

# A Cidade como Espaço Habitável\*

(alternativas à carta de atenas)

de Bernard Huet

Em 83 ocorreu o cinquentenário do IV Congresso Internacional de Arquitetura Moderna, dedicado à "Cidade Funcional", célebre por ter originado um dos textos mais míticos e contestados do movimento moderno: a Carta de Atenas. Depois da morte de Le Corbusier, os seus detratores acusaram a Carta como sendo a responsável direta pela falência do urbanismo europeu do pós-guerra, o que parece excessivo, pelo menos no que concerne à real difusão do documento, já que as "constatações e recomendações" do IV CIAM não ultrapassaram provavelmente um pequeno círculo de leitores, em sua maior parte arquitetos e, portanto, susceptíveis de uma influência mais ideológica que real na questão da política urbana.

O reconhecimento de tais limitações não permite, todavia, absolver completamente a Carta, como gostariam hoje alguns irredutíveis saudosistas do modernismo. Nós realmente não acreditamos que se possa atribuir a falência do urbanismo moderno ao fato de que a Carta tenha sido mal interpretada ou aplicada de modo incompleto e muito menos acusar a Arquitetura como culpável por não ter se mostrado à altura das intenções do texto. Mas se é verdade que não se deve ceder à tentação de estabelecer uma relação de causa e efeito, é necessário pelo menos reconhecer que o urbanismo do pós-guerra encontra a sua mais perfeita ilustração na Carta de Atenas.

Na realidade, o texto não propõe nada de novo. Assim, Gaston Bardet não estava errado em interpretá-lo como uma mera transposição em chave aforística de uma prática já verificada e reconduzida a simples critérios de bom-senso. A Carta, portanto, não inventa nada, limitando-se a organizar, num sistema, uma série de soluções de urbanismo preexistentes que em alguns casos remontam, inclusive, aos séculos de 1700; mas em compensação lhes confere caráter normativo, universal e abstrato. Ela apresenta portanto um modelo no verdadeiro sentido da palavra, podendo-se dizer com acentuado tom imperialista e totalitário. Nem se pode entender a concretização de tal modelo se não à luz da formação da cidade industrial, assim como para colher as reais implicações é necessário situar a Carta no contexto das teo-

rias do movimento moderno sobre a cidade e, principalmente, como ele mesmo prognosticava, no contexto da obra teórica de Le Corbusier, de quem esta representa o auge. A Carta, de fato, dá o verdadeiro sentido, a efetiva concretização de todas as precedentes propostas corbusianas e, por sua vez, pode ser corretamente interpretada à luz da "Cidade Radiosa", da "unidade de habitação" e da "máquina de morar", como também do *brise-soleil*, planta livre, janela corrida, pilotis e da cobertura-jardim. Exatamente esta busca de coerência, com o risco de parecer inconsistente e ambígua, constitui o aspecto mais interessante, porém o mais frágil da Carta e faz com que hoje esta pareça tão superada como a obra arquitetônica de Corbusier.

Mas o fato de que a Carta seja considerada um "monumento histórico moderno" significa que o "modelo" por ela proposto tenha-se tornado caduco ou simplesmente inoperante? Convém lembrar com que objetivos a maior parte dos governos europeus colocou, no pós-guerra, o problema da reconstrução nos seus respectivos países. Sob este ponto de vista, a França se torna um exemplo, pois graças à existência de uma estrutura estatal fortemente centralizada pôde aplicar uma política habitacional concebida sobre bases prioritárias bem definidas.

O 1º objetivo consistia em realizar rapidamente, e a baixo custo, uma notável quantidade de moradias para tentar resolver uma situação deficitária cujas origens remontam à crise econômica de 1929. Esta carência de alojamentos agravou-se pelas destruições da guerra mas estava destinada a ampliar-se em seguida com o movimento de migração rural aos grandes centros urbanos que acompanha a radical transformação da agricultura e da indústria até fins dos anos 60. O 2º objetivo referia-se ao desenvolvimento de uma construção capaz de fazer frente a uma maciça produção de habitação popular. O 3º era o da urbanização, considerada então o único instrumento suscetível de possibilitar a geração da enorme quantidade de novas habitações, dando ao mesmo tempo uma forma a tal produção.

O fato de questionar tais objetivos prioritários para a base de uma "política da casa" não era um fenômeno específico da situação francesa: foram, ao invés, as soluções adotadas que se diferenciaram sensivelmente das soluções de outros países europeus. Através de adequadas normatizações a construção residencial foi submetida às exigências de uma indústria concentrada unicamente na pré-fabricação pesada. Apesar do aparente determinismo, esta situação permitia uma ampla escolha entre várias soluções urbanísticas capazes de garantir a produção de uma quantidade relevante de habitação popular. Durante a fase de reconstrução, três eram os caminhos possíveis, correspondentes a outros tantos modelos: o regional, efetivamente adotado para a reconstrução de alguns centros históricos; o racional, proposto por A. Perret, que apesar de inserir-se na tradição moderna, tendia a conservar os traçados específicos da cidade; enfim, o modelo da cidade funcional, da "Cidade Radiosa" que Le Corbusier apoiava, no início, sujeito a violentas críticas mas que acabou se impondo na França como o único modelo oficial para todas as operações da construção residencial até fins dos anos 60, não só nos bairros periféricos mas também no centro histórico.

Reexaminando a questão, hoje, surgem espontaneamente estas perguntas: qual era a verdadeira essência de tal modelo? Por que conseguiu se impor acima de qualquer outra alternativa? Não é possível que este continue operante, talvez sob formas diferentes, apesar das críticas a que foi submetido? Para completar o quadro, enfim, convém levantar o problema de como se pode redimir o modelo para promover operações urbanísticas de um novo tipo.

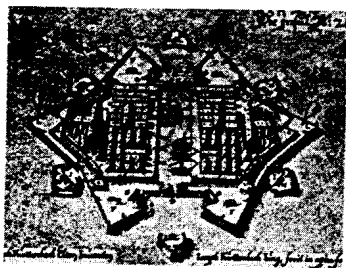
## A Carta e o modelo

O modelo de cidade proposto na Carta de Atenas e ilustrado por Le Corbusier implica um espaço de tipo novo que, obviamente, se confronta, sob diversos aspectos, àquele da cidade histórica. Em primeiro lugar, este vem reduzido a uma mera abstração, isto é, unicamente em suas três dimensões. É homogêneo, isó-

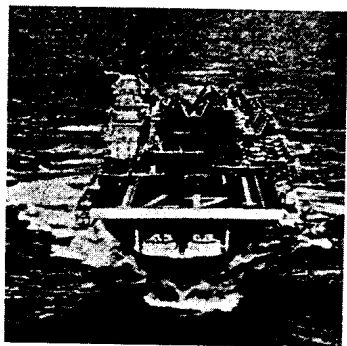
tropo e isento d histórico política rado em gar ideia rial de tros, com diferenc gregação to.

Este m precisão para o su o funcio como un de metá gica, a m canizada na, se co rios reag tamente da indús

Esta i e já enun em Fran a decom vés da a objeto-ci dos orde sume co o "aloja ponde à ma.



Difesa



Defence

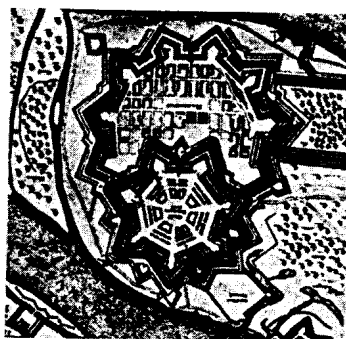
A construção da cidade se baseia completamente sobre a definição de um elemento primário (cozinha de Frankfurt), máquina para habitar ou simples "célula habitável", em cuja base se poderá determinar entidades progressivamente mais amplas, como as unidades de vizinhança e a cidade por si mesma. Tudo agora dependerá do alojamento. Em primeiro lugar os "equipamentos" regulados por um reticulado que determinará a natureza e a qualidade de cada nível de desenvolvimento do sistema. Redes e infra-estrutura foram reduzidas a uma função autônoma e única, de irrigação mecânica das várias unidades do sistema. O *status* do solo é anulado porque não existirá mais nenhum sinal das diferenças fundamentais entre público e privado.

No momento em que o tecido urbano não será mais regulado por uma relação específica entre morfologia urbana e tipologia dos edifícios, a Arquitetura se explicará por uma simples justaposição de objetos isolados, estanques, carregada de uma superexpressividade de valores ausentes. Enquanto a cidade histórica é inteiramente percorrida por uma rede de hierarquias simbólicas em cujo contexto e projeções, habitação e monumento se confrontam, se contrapõem ou se associam para produzir significados e diferenças, o modelo proposto pela Carta rompe esta dialética da habitação e se torna monumento. Não um instrumento de monumentalidade destinado a exaltar determinados valores coletivos como os Höfe vienenses celebravam a social-democracia, mas sim um

tropo e fragmentável, desprovido de direção; isento de qualquer valor cultural simbólico ou histórico. Não centraliza nenhuma estratégia política ou econômica. É um espaço considerado em termos meramente quantitativos, lugar ideal para a aplicação da repetição industrial de elementos isolados iguais uns aos outros, como também lugar de fracionamento indiferenciado, da separação funcional e da segregação, ilustrada pela técnica do zoneamento.

Este novo conceito de espaço, anunciado com precisão em toda a Carta, é o 1º pressuposto para o surgimento do modelo mas não explica o funcionamento. A cidade funcional é descrita como um "sistema" repassado a um conjunto de metáforas mais ou menos antigas: a biológica, a mecânica e, enfim, a industrial (ou mecanizada). A cidade, organismo vivo e máquina, se compõe, portanto, de elementos primários reagrupados segundo procedimentos diretamente derivados das cadeias de montagem da indústria automobilística.

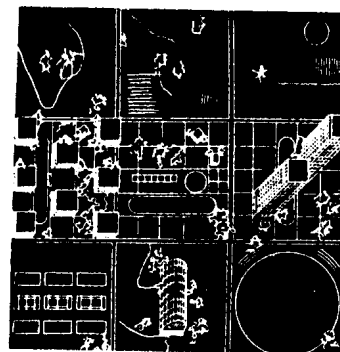
Esta idéia elementar, por si pouco original e já enunciada anteriormente por Ernest May, em Frankfurt, é o fio condutor que permite seja a decomposição dos fenômenos urbanos através da análise funcional, seja reconstruir o objeto-cidade como simples justaposição de dados ordenados sistematicamente. O sistema assume como sendo o único objeto e finalidade o "alojamento", termo cuja abstração corresponde à abstração do espaço e de todo o sistema.



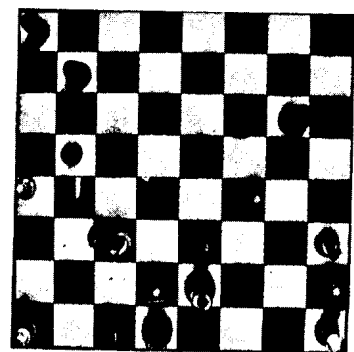
Duplicazione



Duplication



Similarità

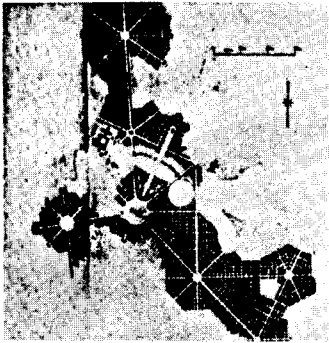


Similarity

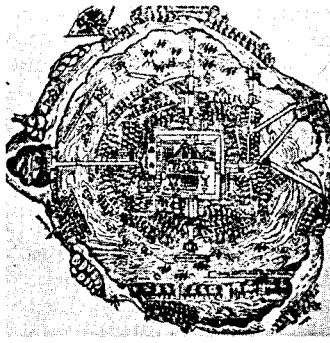
monumento em si, comparável à unidade de habitação de Marselha.

Esta monumentalidade sem referências, sem nenhuma relação com a hierarquia simbólica coletiva, acaba por anular-se na insignificância. Mas tal viravolta pressupõe uma outra tão paradoxal como a 1ª, na relação entre cidade e Arquitetura. Na cidade histórica, a morfologia urbana tem a função de assegurar a permanência, a unidade e a continuidade no espaço e no tempo enquanto a Arquitetura é sujeita a uma constante transformação que lhe impõe ser, por definição, heterogênea, descontínua e fragmentária. O modelo enunciado pela Carta inverte essa relação de tal modo que a Arquitetura se encontra obrigada a propor-se como uma totalidade unitária em relação ao fracionamento e descontinuidade do espaço urbano. O edifício de habitação coletiva nascido como uma unidade simples tem muito mais tendência a transformar-se em sistema auto-suficiente, complexo, assumindo uma parte das funções inicialmente atribuídas ao espaço urbano (a estrada, os negócios, os serviços).

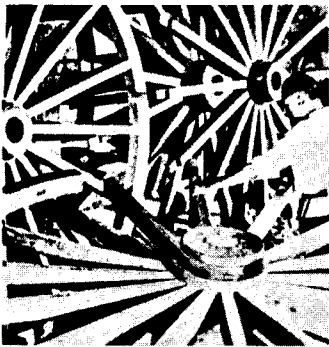
A unidade de habitação de Marselha atribui à Arquitetura uma nova dimensão que vai além de seus confins abrindo mão de uma das maiores aberrações: a pura e simples substituição da cidade por uma arquitetura megaestrutural investida de todas as funções urbanas e que mimetiza a própria cidade. O modelo produz assim o próprio antídoto propondo-se um objetivo utópico: o de restaurar totalmente a ordem e a unidade urbanas na Arquitetura



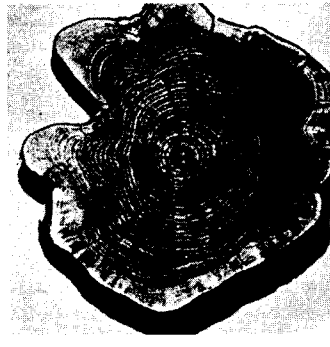
Emissioni



Crescita



Emission



Growth

que, por princípio, é fragmentada e descontínua.

Pelo espaço que descreve, mas principalmente pelo sistema essencialmente habitável que pressupõe, o modelo proposto por Le Corbusier representa uma "auto-ideia da cidade" (no sentido entendido por J. Rykwert em *A idéia de cidade*) na definição de cidades européias, onde as funções religiosas, culturais, econômicas, políticas ou administrativas prevalecem sempre sobre a função residencial, e é exatamente isto que as distingue do simples aglomerado de alojamentos, por mais importante que este seja. A confirmação de tal fato é suficiente lembrar os ritos das fundações das cidades que decretam o caráter de microcosmo. O modelo da Carta não somente representa a concepção oposta mas, além disso, suprimindo os elementos do espaço urbano tradicional (rua, praça, lote, quarteirão, monumento) nega ao habitante toda possibilidade de identificação, de reconhecimento e, portanto, de comunicação.

Contestando as convenções que regulam as relações entre os vários espaços e que determinam a forma, este consegue até distorcer a linguagem. É o próprio Le Corbusier quem fornece um exemplo significativo quando, defendendo a supressão da estrada-corredor, propõe chamar "estrada" o corredor da unidade de habitação. As palavras não perderam somente a denotação formal, mas inclusive seu significado. A terminologia abstrata, "inocentemente" técnica, instaurada pela Carta tem uma função determinada na destruição da idéia de ci-

dade: substituir uma palavra por outra ("alojamento" em vez de "habitação", "percurso" em vez de "rua", "espaço verde" em vez de "parque" e "jardim") equivale a cor, o significado das coisas cujas palavras reciriam assim como, em última instância, a "cidade" se reduz a um invólucro que não contém mais nada.

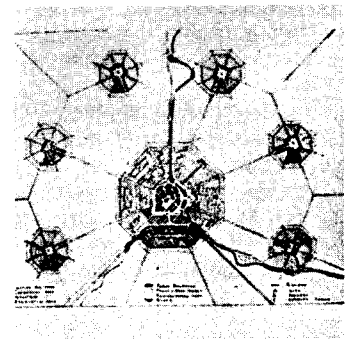
### Aplicação generalizada do modelo

No início do artigo se acenou a uma improvável influência da Carta enquanto texto: o modelo por ela enunciado, em compensação, se impõe com extraordinária velocidade, suplantando todos os outros. Convém, portanto, examinar as razões de tal sucesso.

A 1ª razão é, talvez, a mais determinante: consiste no próprio fato de ter promovido a modelo uma prática urbanística que coincidia perfeitamente com as prioridades formuladas pelos jovens europeus na ocasião da reconstrução. Como foi visto, o 1º objetivo a ser alcançado era o de uma construção maciça de habitações e a ela estava totalmente subordinada a indústria da construção. Ora, tal lógica é exatamente aquela sobre a qual se baseia toda a formulação teórica do modelo proposto por Le Corbusier. Em resumo, a mecânica do sistema, que parte da célula de habitação para alcançar a unidade de habitação e, sucessivamente, um conjunto mais vasto, era perfeitamente adequada a uma situação de crise como também à intervenção pesada e centralizadora do Estado,

que não podia sujeitar-se ao jogo complexo do mercado. Foi exatamente no setor de construção que a ação do capitalismo monopolístico de Estado se demonstrou particularmente eficaz. E não há dúvidas que tal eficácia seja causada essencialmente pela aplicação do modelo da Carta. O conceito de espaço homogêneo, isotrópico e fragmentário, legitimava de fato algumas expropriações e subdivisões do solo que ofereciam uma nova dimensão à especulação da terra e ao desenvolvimento da construção. A metáfora "máquina" se acopla à necessidade de uma indústria pesada e fundada pela ação direta do Estado e completamente dependente de um mercado interno frágil, na medida em que este também é subsidiado pelo Estado.

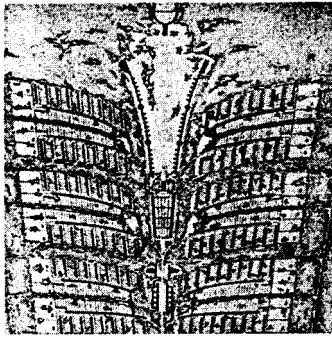
É necessário considerar ainda que o sistema oferecia a possibilidade de uma gestão urbana simples e eficaz de uma grande quantidade de alojamentos, por parte de uma tecnocracia e uma burocracia estatal. Os mesmos arquitetos antes em dúvida não demoram a sustentar diretamente este tipo de gestão, que implicava concentração do trabalho nas mãos de poucos. E mesmo os métodos de projetar acabaram por refletir o processo industrial baseado na repetição de elementos idênticos, reunidos por uma simples justaposição e por sobreposição mecânica. A difusão do modelo é gradual: num primeiro momento foi aplicado em setores limitados, estendendo-se depois a toda a mancha urbana. A dimensão de tal difusão respondia à lógica do quantitativo. Inicialmente se limi-



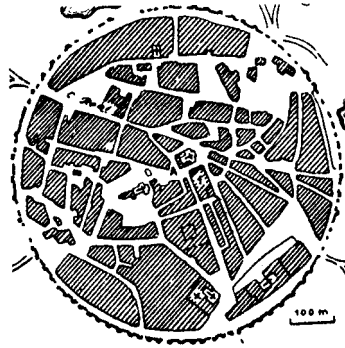
Pendenti



Appendages



Ramificazioni



Accerchiamento



ramificação

Ramifications



circundar

Encirclement

tou a alguns blocos edificadas na periferia da cidade. Depois, rapidamente passou à política dos "conjuntos" auto-suficientes e completamente isolados dos centros existentes. Na tentativa de remediar os evidentes limites apresentados pela autarquia e pela dispersão, foi orientado, portanto, pela criação de "cidades novas", onde, através de formas arquitetônicas cada vez mais estanques, o modelo urbano pudesse finalmente encontrar uma aplicação total.

Ao mesmo tempo, enquanto se organizava a mudança das populações operárias para as novas residências periféricas, nos centros históricos da cidade se abriam novas possibilidades de intervenções especulativas. Os trabalhos de restauro que apagam sistematicamente qualquer vestígio do desenho histórico representam a última fase de aplicação genérica do modelo em todo o campo urbanístico. A partir desse momento a transformação da cidade em um espaço homogêneo se cumpre na fragmentação arquitetônica e na dissolução da forma urbana.

Não cabe aqui uma crítica detalhada sobre os efeitos deste tipo de urbanização. Assim, nos limitaremos a lembrar que não se tratou somente de uma decadência social e cultural: junto ao patrimônio urbano e arquitetônico desaparecia também aquela escola de civilização, aquela fábrica de cultura que a cidade européia sempre representou. Não se deve estranhar, portanto, se às "jungles" urbanas, que criamos espaços disformes e opacos, sem nenhum simbolismo, desprovidos de explícitas re-

ferências de qualquer convenção de sociabilidade, produzam formas novas de barbarismos dotados de ritos e mitos próprios, nos quais a sociedade nega reconhecer-se. Frequentemente tende-se a esquecer que a cidade, com seus muros, suas ruas, suas praças e monumentos é a escola onde se forma e define a sociedade civil. O desastre urbano assume, além disso, uma dimensão econômica que a pseudoracionalidade tecnicista se esforçou para dissimular enquanto existia a abundância. E não se trata somente do desperdício de terra e de energia, mas também dos custos exorbitantes dos serviços e da manutenção: a indeterminação espacial entre público e privado instaura uma privatização geral da cidade, não a favor dos habitantes, que não dispõem mais de nenhum espaço de apropriação, mas sim em favor dos organismos responsáveis pela gestão urbana.

### Alternativas ao modelo da Carta

Basta que o modelo se generalize para que apareçam imediatamente os resultados negativos. Por esta razão, a partir dos anos 50, mesmo sem recusar os princípios do modelo da Carta, alguns arquitetos tentam elaborar uma alternativa que atenua o caráter redutor e segregador.

As propostas de Tange, Bakema, Smithson ou Candilis têm indiscutível valor crítico mas todos se baseiam sobre soluções de ordem dimensional que elevam a lógica do sistema cor-

busiano até a utopia. Do microcosmo urbano da Unidade de Habitação de Marselha passa-se à megaestrutura arquitetônica. A alternativa para a diluição da forma urbana consistirá em concentrar na Arquitetura toda a complexidade e diversidade de uma cidade já então mimética. Máquinas para morar ou cidades-máquina, última metamorfose da cidade funcional de 1933: dois aspectos de um único sonho, frequentemente perseguido pelos arquitetos em busca da modernidade.

Somente uma crítica radical relacionada com a crise econômica conseguiu pôr um fim a estes esquemas utópicos e globalizantes. Foi necessária uma volta ao realismo para que reaparecesse uma legítima preocupação pela forma da cidade, para sua materialização e sua mecânica complexa. Falou-se da cidade em partes e em fragmentos, preocupando-se em salvaguardar, restaurar e reagregar os tecidos urbanos. Foram propostos novos métodos para analisar as relações entre tipologias e morfologias urbanas a fim de restabelecer a continuidade. Até se pensou que se poderia instaurar as condições de uma nova urbanização que pretendia ser mais do que uma simples versão camuflada do modelo dominante. Falar de forma urbana não significa ignorar os problemas sócio-econômicos nem acreditar que a Arquitetura seja capaz de constituir sozinha o espaço da cidade. Significa, simplesmente, reconhecer a dimensão do visível no espaço urbano, operar no contexto de um sistema de inter-relações entre forma urbana e tipologia arquitetônica, aceitar que o espaço urbano seja preenchido por valores simbólicos hierárquicos que dão um significado diferenciado à Arquitetura. Se a Arquitetura deve encontrar uma dimensão simbólica (a fim de ser um sinal de reconhecimento), é necessário que se introduzam no sistema suas convenções urbanas. Caso contrário é irremediavelmente condenada como constatamos no dia-a-dia nas "Villes Nouvelles" pela confusão e insignificância.

Os arquitetos não são os únicos responsáveis por este estado de coisas, à medida que a autoridade política, que garante os valores coletivos, renunciou a seu papel no planejamento. A primeira condição consiste em examinar criticamente o conjunto de normas, regulamentos e procedimentos que constituem o aparato operativo do planejamento urbano. Os projetos de ocupação do solo, apesar de sua aparente inocuidade técnica, são, na realidade, os veículos de um modelo tacitamente antiurbano. Um dia perceberemos que este aparato de regulamentos e estes procedimentos destinados a resolver abstratamente os problemas de densidade da população e das diversas ocupações do solo, têm precisas implicações espaciais. Seria necessário reexaminar a questão de pontacabeça e encontrar algumas regras simples e corretas, cuja finalidade essencial consiste em organizar o espaço público, mas que tenha precisas implicações de densidade.

A segunda condição é que se renuncie a qualquer idéia de *modelo urbano* quando se trata de afrontar o problema da cidade ou do

## ESPAÇO ABERTO

bairro. Falamos do modelo proposto com clareza pela Carta de Atenas. Mas em regra geral a nossa concepção de urbanismo faz sempre referência ao mesmo espaço homogêneo, isótopo e descontínuo. Continua a se conceber a cidade segundo sistemas separados e sobrepostos ou funções isoladas e segregadoras. Persiste-se em ver nela uma construção mecanicista baseada essencialmente na célula habitacional, a partir da qual se desenvolve o aglomerado dos alojamentos e dos equipamentos como "prolongamentos" das habitações (rede dos serviços), e, enfim, o centro, coroamento de toda a construção.

A história das cidades e as mais recentes análises demonstram, no entanto, que um acúmulo de alojamentos, mesmo da ordem de centenas de milhares, não é suficiente para fazer uma cidade. As cidades ocupam uma outra dimensão: simbólica, política, territorial. A sua função principal é a de oferecer um serviço, mesmo se não estruturada de modo a comportar alojamentos para seus habitantes; e isto vale, em uma escala diversa, também para o bairro. Portanto, se se quer pensar de um modo novo o projeto urbano, será necessário operar com conceitos inversos: refletir sobre o espaço urbano em termos de diferença, de unidade e de descontinuidade. Só que a Arquitetura não é capaz de fazê-lo sozinha, sendo, por natureza, descontínua e fragmentária.

O novo projeto urbano deveria, portanto, recuperar a dialética da unidade e do fragmento, do contínuo e do descontínuo, do idêntico e do diverso que se encontra em todas as cidades existentes. Para que isto se realize é necessário inserir a fragmentação das operações arquitetônicas (e não a subdivisão), a multiplicidade da Arquitetura, isolada, no rígido quadro das regras urbanas na qual se molda a imagem visível da cidade, de modo a restituir ao tecido urbano a flexibilidade da antiga subdivisão cadastral. Mesmo sob este ponto, a lógica urbana e arquitetônica coincide com a necessidade econômica.

As maciças operações dos últimos anos, além de se revelarem desastrosas em relação à manutenção como também aos custos energéticos e sociais, aparecem irremediavelmente imutáveis no tempo e no espaço. Tendo nascido de uma política do *bulldozer*, não podem ser modificadas nem adaptadas senão com o *bulldozer* ou com a dinamite. Seria necessário fazer as contas do custo desta falta de flexibilidade, que, em alguns casos, pode impedir qualquer séria tentativa de restauro. No futuro, é necessário, portanto, conceber um tecido urbano fracionado, uma subdivisão técnica correta: à tipologia da habitação moderna, que torna possível, como acontecia com a cidade antiga, o trabalho de substituição ou de restauro. E mesmo neste caso, uma rigorosa delimitação do espaço público e do privado constitui uma garantia de flexibilidade do tecido urbano, na medida em que circunscreve e simplifica a ação de diversos funcionários públicos e privados. Numa realidade como a urbana, a complexidade de determinadas montagens por encai-

xes (ao invés de justaposição) torna pesada e, portanto, cara, qualquer modificação.

### O projeto urbano

Claro que não sou o único a falar de projeto urbano, uma expressão muito usada nos dias de hoje, mesmo se nem sempre no verdadeiro sentido, já que muitas vezes acaba designando procedimentos superados como os esquemas estruturais ou planimetrias gerais. Em primeiro lugar convém determinar o que um projeto urbano não é. Diversamente dos esquemas estruturais, esta não é uma construção abstrata baseada essencialmente na determinação das infra-estruturas e sobre a subdivisão do solo em zonas de ocupação, sem nenhum cuidado com o espaço. Mas tampouco é, no extremo oposto, uma planimetria arquitetônica, nem fragmento de arquitetura, que se reduziria a uma nova megaestrutura formal. O projeto urbano não define a embalagem dos edifícios a serem construídos de uma forma mais ou menos imperativa, mas consiste na individualização de quatro elementos que constituem o tecido urbano: o traçado, as hierarquias monumentais, a subdivisão e, enfim, as regras de organização espacial.

### O traçado

Quando se fala em traçado urbano, é natural que se pense imediatamente em infra-estruturas viárias. Na realidade, as coisas não são tão simples: de fato, se trata de organizar a forma de espaço público sem evitar a complexidade polifuncional mas lembrando-se sempre que esta constitui a base permanente de um espaço potencialmente visível. A do traçado é uma arte muito antiga que não pertence ao âmbito da Arquitetura porque não age individualmente mas evidencia a pluralidade das obras coletivas. Recentra, todavia, na esfera da Arquitetura na medida em que se trata de uma arte técnica do espaço que usa a Arquitetura como instrumento da própria realização.

Alguns estudos recentes sobre os traçados das cidades "novas" concebidas ao longo da história colocam em foco um fenômeno paradoxal: o fato de que a uma simplicidade extrema e real corresponde muitas vezes um traçado claríssimo.

A riqueza espacial de algumas cidades barrocas deriva do confronto entre a evidência unitária de um traçado extremamente simples e a sofisticada complexidade de uma Arquitetura fragmentada feita de elementos individuais mas cuidadosamente hierarquizados. Simples, porém, não significa simplístico. A qualidade de um traçado se baseia sobre a pertinência funcional, monumental (hierarquias), e dimensional (largura, comprimento e malha). Não sabemos ainda com certeza qual poderia ser a pertinência de um traçado destinado a uma cidade contemporânea mas com certeza ela deverá inserir-se em uma convenção urbana duradoura. Sabemos também que o traçado é dialeticamente correto aos outros elementos cons-

trutivos do espaço urbano: as hierarquias institucionais, a subdivisão do tecido e as regras espaciais.

### As hierarquias monumentais

Um traçado é sempre hierarquizado: hierarquia técnica, funcional, simbólica e monumental. Isto, portanto, deverá ser determinado por uma hierarquia institucional na mesma medida em que, por sua vez, determina o espaço monumental da cidade. Mas, o que se entende por hierarquia institucional? Trata-se essencialmente da distribuição das instituições, dos serviços sobre o território de acordo com uma hierarquia que traduz a idéia que uma determinada sociedade tem da cidade. A cidade não pode ficar sem símbolos (sinais de reconhecimento), pelo menos por razões de orientação e compreensão dos habitantes. Até as cidades novas içam alguns símbolos (torres, fontes, esculturas), mais patéticas, e insignificantes, na medida em que se sobrepõem ao espaço, como verdadeiras e reais operações de cosmética. Na realidade, é o espaço público e as instituições da cidade que são simbólicos, e o monumento ou a escultura servem somente para confirmar um lugar já predestinado pelo próprio espaço e pela própria função.

### A subdivisão

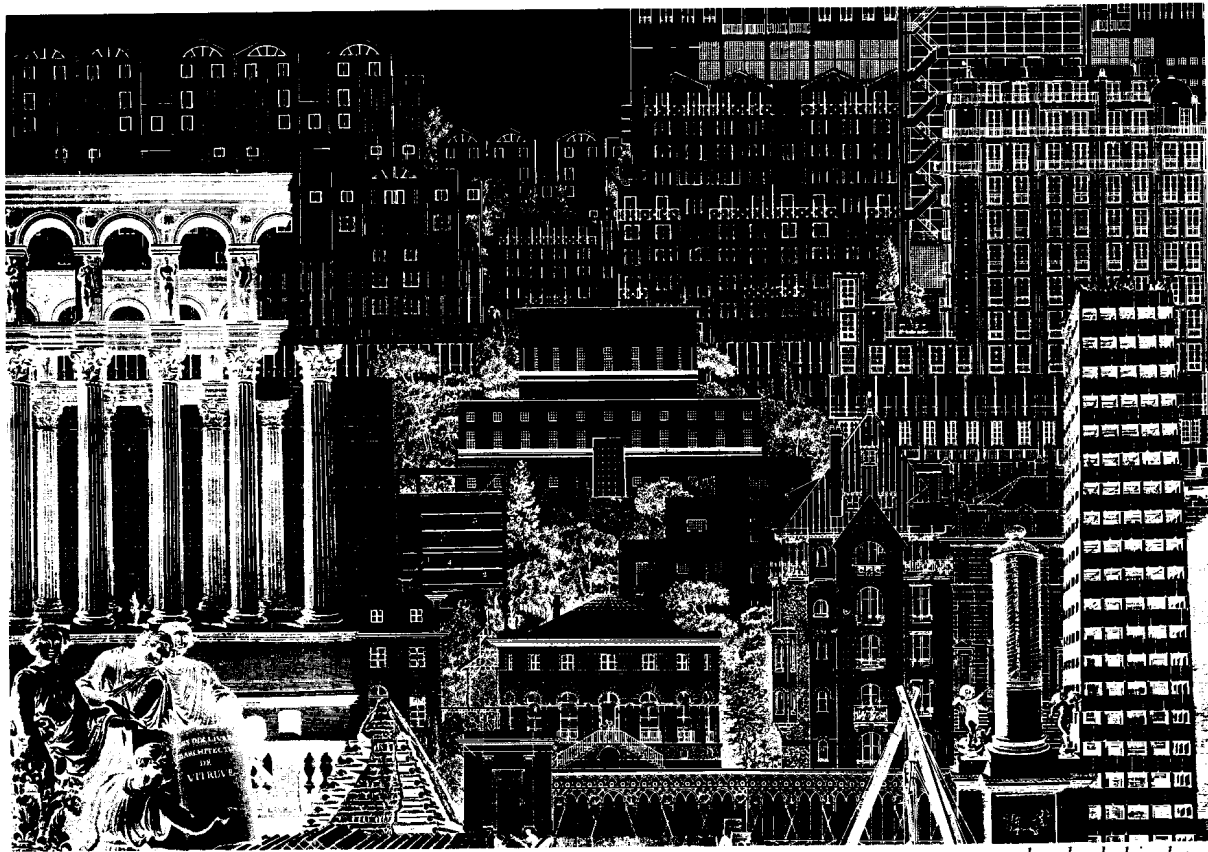
Falamos da dimensão do traçado. Um dos parâmetros essenciais de tais dimensões é a subdivisão operativa que regula o construído. Nas cidades antigas, esta subdivisão adquire a forma de uma repartição cadastral (herdada ou voluntariamente planejada), muito ligada à tipologia inicial de edificações de cada período. É um sistema que apresenta numerosas vantagens técnicas em matéria de flexibilidade urbana, à qual devemos grande parte das diversidades e das riquezas de nossas cidades. É, portanto, legítimo perguntar-se não somente por que não é mais utilizada, como também seja sistematicamente apagada onde ainda existe sob o risco de perderem-se preciosas pistas e insubstituíveis testemunhas da história urbana.

Alguns objetarão que a antiga forma da subdivisão é estritamente ligada ao estatuto de propriedade do solo, e que hoje os termos de tal estatuto mudaram. Mas se trata de uma objeção em grande parte inexata: os mais recentes estudos demonstram de fato que a subdivisão cadastral é antes de mais nada técnica e depois jurídica. Além do mais, apresenta um estatuto muito diversificado, adaptável a diversos tipos de propriedades do solo. Por que não estudar, hoje, um sistema de subdivisão técnica que se ligue à tipologia da habitação moderna?

### As regras de organização espacial

O último elemento a ser considerado no projeto urbano é representado pelo conjunto de regras espaciais que regem o visível do espaço

públi  
toler  
ma a  
do u  
públi  
prop  
signi  
a qua  
vés d  
cos s  
der c  
cios,  
faz c  
bele  
trária  
A  
conse  
obrig  
mais  
de u  
ca qu  
ciais  
adeq  
nem q  
arqu  
muit  
men  
tura  
edifi  
ção.  
las o  
pers  
espa



prancha de d. bigelman

público e definem por indução as densidades toleradas para o privado, sem interferir na forma arquitetônica da ocupação do lote. Segundo uma convenção usual na cidade, a fachada pública de uma casa não pertence somente ao proprietário mas também ao transeunte. O que significa que existe uma fachada privada sobre a qual o proprietário tem direito absoluto. Através da licença de construção, os órgãos públicos se reservam aparentemente um certo poder de controle sobre a arquitetura dos edifícios, mas a confusão entre público e privado faz com que o controle supere os limites estabelecidos, tanto que parece uma censura arbitrária sobre o privado.

A privatização da cidade tem, portanto, duas consequências contraditórias: por um lado, obriga os poderes públicos a estender cada vez mais seu controle; por outro, impede a criação de uma verdadeira arquitetura urbana (a única que deveria ser controlada). As regras espaciais devem ser simples, precisas, concretas e adequadas às hierarquias institucionais e monumentais indicadas pelo traçado. Pode-se dizer que elas constituem a potencial substância arquitetônica do traçado mesmo. Algumas são muito antigas embora ainda válidas, principalmente no que concerne ao alinhamento, à altura dos andares, aos limites volumétricos dos edifícios, dos tetos e dos objetos e à organização. Trata-se simplesmente de complementá-las ou de adaptá-las em cada caso específico na perspectiva da unidade e da continuidade do espaço urbano, deixando aos arquitetos o pri-

vilégio das fraturas, descontinuidades e singularidades, nas quais se excedem geralmente com prejuízo para o conjunto.

Duas últimas condições necessárias mas não suficientes para que se instaure uma nova política do espaço urbano seriam a autoridade que garante o projeto urbano e o órgão técnico que supervisiona o projeto no tempo estabelecido. Foi mencionado, acima, que o espaço público depende de convenções, que se exprimem em determinadas formas e através de uma linguagem específica. As palavras "estrada", "praça", "avenida" têm conotações formais e espaciais precisas que compreendem milhares de ruas, praças e estradas diferentes no tempo e no espaço cultural europeu. Se falta esta condição tanto as formas quanto as palavras se confundem, tornando quase impossível qualquer tipo de comunicação. O espaço da cidade se desorienta e se desagrega e a Arquitetura, perdendo todo referencial, cai na insignificância.

Faz parte do trabalho da autoridade pública garantir as convenções que regem os espaços públicos e as hierarquias monumentais. Ela deve, de qualquer forma, assumir totalmente a própria função política, cívica e econômica sobre o espaço público, restituindo ao privado uma liberdade total nos limites bem definidos das regras espaciais do projeto urbano. Mas por mais necessária e indispensável, a vontade política não poderia constituir uma condição suficiente para a realização do projeto urbano sem um instrumento técnico adequado que assegure permanentemente a implantação do pro-

jeto. Isto porque o projeto urbano não possui nem o caráter global do esquema estrutural nem a rigidez da planimetria. Assim, é indispensável que um órgão técnico verifique que a materialização arquitetônica do projeto respeite as potencialidades espaciais por este proposto. Tal organismo deve portanto estabelecer a subdivisão cadastral e as relações entre morfologia urbana e tipologia das edificações. E ainda tem o dever de orientar as regras espaciais (tornando-as, em alguns casos, mais explícitas) de modo que as hierarquias institucionais e monumentais inseridas no projeto adquiram uma importância correta e sejam facilmente legíveis. Uma vez colocadas estas condições, nem todos os problemas serão todavia resolvidos porque, diferentemente da Arquitetura, a prática urbana requer longo tempo. Por outro lado seria inútil estabelecer *a priori* uma imagem definitiva da cidade a ser construída.

Tudo o que podemos conhecer são os pressupostos e os princípios, o seu destino nos escapará sempre. Hoje, depois do desmoronamento das certezas do movimento moderno, só uma coisa é certa: a cidade permanece o nosso primeiro e único objetivo, porque nela está o futuro da Arquitetura.

\* Da revista *Lotus International* n.º 41 Ed. Electra; tradução Marisa Barda

As ilustrações são de O. M. Ungers; "Morphologie — City metaphors" Cologne 1982