvimento urbano americanos, etc. (Leme, op.cit.: 231; Carpinteiro, 1998).

A proposta vencedora de Lucio Costa se no início foi motivo de polêmicas terminou sendo aceita e transformou-se em modelo para outras realizações urbanísticas importantes a nível mundial como o bairro La Défense em Paris e o centro administrativo do estado de Nova York em Albany, numa clara inversão de papéis até então existentes: agora era a proposta brasileira que influenciava outras experiências no exterior. Valorizada, portanto, quanto ao seu caráter urbanístico inovador, ela é também criticada sobretudo pelos efeitos sociais que produz: desaparecimento da rua, barreiras simbólicas nas super quadras gerando indefinições entre o espaço público e o espaço privado, um desenho urbanístico que mais afasta do que aproxima as pessoas, um padrão de cidade-jardim com altíssimos custos de manutenção, elevando sobremaneira o custo também dos imóveis. Assim, se por um lado, cria-se um museu vivo tombado pelos organismos internacionais e nacionais (UNESCO e IPHAN), por outro, uma perda qualitativa nos processos cotidianos de interação social urbana, consolidando uma cidade elitista e exclusiva. Talvez sejam essas as razões pelas quais o “modelo Brasília” termina sendo uma espécie de “tipo ideal” de cidade, de difícil generalização.

3 – Aspectos sociológicos da cidade vivida e da cidade planejada

Conforme pudemos perceber nas páginas anteriores, o planejamento urbano no Brasil é uma prática recorrente, mesmo se possa ser vista através de diferentes matizes: planos diretores, planejamento de cidades

⁸ Para detalhes sobre o lugar ocupado por Brasília no Governo Juscelino Kubitschek, sugiro meu texto “Brasília: a fantasia corporificada”, cf bibliografia.

novas, ações setorializadas, legislação de uso e ocupação do solo, etc. Em outras palavras, a intervenção racional do setor público na gestão das nossas cidades é algo inserido na nossa cultura no nível local, o que de forma nenhuma nos isenta de críticas e/ou falhas nessa prática. O recrudescimento da insegurança e da violência urbana vem apontando por outro lado que os espaços coletivos da cidade estão sendo cada vez mais monitorados por interesses privados, numa clara indicação de tensões entre a esfera pública (violência legítima) e a esfera privada, numa mistura entre legitimidade e ilegitimidade.

Interessa-nos, portanto, refletir agora sobre os efeitos sociológicos dessa cultura do planejamento nas interações sociais que se reproduzem nas áreas urbanas. Para tanto, lançamos algumas questões sobre a relação entre a cidade vivida e a cidade planejada.

Inicialmente cabe considerar o fato de que a rápida urbanização da sociedade brasileira vem se fazendo à custa de um desigual processo sócio-urbano. Temos entre a cidade planejada e a cidade “espontânea” dinâmicas de uso e ocupação do solo, e, portanto, de práticas de interação distintas e às vezes simultâneas⁹. Há nas nossas cidades uma clara distinção entre áreas privilegiadas pelo setor público – em geral onde habitam e trabalham grupos de renda acima da média – e áreas onde a presença do setor governamental é mais de repressão do que propriamente de controle e gestão – áreas onde habitam grupos de renda abaixo da média.

Mesmo não havendo uma divisão rígida entre uma e outra no território, essa distinção produz um espaço urbano com velocidades variadas onde em algumas inovações se implantam rapidamente, enquanto em outras persistem formas de viver, habitar e trabalhar arcaizantes ou precárias. A metrópole entre nós reflete, portanto o nosso heterogêneo processo de modernização. Esse fenômeno pode ser constatado através das condições de vida ou da oferta de equipamentos coletivos urbanos nas áreas das metrópoles, assim como a permanência de vínculos so-

⁹ Apesar de não ser rara a existência de bairros ricos isolados de bairros pobres não se pode ignorar a existência simultânea de ambos, em razão de condições históricas ou mesmo físicas dos sítios urbanos. O exemplo de favelas na Zona Sul do Rio de Janeiro ou mesmo no bairro do Morumbi em São Paulo exemplificam esse fenômeno. Nessas áreas a proximidade física entre alta e baixa rendas geram uma tensão permanente, caracterizando uma cultura do medo, segregando ao invés de ligando indivíduos e grupos nas suas relações cotidianas.

ciais onde a moeda não é ainda o elemento estruturante dos vínculos sociais. Chamemos isso de periferização ou de exclusão sócio-espacial, ou outros termos, o fato é que nossas cidades expressam nas suas formas urbanas a enorme desigualdade sócio-econômica e cultural que caracteriza secularmente a sociedade brasileira.

Entretanto, mesmo se a desigualdade entre as áreas da cidade sejam evidentes, não se pode abstrair o fato de que as cidades continuam atraindo novos habitantes, num sutil processo de esvaziamento populacional do campo, à medida que a modernização produtiva ali se consolida. Portanto, ao invés de mais uma vez insistirmos sobre as precárias condições de habitabilidade de parcelas expressivas da população urbana no país devêssemos recolocar a questão e procurar entender o que há nas cidades que faz com que mesmo assim elas continuam atraindo novos moradores, num processo irreversível.

Podemos considerar que nossas cidades não se encaixam na tipologia ideal weberiana (Weber, 1974), pois, mesmo se se formam com funções precisas (comércio, governo, exportação, etc.) a evolução que apresentam ao longo da nossa história transforma-as em núcleos complexos com múltiplas funções¹⁰. Ao mesmo tempo, com exceção do planejamento do sistema viário e alguns dos chamados serviços coletivos (energia elétrica, por exemplo), que por razões peculiares (em geral sua indivisibilidade) cruzam o território das metrópoles em toda sua extensão, o planejamento urbano no geral segue priorizando certas áreas da cidade, segmentando-a e reproduzindo a desigualdade socioespacial.

Brasília é um caso interessante, pois, além de centro administrativo, é um dos poucos casos no país onde se planeja a área de habitação de pessoas com nível educacional e de renda elevados. O que significou isso? Será que tem aí a explicação do porque deu certo o Plano Piloto? O controle do uso e ocupação do solo ali é tão rigoroso, que experiências que fogem a este modelo se vêem obrigadas a ocuparem espaços fora de seu sítio, em cidades satélites ou mesmo na região do entorno do DF. Belo Horizonte e Goiânia, também cidades novas onde se flexi-

¹⁰ Sem contar inclusive com o fato de que Weber não analisa cidades industriais ou as da modernidade. O que à primeira vista poderia invalidar o uso de suas reflexões. Porém, a análise feita se presta claramente às nossas reflexões, como tentaremos mostrar.

bilizou o plano original se nota a entrada da lógica do mercado no uso e ocupação da terra e a cidade termina perdendo aquela característica original de cidade planejada. Mesmo o Rio de Janeiro de Agache vivenciou tamanha expansão desde então que a área planejada terminou sendo um segmento restrito da cidade, na qual inclusive a lógica do mercado supera a lógica do planejamento¹¹. Estamos, portanto longe de um cenário lidos por Simmel para Roma ou Florença (Simmel, 2007), ou até mesmo Paris onde a harmonia estética termina por predominar, ou conviver, com a lógica mercantil.

Essas experiências, além do caos aparente que predomina nas metrópoles brasileiras (e latino-americanas), nos fazem pensar se a cidade é ainda o núcleo de nossa modernidade ou a expressão de sua incoerência. Tal e qual na Europa dos séculos pré-modernidade, no Brasil a cidade é ao longo do século XX o território do “homem livre”, que paulatinamente rompe os fios do clientelismo rural e vai aos poucos ganhando uma autonomia relativa para construir suas trajetórias. Temos que nos lembrar que foi no contexto das áreas urbanas do país que cresceram as chances de consolidação de um projeto diferente daquele que regia a sociedade agrária de então. Podemos até questionar o perfil desse nosso cidadão urbano, preso nas amarras de uma lógica desigual, submetido a um cotidiano de precariedades generalizadas, mas que mesmo assim se insere pouco a pouco na lógica monetária que predomina nas áreas urbanas/metropolitanas. Para nossa cultura podemos sim adotar a perspectiva weberiana, para quem a cidade seria o lugar onde se elaboram as novas legitimidades ou se autonomizam progressivamente os campos de atividades (Nunes, 2000).

Retomando nosso eixo de análise temos então duas possibilidades analíticas para pensarmos nossas metrópoles. Ou através da prática de planejamento urbano ou através do ritmo desconexo pelo qual elas se consolidam. Não são possibilidades excludentes; pelo contrário, elas terminam por se complementar. Num certo sentido, fazendo do conhecimento uma tensão permanente entre esses dois pólos, estamos procurando recuperar a pertinência do pensamento weberiano

¹¹ Fenômeno que aos poucos vem também se observando em Brasília e que ocorreu da mesma forma em Belo Horizonte e Goiânia.

(Hirschhorn, 1985) que empreende um esforço constante para não eliminar a complexidade do real em nome das exigências da razão, não sacrificando nem à supremacia do racional nem àquela do irracional.

Em outros termos, podemos colocar a questão: como entender o crescimento ininterrupto de nossas metrópoles se nelas a expansão física se faz fora dos parâmetros legais de um urbanismo racional, onde boa parte de seus habitantes vivem no limite da pobreza? Como entender o apego das populações em favelas e áreas de ocupação ilegal aos seus barracos, se numa ótica de classe esses aparecem como sinônimos de uma irracionalidade total dada a precariedade material quase absoluta que apresentam? Isso considerando ainda que os estratos inferiores sejam violentamente impactados pela desestruturação social (violência, criminalidade, etc.) e pela desestruturação das instituições públicas que deveriam atendê-los, tornando-os ainda mais vulneráveis¹².

Vejamos mais de perto a situação nas áreas de favela ou habitações precárias. No Brasil, as favelas, e suas variações regionais são as mais conhecidas formas de moradia dos grupos pobres ou desfavorecidos socialmente. A situação chegou a um ponto que já se naturalizou o modelo, havendo gerações familiares que nasceram e cresceram e vivem em favelas. Olhadas de seu exterior parecem completamente desorganizadas e sem critério nenhum que possa justificar o seu desenho (barracos, ruas tortuosas e estreitas, vielas, acesso a infra-estrutura, etc.). Entretanto, pesquisas em diferentes favelas do país apontam que a proximidade do trabalho, da escola, do comércio, do posto de saúde, do transporte, e mesmo relações de vizinhança, termina por trazer vantagens substanciais, mesmo se as condições habitacionais sejam precárias. Além disso, a própria característica física do lugar obriga a que se criem formas de organização e uso de espaços peculiares às condições do grupo que aí habita¹³. Além do mais, não são raras experiências de remoção de favelas que redundaram em fracassos fenomenais, com a população retornando às áreas originárias das quais foram removidas,

¹² Basta atentar rapidamente para o que se passa na Justiça, Segurança, Saúde, Educação, Previdência e nas próprias condições habitacionais.

¹³ O tema das favelas é largamente estudado pelas ciências sociais brasileiras. Citamos dois livros que tratam do assunto e que ajudam a compreender a sua importância: Lícia Valladares (A invenção da favela) e Paola Berestein-Jacques (A estética da ginga), cf. bibliografia.

dadas as vantagens locais que apresentam.

Isso é que nos leva a considerar que a diferença entre os territórios urbanos das cidades convencionais e as ocupações “selvagens” dos terrenos como nas favelas está indicando uma lógica de múltiplas faces na criação do território das cidades brasileiras, originando comunidades urbanas com elevado grau de diferenciação não só econômica, mas social e cultural. O resultado é que o território de nossas cidades é caracterizado por uma elevada dose de heterogeneidade multidimensional. Tudo indica, portanto que subjetivamente e culturalmente as favelas em áreas urbanas têm um princípio de racionalidade inquestionável, inclusive locacional. Por outro lado, é consenso entre estudiosos da questão habitacional no Brasil de que o poder público apesar de ambíguo tolera o crescimento de favelas porque não tem legitimidade para impedir a expansão; ou seja, por não tem criado possibilidades de habitação para as classes de baixa renda, não oferecendo qualquer alternativa para as famílias que ocupam ilegalmente uma área da cidade.

4 – Concluindo: apontando questões para o debate

A breve recuperação das influências externas no planejamento urbano que se faz no Brasil ao longo do século XX é um aspecto interessante para se discutir o processo mesmo de autonomia da influência dos padrões coloniais de arquitetura e de cidade entre nós. Nesse sentido, a presença dos arquitetos franceses, por exemplo, pode também ser lida como uma estratégia desse processo de autonomia, que se ligava de forma ampla a distintos campos intelectuais e estéticos no país. Não podemos, por exemplo, deixar de referirmos à Semana de Arte Moderna de 1922 em São Paulo, ao movimento antropofágico que daí se desdobra e que vai ao longo do século consolidando um modelo nacional de pensar a cidade. Se esse processo não resulta em alguma proposta universal, ou se não consegue racionalizar a lógica de criação de nossas cidades, isso pode ser atribuído a inúmeros outros fatores que não cabe discutir aqui e agora. De qualquer maneira, a construção de Brasília é um marco na concepção de uma arquitetura e de uma cidade que não encontra paralelo em modelos exteriores, representando um

ponto de inflexão nesse processo de autonomização do planejamento urbano no país.

Portanto, o fenômeno urbano e as modalidades de intervenção no território da cidade na América Latina e no Brasil é complexo, e o que nos faltam são modelos conceituais e uma visão global mediante as quais possamos tornar compreensíveis no pensamento aquilo que vivemos diariamente, ou seja, como explicar o fato de que a produção de nossas cidades vem se dando em grande medida de forma espontânea, envolvendo milhares de famílias, em um ambiente complexo e variado? Em outras palavras, como explicar o fato de que parcelas importantes de nossas cidades se constituem em verdadeiras “cidades clandestinas” onde o Estado ou é ausente ou age, sobretudo como repressor? Ou ainda, como explicar a persistência do problema habitacional mesmo sendo uma questão recorrente das políticas públicas já algumas décadas no país, em paralelo ao planejamento urbano seguindo os modelos já apresentados anteriormente?

Se nos ativermos às propostas dos urbanistas no último século percebemos que as nossas cidades têm uma dinâmica de crescimento que escapa às regras formais do planejamento urbano estatal. Elas continuam sendo, sobretudo, resultado de forças de mercado, de fatores de expulsão de populações de regiões deprimidas, ou mesmo de dinâmicas intra-urbanas específicas. O planejamento urbano tem cada vez mais se mostrado como uma prática de controle de um amplo processo, cuja dinâmica lhe escapa. De fato, as cidades latinoamericanas de hoje se afastam cada vez mais da utopia arquitetônica de Le Corbusier, que negava a confusão e o caos da desordem do espontâneo. Desafiando a razão arquitetônica, a estética do caos e a lógica da desordem se instalaram como expressão do urbano no continente.

Resta saber se nossos paradigmas, calcados no pressuposto de um equilíbrio instável é suficiente para dar conta desse fenômeno ou, ao contrário, teríamos que partir do caos como proposta. Numa sociedade onde a globalização financeira dá sinais de fragilidade, onde a crise se instala na própria estrutura societal, o contexto aponta para uma sociedade que se caracteriza pela dissociação da autoridade e da propriedade, e a pluralidade de conflitos. Em outros termos, estamos vivendo uma mudança estrutural, onde desequilíbrio e desordem são

os traços estruturais da sociedade e as metrópoles são as expressões mais evidentes de tal mudança.

Referências Bibliográficas

AGACHE, A. Donat. **Cidade do Rio de Janeiro: remodelação, extensão e embelezamento – 1926-1930**. Paris: Foyer Brésilien, s/d.

AGACHE, A. Donat. **La rémodélation d'une capitale: aménagement, extension, embellissement**. "Collection Urbaniste", Paris: Société Coopérative d'Architectes Edit., 1932.

BERESFORD, Maurice. **New towns of the Middle-Age: town plantation in England, Wales and Gascony**. Londres: Lutherworth, 1967.

BERESTEIN-Jacques, Paola. **A estética da ginga: a arquitetura das favelas através da obra de Hélio Oiticica**. Rio de Janeiro: Edit. Casa da Palavra, 2003.

CHOAY, Françoise. **L'urbanisme, utopies et réalités: une anthologie**. Paris: Éditions du Seuil, 1965.

D'ARC, Hélène Rivière. **Territoires urbains et société dans la globalisation: une mise en perspective Brasil-France** – Cahiers du Brésil Contemporain, n. 41-41, Paris: EHESS, 1998.

GOMES, M. Aurélio de Figueiras & LIMA, Fábio J. Martins. **Pensamento e prática urbanística em Belo Horizonte**. In: LEMO, M. C. *Urbanismo no Brasil 1985-1965*. São Paulo: Studio Nobel, FAU/USP, 1999.

HIRSCHHORN, Monique e outros. **Figures de la ville: autour de Max Weber**. Paris, Editions Aubier Montaigne, 1985.

LEME, M. C. da Silva (org.): **Urbanismo no Brasil. 1985-1965**. São Paulo: Studio Nobel; FAU/USP, 1999.

MARQUES, Sônia. **Maestro sem orquestra: um estudo da ideologia do arquiteto no Brasil – 1820-1950**". Recife: UFPE, 1983.

MERLIN, Pierre. **Les villes nouvelles en France**. Paris: PUF, 1991.

MUNFORD, Louis. **A cidade na história**. Belo Horizonte: Edit. Itatiaia, 1965.

NUNES, Brasilmar F. **Weber, Simmel e Wirth: A cidade e o cidadão na sociedade de mercado.** In: *Política, ciência e cultura em Max Weber*. Coelho, M. F. et all (org.). Brasília: EdUnB, 2000.

NUNES, Brasilmar F. **Brasília: a fantasia corporificada.** Brasília, Edit. Paralelo 15, 2004.

SIMMEL, Georg. **Les grandes villes et la vie de l'ésprit.** Paris: Éditions de L'Herne, 2007.

VALLADARES, Lícia do Prado. **A invenção da favela: do mito de origem à favela.** Rio de Janeiro: Edit. FGV, 2004.

Recebido em 05 de março de 2010.

Aprovado em 01 de junho de 2010.