

**Universidade de São Paulo (USP)**

**Faculdade de Arquitetura e Urbanismo (FAU)**

**Luciano Torres Tricário**

***Raptos do direito à cidade como categoria de  
análise do plano urbano na modernidade***

São Paulo

2008

# **Livros Grátis**

<http://www.livrosgratis.com.br>

Milhares de livros grátis para download.

## Ficha catalográfica

AUTORIZO A REPRODUÇÃO E DIVULGAÇÃO TOTAL OU PARCIAL DESTE TRABALHO, POR QUALQUER MEIO CONVENCIONAL OU ELETRÔNICO, PARA FINS DE ESTUDO E PESQUISA, DESDE QUE CITADA A FONTE.

E-MAIL: lttorres@usp.br

Tricárico, Luciano Torres  
T823r Raptos do direito à cidade como categoria de análise do plano urbano na modernidade / Luciano Torres Tricárico. --São Paulo, 2008.  
203 p. : il.

Tese (Doutorado - Área de Concentração: Projeto, Espaço e Cultura) - FAUUSP.  
Orientadora: Lucrecia D'Aléssio Ferrara

1.Planejamento territorial urbano 2.Cidades  
I.Título

CDU 711.4

**Luciano Torres Tricárico**

***Raptos do direito à cidade como categoria de análise do plano urbano na modernidade***

Tese apresentada à Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo para obtenção do título de Doutor.

Área de concentração: Projeto, Espaço e Cultura

Orientadora: Prof<sup>a</sup>. Dr<sup>a</sup>. Lucrécia D'Aléssio Ferrara

São Paulo

2008

**Universidade de São Paulo (USP)**

**Faculdade de Arquitetura e Urbanismo (FAU)**

**Curso de Pós-graduação**

**Programa de Doutorado**

**Área de concentração: Projeto, Espaço e Cultura**

***Raptos do direito à cidade como categoria de  
análise do plano urbano na modernidade***

Tese de Doutorado

Luciano Torres Tricárico

**orientadora**

**Prof<sup>a</sup>. Dr<sup>a</sup>. Lucrecia D'Aléssio Ferrara**

São Paulo

2008

## **Dedicatória**

À Encarnación Torres Muñoz, minha mãe.

## **Agradecimentos**

Aos funcionários dos órgãos de pesquisa visitados que contribuíram na procura de material iconográfico ainda quando se fez a pesquisa de mestrado, ajudando também, em tempo hábil, no cumprimento de prazos estabelecidos desta pesquisa. Assim, deve-se agradecer à Maria Helena, bibliotecária dos Arquivos Mário de Andrade e Ernani Silva Bruno (IEB – Instituto de Estudos Brasileiros); bem como à Bianca e Ana Paula, responsáveis pela Coleção de Artes Visuais do IEB. À Neuza, responsável pelo Setor de Catalogação e Documentação do MAC USP (Museu de Arte Contemporânea da Universidade de São Paulo). À prof<sup>a</sup>. dr<sup>a</sup>. Solange Ferraz de Lima, diretora do Acervo Iconográfico do Museu Paulista. À Eunice do CESAD FAU USP (Centro de Seleção e Armazenamento de Dados da Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo). À Ana Paula Montes do Acervo Técnico do MAM (Museu de Arte Moderna de São Paulo). À Maria Isabel Torres da Fundação Patrimônio Histórico da Energia de São Paulo – Eletropaulo. À Juany da Seção de Arquivo de Negativos da Secretaria Municipal de Cultura de São Paulo. À Adriana Medina da Coordenadoria do Setor de Documentação do MIS (Museu da Imagem e do Som de São Paulo). À Odette Vieira e Márcia do Instituto Moreira Salles de São Paulo. À Iracema e Neuza, bibliotecárias do Acervo Ramos de Azevedo da FAU USP (Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo); bem como à Satiko do Setor de Livros Raros da FAU USP (Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo), por “agilizar” as fotografias do original do “Relatório de Melhoramentos para São Paulo” de Robert Moses. E todas as funcionárias do Acervo Audiovisual da ECA USP (Escola de Comunicações de Artes da Universidade de São Paulo).

Ao cineasta Paulo Baroukh, pela gentileza em ceder vídeos necessários para análise de mídias aplicadas ao planejamento urbano.

Ao coordenador do Curso de Arquitetura e Urbanismo da Universidade do Vale do Itajaí (Santa Catarina) Prof. Dr. Jânio Vicente Rech que flexibilizou horários em constantes viagens para São Paulo para pesquisas e consultas em bibliotecas e instituições.

Aos meus alunos de iniciação científica ou estagiários do LaPa (Laboratório de Paisagismo Aplicado – Curso de Arquitetura e Urbanismo da Universidade do Vale do Itajaí, SC): Lara Portela, Víctor Augusto, Flávia Monteiro, Debora Nardelli,

Stefan Gallasch e Silva, Heloísa Flores e Suyan Cordova, todos discentes do Curso de Arquitetura e Urbanismo da Universidade do Vale do Itajaí (Santa Catarina), que com seus trabalhos de pesquisa financiados pelo programa Artigo 170 do Governo do Estado de Santa Catarina ou pelo ProBIC (Programa de Bolsas de Iniciação Científica) do CNPq, “alimentaram” as interpretações aqui arroladas.

À arquiteta e urbanista Lara Portela que ajudou nas traduções e versões dos textos em francês.

Às professoras doutoras Maria Lúcia C. Gitahy e Maria Ângela Faggin P. Leite, pelas observações e encaminhamentos dos trabalhos de pesquisa na ocasião de banca de qualificação.

E, obviamente, à prof<sup>a</sup>. dr<sup>a</sup>. Lucrécia D’Alessio Ferrara, a Orientadora que sempre acompanhou meu trabalho acadêmico desde a graduação; formou em mim um caráter do pensar; desdobrou este pensar no vivido e no ofício de arquiteto e urbanista. Meus sinceros agradecimentos.

## Apresentação

Os estudos aqui desenvolvidos são referentes ao programa de doutorado da Faculdade de Arquitetura e Urbanismo (FAU) da Universidade de São Paulo (USP), dentro da área de concentração “Projeto, Espaço e Cultura”. Este estudo se iniciou no ano de 2005 sob orientação da professora doutora Lucrécia D’Aléssio Ferrara.

No primeiro momento, compreendendo os dois primeiros semestres do referido ano, foram cursadas duas disciplinas como exigências dos créditos do programa de doutorado. No primeiro semestre de 2005 foi cursada a disciplina “Questões de história da urbanização”<sup>1</sup>, ministrada pelos professores doutores

---

<sup>1</sup> A disciplina “Questões de história da urbanização” abrangeu um longo período da urbanização brasileira, desde o período colonial até os séculos XIX, XX e XXI. Ao abordar questões teóricas fundamentais que deram suporte a uma determinada sintaxe espacial ou ainda questões teóricas que foram formuladas, mas que não se efetivaram como propostas espaciais ou se efetivaram “em parte”, ficou evidente que haveria um descompasso entre o ideal de um plano ou planejamento urbano e uma realidade existente onde estes estavam direcionados.

Assim, por exemplo, pôde-se verificar que a decisão de algumas instalações humanas (ainda que no período colonial) estivera marcada por “opções” que privilegiavam um sítio de outro, por razões muitas vezes de estratégia política-administrativa do que, necessariamente, do “melhor” local para se habitar; ou seja, as condicionantes para um assentamento urbano nos primórdios coloniais já indicavam que o papel de assentar cidades não era essencialmente determinado pelo ofício “específico” de um engenheiro militar planejador (mesmo porque no período colonial não se podia falar de um “urbanista”), mas de condicionantes da realidade *empírica* da geografia física, da geopolítica, entre outros. De tal sorte que a noção de *plurisignificação* já podia explicar os diferentes vetores para uma sintaxe do espaço, não se detendo somente na disciplina urbanística específica.

Da mesma maneira, foram abordadas questões relativas à implantação de cidades hispano-americanas com o “modelo” da malha em quadrícula (que naquele momento colonial incluía parte do que é hoje o território brasileiro), como o “sonho” de uma “ordem” espacial e social para os assentamentos humanos no continente que acabara de ser “descoberto”. Tempos mais tarde, este modelo de cidade espanhola se encontrava com fatos de “frustração” seja pelo impasse entre desenho urbano e geografia do território, seja por relações sócio-culturais “inesperadas”, pelo impacto de infra-estruturação ou até mesmo da divisão do solo

Nestor Goulart Reis Filho e Beatriz P. Siqueira Bueno; já no segundo semestre de 2005 foi cursada a disciplina “Teorias da urbanização”<sup>2</sup> sob responsabilidade da professora doutora Rebeca Scherer.

---

como propriedade; de tal sorte que já se “descortinavam” descompassos entre uma vontade espacial colonizadora e aquela realidade sócio-espacial existente.

Quando a disciplina tratou sobre os primeiros efetivos movimentos demográficos no Brasil, a partir da década de 1930 até 1960, ficaram explicitadas as devidas necessidades como infra-estrutura, saneamento e programas de habitação, onde o planejamento de longo prazo se apresentava com a premente intervenção em curto e médio prazo; o que colocaria em debate as metas do que até então se conhecia pelo planejamento urbano na dimensão de seu *tempo* enquanto plano a ser cumprido.

Por fim, o tratamento dado com os “fenômenos” de metropolização a partir de 1945 contribui para verificar como o “modelo” de urbanismo *moderno* se efetivou essencialmente com o viés *progressista* (inclusive em nível nacional), que justificaria uma tomada de decisão “unilateral” para o espaço urbano como promotor de um desenvolvimento econômico a partir da crescente *industrialização*.

Houve também, na oportunidade desta disciplina, a sugestão de uma bibliografia complementar específica para os estudos de caso que se estabelecem aqui neste trabalho.

<sup>2</sup> A disciplina sobre as “Teorias da urbanização” incentivou a revisão e procura por outros métodos interpretativos partindo dos grandes paradigmas das ciências sociais apresentados naquela oportunidade, bem como da compreensão sobre as teorias da urbanização passíveis de novas interpretações e encaminhamentos em razão de uma raiz *racionalizadora* de aceção *moderna*.

Tratou-se da visão das teorias da urbanização que se desenvolveram na América Latina e no Brasil que, genericamente, tentaram justificar uma “dependência” econômica perante os países “desenvolvidos”, colocando, ao mesmo tempo, uma “leitura” de caráter “economicista” para os diagnósticos e prognósticos sobre a cidade e o urbano; o que, de certa forma, outorgou ao plano urbano e à pretensa solução espacial um desejo de “resolução” dos problemas sociais oriundos (essencialmente naquela visão) das relações econômicas estabelecidas. Ou seja, o plano urbano se detinha em metas que se formulavam a fim de dar “soluções” (através do *espaço*) para problemas de ordem sócio-econômica, como que uma *razão* do *sujeito* urbanista (em seu papel demiurgo) que conseguiria “solucionar” os impasses da sociedade.

Deve-se notar que a escolha destas disciplinas esteve pautada pela vontade de entendimento e contextualização da urbanística *moderna*, seja na história de todo o urbanismo, seja em suas especificidades para a realidade brasileira e latino-americana; e principalmente quando tal urbanística esteve relacionada com os “fenômenos” de metropolização – caso evidente de São Paulo – que se tornou o “recorte” para estudos de caso e objeto de análise deste trabalho. Neste sentido, é que se podem considerar as disciplinas cursadas como um suporte para o “amadurecimento” e (inclusive) revisão dos objetos da pesquisa propostos em primeiro momento no plano de trabalho em nível de doutorado.

Outro aspecto relevante das duas disciplinas aproveitado neste trabalho foi o devido cuidado com os termos para com o urbanismo; neste sentido houve a preocupação de dar os significados necessários para a compreensão do texto acadêmico; assim, por exemplo, deu-se a diferenciação entre *modernidade* e *moderno*, *razão* e *racionalismo*, *metropolização* e *metrópole*, *planejamento* e *gestão*, entre outros.

Durante o período em que se cursaram as disciplinas exigidas como formação necessária também se desenvolveram as pesquisas específicas do tema deste trabalho. Neste sentido, as monografias redigidas para a conclusão das duas

---

Neste sentido da visão do papel do urbanista enquanto *técnico* demiurgo e seu papel ideológico na intervenção sócio-espacial, foram significativas as contribuições de um seminário sobre Max Weber, bem como a temática sobre o papel da *tecnoburocracia* no Brasil (em teses de Luís Carlos Bresser Pereira).

Por fim, as discussões acerca de uma *crise* do planejamento e a contribuição de uma sociologia de origem francesa (essencialmente nos trabalhos de Henri Lefebvre) explicitaram a possível interpretação de uma *empiricização* do *tempo* das “metas” do planejamento trazidas, agora, para o universo do *cotidiano*.

Em todo o percurso da disciplina houve a preocupação de estabelecer vínculos entre a *utopia* e sua influência na *modernidade* e *pós-modernidade* dos planos e planejamentos; considerando, desta forma, como a possibilidade de uma construção “distanciada” da realidade *empírica* nos planos pode ocasionar sua “frustração”.

disciplinas foram aproveitadas como parte dos capítulos aqui apresentados e até mesmo para algumas conclusões.

Deve-se considerar ainda que cinco trabalhos de iniciação científica desenvolvidos por alunos do Curso de Arquitetura e Urbanismo da Universidade do Vale do Itajaí, orientados pelo autor deste trabalho através dos programas de financiamento do Artigo 170 do governo do Estado de Santa Catarina e ProBIC (Programa de Bolsas de Iniciação Científica) do CNPq, durante o período de 2005 a 2008, contribuíram para esta pesquisa, uma vez que se detiveram em planos urbanos *modernistas* como objeto de pesquisa e utilizaram a mesma fundamentação teórica tratada aqui.

A partir do ano de 2006 se iniciou todo o trabalho de leitura, interpretação da bibliografia e objetos de pesquisa, concomitante com a elaboração do texto como exigência acadêmica.

De modo que o resultado deste trabalho se apresenta inicialmente com uma “Introdução” que procura resgatar muitos aspectos do plano de trabalho proposto e dar uma noção dos encaminhamentos justificativos e fundamentação teórica utilizada, os objetos “alvo” e objetivos aos que se propõe, bem como os métodos interpretativos e as metodologias de pesquisa. Ainda dentro da “Introdução” é necessário “denominar” o uso dos diversos significados entorno das noções de *moderno*, *modernismo*, *modernidade* e *modernização* (e seus atributos quando referidos especificamente à arquitetura e ao urbanismo); pois “norteará” todo o trabalho que segue.

O capítulo I intitulado “Do *moderno* à *modernidade*” compreende uma postura introdutória que procura “traçar” um panorama geral acerca da *modernidade* conjuntamente com interpretações que podem levar à verificação de alguns “descompassos” em seu *projeto moderno* por uma condição sócio-espacial ideal.

Portanto, tendo como base esta primeira discussão do capítulo I, será possível o direcionamento de alguns fatos do *projeto do modernismo* quando se faz em relação ao *espaço* da cidade, portanto do urbanismo como disciplina da *modernidade*. Dentre estes fatos da manifestação urbanística foram “recortadas” duas condições consideradas (a princípio) sínteses do pensamento urbano *modernista*: uma “progressista” com o plano de Robert Moses para São Paulo; e

outra “culturalista” com a visão de urbanismo de Anhaia Mello e do padre Lebrez para São Paulo. Deve-se notar que a “redução” nestas duas “correntes” (por assim dizer) – “progressista” e “culturalista” – apóia-se na tese de Françoise Choay (1985). E se deve notar ainda que os “recortes” escolhidos como objeto da pesquisa foram experiências de urbanismo na cidade brasileira, especificamente na nascente metrópole paulistana; englobando, ao mesmo tempo, a visão de urbanistas estrangeiros sobre a cidade de São Paulo (o norte-americano Robert Moses “progressista” e o francês padre Lebrez “culturalista”).

Com isto, o capítulo II “O plano de Robert Moses para São Paulo” vai à procura de demonstração das razões dos “descompassos” da aplicabilidade do trabalho de Robert Moses para São Paulo, sempre com as premissas expostas acerca da *modernidade* no capítulo I. Porém, também será possível localizar situações do plano de Robert Moses para São Paulo que se fazem como aspectos relevantes quando pensados atualmente para um processo de planejamento urbano.

Se o “modelo” “progressista” (aqui exposto através de Robert Moses com seu plano para São Paulo) localiza situações de “descompasso” de sua aplicabilidade, pode-se pensar numa alteridade ou alternativa de pensamento para tanto – é o que se deu com a visão “culturalista” (aqui tratada através do urbanista Anhaia Mello e do padre Lebrez) – mas que também encerram conteúdos do *modernismo* que podem “frustrar” o plano urbano. É o que tratará o capítulo III “O urbanismo de Anhaia Mello e do padre Lebrez para São Paulo”. Mas também será possível localizar nestes dois trabalhos de urbanismo situações de interesse para uma nova maneira de se pensar o plano e o planejamento urbano.

Tendo as demonstrações dos “descompassos” perante a realidade da cidade nas diferentes visões do *modernismo* urbano para São Paulo, será possível então localizar alguns encaminhamentos. E o “caminho” tratado aqui será pela *empiricização* do plano urbano. Deve-se notar que uma vinculação feita do plano com um procedimento metodológico aqui arrolado (através da *empiricização*) não esgotam as pretensas “soluções” para uma dita “crise” da disciplina do urbanismo ou do planejamento. A *empiricização* é apresentada como uma *possibilidade* entre outras que surgem. É o que tratará o capítulo IV “*Empiricização do plano no tempo e no espaço*”.

Neste momento (então) caberá a conclusão deste trabalho. Por fim se encontra a bibliografia utilizada, referenciada ou não.

## Sumário

### Introdução.....25

Relevância dos estudos de caso do urbanismo *moderno* em São Paulo para a pesquisa.....25

Objeto da pesquisa.....26

A necessidade dos significados: *modernidade e moderno*.....27

Objetivos da pesquisa.....30

Hipóteses da pesquisa.....31

O *rapto* do direito à cidade nos planos urbanos modernos.....32

O *rapto* da experiência de cidade.....34

A questão para a pesquisa.....35

Método e metodologia do trabalho de pesquisa.....37

### Capítulo I – Do *moderno* à *modernidade*.....42

Relações do *espaço moderno* com as fases da produção e o ideal de Estado na *modernidade*.....43

Técnicas na *modernidade* e relações com o *espaço moderno*.....45

*Tempo do moderno* na *modernidade*.....47

O *futuro* como realização do *moderno*.....48

*Sujeito e objeto* na *modernidade*.....52

Revelações da linguagem da *cidade* para o pensamento *moderno*.....53

O ideal *moderno* de vanguarda e *especialização*.....56

Reações de *modernidade* ao *moderno*.....61

## **Capítulo II – O plano de Robert Moses para São Paulo.....71**

**Relações do plano de Robert Moses com a sintaxe espacial de São Paulo.....72**

**Relações entre o plano de Robert Moses para São Paulo e seus contemporâneos.....73**

**A lei *especializada* como signo do plano (em Robert Moses) para São Paulo: abstração do espaço regido pela normatização urbanística em prejuízo do ideal de *lugar*.....76**

**Índices de um planejamento com *viabilidades* – o pragmatismo de gestão de Robert Moses para São Paulo.....86**

**Robert Moses em seu plano para São Paulo perante o panorama do planejamento no urbanismo *moderno*.....90**

**Sob o signo do *futuro*.....90**

**O ideal do plano progressista de Robert Moses para São Paulo como concepção do *sujeito* (urbanista), afastando-se do *objeto empírico* (cidade real existente) na elaboração do plano urbano.....94**

## **Capítulo III – O urbanismo de Anhaia Mello e do padre Lebrez para São Paulo.....100**

**O planejamento do *futuro* em Anhaia Mello.....101**

**O plano por setorização e limite populacional em Anhaia Mello – premissas didatizadas.....102**

**A lei como signo do plano em Anhaia Mello.....108**

**O “bairrismo” de Anhaia Mello.....110**

**Índices de um novo planejamento em Anhaia Mello.....121**

**Padre Lebrez em São Paulo: afinidades com Anhaia Mello.....126**

O “bairrismo” de Lebret.....	130
O limite populacional em Lebret amparado pela lei.....	131
A lei como signo do plano em Lebret.....	133
Indícios para um novo planejamento: a aproximação com o <i>empírico</i> em Lebret.....	134

#### **Capítulo IV – *Empiricização* do plano no *tempo* e no *espaço*.....**

140

O plano urbano na ausência do <i>futuro (modernista)</i> .....	144
--	-----

O plano urbano no <i>espaço do cotidiano</i> .....	152
--	-----

Procedimentos metodológicos: apreender o <i>espaço do vivido</i> .....	152
--	-----

Encaminhamentos para o plano urbano a partir do <i>espaço social do cotidiano</i> .....	161
---	-----

As técnicas e tecnologias como fator de <i>empiricização</i> .....	163
--	-----

<i>Empiricização</i> do plano urbano e da experiência de cidade a partir das tecnologias de informação e das mídias.....	168
--	-----

Usos das mídias para a construção da <i>cidade</i> e do <i>urbano</i> : verdade e falsidade.....	183
--	-----

<b>Conclusão – Planos e cidades.....</b>	<b>190</b>
--	------------

<b>Bibliografia.....</b>	<b>196</b>
--------------------------	------------

## Lista de figuras

**Figura 01.** Imagem do filme de Pierre Chenal de 1932 com a mão de Le Corbusier “explanando” sobre o Plano Voisin ao fundo. Coletada em Magalhães, 2007: 191.

página 62

**Figura 02.** *Boulevard des Capucines*, óleo sobre tela de Claude Monet, 1873. Coletada em Kelder, 1997: s.pg..

página 63

**Figura 03.** *Rue Montorgueil*, óleo sobre tela de Claude Monet, 1878. Coletada em Kelder, 1997: s.pg..

página 64

**Figura 04.** *Boulevard Montmartre – 1900*. Coletada em Ferrara, 1999: 214. Fonte primária: Walter Benjamin, *Parigi Capitale del XIX Secolo* (Torino: Einaudi: 1986).

página 64

**Figura 05.** Vista de “sobrevôo” de bulevar parisiense tomado por manifestantes em apoio ao presidente Charles de Gaulle, em 30 de maio de 1968. Coletada na Folha de São Paulo. Caderno Mais!, 04 mai, 2007: pg. 14.

página 65

**Figura 06.** O cineasta Jean-Luc-Godard filma manifestações estudantis em Paris, maio de 1968, antes de ser detido pela polícia. Coletada na Folha de São Paulo. Caderno Mais!, 04 mai, 2007: pg. 11.

página 68

**Figura 07.** Proposta viária para São Paulo, de Robert Moses. Coletada em Moses, 1950: 39-40.

página 75

**Figura 08.** Modelo teórico de um plano urbano para São Paulo, de Prestes Maia. Coletado em Toledo, 1996: 122.

página 75

**Figura 09.** Ônibus proposto por Robert Moses para São Paulo. Coletada em Moses, 1950: 31.

página 78

**Figura 10.** Ônibus existentes em São Paulo que deveriam ser substituídos. Coletada em Moses, 1950: 31.

página 78

**Figura 11.** Rua do centro de São Paulo. Coletada em Moses, 1950: 21.

página 79

**Figura 12.** Fragmento do plano urbano para o canal do Rio Tietê em São Paulo, de Robert Moses. Coletada em Moses, 1950: 47.

página 85

**Figura 13.** Fragmento da perspectiva do tratamento espacial para o canal do Rio Tietê em São Paulo, de Robert Moses. Coletada em Moses, 1950: 49-50.

página 85

**Figura 14.** Juscelino Kubitscheck, então presidente do Brasil, em desfile de automóveis nas ruas de São Paulo. Coletada em *folder* da exposição “Memória Paulistana” de 19 de março a 18 de abril de 1999: p. 2 (Museu da Imagem e do Som – MIS, São Paulo, SP).

página 93

**Figura 15.** Visão aérea de Jones Beach em Nova York, proposta de Robert Moses: referencial para apropriação do litoral santista como setor de lazer para paulistanos. Coletada em Moses, 1950: 59.

página 96

**Figura 16.** Ilustração em texto de Anhaia Mello. Coletada em Campos, 2002, 470. Fonte primária: Luís Inácio de Romeiro de Anhaia Mello, *Problemas de urbanismo: bases para a resolução do problema técnico* (São Paulo: Companhia das Letras, 1998: p. 117).

página 106

**Figura 17.** “Árvore do urbanismo”. Ilustração em texto de Anhaia Mello. Coletada em Campos, 2002, 468. Fonte primária: Luís Inácio de Romeiro de Anhaia Mello, *Problemas de urbanismo: bases para a resolução do problema técnico* (São Paulo: Companhia das Letras, 1998: p. 566).

página 109

**Figura 18.** Propaganda do bairro paulistano Jardim América como “visão” de cidade ideal, aos moldes de cidade-jardim (na visão de Anhaia Mello). Coletada em Campos, 2002, 475. Fonte primária: Revista *Arquitetura e Construções*, no. 3, vol. I, São Paulo: outubro de 1929.

página 115

**Figura 19.** Cartaz do Congresso de Habitação em São Paulo, maio de 1931. Coletada em Campos, 2002, 477. Fonte primária: *Boletim do Instituto de Engenharia*, no. 70, vol. XIV, São Paulo: abril de 1931.

página 117

**Figura 20.** Um dos modelos de residência defendidos no Congresso de Habitação em São Paulo, maio de 1931. Coletada em Campos, 2002, 477. Fonte primária: *Boletim do Instituto de Engenharia*, no. 70, vol. XIV, São Paulo: abril de 1931.

página 117

**Figura 21.** Cenas do vídeo *Alô São Paulo!*. Direção de Paulo Baroukh, São Paulo, SP, VHS, 23 min, col, 1990. Fotografias: Luciano T. Tricárico.

página 175

**Figura 22.** Cenas do vídeo *Alô São Paulo!*. Direção de Paulo Baroukh, São Paulo, SP, VHS, 23 min, col, 1990. Fotografias: Luciano T. Tricárico.

página 176

**Figura 23.** Cenas do vídeo *Morou São Paulo!*. Direção de Paulo Baroukh, São Paulo, SP, VHS, 17 min, col, 1991. Fotografias: Luciano T. Tricárico.

página 176

**Figura 24.** Cenas dO *Vídeo das Cidades*, integrante do *Kit das Cidades*. São Paulo, SP: Instituto Polis, FAU PUCCampinas, FAPESP e Lincoln Institute of Land Policy, 2001.. Em apresentação de curso do Estatuto da Cidade no Instituto Polis, 2003, com recursos de computação gráfica. Fotografias: Luciano T. Tricárico.

página 177

**Figura 25.** *Folder* preparatório de discussões junto à população do Plano Diretor da sub-regional Vila Mariana na cidade de São Paulo. Prefeitura Municipal de São Paulo e consultoria de Ambiente Urbano Planejamento e Projetos S.C. Ltda., 2003.

página 178

**Figura 26.** Tabuleiro de *Jogo do Estatuto da Cidade*, integrante do *Kit das Cidades*. São Paulo, SP: Instituto Polis, FAU PUCCampinas, FAPESP e Lincoln Institute of Land Policy, 2001.

página 178

**Figura 27.** Cenas dO *Vídeo das Cidades*, integrante do *Kit das Cidades*. São Paulo, SP, Instituto Polis, FAU PUCCampinas, FAPESP e Lincoln Institute of Land Policy, 2001. Fotografias: Luciano T. Tricárico.

página 180

**Figura 28.** Cena da telenovela *O Rei do Gado*, TV Globo, 1996 e 1997. Coletada em Ferrara, 1999<sup>a</sup>: 113.

página 183

**Figura 29.** Folder de divulgação da Sala São Paulo, sede da orquestra sinfônica do Estado de São Paulo. Fundação OSESP, Organização Social da Cultura, 2008.

página 185

**Figura 30.** Fotografias da abertura do Centro Cultural Banco do Brasil no Centro de São Paulo. Coletada em Catálogo da Exposição *Resgate. Tunga: o articulador do heterogêneo* deste centro cultural.

página 186

**Figura 31.** Cena do filme *Pixote: alei do mais fraco*. Direção de Héctor Babenco, São Paulo, SP, col, VHS NTSC, 81 min. Fotografia: Luciano T. Tricárico.

página 186

**Figura 32.** Propaganda publicitária de imóvel à avenida Faria Lima. Coletada em COSTA, 2000: 54.

página 187

**Figura 33.** Eixo do Rio Tamanduathey que se prolonga até a cidade de Santo André como de intervenções urbanas, 1999. Coletada na Revista de divulgação do projeto pela Prefeitura Municipal de Santo André, SP, 1999.

página 188

## Resumo

Esta tese de doutorado tem como tema o estudo do urbanismo nas caracterizações que lhe foram dadas pelo movimento *moderno* e sua hipótese fundamental se refere à possibilidade de considerar como aquele movimento desenvolveu, indiretamente, um *rapt* do direito à cidade que passa a constituir uma categoria epistemológica na análise de planos urbanos desenvolvidos sob a sua inspiração. Para tanto e como estratégia metodológica de pesquisa foram utilizados planos urbanos *modernos* em confronto com a cidade enquanto realidade *empírica* e em processo constante de mudança.

Concluiu-se que um dos fatores que podem levar muitos planos urbanos *modernistas* a se “frustrarem” está na condição com que eles conseguem (ainda que muitas vezes não perceptivelmente) *raptar* a cidade real existente. De modo que se propõe uma *empiricização* do plano no *tempo* e no *espaço* do *vivido*; portanto no *cotidiano* como signo potencial para se fazer e rever o plano urbano. Daí decorrem desdobramentos que o atual desenvolvimento dos meios tecnológicos podem oferecer para o plano urbano, visto que estes meios atuam como parte daquele *cotidiano*.

**Palavras-chave:** urbanismo, *moderno*, cidade

## Abstract

The subject-matter of this PhD thesis is the study of urbanism according to the characterizations it was given by the *modern* movement and its fundamental hypothesis refers to the possibility of considering the way in which this movement developed, indirectly, an *abduction* of the right to the city, which comes to constitute an epistemological category in the analysis of urban plans developed under the inspiration of this movement. In order to do this and as a methodological research strategy, we used *modern* urban plans confronting them with the city as an *empiric* reality and involved in a constant process of changes.

We came to the conclusion that one of the factors that can lead many *modernist* urban plans to “frustration” resides in the condition through which they manage (even if it is not very often perceived) *to abduct* the real existing city.

Therefore we propose an empiricization of the plan in the *time* and in the *space* of *lived experience*, hence, in *daily life* as a potential sign in order to make and revise the urban plan. As a result of this there are interpreting signs which the present development of technological means can offer to the urban plan, since these means act as a part of this *daily life*.

**Key-words:** urbanism, *modern*, city

## Introdução

Este trabalho de pesquisa pode se justificar pela análise e revisão da idéia de *modernidade* até então “vislumbrada” na elaboração dos planos urbanos, considerado urbanismo *moderno*. Tal *modernidade* com seu viés sócio-espacial *moderno racionalizador e universalizante*, “distante” do mundo do *lugar* e do *vivido*, pode apresentar como “eixo” dominante de interpretação, o não reconhecimento metodológico da experiência *empírica* na formulação do plano urbano. Esta é, por exemplo, a dualidade interpretada por Alan Colquhoun (2004) ao diferenciar o dado *racional* do fator *empírico* no campo da arquitetura e do urbanismo.

Com esta base, podem-se justificar as hipóteses levantadas para entender o *modernismo* urbanístico e interpretar a *crise* do planejamento urbano em sua síntese e raiz *modernista*: a frágil ou ausência de *empiricização* do plano urbano no *espaço* e no *tempo*.

Uma noção de *crise* do planejamento urbano *moderno* poderá ser identificada, por exemplo, em planos urbanos para a cidade de São Paulo, destacando-se como objetos de estudo de caso três deles, notadamente inseridos no ideal de urbanismo *moderno* de então: o plano de Robert Moses em seu “Relatório de Melhoramentos”, o plano de Anhaia Mello e os estudos e prognósticos do padre Lebreton.

### **Relevância dos estudos de caso do urbanismo *moderno* em São Paulo para a pesquisa**

A escolha feita por estes planos e estudos acima citados objetiva a compreensão de duas linhas de pensamento consideradas “sínteses” que marcaram o movimento *moderno* no urbanismo que, segundo Françoise Choay (1985) seria, por um lado, a visão progressista (Robert Moses) e, por outro lado, a visão culturalista (Anhaia Mello e o padre Lebreton).

Alia-se à escolha destes planos, estudos e prognósticos urbanos para São Paulo o fato de que eles não foram colocados em prática, conforme a intenção de suas elaborações, o que também pode indiciar uma “frustração” (naquele momento)

referente a eles, revelando, assim, fatos para uma *crise* do pensamento urbano; bem como a possibilidade de uma crítica interpretativa desta “frustração”, demonstrando a provável “caducidade” das visões culturalista e progressista do urbanismo *moderno* em São Paulo. Deve-se ainda verificar que a escolha destes planos se estabelece (também) pelo fato de incluir duas contribuições “estrangeiras” para uma realidade *local*; ou seja, haveria a possibilidade de considerar um “distanciamento” entre a realidade sócio-espacial de São Paulo e as propostas dos profissionais “estrangeiros” (Robert Moses e Le Bret), numa clara demonstração de “negação” do valor *empírico* da cidade; afinal estes profissionais não tiveram na formação e no desenvolvimento de suas práticas a “constância” da experiência paulistana. Obviamente, o dado dos profissionais serem “estrangeiros” não impõe, a princípio, o fato de “negarem” a cidade real existente como escopo para seus planos, estudos e prognósticos; mas consideradas as características metodológicas com que estes “estrangeiros” trabalharam em São Paulo, pode-se avaliar o uso ou não da realidade *empírica* na formulação de seus planos.

### **Objeto da pesquisa**

O objeto deste trabalho de pesquisa são os *planos urbanos* do que se convencionou chamar por *modernismo* urbanístico no confronto com a cidade enquanto realidade empírica e em processo constante de mudança.

Para tanto, parte-se da análise de planos urbanos que se enquadram dentro do pensamento do urbanismo *moderno* para a cidade de São Paulo. Nota-se na história urbana da *modernização* da cidade de São Paulo a manifestação de planos e do planejamento que caracterizam uma *raptabilidade* de conteúdos da cidade existente (valores *empíricos*). Este fato pode ser explanado, por exemplo, observando-se as variáveis consideradas nos planos: a industrialização acelerada e a necessidade de deslocamentos; a metropolização; funcionalização e setorização espacial das atividades humanas; os modos de usufruir *lugares* simbólicos da cidade; a “imposição” de padrões universais para a referência de *lugares* na cidade; a “imposição” de modos de vida considerados ideais “traduzidos” em espaços; entre outros.

Assim, os planos escolhidos e “recortados” dentro de urbanismo *moderno* para São Paulo encerram as intervenções de Robert Moses, coordenador da IBEC (International Basic Economic Corporation) nos anos 50 do século XX (está marcado pela vinculação progressista) e o pensamento de Anhaia Mello e os apontamentos de Le Bret à frente da SAGMACS (Sociedade para Análise Gráfica e Mecanográfica Aplicada aos Complexos Sociais) se vinculam ao urbanismo *moderno* culturalista.

### **A necessidade dos significados: *modernidade* e *moderno***

É necessário como introdução verificar o uso dos termos “modernidade” e “moderno” porque estas noções “permearão” toda a pesquisa.

Numa primeira análise, parece que há um anseio por determinar a *modernidade* como datação. Afinal é possível dizer pós-*modernidade* como um índice temporal. Nesta pesquisa, no entanto, será possível inferir que esta *modernidade*, dadas as suas características, não é só uma manifestação apreensível em um tempo delimitado; embora os postulados do movimento *moderno* constituam paradigma científico para a arquitetura e para o urbanismo do *modernismo*. De tal forma que é possível admitir que a *modernidade* supõe o movimento *modernista*; porém, nem toda *modernidade* poderá ser tratada como *modernismo*.

A discussão da *modernidade* como uma fase determinada ou “estilística” na História encontra, em alguns autores, um cuidado semântico que percorrerá outros termos como *modernismo* e *moderno* para assim os diferenciar,

“Fazer sua própria opção aí parece inevitável, quando nada para evitar uma discussão intrinsecamente improdutiva (...) (as datações atuais vão desde a pressuposição dos historiadores franceses (...) de que o Estado moderno nasceu no final do século XIII e foi à ruína no final do século XVII até o confinamento do termo `modernidade` por alguns críticos literários a tendências culturais que começam com o século XX e terminam em meados dele). O desacordo definitivo é particularmente difícil de resolver devido à coexistência histórica do que Matei Calinescu chamou de ´duas modernidades distintas e asperamente conflitantes´. De modo mais aguçado que a maioria dos autores, Calinescu retrata a ´irreversível` divisão entre ´modernidade como um estágio na história da Civilização Ocidental – um produto do progresso científico e tecnológico, da Revolução Industrial, das amplas mudanças econômicas e

sociais trazidas pelo capitalismo – e a modernidade como conceito estético. Esta última (melhor chamada *modernismo* para evitar a confusão por demais freqüente) militou contra tudo que a primeira defendia: ‘o que define a modernidade cultural é a sua completa rejeição da modernidade burguesa, a sua voraz paixão negativa` (...); isto está em flagrante oposição com o retrato anterior (...) da atitude e realização da modernidade, por exemplo em Baudelaire: ‘Tudo que é belo e nobre é resultado da razão e do pensamento (...) Quero deixar claro desde o início que chamo de ‘modernidade’ um período histórico que começou na Europa Ocidental no século XVII com uma série de transformações sócio-estruturais e intelectuais profundas e atingiu sua maturidade primeiramente como projeto cultural, com o avanço do Iluminismo e depois como forma de vida socialmente consumada, com o desenvolvimento da sociedade industrial (capitalista e, mais tarde, também a comunista). Portanto *modernidade*, da forma como emprego o termo, de modo algum é idêntica a *modernismo* (...) Com o modernismo, a modernidade voltou a olhar sobre si mesma e tentou atingir a visão clara e a autopercepção que por fim revelariam sua impossibilidade, assim pavimentando o caminho para a reavaliação pós-moderna.’ (Bauman, 1999: 299-300)

Mas é possível identificar uma estrutura comum em diversas manifestações temporais que entram num “acordo de opiniões” sobre o que pode ser denominado como *modernidade*. E, com isto, uma consideração unicamente temporal “datada” pode não amparar uma eficiente interpretação.<sup>1</sup>

Conceituar *modernidade* pode passar, então, pelo exercício de estruturar dados comuns que se encontram na história onde se observa a iniciativa da busca de uma *verdade* e sua desintegração [o “sólido que se desmancha no ar”, segundo Berman (1986), ao lembrar o Manifesto Comunista]. Esta idéia se estrutura em comum em várias formas de manifestação da *modernidade*. Dessa maneira, ela se encontra em várias épocas e manifestações de uma “taxonomia” histórica e,

---

<sup>1</sup> Este dado foi levantado por Alan Colquhoun (2004) ao identificar fatos de uma *racionalidade* intrínseca à *modernidade*: a coerência estrutural de uma obra de Viollet-le-Duc se apóia numa *racionalidade* construtiva das catedrais da Idade Média que ainda não eram “modernas”; o uso da quadrícula na implantação de cidades propõe uma previsibilidade de ocupação do território que remonta aos gregos, colonizadores espanhóis e até os urbanistas do Movimento Moderno. Tratam-se, então, de atitudes *racionalizadoras* que podem identificar o teor de *modernidade* em diferentes períodos.

portanto, pode ser lida em fases futuras cujas reinterpretações ou interpretações atuais podem contribuir para o modo de lidar com a “inevitável” “frustração” que é uma de suas características. Assim pode se estabelecer, a partir da *modernidade*, um parâmetro para o *modernismo* urbanístico quando se depara com crises desta disciplina.

Bauman (1998) anuncia um outro traço característico que pode levar a interpretar as noções sobre *modernidade*: a esperança como forma de tornar o mundo ainda melhor, já que este não está suficientemente “adequado” e irá cambiar na lógica *modernizante* (mas não se sabe para bem ou para mal). Se por um lado, o *modernismo* (e essencialmente o urbanístico e arquitetônico) foi uma exposição de promessas descumpridas, ele foi também um manifesto do modo como promessas e esperanças devem ser tratadas (Bauman, 1998: 122). No entanto, o signo da esperança é também uma previsão para o *futuro*; não à toa os planos urbanos *modernistas* trabalharão com metas “dimensionadas” para o *futuro*.

O significado da *incerteza* que caracteriza a *modernidade* é exposto como possível interpretação da *destemporalização do espaço* (Bauman, 1998: 110). Na tradição ocidental, o *tempo* projetado sobre o *espaço* acaba subjugando-o; ou seja, o *espaço* no *moderno* foi até então interpretado como fato linear; o *tempo* linear de acepção ocidental cronológica ofereceu ideologicamente ao *espaço* traços que só *ele* possui: a linearidade de um caminho, a direção, a ordem e ordenação, a contiguidade, etc, são características do *tempo* que se transferem ao *espaço*, como se o *espaço* também tivesse um antes e um depois (lineares). Vale a metáfora: “perder-se” não configurava insegurança para os *modernos*, porque a linearidade operava como signo do *espaço* e do *tempo*, como uma *determinação* que até pode ter obstáculos, mas “sabe-se” o final do caminho – eis o *futuro* aparentemente “certo”. Ou seja, um *determinante* de “começo e fim” como estrutura “pronta” antes de qualquer “aventura” humana em busca daquele final ideal ou idealizado, sem deixar o *acaso* (até mesmo como oportunidade de prazer e do sublime) acontecer.

O intuito de caracterizar a *modernidade* se justifica pelo próprio aspecto “fugidio” desta procura por definição; e talvez este mesmo aspecto “escorregadio” seja o que vem a torná-la mais apreensível e caracterizada. Mas porque a busca por tal compreensão para uma pesquisa sobre urbanismo? Seria uma vontade de correção de “erros” ou “promessas não cumpridas” pelo *movimento moderno*. Se

assim o for, é notório o “estigma” que marcou o *modernismo* como cultura de *causalidades*, onde seria necessário saber as razões de um problema para resolvê-lo. Porém, ao contrário de uma condição *ideal* que boa parte do moderno sempre buscou, nota-se que ela foi permeada por “desarranjos” em seus desejos, projetos e planos. O intuito aqui é entender que tais “desarranjos” talvez não fossem de todo o mal; mas quando interpretados como um mal, uma condição incômoda se anunciava em forma de “crise”, descartando, por vezes, todo um projeto desta *modernidade*. Trata-se de entender, a partir de uma analogia, que os “desarranjos” dos desejos humanos são parte da vida, do *cotidiano* e, talvez, não devam ser assumidos como *crises* – é este valor da *modernidade* que (pretensamente) o *modernismo* urbanístico poderia tomar como exemplificação para reinterpretar seus “desarranjos”.

### **Objetivos da pesquisa**

Pode-se verificar um objetivo geral deste trabalho de pesquisa que se desdobra em objetivos específicos.

O objetivo geral é a possibilidade de *generalização* da hipótese de *rapto* do direito à cidade (como possível categoria de análise epistemológica) nos planos urbanos do *modernismo*. Além disso, objetiva-se *demonstrar* o impasse das idéias deste *modernismo* urbano quando comparado com outras manifestações da *modernidade*. Ou seja, a *modernidade* pode sugerir índices para a superação de uma *crise* da disciplina urbanística no *moderno*. Assim, o objetivo geral também será *diferenciar* epistemologicamente as noções de *modernidade* e *moderno* onde, através de manifestações da primeira, pode-se “denunciar” fatos que possivelmente explicam as “frustrações” do urbanismo *moderno*; de tal sorte que um “descompasso” entre as duas noções revela índices que podem explicar os efeitos não desejados (e até não planejados) do planejamento urbano.

Os objetivos específicos podem ser apresentados nos itens que seguem:

- demonstrar que o plano urbano *moderno* opera com significados de sua própria *crise* ao negar dados *empíricos* da realidade sócio-espacial onde procura intervir. Ou seja, é possível interpretar os “descompassos” do plano urbano *moderno* através da ausência de elementos *empíricos* (no e do *tempo* e no e do *espaço*) quando da elaboração de seus desejos.

- demonstrar que a não aplicabilidade do plano urbano *moderno* pôde por vezes ser um aspecto considerado “positivo” por muitos, porque não efetivou um empreendimento que estaria fadado aos “desgastes” de sua incompatibilidade com a cidade real existente.

- demonstrar que a linguagem da cidade (em seus desdobramentos sócio-espaciais) permite inferir que ela opera sob o signo da *mudança*, por vezes incompatível com a linguagem inerente ao plano urbano (e notadamente ao plano urbano *moderno*) em sua pretensa segurança de lei verbal-escrita.

- indagar sobre a noção do *novo* (*modo hodierno* – *moderno*) no urbanismo *moderno* a partir da constância de “novidades cíclicas” (geralmente pautadas pelo ciclo progressista/culturalista que podem ser evidenciadas em alguns planos para a cidade de São Paulo).

- identificar elementos que configuram o *modernismo* urbanístico, aplicados ou sugeridos em planos urbanos para a cidade de São Paulo.

### **Hipóteses da pesquisa**

Apresentam-se, sinteticamente, duas hipóteses principais que se desdobram em outras asserções explicativas ao longo dos textos: os *raptos* do direito à cidade e o *rapto* da experiência de cidade.

A metáfora do *rapto* é uma constante neste trabalho. Ela pode ser conveniente como construção semântica uma vez que pode revelar um “roubo”, um “embotamento” da condição de cidade como *experiência* e como *fundamento* para o plano urbano. No *rapto*, por vezes, enquanto metáfora, a cidade existe e existirá (sempre), mas estará “ausente” em muitos planos do *modernismo* urbano e, nesta condição, julga-se, por hipótese e pelas demonstrações aqui arroladas, uma dificuldade para o desenvolvimento da aplicabilidade do plano urbano, bem como por “enfraquecer” as condições de urbanidade que pretensamente o plano estabelece. A seguir, as duas hipóteses deste trabalho são destacadas.

## **O rapto do direito à cidade nos planos urbanos *modernos***

Para a primeira hipótese, deve-se considerar a idéia de *moderno* como resultante de esforços surgidos a partir do Iluminismo do século XVIII ao propor a ciência, a *racionalidade* e a objetividade como influenciadoras na construção do espaço, elaboradas no projeto, no planejamento e no plano urbano. Trata-se da influência do Iluminismo presente no movimento *moderno*,

“A confiança na capacidade prospectiva da representação conceitual, fruto do rigor da análise e capaz de informar uma *praxis* crítica e necessariamente revolucionária, inspirou a produção mais avançada dos cem anos que vão de 1870 a 1970. Somente em 1968 foi possível – para a perplexidade de todos, inclusive a minha –, perceber que aquele ideal deveria ser criticado e que a ele resistir não era marca incontestada de irracionalismo. As duas décadas que se seguiram permitiram que fossem se fundamentando a avaliação daquele ideal e fossem se desenvolvendo novas relações entre pensamento e realidade, entre conceito e *praxis*.” (Silveira, 1993: 45)

O ideal de projeto, planejamento e plano *modernizante* possui, desta maneira, um conteúdo ideológico (para bem ou para mal, na dependência de sua interpretação) que caracteriza um juízo de valor (que não será tratado aqui), ao mesmo tempo em que pode apresentar *descompassos* com aquilo que foi proposto naquele primeiro plano. Estes *descompassos* são efetivamente evidenciados na história da urbanização *moderna* quando o plano se depara com a realidade das cidades. Nesta oportunidade é que a cidade (enquanto realidade existente) assume um papel de objeto científico que poderá explicar a “falência” dos planos urbanos *modernos*. Portanto, a construção desta hipótese se formula porque o plano urbano não considera o signo da cidade como um *sistema aberto* (próprio da linguagem do *espaço* e da sociedade), bem como não considera o *tempo* como fator de *empiricização* e cognição. O *tempo* e o *espaço* do plano *moderno* são ideais ou idealizados e, quando postos em prática junto à realidade sócio-espacial, apresentam-se em *descompasso* no choque do *vivido*; daí, nesta possível interpretação, ocorre uma ou mais *raptabilidade(s)* do direito à cidade.

O desafio será (então) a possibilidade de “correção” deste “descompasso”, a fim de ultrapassar tal *raptabilidade*, aproximar o *tempo* e o *espaço* do plano com o *tempo* e o *espaço* *vividos*, *empiricizando-os*. Outro desafio acerca da relação de “descompasso” entre *plano* urbano e *cidade* é a pergunta acerca do *tempo* de

“maturação” que um plano deve levar para cumprir seus objetivos ou, definitivamente, por que um *plano* urbano não consegue cumprir suas propostas? Obviamente estas questões são carregadas de um vezo *racionalista* do desejo *modernista* de superar impasses, onde operam prazos determinados para se alcançar objetivos, numa clara pretensão de causa e efeito que um *plano* (essencialmente *moderno*) deve abarcar,

“(…) um excesso de vontade e de razão.” (Argan, 2001: 12)

As respostas a estas perguntas não são novas. Veja-se, por exemplo, toda a discussão em torno da *flexibilidade*<sup>2</sup> do espaço, da técnica e da tecnologia para se adaptar às mudanças das demandas por novos usos, por exemplo. Ou ainda as diferenciações entre planejamento e gestão onde esta última se caracteriza pela administração dos recursos e problemas do “aqui” e “agora”, em medidas de tempo de curto e médio prazo, em detrimento do “planejamento forte”, característico da era fordista.

Compreende-se, então, o “descompasso” do plano urbano *moderno* (que não se efetiva em contato com a cidade real existente) como uma *crise* para o planejamento. Argan (2001) em texto de 1964, já localizava o problema,

“Da *hybris* arcaica até o racionalismo moderno, a humanidade tentou subtrair-se à inelutabilidade do fado, ao ditado de uma vontade superior. Agora ela tem a suspeita, a angústia de não ter feito mais do que repetir, nos esquemas lúcidos de seus projetos, o obscuro desígnio do fado: como quem foge do inimigo e, quando não sente mais seus passos no encaço e se ilude de estar a salvo, encontra-o a sua frente numa passagem obrigatória e não pode mais evita-lo.” (Argan, 2001: 11)

E lança sua abordagem de forma interrogativa,

“(…) é preciso saber se tudo aquilo que houve foi projeto ou destino (…)”  
(Argan, 2001: 12)

Nesta citação Argan propõe que a idéia de *destino* pode ser interpretada como o encadeamento próprio e inerente à estrutura da linguagem sócio-espacial (portanto, da cidade). Ou seja, discutindo-se de outra maneira: talvez não se trate de uma *crise* para o planejamento, mas sim do não reconhecimento da lógica das

---

<sup>2</sup> Sem entrar nos problemas de *raptabilidade* dos ideais de *flexibilidade* pela lógica da produção lucrativa.

ações da realidade e do *vivido* – a cidade (reconhecidamente) como *sistema aberto*, “condenada” (pelo “destino”) às mutações que não estão presentes naquele plano *racionalista*, e que parecem ocasionar situações não “planejadas”.

### **O raptó da experiência de cidade**

Esta segunda hipótese considera a cidade real existente como objeto científico uma vez que é possível verificar que o cidadão ou um grupo social se apropria dos espaços ditos *alienados* e *alienantes* da cidade tornando-os seus *lugares* representativos, “roubando” a cidade para si, “rompendo” a estrutura habitual da vida imposta pelo papel técnico dos urbanistas (a serviço do Estado ou do poder privado) ou até mesmo das mídias que veiculam uma “cidade ideal”. Veja-se nestes casos que é possível caracterizar uma outra manifestação de *raptabilidades* do direito à cidade.

Trata-se, pois, de apreender a legibilidade do domínio *empírico* da cidade e, com isto, categorizar padrões da existência cidadina através de manifestações humanas que decorrem de uma inferência sobre o espaço. Ao contrário da hipótese anterior, há a preocupação de identificar a apropriação de lugares da e na cidade que diferem de modelos *modernistas universalizantes* de cidade,

“(…) o particular local não pode ser enfrentado como se fosse uma parte perdida da cidade global (...) não se confunde com o pitoresco ou o exótico estudado como detalhe regional.” (Ferrara, 13: 2002)

Por mais que se estabeleçam *modelos universais* de cidades através de planos *modernos*, é necessário considerar a singularidade ou as singularidades das cidades, pois na apropriação social dos espaços, encontram-se características inerentes à linguagem sócio-espacial que podem ser condições relevantes para a construção do plano urbano.

Como observa Lucrécia Ferrara (2002: 21-35) os espaços transformados e apropriados da cidade, para além daquilo que se planejou para eles, podem ser marcados pela banalidade e pelo efêmero em seus usos; ou podem adquirir o potencial de *lugares*, por serem (re)criados pela sensibilidade individual ou específica de um grupo e registrados na memória coletiva dos cidadãos. Se se reconhece que a cidade é apropriada e transformada, reconhece-se também que o

plano urbano não consegue dominar todas as instâncias destas mudanças. Apropriar-se e transformar o objeto cidade faz com que a população possa promover seus significados na apreensão espacial, fator contribuinte para a compreensão de sua atuação com o mundo *vivido* e suas construções espaço-temporais,

“Da expressão ao fato – da representação projetual às complexas interconexões ambientais, a sociedade urbano-industrial (especialmente em virtude da incessante renovação de suas fontes energéticas), tende a produzir um código intersintático, cujo paradigma chave reside numa gradual descentralização integrativa, capaz de atender, orientar e mesmo desencadear exigências funcionais através de uma espécie de ‘objetividade autônoma’ que por vezes parece ignorar completamente o conjunto normativo (legissigno-simbólico-argumental), que hierarquiza e subordina tal sociedade. Assim é que a origem e história de seus produtos se nos apresentam como prolongamento e ampliação de uma *performance* específica do homem: a produção sígnica. “  
(Elias, 22: 1989)

É por isso que a história das cidades não coincide (necessariamente) com a história do urbanismo e, notadamente, do urbanismo *moderno*. Se todos os planos urbanos instaurados não tivessem sofrido re-significações pelos “agentes” sócio-espaciais, a cidade onde eles se instauraram deveria ser tal como a previsão de seus planos e possivelmente “igual” mundo afora. Daí decorre a possibilidade de diferenciação epistemológica entre a cidade e o urbano. (Santos, 1996)

### **A questão para a pesquisa**

O exercício de aproximação com o que pode significar a *modernidade* surge, a princípio, pelo fato de observar que os conteúdos do *modernismo* (essencialmente de acepção espacial) não conseguiram cumprir, efetivamente, a promessa que se propôs. E pode-se considerar que esta demonstração de uma promessa não cumprida está na análise dos espaços originados pelas construções teóricas e/ou conceituais deste denominado *modernismo* que se enquadram na *modernidade* como fatos aparentemente concatenados, mas que divergem entre si. Será, portanto, notório observar que a partir de noções de *modernidade*, podem-se traçar algumas revisões para os problemas espaciais (e até sociais) do plano e do planejamento *modernos*.

Neste sentido, a *modernização* da cidade produzida pelo *projeto*, *manipulação*, *administração* e *planejamento* criaram uma outra realidade que não estava prevista no desejo destas “técnicas” de *modernização* (Bauman, 1999). Por isso, pode-se considerar um “descompasso” entre “técnicas” do *modernismo* (enquanto desejo) e a realidade apreensível (cidade). De outro modo, dada à própria característica inerente à linguagem espacial (enquanto objeto de intervenção), pode-se considerar o *objeto cidade* como uma realidade existente que lhe *raptaram* a condição de urbanidade; ainda que se façam intervenções neste *objeto* com intuito de *modernização* e procura de qualidades ambientais do meio urbano.

Estas demonstrações do “descompasso” entre um plano urbano *moderno* e a realidade das cidades podem ser verificadas, por exemplo, nos significados projetados por muitos planos *modernistas* para a cidade de São Paulo.

Mas, ao que parece, esta não é só uma questão oriunda ou observada na cidade de São Paulo. Há décadas se observam os “descompassos” espaciais da proposta *modernista*. Entretanto, o sentido do *modernismo* no espaço reluta a “aceitar” suas “falibilidades”; visto que pôde ter sido “apropriado” como uma *verdade*, mas essencialmente uma *verdade* do *sujeito* que se “frustra” no choque com a realidade do *objeto cidade* – eis uma das questões para a *crise* do plano urbano *moderno*.

Surge então o questionamento: se os métodos e metodologias do *modernismo* urbano, em sua gênese *racionalizadora*, não cumprem seu papel propositivo, que *razão* existe para esta “irracionalidade”? Vale lembrar que os significados de *razão* e *racionalidade* são aqui distintos. Robert Kurz (1992), por exemplo, propõe uma “razão sensível” que opera numa “lógica abstrata”. Segundo este autor, esta “razão sensível” é independente de um sujeito-mercadoria porque pode ser necessária num momento em que a “vitória” da direita (política) como sistema global de produção também chega a constatar as conseqüências desta *crise* de uma *razão racionalizadora* para a obtenção do dinheiro, à maneira da *modernidade*. Sabendo-se que esta *modernidade*, então, possivelmente, cairá em *crise*,

“Walter Benjamin disse, da modernidade, que ela nasceu sob o signo do suicídio; Sigmund Freud sugeriu que ela foi dirigida por Tânatos – o instinto da morte.” (Bauman, 1998: 241)

## Método e metodologia do trabalho de pesquisa

Ver, discriminar e generalizar.

Entende-se a *cidade* como realidade do *espaço* socialmente construído como gerador de informação; assim, parte-se da leitura do espaço na tentativa de novas hipóteses. Por se tratar de sistema espacial, é notória sua *plurissignificação*, originando uma gama de interpretações com várias possibilidades relacionais. Deve-se considerar que o método não se inicia com a formulação de uma teoria que é aplicada ao *objeto*, no intuito de *deduzir* alguma relação teórica, mas, parte-se do *objeto* representado como gerador de novas interpretações. No caso deste trabalho de pesquisa, o *objeto* representado<sup>3</sup> serão alguns planos urbanos ditos *modernos* para a cidade de São Paulo em confronto com a cidade real existente.

Em determinados momentos da pesquisa ocorreu uma simultaneidade entre *objeto* representado e teoria; deste modo a leitura bibliográfica serviu para estimular a interpretação, entendendo-a como repertório informacional e não como mecanismo justificativo da pesquisa. A *dedução* então se junta à experiência *empírica* do *objeto* para possibilitar a verificação de sua formulação hipotética, explanando uma possibilidade de tese. De tal sorte que uma mútua complementaridade entre teoria e objeto (*empíria*) deve ocorrer. Portanto, neste trabalho, a síntese das asserções levantadas partem do *objeto* representado para “construir” uma possível teoria, ainda que se tenha utilizado outras teorias já elaboradas para a interpretação deste mesmo *objeto*.

A partir deste método, faz-se necessária uma leitura de planos urbanos *modernos* elaborados para a cidade de São Paulo.

A leitura se deu inicialmente com a contextualização dos planos urbanos elencados a partir de estudos de caso que, por razões de um repertório adquirido, indicam a possível relação entre eles e o *objeto* e *objetivos* propostos. Esta fase compreendeu uma “varredura” de fontes primárias e materiais que foram julgados como documentação pertinente, em razão de uma constante do *tempo* e *lugar* dos planos urbanos *modernos*. A partir disto foi possível alterar o *objeto* e/ou os estudos

---

<sup>3</sup> O termo “representado” parece conveniente uma vez que os planos urbanos procuram *representar* um ideal de cidade.

de caso, ou mesmo verificar um “*objeto dentro do objeto*”. A etapa subsequente se propôs a *ver o objeto* da pesquisa nos estudos de caso “recortados”.

Disto decorre a análise da linguagem do urbano e da cidade (que se faz por *representações* de valores e usos num cotidiano físico existente que parece indiferente ao usuário, por ser habitual). A operação da leitura procura estabelecer os fatos que levam a um determinado uso da cidade comparado com a intencionalidade do plano urbano.

As *representações* de valores se dão por signos que substituem o *objeto*, não propriamente em todos os seus aspectos, mas naqueles que se quer *representar*. Na seleção do que se pretende *representar* é possível identificar uma intelecção, por parte do *sujeito* emissor, em propor *ideologias*. “Querer-se” *representar* indica *ideologias* do emissor (*sujeito*) e, depois de interpretadas como uso pelo receptor, também indicam os valores deste; considerando-se, na análise, que a informação gerada pelo receptor não implica na total comunicação com o emissor; com isto, há a reincidência da possibilidade de interpretar a razão pela qual não se deu o objetivo primeiro da emissão. Entendeu-se aqui que os planos urbanos são *representações* ideológicas de seus emissores urbanistas.

Estas formas de *representação*, emissor ou receptor, revelam o repertório cultural dos *sujeitos* representados nos *objetos* (a cidade real) produzindo significados que, associados, podem desmembrar, alterar, reconsiderar as hipóteses formuladas no início e permitir possíveis generalizações ou interpretações que estão na raiz da linguagem espacial *plurissignificativa*.

Sinteticamente, este trabalho segue um percurso metodológico que, obviamente, não foi linear, e assim pode ser definido: compreensão das noções de *modernidade* e *modernismo* feitas através de uma bibliografia específica; seleção de planos e do planejamento referentes ao urbanismo *moderno* a partir das noções estabelecidas naquele primeiro momento; “cruzamento” entre as informações coletadas na bibliografia específica acerca de *modernidade* e *moderno* com a leitura dos planos urbanos selecionados.

Foram “lidas” três situações de planos *modernistas* ou que “diagnosticavam” a cidade de modo *modernista* em São Paulo. O critério da seleção foi um conhecimento acumulado a princípio que relacionavam cada plano com uma visão

específica do urbanismo *moderno: progressista*, ou *culturalista* (conforme a “redução” sintética de Françoise Choay, 1985). Desse modo, foram classificadas as propostas de Robert Moses para São Paulo dentro de uma visão *progressista*; o ideário urbanístico de Anhaia Mello e do padre Le Bret dentro do viés *culturalista*. Havia ainda a intenção de análise do plano de Prestes Maia para formar uma dupla (um urbanista estrangeiro como Robert Moses e o brasileiro Prestes Maia dentro do urbanismo *moderno progressista*) e a dupla *culturalista* (o brasileiro Anhaia Mello e o estrangeiro padre Le Bret); porém, verificou-se uma grande quantidade de trabalhos já publicados acerca de Prestes Maia que tornaria desnecessário a demonstração de seu trabalho como urbanista *progressista*. A preocupação em “estender” o estudo do urbanismo influenciado por movimentos externos ao contexto brasileiro pode contribuir para verificar o ideal *universalizante modernista* aplicado em contextos locais.

Com relação ao pensamento urbanístico *modernista progressista* identificado em Robert Moses, houve a leitura de bibliografia encontrada sobre o assunto (especificamente em teses), bem como a leitura do “Relatório de Melhoramentos para São Paulo” publicado em 1950. Oportunamente houve a interpretação de mapas e imagens contidos neste “Relatório”.

Quanto ao pensamento de Anhaia Mello (como *modernista culturalista*), houve a leitura de escritos de sua autoria em revistas de época, que foram uma série de palestras proferidas pelo autor entre 1928 e 1933. Bem como a leitura de algumas imagens (geralmente ilustrações) que “acompanham” os textos do autor. Inclui-se bibliografia que referencia o ideário de Anhaia Mello e a leitura dos planos por ele elaborados.

Quanto ao pensamento do padre Le Bret (como *modernista culturalista*), houve a leitura de suas pesquisas, diagnóstico e prognóstico da cidade de São Paulo elaborados por sua equipe da SAGMACS (Sociedade para Análise Gráfica e Mecanográfica Aplicada aos Complexos Sociais), publicado em 1958; além de material bibliográfico a ele referido.

A partir destes estudos de caso de planos urbanos para São Paulo, procurou-se identificar índices comuns entre teoria e o caso analisado; discriminação e sistematização de padrões que colocam em questão o ideal de *modernismo* urbano; verificação de preceitos do *modernismo* urbanístico que podem ser

explicados como *crise* da disciplina; possível construção de uma *generalização* que explique a “frustração” de planos urbanos no *modernismo*. E por fim, uma perspectiva que considere os possíveis planos do *modernismo* urbanístico atrelada ao *cotidiano* e à *empiricização* como procedimentos metodológicos.

## **Capítulo I – Do *moderno* à *modernidade***

## **Do moderno à modernidade**

O objetivo neste momento é localizar índices de *modernidade*, com o esforço de relacioná-los às manifestações que caracterizam o *modernismo* espacial e, nesta possível leitura, verificar como a *modernidade* foi dotada de uma diversidade de situações, muitas delas sobrepostas ou subjugadas pelas noções *totalizantes* do *modernismo* espacial, bem como foram traduzidas por um viés único de interpretação: essencialmente a tendência programática do *modernismo* de encontrar soluções *funcionais* e *ideológicas* de caráter *universalizante*.

Neste sentido, até mesmo a denominação de *pós-modernidade* está carregada de um vezo de negação da *modernidade*, sem críticas à sua precedente,

“Também concluo que há mais continuidade do que diferença entre a ampla história do modernismo e o movimento denominado pós-modernismo. Parece-me mais sensível ver este último como um tipo particular de crise do primeiro, uma crise que enfatiza o lado fragmentário, efêmero e caótico da formulação de Baudelaire.” (Harvey, 1992: 111)

De modo que se há uma possível continuidade do modernismo no pós-modernismo, não será conveniente, portanto, “sobrepor” as noções de *universalismo* (do *modernismo*) e *lugar* re-valorizado (do *pós-modernismo*), pois é possível encontrar, por vezes, em um mesmo arquiteto e urbanista estes dois traços: Le Corbusier pôde ler a especificidade das paisagens do Rio de Janeiro e Montevideu da mesma forma que propôs espaços *universais* homogêneos na lógica da indústria (Harvey, 1992: 250). Mas, numa interpretação generalizante, enquanto manifestação teórica, a chamada *modernidade* tardia ou *pós-modernidade* (como alguns autores assim o preferem) vai, de um lado, ao reencontro do *lugar* “perdido” ou “esquecido” pelos *modernistas* da cidade do século XIX; e, de outro lado, enquanto caracterização genérica, observa-se como a formulação *modernista* do espaço esteve calcada basicamente em valores de *universalismo* para a compreensão do espaço e para nele intervir.

Mas como a linguagem do *espaço* opera com a *plurisignificação*, é possível que, em muitos casos, o projeto que se pretendia *modernista universal* tenha se “convertido” semanticamente em formas de *lugar*, considerando o território e a sociedade específica onde se encontravam. Há, portanto, de se compreender que não se trata de inferir que o *modernismo* arquitetônico e urbanístico não constituiu

*lugares*; trata-se de interpretar, aqui, que a noção de *lugar* já carregava consigo os valores do território específico onde se daria a intervenção, em sua fase *projetual*<sup>1</sup>.

Com tudo isto, há de se verificar que o interesse deste trabalho está nas *generalizações* que se construíram em volta do que vem a ser o *modernismo* para o urbanismo.

Para tanto, cabe observar algumas manifestações de *modernidade* que estudarão aspectos do *modernismo* espacial, no intuito de localizar uma crítica e re-interpretações para a *crise* disciplinar urbanística. Cabe salientar que, nas diversas áreas do conhecimento, estas manifestações específicas apresentaram ou apresentam (também) suas *crises* ou *anomalias* internas que, de alguma forma ou de outra, mesmo como “desarranjos” intrínsecos, pode ser um parâmetro para o *modernismo* espacial repensar sua condição *crítica*.

### **Relações do espaço moderno com as fases da produção e o ideal de Estado na modernidade**

Os economistas já consideravam a dimensão espacial relativamente sem importância nas variáveis de atuação na cidade e do urbano. Marshall e suas formulações de sistema econômico podem constituir um bom exemplo. Mais pungente é verificar que toda uma filosofia do materialismo histórico marxista (e não necessariamente o marxismo) acerca da sociedade também subjugou o papel do espaço na determinação da realidade e da construção sócio-espacial. Como observa Soja (1993: 234-241), Hegel e seus herdeiros promoveram uma ontologia e fenomenologia da espacialidade amparada no Estado territorial e seus vetores calcados num espaço como “idéia-de-Estado”; portanto, identificou-se o espaço como uma abstração regida pelas instâncias político-administrativas que previa o uso de uma língua comum entre os habitantes de um território, de uma legislação comum no e pelo Estado, ou até o uso de uma religião comum, entre outros; onde o

---

<sup>1</sup> Lembrando-se que Corbusier propôs uma cidade verticalizada em Montevideu em função do contraste entre a paisagem local das várzeas ali encontradas; no Rio de Janeiro o “mesmo” Corbusier *modernista* propôs uma “fita” de habitação que “percorria” o morro garantindo a visualidade local do mar para todos os cidadãos que ali habitassem.

espaço real foi subjugado. Por outro lado, Marx, em seu “anti-hegelianismo” (nos termos de Soja), tentou restabelecer o papel do *tempo*, numa historicidade ou temporalidade revolucionária priorizadas sobre a condição da espacialidade e, dessa atitude, “brotou” toda uma sensibilidade de resistência à afirmação do espaço como parte efetiva da construção sócio-espacial; o materialismo histórico negou a crítica de Hegel onde o *espaço* operava como conteúdo necessário do Estado (este como instrumento de “dominação” das classes burguesas sobre o restante da sociedade), de tal sorte que a “retórica” marxista se apoiou essencialmente no *tempo em progresso* em contraposição ao *espaço* hegeliano para a interpretação da realidade; geralmente justificada e construída por vetores “economicistas” de explicação. Tratou-se de um “anti-espacialismo anti-hegeliano” (como sugere Soja) interpretado nos textos de Marx:

“(…) um século de marxismo não ter sabido incorporar uma interpretação materialista da espacialidade equiparável a sua interpretação materialista da história.” (Soja, 1993: 107)

As críticas do materialismo histórico conseguiram, por um lado, demonstrar e “visualizar” as “conseqüências” de fases do capitalismo e, talvez, imbuídas por esta demonstração, creditaram também todas suas outras análises a um “encadeamento” de fatos “esperados”, numa pretensa lógica histórica linear (uma idéia de “evolução” histórica “natural” de fases consecutivas da produção no capitalismo: artesanato, manufatura, era mecânica, era elétrica, era eletroeletrônica), sem se deter em especificidades<sup>2</sup>,

“O materialismo histórico de Marx identifica equivocadamente (...) e assim não apenas atribui uma falsa unidade ao desenvolvimento histórico como também falha em discernir adequadamente as qualidades específicas da modernidade.” (Giddens, 1991: 56)

---

<sup>2</sup> No entanto, deve-se questionar o papel desta “evolução” histórico enquanto instrumento de efetiva transformação social; veja-se que, por exemplo, uma técnica nova de produção pode aumentar a lucratividade, porém, também pode ocasionar desastres ambientais, não sendo, neste último caso, uma técnica que “evoluiu”; de tal sorte que a interpretação de um fenômeno pode operar pela *plurisignificação* (vários significados) e não apenas por uma leitura unilateral e *determinista*.

Anthony Giddens ainda acentua que o materialismo histórico preponderou como uma interpretação “unilateral” do capitalismo e seus movimentos sociais, “esquecendo-se” que houve outros movimentos sociais também importantes (Giddens, 1991: 158). Dentro destes movimentos sociais, poder-se-ia interpretar uma burguesia como contribuinte para o desenvolvimento das artes, das ciências, das técnicas e da indústria; muito além de seu papel univocamente “dilacerante” na sociedade *moderna*, como a caracterizou aquele materialismo histórico.

Porém, é possível interpretar que as manifestações das fases da produção na *modernidade* outorgaram “segurança” a um *futuro* de *previsibilidade*; porque o “investimento” do presente retornaria com “lucratividade” no *futuro* – daí o signo do previsível (Bauman, 2001: 11). Por outro lado, sabe-se que, contraditoriamente, a produção no capitalismo trabalha com constantes *crises* para poder criar novos mercados, de tal sorte que elas se constituem em “desarranjos” aceitáveis.

Em termos políticos, pode-se considerar que a confiança no Estado para as decisões sociais também organizou uma corrente de mão única na elaboração do planejamento, onde a iniciativa privada ou até mesmo a sociedade civil foram “descartadas” do seu devido envolvimento; é como se tivessem três situações separadas – do Estado, da sociedade civil e da iniciativa privada. Como que uma “cultura” instituída onde só o Estado poderia propor o plano e o planejamento – caso muito presente em países latino-americanos (e especialmente no Brasil). O poder estatal brasileiro parece ter adotado seu “modelo” dito *modernista* para sua representação de poder: Brasília é um exemplo concreto; bem como os conhecidos PDDIs (Planos Diretores de Desenvolvimento Integrado) no campo do planejamento urbano.

### **Técnicas na *modernidade* e relações com o *espaço moderno***

Cabe observar que a *racionalidade* da *modernidade* pode se distinguir da *razão*. A *razão* é a faculdade que daria ao *sujeito* a possibilidade de domínio sobre o *objeto* e a realidade, constituindo uma metafísica do *sujeito*; a racionalização da ação diz respeito à ação planejada, tendo em vista o alcance de um fim com o mínimo dispêndio de “energia”; a *racionalidade* se constitui num conjunto de instrumentos para se chegar a um objetivo. Deste modo, a *racionalidade* é uma

instrumentalidade que pode estar presente na *racionalização* da ação (em busca de metodologias para a objetivação), geralmente “construída” como processo linear. Sendo instrumentalidade, a *racionalidade* é constituída por *técnicas*, incluindo-se a urbanização.

A evolução da técnica organizará *objetos* com graus diferenciados que podem promover novos interpretantes sígnicos. Neste universo, segundo Robert Kurz (1992), a condição da *tecnologia* gerada em grande parte pelo capitalismo originou, no nível dos *objetos* produzidos, potencialidades que já não são mais compatíveis com as próprias formas básicas da reprodução capitalista; ou seja, o *objeto* produzido altera as “velhas” formas do próprio modo de produzir.

A linguagem das técnicas se apropriou da máxima *padronização* do objeto, quando, no desenvolvimento da cultura, a relação entre *sujeito* e *objeto* desenvolveu (até mesmo nos contextos da teoria) a negação da idéia de que o *sujeito* construía algo de diferente (utopia, projeto ou plano) sobre a prática da existência (objetos, o espaço real). Não bastaria uma vontade do *sujeito* ao propor *objetos*, para que eles fossem assimilados pela estrita funcionalidade projetada. Os objetos (incluam-se as cidades) adquiriam re-significações que superavam as primeiras decisões do *sujeito* que as projetavam,

“Antes, no princípio, era a idéia; hoje, no princípio é a ação. Do século XVII em diante, a história da cultura é a história da prevalência progressiva da prática sobre a teoria, da experiência sobre a idéia: até que a teoria se torne teoria da prática e a idéia, idéia da experiência. A utopia construída sobre a prática torna-se uma superprática, uma prática que cresce sobre si mesma e se transcende, até preencher o horizonte do saber e que determinam os atos: já temos máquinas, atos mecânicos que produzem idéias e decisões.” (Argan, 2001: 11)

“(…) não devemos a criação de nossos grandes esquemas teóricos unicamente à nossa inteligência, mas também ao fato de que, neste mundo complexo, certos “objetos” se destacam naturalmente e cativaram a atenção dos homens, provocaram o desenvolvimento das técnicas e a criação de linguagens que tornam inteligível sua regularidade.” (Prigogine e Stengers, 1992: 25)

Trata-se, pois, para o universo dos *objetos* criados, notar que *eles*, enquanto fator *empírico*, será uma “fonte” de referência para a construção da teoria, ou da formulação de um plano em elaboração, e vice-versa. Cabem, aqui, então, alguns

exemplos com o intuito de revelar o papel do *objeto* técnico na constituição de uma realidade sócio-espacial, para além de uma consciência unívoca do *sujeito* como *determinante* sobre a realidade.

A técnica e a tecnologia trouxeram para a realidade das metrópoles brasileiras, centros especializados de produção que podem ser chamados por tecnopólos. Concordando ou não com a expressão, Milton Santos (1996) considera como “desmetropolização” o fato de que a produção no setor secundário pode se deslocar do setor terciário, indo, por exemplo, para o interior do estado de São Paulo. Estas indústrias “migradas” necessitarão de técnicos especializados, seja no setor administrativo ou até mesmo na efetiva forma de produção. Instalam-se escolas, centros de treinamento, etc; ou esta “educação” e “treinamento” são feitos nos centros terciários metropolitanos. De qualquer forma, este processo de nova organização espacial da produção no interior paulista situa, através da “escola” e do “treinamento”, uma conscientização “letrada” (e até política por desdobramento) da população que trabalhará nestas indústrias e, com isto, chega-se a questionar aquele papel dominador das oligarquias agrícolas locais nas cidades do interior paulista. Conclui-se que o *objeto* (setor secundário, indústrias) pôde alterar, de alguma maneira, manifestações reivindicatórias do *sujeito*.

De outro modo, a tecnologia está auxiliando a formulação de plantas atualizadas de cadastros imobiliários em cidades brasileiras. O intuito desta “digitalização” dos dados imobiliários tem considerado muito o fato do aumento da arrecadação de impostos territoriais urbanos, que é muito conveniente para qualquer gestão política municipal, pois se trata do dinheiro disponível para “fazer obras” e, portanto, demonstrar o trabalho do partido eleitoral da ocasião. Mais do que isto, esta forma digital de organização dos cadastros imobiliários (chamados SIGs – Sistema de Informações Geográficas) tem demonstrado o acesso mais democrático às informações das prefeituras, bem como a clareza e “justeza” das regras de cobrança (“igualitárias”) de impostos para todos os cidadãos.

### ***Tempo do moderno na modernidade***

Se o *espaço* foi por muitas vezes negligenciado pela interpretação do materialismo histórico, há de se notar que o *tempo* carrega um sentido inerente de

abstração e foi também tratado de maneira pouco importante por alguns geógrafos, principalmente os anglo-saxões. (Santos, 1996: cap. I)

Uma preocupação *moderna* será tornar o *tempo* concreto e apreendido, de forma a manipulá-lo no domínio do cotidiano ou na perspectiva do seu uso para prazos e metas de propostas a serem cumpridas (no plano urbano, por exemplo).

O *tempo* passou a ser uma matriz para a exploração e reprodução social. A proporção de Marx entre a mais-valia e o capital variável se expressa em teorias baseadas no valor de *tempo* mensurável, representando todo um debate oriundo dos movimentos de operários por duração do dia de trabalho ou acordos salariais (Soja, 1993: 111).

Nas expectativas da lógica iluminista do *modernismo*, o planejamento (de qualquer trabalho humano) procura *informar a realidade*, levando-a a uma pretensa “perfeição”. Esta vontade se configura mais evidente, dentro do raciocínio iluminista, na militância ou na ciência política de uma sociedade almejada sem problemas estruturais. Do mesmo modo, para os urbanistas vinculados a um “iluminismo” teórico, a cidade se apresentaria como o habitat “perfeito” para o homem (Silveira, 1993: 45). Deste modo, há de se verificar que “fazer planos” é um meio de conquistas da humanidade onde um viés teleológico se impõe. Dentro desta lógica de começo, meio e fim de um plano, podem surgir indagações acerca do *tempo* para efetivação deste plano, do tempo para efetivação do planejamento urbano: em quantos anos um plano diretor conquistará seus objetivos? Mesmo com algumas experiências bem sucedidas em planos “cumpridos”, a pergunta surge porque as respostas ainda não foram encontradas ou ainda porque a pergunta é genérica; ou seja, tal *modernismo* não deu contestações efetivas de suas “promessas”.

### **O futuro como realização do moderno**

Trata-se de expor aqui uma leitura acerca do aspecto *determinista* dos valores *modernos* oriundos das formas de pensamento iluminista e *racionalista*, fundado no *progresso* almejado para o *futuro* com plenitude e liberdade individual em estado de *por vir*.

No plano da concepção urbanística, este aspecto de *progresso determinado* pode ter acarretado também uma concepção “linear” das intervenções na cidade,

apoiadas em uma lógica de “contaminação” de “causa e efeito”, encadeadas e responsáveis pelas descrições da própria história das cidades. Desse modo, elabora-se uma noção da história<sup>3</sup> em *progressão* que pode levar a prever os efeitos espaciais de um *modernismo* urbanístico. Por isso, é passível de análise o ideal do plano e do planejamento urbano tratado no *modernismo* enquanto preocupação *determinada* que, por vezes, não reconheceu outras manifestações de *modernidade* (que não “sofriam” do *determinismo*). Veja-se que algumas práticas do urbanismo e da urbanização, ainda que reconhecessem outras condições de elaboração para além do *determinismo racionalista*, foram “subjugadas” ou desconsideradas, muito em razão do tipo de difusão pedagógica na formação do arquiteto e urbanista.

Camillo Sitte em 1889 foi um dos primeiros teóricos a condenar os esquemas assumidamente aplicáveis da industrialização *moderna* na cidade. Mas o problema poderia estar nesta orientação teórica de Sitte que se desdobraria também como *modelo* pedagógico; é com ela que surgiu a teoria dos valores visuais da cidade que podem ser também utilizados como esquemas “didáticos”. Há ainda outras manifestações que se enquadram num intuito de questionamento da cidade *funcional e industrializada*: Ruskin e Morris retomam uma relação estabelecida entre

---

<sup>3</sup> Um sistema arbitrário de “contagem” do *tempo* como datação *universalizante* (provavelmente na lógica ocidental católica) que, aliado aos primeiros mapeamentos do globo terrestre (das expedições marítimas financiadas pela nobreza ou burguesia ocidental europeia), enfatizaram a compreensão de *universalidade* do *tempo* (calendário instituído) e em *espaço* (noção das dimensões do planeta) (Giddens, 1991: 29); ou seja, uma unidade “facilmente” revelada e apreensível para a compreensão da *unidade* em *tempo* e *espaço* do mundo, que é muito “familiar” e difundido, criando uma cultura de aceitação desta *unidade* até nossos dias. Como se a história da formação das nações europeias fosse efetivamente “a” história universal ou o calendário ocidental fosse a compreensão uníssona para o tempo histórico.

Acrescenta-se aqui o fato de que o dinheiro na economia do sistema capitalista, que surge efetivamente na era moderna, também é um contribuinte para a *unidade* e *universalização* do *espaço* e do *tempo*, uma vez que possibilita o comércio entre partes totalmente “separadas” do planeta; reiterando, depois destas trocas, o incremento sócio-cultural de um “objeto estrangeiro”.

homem e natureza (e que fora abandonada desde o *racionalismo* do Renascimento); o racionalismo empírico dos arquitetos escandinavos; a tradição artesanal de Viena; o movimento *art nouveau*; Louis Sullivan nos Estados Unidos e Gaudemar na França (Harvey, 1992: 247). Nota-se que o trabalho de Frank Lloyd Wright também pôde se enquadrar numa contraposição ao estabelecimento da arquitetura e do urbanismo *modernos* elaborados com premissas já antes *determinadas* a partir de um “receituário” formal, espacial e até social.

Os arquitetos e urbanistas *modernistas* objetivavam metas socialmente úteis como a emancipação do proletariado (Harvey, 1992: 39), e as consideravam uma *missão histórica*, um ato *salvador*, instituindo uma *ordem racional* calcada na eficiência da técnica e produção pela máquina, com um claro e pretenso *objetivo* a ser *alcançado*; para tanto está subjacente o uso de um *tempo progressivo*, que se reflete na metáfora de Nietzsche “um rio que deseja chegar ao fim, que não reflete, que teme refletir”. (Harvey, 1992: 248)

A “contaminação” do urbanismo pelo *determinismo moderno* e suas conseqüências na formação de uma teoria pode estabelecer parâmetros de entendimento para o *descompasso* da disciplina urbanística em relação à cidade existente. O *determinismo moderno* como meio para se chegar a um *futuro* ideal se deparou com *descontinuidades* (nos termos de Anthony Giddens, 1991) – eventos inesperados dentro de uma noção de *progresso* (contínuo processo que opera por uma unidade de eventos em transformação e concatenados entre si por uma seqüência *programada*) (Giddens, 1991: 15). Tal projeção no *futuro* é marcada, então, por traços de visões utópicas, porque impossível defini-la e construí-la no presente (principalmente para as técnicas da urbanização que demandam um tempo para a conclusão da execução).

A análise que se pode desenvolver é que o *urbanismo* e a *urbanização modernistas* foram uma das áreas do conhecimento que não assimilaram, na prática, fatos “novos” que “descontinuavam” o percurso *determinado*; pois eles nem sequer seriam possíveis no contexto do pensamento *moderno*. Mas, na história do movimento *moderno*, observam-se introduções de *novidade* ou *descontinuidades* como condição essencial que pôde caracterizar a emergência de uma tendência da *modernidade* e ao contrário daquele movimento urbanístico que se propôs como vanguarda “imutável”.

Com isto, pode-se ler, no percurso da *modernidade*, principalmente em outras disciplinas que não a do *urbanismo*, que é possível verificar a *novidade* ou o *acaso* no *determinismo*, fazendo com que o projeto primeiro se modifique, incluindo *novos* caminhos e descobertas que efetivaria, de alguma maneira, o objetivo de criar informação *nova*; e, a partir dela, orientar o conhecimento ou a melhoria das condições humanas.

Assim, pode-se verificar em relação à produção. Como possibilidade de analogia entre a produção capitalista e o planejamento urbano, pode-se pensar que, no primeiro caso, em situações de *crise*, haverá uma divisão do trabalho de tal forma que exigirá uma *cooperação* e adaptação entre setores produtivos que, de certa maneira, os levarão para um agir coletivo (Berman, 1986: 102). Da mesma forma, as bases espaciais provavelmente mudarão com os novos modos de produção; e aquele planejamento que previa um *determinado* espaço agora caducou, e deverá planejar outros suportes espaciais – neste momento é que se pode interpretar um “descompasso” do plano urbano em relação à cidade – embora a disciplina urbanística *modernista* insista em se manter com as mesmas bases teóricas, com a “promessa” de solução do “descompasso” “solucionado” no *futuro*.

A fim de garantir a “promessa” para e do *futuro* através do planejamento, objetiva-se a *especialização* como signo de *confiança* no mundo *moderno*, apoiando-se, assim, na *vigilância* como fator de dominação da política para o controle do Estado-nação que, por sua vez, também deve amparar a economia do capital (historicamente entrelaçadas: economia e política do Estado-nação) (Giddens, 1991: 64); bem como o uso da *vigilância* espacial com planos *racionalizadores*, estritamente colada ao ideal do *território* como amparo àquela política *vigilante* do Estado.<sup>4</sup>

---

<sup>4</sup> Mas, nesta situação, há a possibilidade de uma *reflexividade* negativa (nos termos de Giddens) da *modernidade*; assim exemplificando: o controle dos espaços (como *territórios* demarcados de forma político-administrativa enquanto idealização do Estado, por exemplo) já assinalava o papel da sintaxe da *realidade empírica* para a construção sócio-espacial (ainda que como desejo, plano ou projeto); revelando que o *espaço* não era apenas um *reflexo* de decisões políticas ou econômicas elaboradas pelos homens (*sujeito*), mas parte de uma *dialética*. (Lefebvre, 1969)

O signo de *determinismo* do *futuro* no *modernismo* espacial encontra amparo na lei como uma das principais mediadoras do planejamento urbano ao expressar suas vontades sobre a cidade. Em sua estrutura sígnica, a escrita se revela “inalterável”, ampara a seguridade da lei, amplia o fato utópico como vontade a projetar-se, a cumprir metas. Justifica-se, então, que a lei (enquanto linguagem verbal escrita) pode estar em descompasso com a linguagem do *vivido* (que é *mutável* nos momentos do *presente*).

### ***Sujeito e objeto na modernidade***

Algumas razões pelas quais os “desarranjos” do *modernismo* urbano se deram podem ser explanadas a partir de relações entre *sujeito* e *objeto* na *modernidade*. Para tanto, uma epígrafe do texto de Zygmunt Bauman (*Modernidade Líquida*, 2001: 7) de autoria de Paul Valéry ressalta o interesse da relação entre *sujeito* e *objeto*,

“Assim, toda questão se reduz a isto: pode a mente humana dominar o que a mente humana criou?” (Paul Valéry; conforme Bauman, 2001: 7)

Por analogia, pode-se interpretar “a mente humana” como *sujeito* e “o que a mente humana criou” como *objetos*. Revela-se o mundo *empírico* dos objetos e, assim, a *cidade* como tal. Não se trata, obviamente, de uma apologia do *objeto* em detrimento do conhecimento do *sujeito*, mas apenas evidenciar que o papel deste *objeto* foi, por vezes, negligenciado e, nesta situação, poder-se-ia obter outras possibilidades, enquanto interpretação acerca do *objeto* (e não mais tão calcado somente em valores do *sujeito*), numa possível construção epistemológica onde,

---

Giddens (1991: 88) alerta que é praticamente impossível a sobrevivência de um indivíduo que opta por sair do controle das instituições *modernas* (essencialmente as do Estado). Através do Estado há um controle do ser que se dá pela *normatização* e *legislação*, como que criando seres adaptáveis ao mundo de um cotidiano programável, com atividades habituais, para que não “desvie” o *sujeito* da “busca” (“pré-determinada”) de seu *futuro* ideal. De maneira que os *riscos*, como eventualidades no e do percurso ao *futuro*, deve ao máximo serem eliminados através de ações repetitivas contrárias a *eles*.

talvez, não ocorresse tantas “frustrações” de um desejo, de uma idéia, de um desígnio, de um plano (enfim) para o urbano.<sup>5</sup>

Observa-se que a prática do urbanismo *moderno* se constituiu em muitos casos em elaborar um raciocínio (do *sujeito* urbanista) para identificar “estruturas comuns” nos dados de diagnóstico, podendo excluir modos excepcionais do *lugar* e da sociedade que, por ventura, podem contribuir para a análise e prognóstico do urbano. A idéia de uma “estrutura comum” no plano e planejamento urbanos *modernistas*, como regra *geral*, trabalha com o dado “médio” na lógica do planejamento, assumindo o fator de um “cidadão médio”, *universal* e “abstrato”, idealizado pela “mente” do urbanista.

### **Revelações da linguagem da *cidade* para o pensamento *moderno***

Entende-se a cidade e o urbano como um sistema de comunicação.

Compreende-se que o programa espacial *modernista* esteve muito mais preocupado em “moldar” um sistema de signos que “pretensamente” igualariam todos os cidadãos através de uma *comunicação* do *objeto útil e racional* proposto (utensílios de uso cotidiano, artefatos da industrialização e a cidade setorizada por

---

<sup>5</sup> Estes desejos e planos, por outro lado, como manifestação da sociedade (*sujeito* social coletivo), pôde ter sido marcada por uma apropriada condição de hábito, de repetição e de um estado *previsível*, montado pela própria ideologia de um caráter de *modernidade*. Quando a *modernidade* se propôs à “quebra” de paradigmas e fatos habituais, ela pôde também inaugurar um “maniqueísmo” de “novidades”, tornando-se uma constante que chegou mesmo a formular um “hábito” daquela vontade de alteração de uma condição considerada não apropriada. Ou seja, as “novidades” passaram a ser previsíveis, não mais carregadas por signos de mudança.

Bauman (2001: 11) observa que quando havia uma alteração na empreitada da *modernidade*, esta, por muitas vezes, estabelecia-se como uma “intervenção” programada para o significado que se pautava em mudança, e depois se constituindo como um “enrijecimento” (que dá “suporte” ao mundo *previsível, administrável* e compreendido como *totalidade*).

*funções*). De tal sorte que este *objeto moderno* deveria ter (idealmente) o “mesmo” significado para todas condições repertoriais dos sujeitos envolvidos. Nesta pretensão de organizar o *signo comum* para os *objetos*, o *universalismo* deu sua contribuição. Ou seja, aquele poder transformador de atribuir outros significados àqueles habitualmente atribuídos e projetados como valor para a existência, deixou de se manifestar em muitos casos, uma vez que a projeção dos *objetos* se deu especificamente pela ordem *racionalizadora* das técnicas e da fabricação industrializada estandardizada. Trata-se da redução de elementos compositivos a um rigor *racionalista* da forma, de modo que possam ser repetidos a fim de promover a industrialização e comercialização de um *mesmo* objeto para as massas<sup>6</sup>. Em muitos casos, tal rigor *racionalista* também criou uma abstração do *objeto* que não atendia às exigências concretas da existência, fazendo com que o seu *signo* não fosse decifrado, num processo auto-referencial do *objeto*.<sup>7</sup>

O plano *modernista* aplicado e não “cumprido”<sup>8</sup> contribuiu para a exposição da linguagem inerente à cidade que “modificava”, (re)significava e questionava os

---

<sup>6</sup> Deve-se compreender que a produção da *cidade* também operava pela lógica da industrialização, seja na compartimentação ou acessórios para a casa; seja na pré-fabricação de elementos estruturais, vedos e caixilhos para habitação, bem como no uso da *racionalidade* para a implantação da infra-estruturação urbana.

<sup>7</sup> Deve-se considerar que esta formulação é uma *generalização* interpretativa, pois alguns dos arquitetos escandinavos do *modernismo* como Jackobsen e Alvar Aalto entenderam que a máquina executa com maior precisão os *objetos* (Argan, 2001) e, por isso, eles deverão ter maior precisão no “desenvolver” do projeto; neste processo, o tempo de “maturação” da projeção inclui também uma reflexão *empírica* que caracterizou a preocupação com problemas reais do *cotidiano*.

<sup>8</sup> Muitos planos urbanos *modernistas* não foram efetivados, sugerindo uma avaliação “positiva”, no sentido em que muitos deles se estabeleceram por uma *totalidade* do planejamento das elites corporativas que procuravam *disciplinar* a sociedade sobre o espaço. Mais ainda: muitos destes planos *modernistas* que procuravam *disciplinar* a sociedade foram elaborados por setores considerados “progressistas” e que acreditavam

objetivos primeiros daquele plano; de tal sorte que ele não se apresentava eficiente porque “hermético” nos seus conteúdos espaciais *pré-determinados*. De modo que, como linguagem, a cidade se apresenta não só como uma resultante do *espaço* concebido pelo *sujeito* (urbanista), mas, também, da ação social. A linguagem da cidade, neste sentido, não poderia ser interpretada como dados simplesmente oferecidos pelo *objeto* (espaço social); ela é também construída pelo *sujeito* e pela sua escala de valores,

“Se houvesse uma linguagem independente (ou semiótica) do tempo ou do espaço (ou do tempo-espaço), poderíamos, neste ponto, abandonar sem problemas as preocupações sociais e investigar de modo mais direto as propriedades das linguagens de espaço-tempo como meios de comunicação por direito próprio.” (Harvey, 1992: 206)

Nesta perspectiva, o *sujeito* (social) é quem pode construir os diversos significados sobre o *objeto* (a cidade, neste caso). Mas o *objeto*, por meio de seus diversos significados e signos interpretantes, também têm o papel de interferir nesta percepção de cidade. Este caráter de especificidade e atributo para com a percepção e leitura espacial feita pelo receptor (*sujeito*), considerando seu nível repertorial e interpretativo, pode ser traduzido para a especificidade do *lugar*.

Outro índice revelador da linguagem da cidade pode ser obtido a partir do “programa de necessidades”<sup>9</sup> do *modernismo* perante a realidade existente. Neste caso, o *tempo* é revelador: os projetos de arquiteturas e planos que pensaram *funções determinadas* encontraram na *flexibilização* ou *flexibilidade* do *espaço* o valor da necessidade da alteração espacial daquelas primeiras funções idealizadas; ou seja, o *tempo* demonstrou, através do *espaço*, que há alteração das bases produtivas (digam-se também sociais). No âmbito das cidades, a setorização

---

numa “sociedade igualitária”; atribuindo, por vezes, ao caráter do *espaço* um papel unívoco transformador das bases sócio-espaciais estabelecidas.

<sup>9</sup> É notório que a elaboração de um “programa de necessidades” circunscreve no tempo e no espaço uma *pré-determinação* dos usos que se daria em um suporte espacial projetado e depois executado com estes fins, de tal sorte que a “mudança” deste suporte espacial colocava em discussão e até mesmo em *crise* este ideal *modernista* de “programa”.

funcional *modernista* foi condenada pela “rigidez” dos seus prognósticos que se debatiam com os usos efetivos ao longo do *tempo*. Os urbanistas *modernistas* pressupunham uma relação “estável” e *determinada* entre *programa* e *realidade*, visto que o *programa* deveria objetivar um *fim* único preciso e constante como um produto, conduzido e análogo à lógica da produção industrial.

A interpretação da cidade assume, então, diferentes significados inerentes à linguagem cidadina; de modo que o que importará para os urbanistas que conseguiram refletir acerca do movimento *moderno* será o reconhecimento do *significante* (o meio, o processo) (Harvey, 1992: 59).<sup>10</sup>

### **O ideal *moderno* de vanguarda e *especialização***

O *modernismo* urbano ao se representar como vanguarda <sup>11</sup> também pode expor o “descompasso” do ideal do plano quando aplicado à cidade existente.

Concomitante ao pensamento e “amadurecimento” iluminista da classificação e *especialização* do conhecimento, o *urbanismo* surge nos séculos XIX e XX (Argan, 2001: 185) como disciplina que estudará a cidade. Estudar a cidade

---

<sup>10</sup> É com isto que também é possível verificar o valor dado aos cidadãos (*sujeito* coletivo) na elaboração dos planos urbanos, esfacelando-se uma aura de *vanguarda* que identifica uma corrente de *pensamento* (cerebral e organizada univocamente pelo urbanista) do *modernismo* urbano; ou seja, há uma nova fase cultural do plano, aberta a todos, e por isso relacionada com o cotidiano e integrada à cultura popular, “anti-aurática e anti-vanguardista”. (Harvey, 1992: 62)

O reconhecimento das várias formas de manifestação popular e seus *lugares* de representação também pôde promover os valores públicos do *lugar* (Toffler, segundo Harvey, 1992: 259), da mesma maneira que sugeriu a impossibilidade do *consenso* (Jürgen Habermas) porque deveria reconhecer a alteridade social dentro de uma maioria “democrática”.

<sup>11</sup> Ao contrário do *modernismo* urbano, o “panorama” “doutrinário” contemporâneo do urbanismo (ou pós-*moderno* para alguns) se apresenta de forma difusa, sem uma “consolidação” evidente como manifesto de planos e cidades; para François Ascher (segundo Magalhães, 2007: 61) complexidade e incerteza são os paradigmas dominantes para o urbanismo contemporâneo.

compreende a pesquisa sobre sua realidade, bem como formulações teóricas que encontrarão no pragmatismo e “utilitarismo” deste mesmo ideal iluminista uma taxonomia do conhecimento – daí os desdobramentos para um caráter pedagógico.

Como exemplificação deste processo, Argan (2001: 186) observa que a *cit  industrielle* de Garnier expõe este caráter de divulga o e pedagogia como um *modelo* de cidade, sendo reproduzível em diferentes situa es de *lugares*; e mais, com uma estrutura organizacional “inteiramente” (nos termos de Argan) dedicada   *fun o* industrial. Nota-se que esta atitude geraria um postulado no qual esta visão se transformaria em um exercício referencial para os planos e projetos calcados no desejo de constru o de cidades a partir do signo da *funcionalidade*; que deve expurgar tudo o que “impede” o “melhor funcionamento” (ideologicamente estabelecido por um grupo de “pensadores” urbanistas em comum acordo). Este aspecto do plano, do planejamento e do projeto não considerou valores simbólicos e de rela es sócio-culturais que a cidade existente já possuía; indiciou a *setoriza o* das *fun es* na cidade e carregou a ideologia de que a cidade deve se construir atendendo às forças do capital industrial. Tempos mais tarde, a *industrializa o* ainda será referencial didático nas bases pedagógicas de Gropius, Oud e Le Corbusier (Argan, 2001: 187); a Bauhaus sintetizar  indústria, arte e ensino.

  possível verificar ainda que os valores do trabalho e da vida na era industrial adquiriram dimensões culturais que deram identidade a toda uma na o e, por isso, utilizou-se do fator pedagógico para sua expansão,

“Um dos componentes do Movimento   a arquitetura industrial, que se desenvolveu na Alemanha, onde o processo de industrializa o se iniciou tarde, após 1870 (...) o trabalho industrial, entendido como luta e triunfo do espírito sobre a matéria, será o meio pelo qual o povo germânico cumprir  a fun o hegem nica e universal   qual se julga predestinado.” (Argan: 2001, 194)

Interpreta-se que o fator pedagógico contribuir  para a dissemina o, manuseio e inven o de artefatos que ampliarão a produ o industrial. Seria preciso “tomar consciência” dos novos meios de produ o.

Estes desdobramentos do ensino e da prática ligados   *indústria* influenciaram os arquitetos e urbanistas que passaram a se “orgulhar” de uma distin o “profissional” que agora lhes cabia dentro da Revolu o Industrial; não se

tratando mais de diferenciar artista e engenheiro; mas a “dignidade” de arquitetos e urbanistas que se preocupavam com a visão totalizante de uma cidade *funcional* e *industrial*, afastando-se daqueles arquitetos que se preocupavam com a “fachada estilística” do edifício.

A cidade do século XIX, essencialmente *industrial* dentro de uma nova lógica do capital, não coincidia com a sintaxe da cidade existente que se apresentava com características até mesmo medievais (que obstruíam a desenvoltura da circulação e escoamento da produção, sem facilitar o acesso do operário ao trabalho ou “expor” a mercadoria produzida para o consumidor, entre outras). Era necessário produzir a cidade ideal como uma cidade essencialmente *funcional*: eliminando classes sócio-econômicas numa intenção *utópica*, pois as *funções* (ainda que setorizadas) permeariam todos os níveis da população, com um intuito comum da melhor eficácia para se trabalhar, morar, deslocar-se, etc. Entretanto esta cidade apresentou as primeiras causas de um imobilismo urbanístico (Argan, 2001: 513), porque a crença numa *utopia* de cidade *funcional* enfatizava um objetivo de cidade ideal a ser alcançado, implicando um processo rumo a uma meta *futura*, onde a presente situação sócio-espacial seria sempre algo a ser mudado; daí o signo da *utopia* como “bandeira” necessária e persistente de vanguarda<sup>12</sup> “descolada” da realidade citadina, desdobrada em missão pedagógica,

“A pesquisa urbanística avançada pode, em muitos casos, comparar-se à pesquisa científica que tem como objetivo o envio de mísseis ao espaço sideral: com um desvio das premissas e finalidades institucionais da ciência que, em essência, não se distingue, a não ser pelos resultados incruentos, daquele desvio que orienta a pesquisa para a descoberta de armamentos termonucleares cada vez mais assustadores. Também o urbanismo, a julgar por certas prefigurações, nada improváveis, da cidade do futuro, está se

---

<sup>12</sup> Bauman (1998) propõe uma metáfora para explicar a “impossibilidade” de uma vanguarda e aqui cabe pensar a vanguarda do urbanismo *moderno*: um “exército” (*avant-garde*) se constitui em guardas que avançam sobre um território, como num processo de manipulação linear, de maneira que o que está sendo feito num primeiro momento pelas “tropas” de “primeira linha” de um espaço conquistado já não será mais igual àquilo que será feito pelas “tropas” do pelotão de fundos; aquele espaço conquistado já foi processado sendo quase impossível seguir os mesmos feitos e exemplos dos primeiros soldados. O espaço “desbravado” pelos primeiros soldados nunca será o mesmo.

tornando uma espécie de dissuasor psicológico, a ponto de justificar o temor de que elas respondam, sem dúvida, a profundas aspirações psicológicas do homem integrado numa sociedade de massa, mas justamente também à aspiração negativa que gostaria de compensar com um complexo de superioridade ou de poder (tecnológico ou racial, não importa) um remendo e insuperável complexo de inferioridade.” (Argan, 2001: 514)

Mas se a cidade deve ser algo *novo* (inclusive como propósito de vanguarda) a partir do século XIX, desejável como projeção *utópica*, marcada pela eterna reconstrução do seu atual estado, tal como nos deixou os exemplos de Haussmann em Paris ou Robert Moses em Nova York, ela sempre estará sob o signo da *destruição* da cidade existente para construir aquele anseio de ideal *moderno* (efetivamente ideal no *futuro*),

“(…) um processo de destruição passível de, no final, destruir ele mesmo essas verdades. E, no entanto, somos forçados, se buscamos o eterno e imutável, a tentar e a deixar a nossa marca no caótico, no efêmero e no fragmentário.” (Harvey, 2001: 26)

Os “desarranjos” observados no papel social e político que a vanguarda *modernista* pretendia assumir, e o imobilismo urbanístico (já lembrado por Argan), enfatizavam, por um lado, a “frustração” desta vanguarda; mas, por outro lado, esta “frustração” pôde criar uma nova vontade das projeções sócio-espaciais ideais sobre a cidade no *futuro*, caracterizando-se a constante *mutabilidade* como característica de algo *moderno*. Deve-se observar que o valor da *mudança* parecia não operar no presente, mas sempre na busca de um *futuro* almejado (porque as próprias técnicas da urbanização trabalhavam neste “longo” prazo para sua execução).

Como lembra Argan (2001: 183) o termo *modernismo* se tornou muito *genérico* para identificar a vanguarda como uma série de manifestações de intervenção e pesquisa sobre o *espaço*, inclusive aquelas ligadas à transformação e questionamento dos urbanismos marcados pelo *industrialismo* e *funcionalismo*, e já não mais preocupados em *modernizar* e “destruir” a cidade antiga,

“O modernismo, com efeito, não deixava de ter seus momentos esquizóides – em particular ao tentar combinar o mito com a modernidade heróica –, havendo uma significativa história de ‘deformação da razão’ e de ‘modernismos reacionários’ para sugerir que a circunstância esquizofrênica, embora dominada na maioria das vezes, sempre estava latente no movimento moderno.” (Harvey, 2001: 57)

O problema é que muitas destas manifestações “esquizóides”, segundo Argan, podem ter sido “esquecidas” ou nem sequer “apreendidas ou aprendidas”, uma vez que a pedagogia do urbanismo “escolheu” determinadas correntes muito mais ligadas à industrialização e à produção de uma “cidade sempre nova” para a difusão nas “escolas”, permeando até os dias atuais.

A vanguarda e a “escola” dos urbanistas devem conferir, então, valores de *especialização* que um técnico *perito* (urbanista) pretensamente deverá possuir. Neste sentido, cabem considerações sobre o papel que um técnico *perito* pode desenvolver na sociedade *moderna*, a fim de equacionar a carga depositada no urbanista como *especialista* do urbano e das cidades.

Deposita-se a *confiança* no *técnico perito*<sup>13</sup>. Para estabelecer a *confiança*, devem-se eliminar os *riscos* do planejamento e hiperbolizar a diferença entre o

---

<sup>13</sup> Pode-se notar que a *confiança* no técnico *perito* também foi uma “exigência” do contexto social, cultural e político com que se formulou o Brasil republicano e dito democrático. No Brasil, pode ser identificado o que se convencionou chamar por *tecnoburocracia* – um conjunto de técnicas e regras criadas que propunha a permanência do Estado e do Direito. O discurso desta *tecnoburocracia* operava com a possibilidade de grupos sociais desfavorecidos poderem assumir hegemonias, tal como uma revolução tecnocrática, onde o *especialista* técnico “ocupa” uma posição social de decisão. Geralmente oriundo da classe média “estudada”, o técnico e seu representativo cargo poderiam determinar novas relações sociais, uma vez que o “estudo” lhe garantia a possibilidade de ascensão social. Este discurso podia também ser interpretado como uma noção conservadora de que o capitalismo no Brasil estava “evoluindo” até a inexistência das classes sociais. (Pereira, 1977)

Todo o discurso do técnico *perito* e da *tecnoburocracia* encontrou na realidade brasileira uma forma de dominação política já revelada por Max Weber, tendo o Estado ou a empresa burocrática como planejadores e administradores “racionalis”; revelando dados, fatos e um aparato de conveniências para as classes dominadoras de sempre: confiança pessoal, favores e privilégios individuais, subordinação hierárquica, nomeações por autoridades superiores, “cesarismo”, apropriação do conhecimento *especializado* pela burocracia como forma de dominação e justificativa técnica, *racionalização* da educação e treinamento num sistema de méritos e títulos (que a própria democracia teme em razão de ocasionar diferenciações sociais). A *tecnoburocracia* carrega o signo da “impessoalidade” como

*especialista (perito)* e os leigos da sociedade, reforçando uma pretensa *especialização* do conhecimento e o controle da *informação especializada* (também como signo de poder). Henri Lefebvre (2004: 162 e 166) nota que um planejamento eminentemente estatal e, portanto, construído com a competência dos “saberes” *peritos* é uma manifestação de classe particular e oculta sua estratégia (também) de classe que por vezes não é nem mesmo um produto do conhecimento, mas uma intervenção de poder.

*Especialização e confiança* podem assim garantir a credibilidade num *futuro ideal*, desestabilizando o movimento dos *riscos*. No entanto, pode-se verificar que, com a efetivação de alguns *riscos* urbanos, algumas sociedades *locais* puderam se reorganizar para tomar cabo de situações de controle, em novas manifestações políticas sobre o território até então nunca elaboradas.

### **Reações de *modernidade ao moderno***

Para esta explanação, deve-se remontar à cidade que começava a se industrializar no século XIX, concomitante com o surgimento da disciplina urbanística. Neste momento do século XIX, a cidade foi muito associada ao amparo e suporte ao capital que se avultava com as novas técnicas de produção industrial; ou seja, intenções simbólicas da cidade onde a vida “espiritual” e a perceptiva no ambiente urbano foram, em parte, subjugadas por intenções políticas e econômicas de uma burguesia ascendente. Neste sentido, Walter Benjamin fez uma leitura da Paris do século XIX. E Baudelaire (talvez “ingenuamente”) creditou à burguesia um fator estruturante para a elaboração e construção das cidades (Berman, 1986: 132). Mais tarde, Le Corbusier poderá ser interpretado como “encarnação” destes anseios políticos e econômicos do capital burguês, “travestidos” na mais alta forma de manifestação cultural da urbanística *moderna*.

---

instância jurídica que “serve a todos” sem discriminação, mas pode “mascarar” ideais democráticos.



Figura 01. Imagem do filme de Pierre Chenal de 1932 com a mão de Le Corbusier “explanando” sobre o Plano Voisin ao fundo. Coletada em Magalhães, 2007: 191.

Pode-se interpretar uma metáfora da imagem da “mão de Le Corbusier”: o desejo de um urbanista “demiurgo” que impõe a intervenção urbana com o pretense adensamento verticalizado em edifícios, bem como uma “malha” viária “motorizada”, estruturada por autopistas de grande velocidade.

Vale lembrar que as ações políticas e econômicas da burguesia podem ter sido “transferidas” para o mundo da cultura porque estavam permeadas por um “fio condutor” que “enviesaria” a efetivação de um *futuro* ideal. Assim, em *The City of Tomorrow* (“A Cidade de Amanhã”), também podendo metaforicamente significar *futuro* (*tomorrow*), é o título traduzido para o inglês de *L’Urbanism* de Le Corbusier. Pode ficar evidente, então, que o conteúdo de *L’Urbanism*, uma das principais “fontes” do urbanismo *modernista* de então, “inspirador” do plano urbano mundo afora, seja um urbanismo para o *futuro* (na tradução inglesa: *tomorrow*).

Le Corbusier operou no caminho de um *modernismo* por negação de um estado atual da cidade para, então, propor a *novidade*, numa “fórmula” bem característica de realidade decadente/progresso *inovador*. Num dos trechos deste seu texto acima citado, Corbusier afirma:

“Cafés e pontos de recreação deixarão de ser os fungos que sugam a pavimentação de Paris.” (Le Corbusier; conforme Berman, 1986: 161)

Mas esta referida Paris já era uma cidade *moderna* edificada “pelas mãos” do Barão de Haussmann que transformou uma cidade pré-moderna de estrutura medieval; de tal modo que um ideal de cidade *nova* e “acabada” já se havia

fundamentado com as intervenções de Haussmann. A *novidade* seria, agora, nas intenções de Corbusier, revigorá-la para o automóvel e infra-estruturação.

Numa possível análise política, pode-se interpretar que o desejo projetual de Haussmann, na sua síntese urbanística, era a eliminação do “povo” nas e das ruas (vejam-se, por exemplo, as considerações de Walter Benjamin sobre as “barricadas” e as intenções políticas vigentes em Paris, “capital do século XIX”). Mas, quando este desejo se deparou com a cidade existente houve um “descompasso” entre o projeto e a realidade *empírica*; porque o “povo continuou na rua”, manifestando-se através daqueles “cafés” e “pontos de recreação” nos bulevares idealizados por Haussmann, aqueles citados por Le Corbusier. De outra forma, a economia que se industrializava necessitava da visualidade da vitrina no bulevar, de maneira que a compra do objeto industrializado se daria com o “povo” nas galerias de lojas do bulevar (rua); ou seja, nota-se uma contradição entre a vontade de banir o “povo” da “rua” pela lógica política, ao mesmo tempo em que se necessita deste consumidor nas ruas numa lógica econômica.

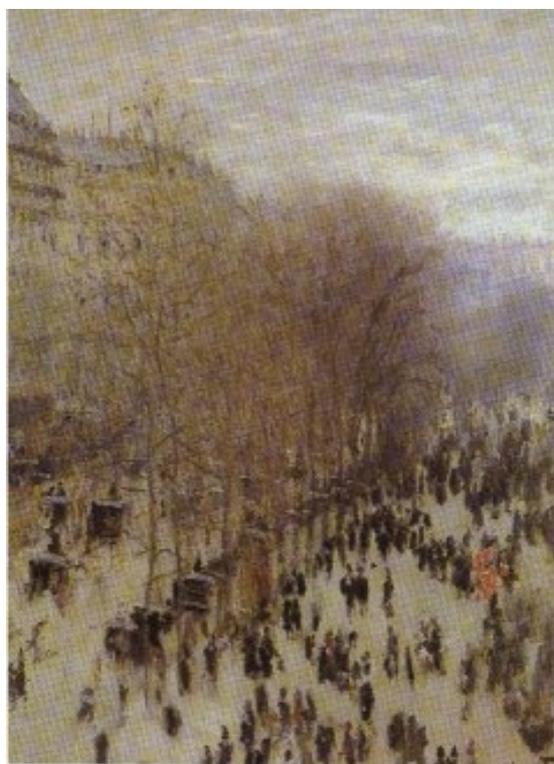


Figura 02. *Boulevard des Capucines*, óleo sobre tela de Claude Monet, 1873. Coletada em Kelder, 1997: s.pg..

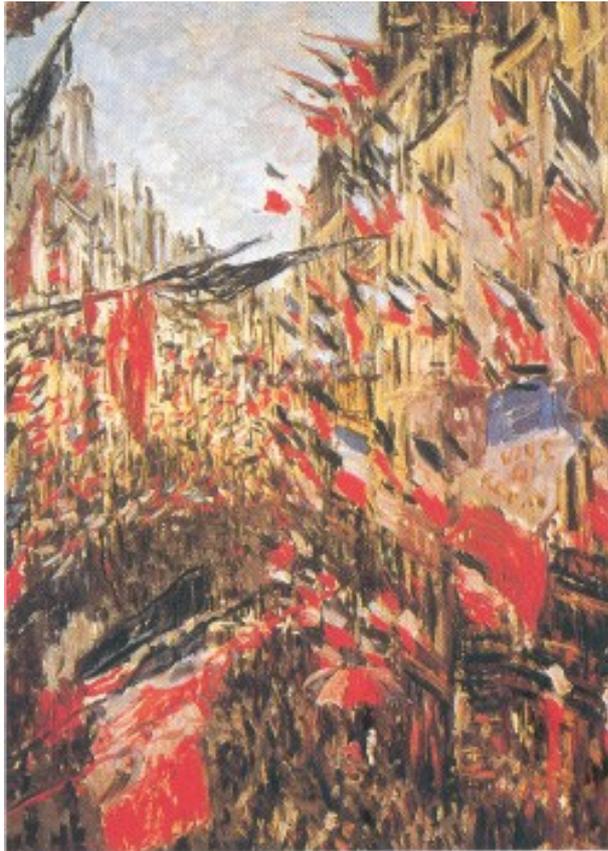


Figura 03. *Rue Montorgueil*, óleo sobre tela de Claude Monet, 1878. Coletada em Kelder, 1997: s.pg..



Figura 04. *Boulevard Montmartre – 1900*. Coletada em Ferrara, 1999: 214. Fonte primária: Walter Benjamin, *Parigi Capitale del XIX Secolo* (Torino: Einaudi, 1986).



Figura 05. Vista de “sobrevô” de bulevar parisiense tomado por manifestantes em apoio ao presidente Charles de Gaulle, em 30 de maio de 1968. Coletada na Folha de São Paulo. Caderno Mais!, 04 mai, 2007: pg. 14.

Alguns momentos da história dos bulevares parisienses demonstraram que a ideologia do plano em conter as barricadas e “tirar o povo” das ruas não conseguiu cumprir tal situação planejada.

Ou seja, já havia um índice para a intervenção urbanística (seja como desenho urbano ou planejamento) de que a cidade não era uma única tradução da teoria do urbanista (*sujeito*), mas, sobretudo, um ingrediente de vários fatores (políticos, econômicos, culturais, etc) e *empíricos* que ela carregava desde então. Ainda assim, Corbusier parece que “descartou” valores da *cidade* real existente, e elaborado seu plano no nível da teoria urbanística, portanto como *disciplina* aplicável.

Passou-se o tempo e, hoje, sabe-se que o viés *modernista* corbusiano pode ser uma interpretação de um modelo obsoleto quando aplicado às cidades. Mas, até aqui, não haveria nenhuma “surpresa” quanto aos “erros” deste tipo de plano, pois na lógica do *moderno* seria possível superar esta situação não conveniente, não fosse uma *crise* instaurada nos meios profissionais e acadêmicos quando este plano *modernista* é considerado uma “frustração”. E talvez, como em outras situações de “quebra” de paradigmas estabelecidos, a crítica ao *modernismo* de Le Corbusier será, em síntese, a “volta às ruas”, as relações *comunitárias* em *bairros*,

desdobradas essencialmente do pensamento de Jane Jacobs (segundo a conclusão de Berman, 1986: cap. V).

Vontade de transformação da realidade citadina é um signo *moderno* que denota que não era justificável uma oposição à abertura de vias, construções de pontes, estradas, viadutos, grandes conjuntos habitacionais, etc (Berman, 1986: 279) aos moldes *modernistas*, porque se operava com o “ingrediente” da “transformação” e do *novo*; mesmo porque ainda não eram previsíveis as consequências de tais intervenções, pois muitas vezes elas se “realizariam” para os cidadãos no *futuro*.

Obviamente que não faltaram críticas a este tipo de urbanismo e urbanização; e, neste sentido, o *modernismo* deveria sofrer revisões e, numa lógica um tanto *racionalista* e com cunho de “finalidade”, encontrar as causas e razões para o problema. Mas estas soluções podem ser interpretadas como não sendo genuinamente *novas* na acepção do *moderno*. Neste sentido, tais soluções vieram na retomada da *rua* como lugar público, retomada daquela cidade do século XIX, numa aparente *novidade* que era, na realidade, o estabelecimento de um ciclo de *novidades* dentro das intenções do urbanismo, onde reincidiam características de cidade pré-moderna após as manifestações da cidade do movimento *modernista* (agora *ex-nova*); ou seja, pode-se perceber a retomada de valores da cidade pré-moderna na cidade pós-moderna, verificando-se o ciclo: cidade pré-*moderna* (com valores do campo, *comunidade*, *vizinhança*)/cidade *moderna* (atributos de cosmopolitismo) cidade pós-*moderna* (retomando-se as características pré-modernas). Ou seja, notam-se os valores do *novo*, que se encontram, agora, “obrigados” a “utilizar” o passado (a cidade do século XIX ou formas de vida *comunitária* pré-moderna) e, com isto, instaurar uma *crise* explicitamente dentro daquele pensamento do plano calcado em valores *modernistas* (que se recusam às características de cidade pré-*moderna*). O *novo*, agora, é o passado das *ruas* ou a vida do campo.<sup>14</sup>

---

<sup>14</sup> Neste sentido, pode-se observar a “culminância” destes efeitos: recentemente, áreas de antigos centros urbanos decadentes que receberam tratamento de espaços públicos, segurança pública, equipamentos urbanos de cunho artístico-cultural, facilidades de acesso e transporte, etc; que atraíram segmentos de população interessados nesta “vitalidade”. Para Berman (1986: 320-321) o Soho de Nova York é uma boa exemplificação. Neste viés,

Para demonstrar o papel da importância da busca e, de certa forma, retomada do espaço público ou os valores da *rua* e da vida *comunitária*, Berman (1986) elenca uma série de manifestações sociais que vão além das abordagens espaciais; por exemplo: a música e a dança contemporânea se “entrelaçam” nas derivações do *street*; as citações poéticas e de conteúdo político em Bob Dylan, Paul Simon, Jim Morrison, Lou Reed; a pintura se afasta do expressionismo abstrato para citar objetos da vida cotidiana (Claes Oldenburg, Kaprow, George Segall, entre outros); *happenings* nas *ruas*; a *rua* parisiense do cinema de Jean-Luc-Godard<sup>15</sup>. Ou seja, enfatiza-se a interdisciplinaridade (com as artes, por exemplo) para justificar, de certo modo, o pensamento urbanístico de Jacobs sobre o papel da *rua* na *comunidade*.<sup>16</sup>

---

também podem ser interpretadas algumas das intervenções no Centro da cidade de São Paulo, onde a arquitetura e o espaço público surgem como novas manifestações de atração cultural ou “revitalizadoras” de áreas degradadas para possíveis novas intervenções e vizinhança de bairros (Luz, Água Branca, Barra Funda, Pari); ou porções da periferia da região metropolitana de São Paulo (e até cidades próximas na região metropolitana) com implementação e abertura de condomínios fechados que podem encerrar o signo de uma “volta” ao bucolismo.

<sup>15</sup> Os anos de 1960 no Brasil também foram marcados por momentos de rupturas dentro do modernismo artístico,

“No Brasil, o cinema novo, os ‘novíssimos’ poetas; na França, a *nouvelle vague*, o ‘*nouveau roman*’ e os ‘*nouveaux réalités*’ (...)” (Coli, 2007: 3)

<sup>16</sup> Esta atitude parece ser um modo pelo “estabelecimento” da ênfase em interdisciplinaridades para o urbanismo que, até então, não se utilizava efetivamente destas relações, fazendo-se essencialmente pelo conhecimento do técnico *perito* na lógica *racionalizadora* de seu conhecimento específico da urbanística.



Figura 06. O cineasta Jean-Luc-Godard filma manifestações estudantis em Paris, maio de 1968, antes de ser detido pela polícia. Coletada na Folha de São Paulo. Caderno Mais!, 04 mai, 2007: pg. 11.

Há, portanto, de se verificar uma “empolgação” quanto aos atributos da *rua* e da *comunidade* na *modernidade* tardia ou contemporânea que, ao se associar às outras manifestações da cultura (julgadas como ações “criativas” da sociedade) será interpretada como expressão do *novo*. Se o *novo* (agora) é a vinculação de *identidade* que a *rua* e a *comunidade* podem oferecer ao *sujeito*, é possível interpretar que esta ideologia da *identidade* [enquanto satisfação e plenitude (do *sujeito*)] também é passível de reflexão, porque esta *identidade* poderá ser um desejo contínuo, sempre estará numa busca, sempre estará como projeto ainda não realizado em *futuro* (tal como nos anseios *modernistas*).

Esta prospecção da *identidade* é uma construção que pode se dar por constantes fatos que realimentam o “orgulho” de um grupo em *comunidade*, mas o índice deste acúmulo de fatos é também o fator inferente que pode acusar que a *identidade* ainda não se completou; ou seja, é sempre preciso “reincidências” de

fatos sociais e valores espaciais para afirmar a *identidade* e, nesta constância, ela parece que “nunca se efetiva”.

É notável que nas cidades, e não essencialmente no campo, os diferentes grupos em *comunidade* têm a oportunidade de se auto-afirmarem através de uma *identidade* (Richard Sennet, segundo Bauman, 2001: 11), pois sem este suporte (cidade) de “comparação” tal *identidade* talvez não precisasse ser hiperbolizada. Neste processo, o espaço pode operar como signo de diferenciação ao pertencer a um determinado grupo, formulando-se inclusive como *comunidade de bairro* (dos judeus, dos orientais, dos latino-americanos, dos negros, etc). Segundo Jock Young (conforme Bauman, 2001: 198) uma *comunidade* includente seria uma falácia, pois não conseguiria afirmar e reafirmar os “orgulhos” incomuns de um passado também incomum entre seus diferentes pares. As aspirações de representação social de e em “outras” *comunidades* onde o sujeito não “nasceu” ou às quais “pertence” não seriam totalmente realizadas, pois sempre ficaria a incerteza de seu pertencimento. A pretensa construção de uma *comunidade* pode ser uma forma capciosa de um ideal social porque a hipérbole do *lugar* está muito mais ligada à delimitação territorial “afinada” com exclusões,

“Num certo sentido, o ódio, ainda mais que o amor, permite apertar os laços entre as pessoas. Não é preciso crer que o mundo das comunidades funda-se apenas na alegria e na harmonia: trata-se de um universo onde se acumulam historicamente muitos rancores e onde se produz muita violência.” (Serge Moscovici, em Casalegno, 2007: 72)

Toda a análise desenvolvida poderá ser identificada em alguns signos *modernos* dos planos urbanos para a cidade de São Paulo. Especificamente para este estudo, através da explanação das propostas de Robert Moses, Anhaia Mello e do padre Lebret.

## **Capítulo II – O plano de Robert Moses para São Paulo**

## O plano de Robert Moses para São Paulo

O pensamento urbanístico em São Paulo foi caracterizado por um confronto entre paradigmas conceituais: as propostas desses planos culminam especialmente nos anos 50 do século XX, onde ficou evidenciada, através de seus principais representantes urbanistas, a ideologia presente nos planos apresentados por Prestes Maia e, mais tarde, por Robert Moses em São Paulo, que se confronta com o pensamento de Anhaia Mello ou do padre Lebrez. É sintomática a relação entre conceitos que vão da “diversidade” de possíveis soluções para a cidade, até debates de âmbito mais intelectual: Prestes Maia e Robert Moses com o pensamento do urbanismo progressista e, de outro lado, Anhaia Mello e Lebrez defendendo o urbanismo culturalista. Neste embate, é possível verificar muitas vezes que as propostas tanto de um pensamento, como de outro, escapavam à realidade urbana e ao repertório do cidadão para quem a cidade deveria ser planejada,

“Tendo em vista que o urbanismo dos planos diretores e os aparelhos municipais não acompanhavam com suas propostas, suas leis, seus projetos e obras as demandas das novas populações e busca de integração no mundo urbano em formação, dois estudos foram encomendados pela Prefeitura em busca de experiências estrangeiras: uma em 1949 ao urbanista Robert Moses e sua equipe de Nova York, e outro ao Pe. Lebrez e seus colaboradores da SAGAMACS em 1956. Esses estudos se desenvolvem sob duas diferentes concepções, a primeira na vertente de Prestes Maia e a segunda no ideário de Anhaia Mello, aprofundando a polêmica entre os dois urbanistas da época. Posteriormente competem entre si na formação dos pressupostos teóricos, nas concepções de urbanismo, na escolha dos valores, necessidades e interesses primordiais que iriam influir nas propostas de atuação, com divergências radicais nos objetivos, meios e instrumentos de intervenção.” (Lamparelli, 1994: 4)

Ao longo dos textos apresentados aqui, tanto este que estuda Robert Moses como o que tratará das propostas Anhaia Mello e Lebrez, deverão ficar evidenciadas as divergências dos dois pensamentos do urbanismo paulistano daqueles idos.

No momento será conveniente uma análise do contexto do plano urbano de Robert Moses para São Paulo dentro das especificidades do caso paulistano, bem como dentro de um contexto genérico do urbanismo *moderno*.

## **Relações do plano de Robert Moses com a sintaxe espacial de São Paulo**

Dadas às situações de crescimento em níveis metropolitanos de São Paulo, o então prefeito da cidade Linneu Prestes (indicado pelo governador do estado de São Paulo Adhemar de Barros) decidiu, em 1949, contratar a IBEC (International Basic Economic Corporation), sediada em Nova York e dirigida por Nelson Rockefeller, para um estudo e proposta a fim de “sanar” os problemas paulistanos, bem como indicar as necessidades prementes para o destino da cidade. A decisão de estabelecer um contrato com uma equipe internacional também era a síntese de um momento político que se revertia no quadro profissional urbanístico, ou seja, havia um intuito de não associar obras públicas a contingências de momento restritas a interesses “eleitoreiros” locais. (Meier, 1991: 72)

Deve-se considerar de antemão que não se trata de uma interpretação “negativa” acerca da contribuição de uma equipe estrangeira sobre o território paulistano, mas de considerar as metodologias empregadas para um diagnóstico e prognóstico urbanístico para a cidade de São Paulo naquele momento dos anos 50 do século XX, onde o próprio contrato com a IBEC, considerando-se os “limites” financeiros da municipalidade e especificidades de redação de um contrato, já “restringiam” a complexidade de uma intervenção urbana. Nos termos deste contrato, deveria haver um “planejamento geral das questões administrativas, financeiras e técnicas do município” (Meier, 1991: 72); ou seja, já se apontava o papel restritivo da *generalização racionalizadora* aos moldes *modernistas*, bem como um “foco” unívoco creditado apenas a problemas administrativos, financeiros e técnicos perante a cidade.

De outra maneira, para além de um contrato e suas considerações “restritivas”, deve-se verificar também que a IBEC enviou para São Paulo uma equipe de técnicos americanos coordenados pelo então “respeitado” urbanista Robert Moses que acumulava importantes trabalhos realizados desde a década de 20 até a de 50 do século XX, e que em São Paulo permaneceu por um curto período de tempo, mas que, “cercado” por sua notoriedade profissional e “estrangeira”, conseguiu credibilidade no meio técnico e político paulista (Meier, 1991: 72). Deve-se considerar que a “cultura” local outorgava importância à experiência estrangeira,

principalmente ao se tratar de um profissional norte-americano associado ao desenvolvimento econômico de seu país.

Para um trabalho sobre São Paulo que foi desenvolvido em Nova York durante um ano, Robert Moses esteve assessorado por quatro engenheiros da prefeitura paulistana, elaborando para a “emergente” metrópole brasileira o plano que está sintetizado no relatório “Programa de Melhoramentos Públicos para São Paulo” de 1950.

O dado primordial que talvez justificasse a presença da equipe da IBEC em São Paulo era o fato desta cidade se encontrar em pleno potencial de crescimento *industrial* – fator crucial que não encontrava, na condição daquele momento, bases espaciais propícias para tal desenvoltura da indústria: São Paulo ainda guardava “traços” da cidade colonial e da cidade pré-moderna da fase da cafeicultura com algumas avenidas aos moldes de bulevares que não garantiriam o escoamento da produção industrial, não possuía um parque (*setor*) industrial adequado e localizado de forma a facilitar o escoamento produzido, não possuía uma rede viária que acessasse com rapidez o *setor industrial* pelo trabalhador; ou seja, uma série de dados sócio-espaciais que foram sintetizados e *reduzidos* por Robert Moses numa necessidade “economicista” de se efetivar uma cidade “moldada” essencialmente para a *industrialização*.

Neste sentido, há a necessidade de compreensão e contextualização do plano de Robert Moses para São Paulo: em relação ao pensamento da disciplina do planejamento urbano e seus contemporâneos, em relação ao entendimento da *lei* como instrumento credenciado para alterar o espaço em favor da *industrialização* e em relação ao *pragmatismo* que anuncia a *gestão* como forma de viabilizar as propostas de um plano urbano.

### **Relações entre o plano de Robert Moses para São Paulo e seus contemporâneos**

Pode-se verificar que o contexto paulistano da disciplina urbanística começou apresentar indícios de uma crise, essencialmente a partir daquele planejamento *modernista* apoiado em metas que não efetivavam as ações estabelecidas a partir dos planos; aliava-se a este fato o caso de São Paulo começar

a apresentar situações de metropolização (e uma das metrópoles que mais crescia no mundo), exigindo a necessidade de encontrar “outras” soluções de planejamento e ação no campo urbano. Pode-se considerar que os governantes necessitavam de soluções para a metrópole paulistana (e brasileira) que “nascia” com novos problemas urbanísticos até então não apreendidos pelos “técnicos” urbanistas locais. Deve-se salientar que muitos profissionais urbanistas brasileiros de então (que possuíam subsídios para intervir e planejar sobre o novo fator metropolitano de São Paulo) se “recusaram” ao trabalho, porque entendiam, naquele momento, que o plano teria um fator “ideológico” em favor do capital *industrial* (aliado inclusive da situação político-econômica) com o qual não concordavam.

Deve-se considerar ainda que outros planos elaborados para a cidade paulistana podem ser considerados concomitantes com o ideal urbanístico de Robert Moses para São Paulo (notadamente Prestes Maia); o que, de alguma maneira, impulsionavam e reconheciam a visão progressista de *futuro* do urbanista norte-americano,

“Isso não quer dizer de maneira alguma, que São Paulo não tenha planos para o futuro. Planos inteligentes e previsores, visando melhoramentos urbanos, foram elaborados por peritos de autoridade reconhecida; obras de envergadura e valor permanente foram e estão sendo levadas a efeito. Do mesmo modo, acham-se em construção vias estaduais de comunicação com Santos e Rio, e obras semi-públicas, de grande magnitude, tais como as do Canal do Pinheiros, e para o aumento de energia elétrica, que foram executadas com a cooperação de organismos particulares, federais, estaduais e municipais.”  
(Moses, 1950: 11)

Cabe notar que o discurso citado por Moses revela a condição de cidade *acabada* quando faz referência às obras citadinas, admitindo que elas seriam “dotadas” de um “valor permanente”. Esta noção norteadora de uma cidade *pronta* no pensamento de Robert Moses para São Paulo não está apenas presente na sintaxe espacial, mas também se revela no uso da legislação urbanística enquanto mecanismo que não aceita o “fracasso” e, por hipótese, não aceita a *mudança* de “tempo em tempo” (nos termos de Moses),

“As medidas reguladoras do zoneamento, em cidades tão grandes e tão complexas como São Paulo, têm de ser adotadas com muito pormenor; e fracassarão, no decorrer do tempo, se grandes áreas só forem reguladas

somente por meio de dispositivos gerais a que se adicionem, de tempo em tempo, outras restrições.” (Moses, 1950: 24)



Figura 07. Proposta viária para São Paulo, de Robert Moses. Coletada em Moses, 1950: 39-40.

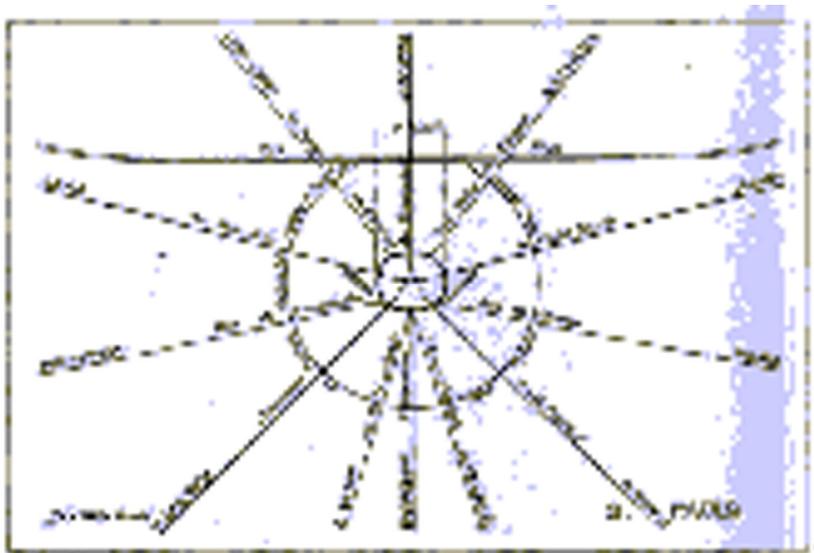


Figura 08. Modelo teórico de um plano urbano para São Paulo, de Prestes Maia. Coletado em Toledo, 1996: 122.

Pode-se notar a semelhança entre o plano de Robert Moses e o plano de Prestes Maia para São Paulo, indiciando o valor progressista do urbanismo *moderno* que se apresentava com forte apelo rodoviarista.

## **A lei *espacializada* como signo do plano (em Robert Moses) para São Paulo: abstração do espaço regido pela normatização urbanística em prejuízo do ideal de *lugar***

Uma das dificuldades para a efetivação do planejamento urbano na cidade de São Paulo era, segundo Robert Moses, a ausência de uma regulamentação de zoneamento que determinasse os usos nos terrenos, bem como a falta de um código de obras para as construções (Meier, 1991, 74). No primeiro caso, pode-se vincular, conjuntamente, a necessidade de uma planta oficial da cidade que surgiria como suporte para a lei de zoneamento; ou seja, o espaço representado em cartas e mapas daria suporte à lei. Para Robert Moses e os consultores da IBEC, a ausência da lei de zoneamento e a concomitante planta oficial da cidade produziram um espaço urbano “inadequado”: excesso de construções no centro comercial, congestionamento de trânsito carroçável e de transeuntes; mistura de usos e propriedades com residências ao lado de fábricas e grandes edifícios de apartamentos ao lado de casas unifamiliares (Meier, 1991: 74). De tal sorte que a lei parecia surgir como o fator *determinante* para a solução dos problemas e vinculação de *usos* mais “adequados” para e na cidade,

“(…) é necessária uma lei moderna que consiga: primeiro, estabelecer restrições no volume de edifícios e limitar seus usos mais especificamente; segundo, simplificar os controles existentes pela unificação dos muitos decretos que no presente modificam o Código ‘Arthur Saboya’, e prescrevem restrições adicionais ao volume e uso dos edifícios em certas ruas, e em umas poucas áreas delimitadas. Os muitos decretos em vigor obedeceram a um padrão regular, e não seria difícil fundi-los em um único decreto de zoneamento.” (Moses; conforme Meier, 1991: 74)

“As negligências básicas e mais evidentes em São Paulo são: (...) 2. a ausência de uma regulamentação de zoneamento que determinasse que utilização poderiam ter os terrenos, que limitasse a altura dos edifícios e os usos de suas áreas; 3. a falta de um código moderno e exequível, de normas para as construções, públicas e particulares.” (Moses, 1950: 11)

Neste sentido, a lei deveria estar amparada por uma representação da realidade sintática do território paulistano, devendo ser feita uma urgente e necessária planta oficial da cidade, no intuito de efetivar as leis de zoneamento propostas por Robert Moses para São Paulo,

“Com efeito, não existe uma planta oficial da cidade, baseada em levantamentos aéreos e terrestres recentes; cumpre prepará-la imediatamente. Há, apenas, fragmentos e tentativas dispersas de uma divisão em zonas; e o código ou códigos de normas não cobrem toda a cidade.” (Moses, 1950: 11)

Convém lembrar que, tempos mais tarde, algumas leis “rígidas” de zoneamento que procuravam garantir à cidade de São Paulo áreas de proteção aos mananciais das águas, tornaram-se “frustrações” dentro do ponto de vista urbanístico, uma vez que estas áreas foram invadidas, porque não previam uma elaboração sistêmica e holística para o problema da falta de habitação na cidade (programas de financiamento da construção da moradia e “acesso” ao terreno passível de se habitar; geração de emprego e renda que garantisse o pagamento do financiamento da moradia; descentralização de equipamentos públicos que outorgasse condições à periferia de acesso ao lazer, cultura e educação; entre outros); ou seja, a terra “congelada” pela lei dos mananciais de águas se tornou “barata” pela restrição dos usos e assim se configurou em alvo de loteamentos irregulares ou clandestinos, que evidenciavam acesso à terra habitável e mais próxima das condições existentes de urbanidade.

A partir desta exemplificação, pode-se interpretar que o pensamento urbanístico voltado à *determinação* quase que exclusiva da lei como signo do plano (tal como pretendia Moses para São Paulo) não pode ser um fator *unívoco* do planejamento; e pode revelar (ainda) “distanciamentos” da efetiva realidade sócio-espacial na lógica de ocupação da terra urbana.

Outro dado que pode ser interpretado como uma “visão unidirecional” através do uso da intervenção espacial e o uso da lei para os problemas urbanos estão no fato de Moses “depositar” as soluções para o transporte coletivo na cidade de São Paulo no *espaço* que se originaria através de sua intervenção (com vias expressas e uso de veículos considerados apropriados),

“O transporte coletivo está intimamente ligado ao programa de artérias e de tráfego. Os requisitos de cada um foram ajustados e adaptados de sorte que, na medida do possível, ambos se combinariam para a obtenção de economias substanciais.” (Moses, 1950: 30)

“O emprego de grandes ônibus movidos a motor Diesel, cuja capacidade seja de 50 passageiros sentados e 85 em pé; aliás é ônibus já em uso e preferido pelas grandes cidades da América do Norte.” (Moses, 1950: 27)

“Quinhentos destes grandes ônibus deveriam ser adquiridos imediatamente (...)”

“A compra inicial deve ser seguida de um programa adequado de substituição do equipamento. Seria necessária a aquisição anual de 100 ônibus novos e grandes, durante dez anos, para que se pudesse retirar todos os bondes e ônibus velhos e obsoletos agora existentes.” (Moses, 1950: 28)



Figura 09. Ônibus proposto por Robert Moses para São Paulo. Coletada em Moses, 1950: 31.



Figura 10. Ônibus existentes em São Paulo que deveriam ser substituídos. Coletada em Moses, 1950: 31.

Segundo a recomendação de Moses, quinhentos novos ônibus “modernos” deveriam substituir imediatamente os existentes, a fim de solucionar a situação do transporte coletivo em São Paulo que se apresentava “perigosa e incômoda”. (Moses, 1950: 31)

Ou seja, há uma *redução* do problema do transporte veiculado apenas ao fator *espacial* carroçável, não considerando outros vetores de intervenção, como por exemplo: proximidade entre trabalho e moradia, conformação de bairros multifuncionais que não implicassem grandes deslocamentos do trabalhador pela cidade, entre outros, que até mesmo podem “escapar” ao plano essencialmente *espacial*.

A capacidade “avassaladora” com que o *espaço* surge para resolver os problemas da cidade em Robert Moses é digna de associação ao pensamento urbanístico *modernista* que pretendia e “prometia”, através da intervenção *espacial*, “resolver” os problemas (inclusive) da sociedade como um todo. É notório, por exemplo, encontrar no “Relatório de Melhoramentos” para São Paulo do urbanista norte-americano a referência à desapropriação como instrumento que garantiria a construção de vias expressas (como solução viária), sem o menor “comprometimento” em “arrasar” com bairros e regiões consolidadas. A preocupação de Moses com a desapropriação só parece ter se voltado ao alto valor pago pela municipalidade para a aquisição da terra desapropriada; desconsiderando, por exemplo, realocação da população ou relações de pertencimento e cidadania que o *lugar* da moradia no bairro configurava para muitos cidadãos depois de longo tempo de convivência,

“O alargamento destas alamedas requereu a desapropriação de grande número de propriedades valiosas que, felizmente, foram adquiridas antes de haver o custo dos terrenos atingido o atual preço.” (Moses, 1950: 34)



Figura 11. Rua do centro de São Paulo. Coletada em Moses, 1950: 21.

Robert Moses assim comenta a figura em seu “Relatório de Melhoramentos para a Cidade de São Paulo”: “Os dispositivos que regulam o recuo dos prédios, não poderão ter resultados efetivos antes do desaparecimento das edificações velhas.” (Moses, 1950: 21). Este breve comentário de Robert Moses acerca da rua da cidade pré-industrial do centro de São Paulo pode revelar índices de seu urbanismo *moderno* progressista: a substituição de uma lei “caduca” que não previa o *recuo*. Garantir este *recuo* (para Moses) seria a possibilidade de ampliação da calha viária carroçável, em caso de aumento do número de automóveis sobre a rua; numa clara visão *rodoviarista* norteadora do plano urbano.

A “crença” no valor unívoco da lei como regulador e “conformador” da sintaxe da cidade; a negação (ou “desaparecimento”) da cidade “velha” pré-moderna, ainda que fosse esta cidade pré-moderna a única existente também são signos que caracterizam o *modernismo* progressista de Moses.

A crença no papel unívoco de instrumentos, medidas e regras urbanísticas com a qual Robert Moses (“pretensamente”) *determinava* resultantes sócio-espaciais pode ainda ser verificada quando este urbanista procura, através da lei de zoneamento, “resolver” problemas oriundos da migração e imigração na cidade de São Paulo,

“De uma maneira ou de outra, as pessoas das zonas rurais vizinhas ou os imigrantes de países estrangeiros, que têm ocorrido a São Paulo, têm encontrado trabalho e lugar decente para viver. Esta situação não durará por muito tempo, a menos que se tomem medidas drásticas que impeçam por meio de estrita limitação de zonas e regulamentos de construções, o aparecimento, no futuro, de favelas e cortiços.” (Moses, 1950: 12)

Segundo Meier (1991: 74), o zoneamento proposto por Moses para São Paulo surgiu muito em função da experiência norte-americana em Nova York com seus “distritos funcionais”, de tal modo que poderiam ser arbitrários, através da lei e do território *determinado* em planta, os usos ditos “adequados” da e para a cidade, *determinados* por um técnico especialista ou grupo deles. Aos moldes *modernistas*, o zoneamento para a cidade de São Paulo proposto por Moses era um nítido exemplo de *setorização* das ditas “funções” para se viver nas cidades (provável herança do pensamento de Le Corbusier e sua Carta de Atenas).

Interpretando-se assim a lei como signo do plano, é notório identificar este signo com papel ideológico *modernista*: a *setorização* industrial (através da lei e através da planta de zoneamento) ao longo dos canais marginais com vias expressas nos rios Tietê e Pinheiros que aglutinavam as atividades industriais próximas às vias de acesso, numa tentativa de criar condições para o trânsito rápido dos trabalhadores e, com isto, estas novas zonas industriais e novas vias de transporte implementariam e valorizariam imobiliariamente as faixas ao longo daqueles rios. Tal valorização era, para Moses, uma forma de obter o dinheiro necessário e oriundo (seja pela tributação, taxas de melhoria, etc) das novas terras industriais; dinheiro este revertido para a construção das obras viárias prementes, uma vez que o escoamento da produção industrial era fator *determinante*, segundo Moses, do crescimento da cidade de São Paulo. Ou seja, o “fio condutor” sógnico que “alimenta” a intervenção de Moses pôde ter sido “traçado” pela lógica *reducionista* da produção econômica, como se a cidade fosse uma única resultante de dados econômicos para o desenvolvimento e a qualidade de vida de seus cidadãos. Neste sentido, Meier (1991: 75) observa que um dos significados do trabalho de Moses para São Paulo esteve marcado pelo fato da *setorização* funcional, através do zoneamento (lei e planta oficial), ter sido um simples programa de dissociação do solo urbano que não criaria efetivos referenciais urbanos como *lugares*. Mas o ideal de *lugar* para Moses pode se apresentar sob a forma de representação imobiliária com a valorização da terra, denotando que seu pensamento sobre a cidade se *restringia* aos atributos de valorização econômica,

“(...) as rodovias expressas devem melhorar os lugares por onde passam, em vez de se tornarem simples ‘arroyos de gasolina’ abarrotados de veículos.”  
(Moses; conforme Meier, 1991: 78)

Aqui se coloca apenas uma possível leitura de como os signos espaciais eram propostos em função de uma “estrutura” economicista que os regia. Mas a cidade não é um produto de mercado, tal como assinalaria outros pensamentos do urbanismo *moderno* e essencialmente culturalista (a exemplo das interpretações de Lewis Mumford ou Camillo Sitte).

Outro índice que revela a vinculação de Moses a um urbanismo *moderno* progressista, com claro intuito no desenvolvimento da produção industrial, está no fato das *expressways* serem um padrão de vias para o acesso rápido do trabalhador

às zonas industriais, bem como facilitar o escoamento da produção. Numa possível interpretação do urbanismo culturalista, estas vias surgem como “rasgos” no tecido urbano existente que “esfacelam” as relações estabelecidas do e no *lugar*, uma vez que tais autopistas eliminam cruzamentos (que poderiam constituir referenciais espaciais, uma vez que conformam entroncamentos de caminhos e “quebram” a linearidade e “monotonia” dos alinhamentos das edificações na rua); as vias expressas também diminuem os acessos locais de bairro, devido à característica de alta velocidade que elas encerram; impedindo, assim, uma “fixação” mais “rápida” do *tempo* de percepção do e no *lugar*. Portanto, uma fixação visual da imagem urbana na memória ou no imaginário marcada por uma *velocidade* “motorizada” que (talvez) não imponha um ou outro *lugar* da cidade “retido” na “retina” do olhar – eis um dos fatores que empobrece a vinculação da experiência de *lugar* na cidade para com o cidadão.

Neste sentido Marshall Berman (1986) se referiu às intervenções de Robert Moses no bairro do Bronx em Nova York (especificamente relatando o impacto da via expressa Cross Bronx), podendo interpretar um “progresso perverso” feito pela “quebra” das relações de *lugar* que esta via ocasionou aos moradores deste bairro nova-iorquino. (Meier, 1991: 89)

O modelo de urbanização de Moses considerado essencialmente haussmaniano em sua raiz (e com seus herdeiros mundo afora) pôde promover então o esvaziamento de referências de *lugares* na cidade. Herdeira do bulevar haussmanniano, a avenida *modernista* ou a via expressa é a “vitrine” de mais uma invenção de um produto da mecanização *moderna*: o automóvel com o valor da *velocidade* que denotou tanto um instrumento de união e comunicação entre diversas partes de um território e suas populações, como também “prolongou” o espaço privado da habitação no meio urbano, determinando a perda do *caminhar* (ou *tatear*) pela cidade. A linearidade da via expressa, pela característica funcional de unir pontos diferentes e distantes, impede a simultaneidade do encontro. O caminhar dos pedestres possibilita a escolha de passeios pela cidade, capacitando o *flanar* dos espaços urbanos, possivelmente transformando-os em *lugares*, numa velocidade diferente da circulação dos automóveis que estão sujeitos a leis de trânsito e determinações de sentidos de rua a serem seguidos. Discriminam-se, então, duas maneiras distintas de apreender a cidade – pelo automóvel e pelo

caminhar. As perdas de *tatilidade* na cidade *modernista*, por ocasião do advento da circulação motorizada, poderiam sugerir que há uma “nostalgia” e busca pela cidade antiga; no entanto, a *tatilidade* tratada aqui é a perda de uma possibilidade de percepção da cidade, de uma possibilidade de *ver* a cidade em uma outra velocidade ou a perda da *visualidade*<sup>1</sup> da cidade e, portanto, de limitar os “caminhos” que possivelmente possam proporcionar a *visibilidade* dos *lugares* como necessidade do cidadão (*sujeito* coletivo). Perdas de *tatilidade* se tornam assim uma categoria de análise de percepção da cidade e do urbano, e que pode ser claramente “esfacelada” com a introdução da circulação automotora, da avenida e da via expressa como o faz Robert Moses em seu plano para São Paulo. (Tricárico, 2004: 79)<sup>2</sup>

Ou seja, há através da via expressa proposta por Robert Moses para São Paulo situações espaciais que impedem relações de interlocução e interação que podem ser o alimento que restabelece os laços de sociabilidade e geram a oportunidade de comunicação entre os cidadãos,

“A maioria de todos estes movimentos e atividades – contatos – são ostensivamente triviais, mas não em absoluto. Em suma, todos estes contatos casuais, triviais e públicos a um nível local – repito –, a maioria deles fortuitos, relacionados de uma ou outra maneira com os mil e um recados que as pessoas de um lugar efetuam ao dia, contatos que surgem espontâneos entre as pessoas que coincidem em uma relação determinada, e não por afeição ou forçosamente – tem como resultado um sentimento de identidade pública entre as pessoas, uma rede e um tecido de respeito mútuo (público) e de confiança,

---

<sup>1</sup> Interpreta-se *visualidade* como a apreensão sensível da realidade, encerrando práticas do caminhar, do olhar, do olfato, dos sons, sinestesia, enfim da percepção polisensorial que torna a cidade cognoscível. Aí ela poderá se tornar *visibilidade* (re)conhecida por seus cidadãos como referência de *lugar*; “armazenada” na memória ou no imaginário como imagem urbana que indicia a instância pública, do diverso, do *sujeito* se reinterpretando no confronto social. (Ferrara, 2002: 116-131)

<sup>2</sup> De outro modo, toda circulação parece ser tratada como simples passagem de veículos e/ou pedestres; perdem-se os desdobramentos que poderiam se ocasionar a partir dela, como fruição na contemplação da paisagem urbana ou até mesmo sociabilidades (ao estacionar, pontos de espera de ônibus e metrô, etc). (Yázigi, 1997: 217)

e também uma garantia de assistência mútua em casos de necessidade da vizinhança; a vizinhança em geral ou um vizinho em particular. A ausência desta confiança é um verdadeiro desastre para as ruas de uma aglomeração urbana de qualquer tipo. Mas, atenção: o cultivo desta confiança não pode 'institucionalizar-se', não pode se conseguir por decreto segundo projeto de lei. E, por tudo, não implica nenhuma segurança, nenhuma garantia de tipo *privado*." (Jacobs, 1973: 60; tradução livre do autor)

No plano da percepção, a perda do caráter coletivo de *visibilidade* da cidade que a via expressa ocasiona pode implicar em desarranjo das noções de cidadania, uma vez que o reconhecimento do indivíduo ou grupo social pode se ocasionar pela troca interpessoal, re-alimentando respeito mútuo, quebra de hierarquia sócio-econômica e comunicação/informação no ambiente urbano. No tocante à percepção da cidade enquanto imagem urbana "fixada" ou "*visibilizada*" como *lugar* e, portanto, as imagens da cidade transformadas em *imagens mentais* (conforme explica Stephen M. Kosslyn) podem surgir da experiência dos espaços físicos reais vividos e "presenciados", onde a cidade é o mote destas *imagens mentais*.

A experiência de "construção" das *imagens mentais* a partir da imagem da cidade deverá incluir uma "fixação" no *espaço* e no *tempo* que provavelmente não será proporcionada pela *velocidade* da via expressa, pois as imagens da cidade, neste caso, serão muito mais "rápidas" e, portanto, de difícil apreensão. Disto se conclui que o enfraquecimento da apreensão das características físico-sociais do ambiente citadino também influencia uma "pobreza" repertorial de *imagens mentais*. Alia-se a isso o fato que a cidade que se conforma pela "privatização" imobiliária cria cada vez mais uma relação de posse entre imóvel e proprietário; a relação de *lugar* para com seu habitante se dá, então, pela referência daquilo que lhe pertence, confundindo-se a apropriação da cidade com a propriedade e seu valor. Em consequência, o caráter de construção de imagens urbanas coletivas, como *lugares* do imaginário, será cada vez mais prejudicado.

Mas as efetivas "quebras" dos referenciais de *lugar* na cidade, segundo os planos de Moses para São Paulo ou Nova York, não se dão apenas com artérias viárias expressas inseridas em malhas urbanas consolidadas. A relação das intervenções do urbanista norte-americano com situações de uma geografia natural na cidade (que segundo uma interpretação culturalista pode ser um forte referencial de *lugar*) passa por as desconsiderar,

“a retificação [do rio Tietê] e aprofundamento terão reduzido à metade o comprimento do tortuoso curso de outrora.” (Moses, 1950: 46)



Figura 12. Fragmento do plano urbano para o canal do Rio Tietê em São Paulo, de Robert Moses. Coletada em Moses, 1950: 47.

Nota-se uma estrutura viária *genérica* onde a malha urbana da cidade existente ou a topografia (que não se representam graficamente) pouco importaria, uma vez que a intervenção se “sobrepõe” a qualquer forma de realidade espacial.



Figura 13. Fragmento da perspectiva do tratamento espacial para o canal do Rio Tietê em São Paulo, de Robert Moses. Coletada em Moses, 1950: 49-50.

A cidade *moderna* de Robert Moses para São Paulo “nega” a geografia do rio como apropriação de *referencial* urbano (limite ou borda nos termos de Kevin Lynch), ao

mesmo tempo em que *setoriza* o canal como uso industrial. A imagem urbana criada por Moses, neste exemplo, revela um espaço feito para o *deslocamento* de trânsito carroçável e o escoamento da produção das indústrias que ali se instalariam; o espaço urbano parece apenas *funcionalizar* a cidade *industrializada*, dotada de poucos atributos “estéticos” visuais (veja-se, por exemplo, o tratamento do espaço a partir do uso da vegetação).

### **Índices de um planejamento com *viabilidades* – o pragmatismo de gestão de Robert Moses para São Paulo**

A influência da experiência norte-americana para São Paulo pode ser interpretada sob o viés de um pragmatismo do planejamento de gestão administrativa, até aquele momento pouco difundido nos meios profissionais paulistanos. Robert Moses demonstrou que não se tratava apenas de um planejamento com *metas* para o *futuro*; mas como *viabilizá-las*. Dessa maneira, o ideal de gestão – enquanto plano feito para questões emergentes e como um rol de atividades a ser cumprido em curtos prazos para se alcançar o objetivo de um planejamento (com metas a longos prazos), colocava em discussão o papel do “fracasso” de um planejamento de *futuro*, identificado com planos diretores que não “conseguiam” cumprir suas promessas e metas estabelecidas.

Por outro lado, também foi possível outorgar uma legibilidade do plano para o *futuro*, uma vez que se recorria à gestão para “remendar” ou até mesmo efetivar (em curto prazo) as vontades de um planejamento de longo prazo. Anhaia Mello chegou a definir o “imediatismo” das intervenções de Robert Moses como “urbanismo cirúrgico” (Anhaia Mello; conforme Lamparelli, 1994: 14), numa metáfora de “salvamento” da cidade já condenada a uma “doença crônica” que necessitava da urgência de “operações”.

O pragmatismo de Moses para São Paulo e sua vontade de realizar as propostas são evidenciados no item “g” dos “Objetivos do Relatório”,

“g) sugestões sobre métodos de financiamento para a realização das obras e serviços públicos.” (Moses, 1950: 8)

Com isto, pode-se considerar que os modos pensados para a *viabilidade* das propostas de planejamento também seriam um índice de novas formas de

elaboração do plano urbano; uma vez que a herança dos planos diretores integrados (os chamados PDDIs) era, em sua maioria, um acúmulo de metas com o intuito de cumpri-las e sem o indício de como as metas se tornariam *viáveis*, sem mecanismos e instrumentos que poderiam auxiliar na captação financeira para a realização das obras e serviços de urbanização.

Moses recorre às justificativas para compreender e impor um modelo de gestão, por vezes em contraposição ao planejamento,

“(...) gente forte e empreendedora [os paulistas], desapegada da tradição, afoita, e por consequência pouco preocupada com planejamento e sujeição reguladora.” (Moses, 1950: 9)

Outro índice para o “imediatismo” de gestão de Moses para São Paulo pode estar no fato deste urbanista ter “descartado” um sistema de transporte através do metropolitano (trens subterrâneos). O relatório apresentado por Moses se refere à solução com o metrô como uma obra para longo prazo, não cabendo na urgência dos problemas viários encontrados; tendo assim (para Moses) a solução *rodoviarista* uma melhor adequação.

A partir desta escolha *rodoviarista*, Moses propôs a compra de quinhentos ônibus estrangeiros a fim de uma solução imediata, retirando-se os velhos bondes e trolebus das vias da cidade; o que surgia como uma forma do urbanista novaiorquino possibilitar a venda de produtos estrangeiros norte-americanos para o Brasil, numa oportunidade de mercado (para além das preocupações urbanísticas). Isto também parecia “estranho” porque uma solução para o transporte de massa para São Paulo não incluía o metrô. (Meier, 1991: 77)

Por outro lado, na mesma “perspectiva” de gestão, percebe-se a contribuição de Moses em transferir poderes à municipalidade para operar com recursos financeiros e administrativos locais; fato que a realidade norte-americana já concretizava em seus processos de descentralização. Moses encontrou em São Paulo uma municipalidade “fraca”, com pouca representatividade, onde o próprio prefeito era escolhido pelo governador do estado (Meier, 1991: 73),

“Oferece ela [a Prefeitura], somente uma autonomia parcial, muito limitada. O Município depende do Estado, pois que o Prefeito é nomeado pelo Governador e o Estado se encarrega de muitas funções que nos Estados Unidos da América pertencem à municipalidade. Cremos que algumas alterações

poderiam ser feitas no sentido de atribuir-se maior autonomia local e maiores responsabilidades em certos campos, conquanto reconheçamos que a presente organização é fruto de circunstâncias políticas especiais e de fatores de outra ordem (...) encontramos em São Paulo muita coisa que nos parece estranha. O Estado arrecada rendas exerce autoridade que caberiam, de acordo com nossos costumes tradicionais, à Municipalidade.” (Moses, 1950: 10-11)

Moses sugeriu para São Paulo, desta maneira, que a eficiência de alguns setores administrativos, a respeito inclusive da desenvoltura técnica, tivessem o domínio da municipalidade sobre o estado e a federação,

“Baseados em nossa experiência com cidades norte-americanas, consideramos desejável que o controle das redes, ora exercido pelo Estado, seja transferido à Cidade.” (Moses, 1950: 15)

Neste caso é preciso verificar que o contexto político repercutia sobre a desenvoltura da administração pública e da gestão urbanas. Deve-se considerar que José Pires do Rio tinha sido prefeito eleito em São Paulo na Primeira República (1926 a 1930); e depois, até 1953, com a eleição direta de Jânio Quadros a prefeitura esteve marcada por uma grande quantidade de nomes que passaram “rapidamente” pelo poder público, com exceção de Fábio da Silva Prado (entre 1934 e 1938) e Prestes Maia (que ocupou o cargo de prefeito de 1938 a 1945); de 1945 a 1955 a prefeitura foi ocupada por nove políticos (Meier, 1991: 85), denotando a “fragilidade” de representação nas decisões públicas da municipalidade perante o estado de São Paulo e a nação. Desta maneira, podem ser verificadas as descontinuidades administrativas na diversidade dos “nomes” que ocuparam a prefeitura. (Meier, 1991: 85)

Uma série de medidas adotadas por Moses no “Relatório” pode ser verificada sempre com a preocupação de *viabilizar* o seu plano.

Por exemplo, as terras que se ganhariam com as obras de canalização dos rios Pinheiros e Tietê (transformadas em zonas essencialmente industriais) e o fácil acesso que surgiria através das vias expressas implantadas às marginais destes dois canais transformariam estas terras como um alto valor imobiliário; de tal sorte que a venda de parte delas pela municipalidade poderia cobrir, conforme Moses, o custo da construção de algumas obras. Contando-se, ainda, com taxas de melhorias sobre a propriedade privada, uma vez que os compradores das terras marginais dos

canais do Tietê e Pinheiros seriam beneficiados com a valorização de suas propriedades (em razão das obras de canalização e implementação viária). (Moses, 1950: 14)

Moses ainda propôs a criação de um mercado de títulos municipais, estaduais e federais no intuito de redução dos juros e diminuição nos custos dos melhoramentos públicos; ainda que tal iniciativa não tivesse valor nos primeiros momentos, ela seria de grande importância para a cidade mais tarde. (Meier, 1991: 84)

Outras medidas que Robert Moses propôs para São Paulo procurando viabilizar seu plano com medidas de gestão foram: cobrança de estacionamento em áreas centrais com repasse do dinheiro arrecadado para *viabilizar* outros estacionamentos fora desta área (Moses, 1950: 14-15); construção da primeira fase de uma necessária rede sanitária de esgotos em tempo hábil em função da venda de bônus resgatáveis em curto prazo, garantidos pelas taxas aludidas (Moses, 1950: 15-16); adoção e atualização da planta oficial da cidade de São Paulo para amparar melhores métodos de avaliação imobiliária e o conseqüente aumento da arrecadação de impostos que seriam revertidos para obras públicas (Moses, 1950: 18). A planta oficial da cidade traria o benefício da fixação da largura de ruas, o que contribuiria para uma “boa” proporção da fixação das alturas dos edifícios em função de insolação e ventilação, bem como de adensamento populacional e adequação do número de veículos gerados por este adensamento, pensados com relação ao fluxo de autos que tal rua suportaria. O dinheiro obtido através de pedágios de pontes, túneis e estradas seria repassado para a construção e implementação de obras viárias que depois da compra de terrenos próximos a elas pelo poder público proporcionariam a infra-estruturação e valorização destas áreas urbanas com construção de melhoramentos públicos, tendo como intuito que estas áreas fossem revendidas, a fim de cobrir os custos destes melhoramentos (caso do Parque Náutico de Vila Maria).

Os desejos de Moses parecem muito mais ligados, quando faz as insistentes recorrências à gestão, ao fator da administração dos recursos *financeiros* e problemas do “aqui e agora” (em medidas de tempo de curto e médio prazo, em detrimento do planejamento em longo prazo). Como processo do ideal pragmático de *viabilidade*, a gestão pode se correlacionar com o modelo norte-americano e com

a era pós-fordista de planejamento, da desregulamentação em prol do capital e um desdobramento subsequente da presença de um “Estado mínimo”. (Souza, 2002: 31)

## **Robert Moses em seu plano para São Paulo perante o panorama do planejamento no urbanismo *moderno***

Duas categorias de interpretação acerca da *modernidade* e do urbanismo *moderno* serão utilizadas e explanadas a fim de que, “entrecruzadas” com uma análise do plano de Robert Moses para São Paulo, possam evidenciar o descompasso entre o ideal do urbanismo por ele proposto e a cidade existente.

As categorias de interpretação tratadas aqui são: o plano e o planejamento voltados para o *futuro* e o *progresso* ordenado pelo *sujeito* (urbanista) em relação à ausência de elementos *empíricos* como fator para a formulação do plano urbano. Deve-se considerar que esta duas categorias são um modo de facilitar a exposição e leitura, o que não impedirá a interdependência entre elas.

Esta parte do texto tem por objetivo reunir as categorias de interpretação para o urbanismo *moderno* em seu confronto com a *modernidade*, no sentido de aplicar ao estudo e análise do “Relatório de Melhoramentos” para São Paulo, do urbanista Robert Moses, as *generalizações* já discutidas no capítulo introdutório.

### **Sob o signo do *futuro***

Como observa Meier (1991: 88), Moses estava convencido de que São Paulo possuía um *destino* feito para o crescimento *industrial*, restando apenas modernizá-la para tanto; de maneira que um ideal de *futuro* “promissor” para a cidade paulistana pode ser lido nas intenções da IBEC. Entendia-se, portanto, o plano urbano como um suporte espacial *acabado*, uma cidade *acabada* e *pronta* para receber a *industrialização*,

“Entretanto, São Paulo quem sabe, mais depressa do que o fizeram cidades norte-americanas semelhantes percebeu que seu extraordinário crescimento requeria programas e regulamentos para suas construções, que assegurassem um futuro progresso ordenado e evitassem dificuldades insuperáveis ou

despesas de grandes somas com obras de modernização – como tem ocorrido em tantas de nossas áreas urbanas.” (Moses, 1950: 9)

O trecho extraído do “Relatório de Melhoramentos” de Moses para São Paulo também pode indiciar a “repulsão” de seu autor em relação a uma “cidade em obras” e, portanto, mutante; “indignação” de Robert Moses com uma cidade que se “remenda” devido às constantes mudanças da produção ou da técnica modernizadora (“dificuldades insuperáveis com obras de modernização”); ou seja, Moses parece não admitir que a cidade é cambiante; neste sentido, a cidade, para ele, seria quase como um “ato único” de execução que “perpetuaria” uma cidade *industrializada*.

Cabe aqui, como interpretação da história paulistana e sua respectiva sintaxe, notar que já se acumulavam duas cidades em menos de um século (Toledo, 1981); sendo, portanto, a *mudança* de modelo de ocupação do território uma característica da cidade que se formulou com a implantação colonizadora e a técnica da taipa de pilão no período colonial, depois com modelos importados “classicizantes” europeus da urbanística e de uma alvenaria “burguesa” (Lemos, 1979) devido à introdução da cafeicultura e que nos pós-guerras mundiais efetivava os primeiros passos da modernização e da introdução da *indústria*. E, hoje, sabe-se que aquela cidade “modernizada” não se restringiu à produção *industrial* e ao setor secundário.

O sentido da urgência de implementação do *deslocamento* industrial para São Paulo naqueles idos das décadas de 40 e 50 do século XX pode ser interpretado sob o viés explicativo da necessidade econômica com que a *industrialização* se impunha sobre o espaço urbano paulistano. Foi possível verificar que em todos os estudos dos urbanistas estrangeiros (Moses e também Le Bret) para a cidade de São Paulo era “evidente” a necessidade de escoamento da produção, e que naquele momento estaria comprometida em razão da ausência de um sistema viário existente incompatível, segundo Moses, com o novo pólo industrial crescente. Como o zoneamento de Moses previa a *setorização* habitacional de um lado e a indústria em áreas homogêneas e monofuncionais de outro, haveria a necessidade de *deslocamento* de um para outro, e vice-versa.

A rede de vias rápidas de trânsito proposta no relatório de Robert Moses para São Paulo impunha, agora, um novo sistema radioconcêntrico e vias diametrais

que “penetrariam” a cidade existente e não só “girariam” em volta da cidade com anéis viários como fora a proposta de Prestes Maia (Meier, 1991: 90-91). As propostas afeitas a um urbanismo *rodoviarista* da equipe de Robert Moses vão além da concepção da via expressa; elas apontam (também), como problema, o aumento de veículos de propriedade particular na área central da cidade, bem como os estacionamentos oriundos deste fluxo de automóveis. A equipe de urbanistas propõe assim a construção de novos estacionamentos e o uso da lei de zoneamento como soluções a este problema (Meier, 1991: 75). Mais ainda: a dimensão da intervenção *rodoviarista* na cidade de São Paulo, segundo Moses, deveria “ganhar espaços” da propriedade privada, e por conseqüência, dos espaços de residência, outorgando ao automóvel papel diferenciador da organização da cidade e até da arquitetura,

“Os edifícios do comércio e da indústria deveriam reservar espaços, dentro da estrutura, ou nos terrenos que os circundem (...)

As casas de apartamentos deveriam prover um espaço de estacionamento para cada três unidades de habitação.

Já que no presente o número de automóveis de propriedade particular é relativamente reduzido, não se recomenda que se exija ainda a construção de garagens nas casas destinadas à moradia de uma ou duas famílias, ou nas casas em grupo. Sugerimos, contudo, que no decreto de zoneamento se prescreva a reserva de um espaço dentro do lote, onde, no futuro, se possa recolher o carro.” (Moses, 1950: 24)

A raiz do pensamento *rodoviarista* para a cidade pode estar no ideal de *circulação* do urbanismo *moderno*, um dos itens fundamentais para a “boa desenvoltura” das cidades (nos termos de Le Corbusier na Carta de Atenas de 1933).

Mas, para Moses, a *circulação* adquire, além da *circulação* e *acessibilidade*, o signo do escoamento da mercadoria (Meier, 1991: 88) que pode considerar uma *redução* do pensamento urbanístico ao “colar-se” ao ideal da produção e do capital. Meier (1991: 91-92) observa que o plano viário de Moses não foi executado, mas que se chegou a resultados viários reais muito próximos (principalmente com relação ao uso das vias expressas marginais nos canais dos rios Tietê e Pinheiros). Verifica-se, com isso, a escolha de uma “estrutura” econômica *industrial* como “condutora” do planejamento, que no início da década de 50 do século XX se fazia presente inclusive em nível nacional,

“Comprometida com as regras estritas do progresso, a metrópole tornou-se, a partir da instalação deste processo, incapaz de incorporar qualquer proposta que constituísse uma ameaça para a lógica de ‘racionalização’ do modo de produção instalado no país.” (Meier, 1991: 241)



Figura 14. Juscelino Kubitschek, então presidente do Brasil, em desfile de automóveis nas ruas de São Paulo. Coletada em *folder* da exposição “Memória Paulistana” de 19 de março a 18 de abril de 1999: p. 2 (Museu da Imagem e do Som – MIS, São Paulo, SP).

Mas, sabe-se que a cidade não é (apenas) um resultado das “vontades” da mercadoria; ela é o *lugar* de um acúmulo de signos que trabalham com as relações simbólicas, intelectivas, afetivas que escapam à lógica do dinheiro e da produção e por isso não pode ser *reduzida* a um vetor unívoco da produção industrial.

Deve-se considerar, no entanto, que a cidade pode acompanhar o desenvolvimento das técnicas que não estão necessariamente ligadas à produção lucrativa. Este valor dado à instância das técnicas de produção na formulação do plano urbano *modernista* foi (talvez) o signo primevo pensado por Corbusier quando introduz as invenções da revolução mecânica no plano urbano – essencialmente o automóvel – para a prática do urbanismo *moderno*, para além das “inflexões” mercadológicas que o *deslocamento* motorizado pôde adquirir. Ou seja, o urbanismo parecia “afinado” com as invenções da técnica e da produção industrial da e na era

mecânica ao mesmo tempo em que foi *raptado* pela lógica do capital. Sintomático é pensar que esta relação de “cooptação” do espaço urbano *moderno* pelos “esfacelamentos” que a esteira da produção lucrativa pode ocasionar na cidade, já havia sido evidenciada desde as implementações haussmannianas na Paris do século XIX, indo mesmo até Le Corbusier no início do século XX; mas, ao que se apresenta, é que Robert Moses foi reincidente ou “insistente” ao utilizar (ainda) o *rodoviarismo* na metade do século XX.

**O ideal do plano progressista de Robert Moses para São Paulo como concepção do *sujeito* (urbanista), afastando-se do *objeto empírico* (cidade real existente) na elaboração do plano urbano**

O *determinismo modernista* e o fator *universalizante* em signos projetados por Robert Moses em São Paulo podem ser lidos através de um urbanismo do *sujeito* (urbanista) que não evidencia os valores do *objeto* (cidade real existente) como apropriação para a elaboração de seu plano urbano.

De início, detendo-se no valor *universalizante* do urbanismo *moderno*, é possível observar, segundo Meier (1991: 86), o interesse do trabalho de Robert Moses para São Paulo porque será um momento culminante do pensamento urbanístico paulistano onde se estabelece o “abandono” de um tratamento setorial e específico das questões urbanas para uma adesão ao tratamento *generalizante*, no intuito de “absorver” uma grande quantidade de questões que seriam interdependentes. No entanto, esta visão estruturante ainda operava pelo signo *racionalizador* do planejamento até então conhecido com suas técnicas de proposição e intervenção. Não se tratava, pois, de “novidade” nenhuma para o urbanismo, visto que o ideal do *modernismo* arquitetônico e urbanístico, com conteúdo *racionalizador*, propõe-se aos usos de *verdades* vinculadas a um planejamento de origens sociais que *generalizam* uma sociedade ideal. (Somekh, 1997)

Com isto, o índice *racionalizador* de Moses pode se verificar, por exemplo, quanto ao seu pensamento sobre os parques e praças de recreio para a cidade de São Paulo. Moses conclui ser impróprio o sistema de parques e praças de São Paulo pela insuficiência quantitativa e por serem inadequados ao recreio ativo,

“O propósito essencial de um parque é o recreativo, não o estético. Conquanto uma e outra coisa possam ser combinadas, isto não exclui o fato de que sua função é sobretudo recreativa.” (Moses, 1950: 34)

Desta forma, Robert Moses impõe um *modo* de como devem ser “desenvolvidos” o ócio e lazer, como deve ser a prática de um uso recreativo, numa pretensa “verdade” instituída pelo urbanista (*sujeito*). Este pensamento *modernista* de uma forma *ideal determinada* pelo *sujeito* (urbanista numa manifestação de demiurgo) pode ser verificado na transposição “abstrata” de um modelo nova-iorquino de sistema de parques e praças para uma realidade paulistana.

O “sucesso” de Robert Moses como diretor do sistema de parques e praças de Nova York talvez o fazia seguro para utilizar um *modelo* ainda que em outra realidade sócio-espacial. O objetivo efetivo da proposta de Moses na direção do sistema de parques e praças nova-iorquino era o destino dos espaços livres públicos como recreação e lazer ativo, excluindo o fator “estético” (Meier, 1991: 82) como imagem urbana “aprazível” ou até mesmo referencial de *lugar* e com forte apelo simbólico na paisagem cidadina.<sup>3</sup>

Tal ideal para os vazios urbanos como suporte de lazer ativo tratava, então, de uma *funcionalização* do tipo de recreio que o cidadão deveria “operar”: pautava-se por atividades essencialmente ativas, marcadas pelo fator esportivo (por exemplo); onde se detém os interesses na atividade que deve ser realizada, com

---

<sup>3</sup> Os parques e praças como sistema de lazer público podem, além de sua “função” recreativa, ter apropriações, enquanto *usos* para a sociedade, que referenciam dados e valores de *lugar*. Muitos parques em São Paulo recebem o nome do bairro porque estão “ligados” ao imaginário coletivo que os *identificam* naquele *local* (do bairro). Mais ainda: a vegetação dos parques e praças pode ser forte elemento de *identidade* para um determinado grupo social, até mesmo como significação de *território*, “pertencimento” e construção de cidadania; assim exemplificando: a cidade das mangueiras (Belém do Pará), a cidade das figueiras (Florianópolis), a cidade das laranjeiras (Sevilha). Pode-se inclusive inferir que a construção do referencial de *lugar* através da característica da vegetação é de um valor meta-estilístico no qual a *identidade* não é, por exemplo, uma referência cultural-étnica a partir de elementos construídos da arquitetura e da imagem urbana a partir de edificações.

objetivos a serem alcançados e marcada por regras de jogos. Portanto, excluindo-se um lazer passivo ou um ócio “descompromissado” das atividades físicas do corpo humano. E mais: ao *funcionalizar* na cidade a atividade de lazer, esta se apropriaria de espaços “especializados” (e, portanto, já “programados” para a experiência perceptiva) em seus usos, daí o signo da *setorização* como parte do plano urbano – fator muito presente nos princípios ditados pelo *modernismo* da Carta de Atenas (Le Corbusier, 1933).

Um bom exemplo deste ideal *funcionalista* do lazer e do ócio (de certa maneira “disciplinado”) com que trabalhava o pensamento de Moses (revertido em signos espaciais) foi a proposta do Jones Beach State Park como opção *setorizada* de atividades nas “horas de folga” para a população metropolitana de Nova York, a qual foi referência para se tomar o litoral santista como espaço de lazer para os paulistanos. Tal como o desempenho e a “boa” experiência de Jones Beach em relação à Nova York, Santos também se localiza a 80 km da concentração populacional de São Paulo. Obviamente que para assegurar o acesso ao lazer *setorizado* do litoral santista seria preciso um sistema de vias expressas (via Imigrantes e ferrovias) ou as *parkways*, próprias do “receituário” do urbanismo *moderno* (Meier, 1991: 82),

“As magníficas praias naturais de Santos, ainda que fora dos limites da cidade, podem ser atingidas por carros, ônibus e trens em pouco mais de uma hora, e portanto devem ser consideradas como parte integrante e muito valiosa das facilidades recreativas de São Paulo. Parte destas praias deveriam ser incorporadas a um sistema de parques suburbanos estaduais, ao modo do que se fez em Nova York e em outros Estados da América do Norte.” (Moses, 1950: 16)



Figura 15. Visão aérea de Jones Beach em Nova York, proposta de Robert Moses: referencial para apropriação do litoral santista como setor de lazer para paulistanos. Coletada em Moses, 1950: 59.

Pode-se interpretar, a partir da imagem, que o território foi preparado para receber uma grande quantidade de automóveis, bem como a necessidade da via expressa para acessar o setor de lazer. Estas bases espaciais serão “herança” para uma realidade sócio-espacial onde o deslocamento físico, a setorização das atividades humanas e até mesmo as formas de ócio e lazer serão reinterpretadas numa *modernidade* tardia ou pós-moderna, diferentemente do ideal de *modernismo* que estas manifestações encerraram.

Nota-se em todo o relatório de Moses e sua equipe da IBEC que há uma convicção em exemplificar a cidade de Nova York como protótipo de solução para São Paulo (Meier, 1991: 84). O “traço” comum entre a cidade norte-americana e São Paulo se formulou, segundo Moses, pelo crescimento *industrial* (Meier, 1991: 86); muito provavelmente pela oportunidade de desenvolvimento que o pós II Grande Guerra ofereceu aos países do continente americano. O estado e o “espírito” do crescimento econômico podem ter outorgado àquela cidade um sentido de provável e inevitável *progresso*, pelo menos no contexto em que Moses trabalhava habitualmente, mas isto não autorizava uma generalização para outras cidades e, entre elas, para São Paulo,

“Dizendo-se ‘sentir-se em casa’, ‘conhecer os mistérios’ das grandes metrópoles, Moses inicia seu trabalho entre nós. Com pouca pesquisa, pelo que se tem notícia, acompanhado de quatro engenheiros municipais, a equipe americana utilizou sobretudo a experiência e a capacidade de extrapolar da realidade americana para a brasileira. A principal característica do ‘Programa de Melhoramentos Públicos para São Paulo’ proposta pelo IBEC era a sua abrangência.” (Meier, 1991: 86)

Denota-se, então, no plano de Moses para São Paulo, um “afastamento” metodológico dos valores *empíricos* como oportunidades e potencialidades de soluções do urbano, ao mesmo tempo em que este “afastamento” indicia o conteúdo *universalizante* de um urbanismo *moderno*. Ora, se este urbanismo é destituído do referencial de *lugar*, muito provavelmente os subsídios que o formulam podem estar na base de uma construção conceitual e da “mente” do *sujeito* (Robert Moses e equipe como urbanistas), mais do que nos subsídios fornecidos pelo *objeto* (cidade real existente). É provável que esta intelecção de analogia e possível comparação (entre São Paulo e Nova York) foi uma decisão do *sujeito* urbanista na figura do

coordenador da IBEC Robert Moses. Tratou-se de uma “imposição” da forma espacial e hábitos sociais planejados e concebidos *genericamente* para toda uma sociedade diversa e, portanto, neste caso, sendo “parcial” e “ideologicamente” interventor.<sup>4</sup>

A partir desse momento, quando se decidiu acerca de um *modelo* de cidade aplicado a São Paulo, toda a intervenção de Robert Moses estará pautada no referencial nova-iorquino, por vezes “forçando” situações análogas para as duas cidades. Evidencia-se um exercício de pré-concepção onde Nova York poderia dar “segurança” ao urbanista.

Como a regra é *generalizante* no *modelo* urbanístico *modernista* de Robert Moses para São Paulo, também este modo de se fazer urbanismo poderia se apoiar em *generalizações extra-locais* (notadamente Nova York). Neste sentido, para Meier (1991: 87), haveria dois percursos com que Moses se depararia em seu plano para São Paulo: uma pesquisa exaustiva ou a referência a um modelo considerado satisfatório. Dadas às características do *sujeito* (Moses urbanista), com o acúmulo de pelos menos quarenta anos de trabalho em planos e projetos urbanos para o poder público e a notoriedade com que Nova York se expunha com seus trabalhos, observou-se a escolha por este *modelo* nova-iorquino aplicado em São Paulo (Meier, 1991: 87),

“A escassa pesquisa da realidade, que acarretou justas críticas na época, explicou-se pela pouca necessidade sentida pela equipe da IBEC de aprofundar seus conhecimentos específicos da metrópole paulista.” (Meier, 1991: 87)

Mais ainda: se num primeiro momento a equipe da IBEC esteve em São Paulo para apreender um “diagnóstico” urbano; num segundo momento, a equipe de consultores engenheiros da prefeitura paulistana que assessorava Moses esteve em Nova York para, “ironicamente”, segundo Moses, verificar os “melhoramentos análogos” sugeridos para São Paulo,

---

<sup>4</sup> Este fato pode revelar hoje como a apropriação de um planejamento urbano calcado em decisões coletivas do *sujeito* “elaborador” do plano (participação popular em planos urbanos, decisões e gestão das cidades) é um “amadurecimento” conveniente e até mesmo inevitável para a “correção” de um urbanismo *modernista*.

“Estes ilustres representantes do Governo Municipal examinaram, em nossa área metropolitana [Nova York], melhoramentos análogos aos que ora sugerimos, e ao mesmo tempo tiveram o ensejo de verificar até que ponto teriam possibilidades de aplicação em São Paulo.” (Moses, 1950: 18)

À guisa de síntese, e através da proposição da metáfora do *rapto* do direito à cidade como categoria de análise, podem-se identificar algumas características dessa *raptabilidade* no plano de Robert Moses para São Paulo: a tentativa de resolução dos problemas urbanos se restringindo aos valores econômicos da produção industrial, como se a cidade pudesse ser reduzida às atividades fabris ou à oferta de emprego e trabalho e renda para toda uma população tomada como bloco único e sem considerar sua diversidade; o crédito na lei como instrumento de transformação sócio-espacial, como se a regulamentação por si só fosse capaz de ordenar tão diversos usos sócio-espaciais; a imposição de formas espaciais e sociais consideradas ideais a partir do pensamento de um único técnico *perito* do urbanismo para toda uma sociedade culturalmente distinta; o fato de “arrasar” os *lugares* historicamente constituídos e considerados referências culturais e sociais para todo um conjunto de cidadãos. Neste sentido, estas *raptabilidades* podem ser consideradas como argumento que “frustra” o plano urbano *modernista* progressista.

**Capítulo III – O urbanismo de Anhaia Mello e do padre  
Lebret para São Paulo**

## O planejamento do *futuro* em Anhaia Mello

Apesar das idéias de Anhaia Mello se enquadrarem em premissas necessárias e até mesmo inovadoras para o plano urbano naqueles idos<sup>1</sup> que se iniciam na década de 30 do século XX na cidade de São Paulo, elas também estiveram pautadas por um viés do planejamento *modernista* que se projeta para o *futuro*,

“O ‘Urbanismo’ no sentido de “plano” é função ‘staff’ muito característica (pesquisa, previsão, planejamento) (...)” (Anhaia Mello, 1954: 4)

“4 – Criar novas cidades, tipo cidade-jardim, em sítios a determinar” (Anhaia Mello, 1954: 23)

O caráter pedagógico e de certa maneira utópico com que Anhaia Mello conduziu “calorosamente” um novo esclarecimento do papel do técnico urbanista na São Paulo de então também pôde revelar o *modernismo* do urbanismo com relação aos seus preceitos *universalizantes* ao se deparar com uma realidade de conflitos e disputas políticas que, por vezes, levaram o urbanismo a se distanciar da realidade paulistana. Não à toa, Prestes Maia, talvez o maior contestador de Anhaia Mello, acusou seu adversário de que embora ocupando a prefeitura de São Paulo por duas vezes, não conseguiu introduzir a *taxa de melhoria* (instrumento urbanístico defendido por Anhaia Mello). (Campos, 2002: 601)

O debate entre Anhaia Mello e Prestes Maia enfatizava o perfil utópico do primeiro; Meier (1991: 176) observa que Prestes Maia condenava os índices urbanísticos sugeridos por Anhaia Mello por se tratar de situações externas à realidade paulistana e, portanto, a utopia de Anhaia Mello se traduzia em uma cidade “absoluta” que não comportava excessivas *generalizações* enquanto *modelos* aplicáveis. E quando Anhaia Mello se aprofundava no conhecimento da cidade, Prestes Maia o apontava como um técnico afeito ao levantamento de dados inibidores e obstrutivos, comparando-se com a urgência concreta da cidade (Meier, 1991: 176). Prestes Maia condenava ainda o viés “reformador social” através do espaço e da sociedade (ideal muito enfatizado pelo *modernismo* urbanístico) acerca

---

<sup>1</sup> Principalmente com relação a um planejamento de processo e com a inserção de setores da sociedade organizada como gestores urbanos e elaboradores de propostas urbanas.

da pretensão de Anhaia Mello e sua defesa do ideal de *comunidade*, bem como criticava em Anhaia Mello seu “discurso competente”, eloqüente, pormenorizado, erudito, impondo uma “autoridade profissional” (Meier, 1991: 176-177) que só pertencia ao técnico *perito* na solução dos problemas urbanos. Com isto, pode-se entender a veemência de Anhaia Mello na defesa de uma classe profissional ainda pouco definida naqueles idos, e essencialmente identificada e confundida com a figura do engenheiro; eis que se enfatizaria o papel e as atribuições do arquiteto e urbanista, “controlador” do limite e crescimento da cidade através da fixação de índices urbanísticos “ideais”, feitos por leis e regulamentações. Porém, este caráter “controlador” também indiciava, por outro lado, em razão do uso de seus instrumentos urbanísticos, a desenvoltura dos profissionais do urbanismo que defenderiam uma cidade “concluída” e “ideal” (ainda que no *futuro*).

### **O plano por setorização e limite populacional em Anhaia Mello – premissas didatizadas**

Há contradições nos escritos de Anhaia Mello<sup>2</sup>. Há a negação de um urbanismo *modernista* progressista ao mesmo tempo em que este aparece de forma evidente em seus conteúdos de setorização,

“5 – Criar ‘trading-states’ para localização de grandes e médias indústrias;” (Anhaia Mello, 1954: 23)

“Porque para se conseguir equilíbrio demográfico dentro da Região Industrial, será preciso: a – proibir novas indústrias no Município da Capital (...)” (Anhaia Mello, 1954: 18)

“Esses usos estão relacionados com as funções da vida coletiva: habitar, trabalhar, recrear. O transporte ou a circulação geral, é o elo que liga as funções vitais (...)” (Anhaia Mello, 1947a: 39)

---

<sup>2</sup> As contradições podem ser explicadas uma vez que a “árvore do urbanismo” de Anhaia Mello (que será exposta mais adiante) seria um “fio condutor” do pensamento do urbanista, ou seja, todas manifestações urbanísticas que se enquadrem nas possibilidades da “árvore” deveriam ser consideradas; assim, observa Arasawa (1999: 93-94) que Anhaia Mello podia referenciar em um mesmo texto autores que se detratam entre si: Camillo Sitte, Raymond Unwin, Alfred-Donat Agache, Patrick Geddes, Lewis Mumford e Gaston Bardet com Le Corbusier.

“A carta do urbanismo, aprovada no quarto congresso, C.I.A.M., de Atenas, de 1933, estabeleceu uma série de preceitos relativos aos problemas de circulação e transporte urbanos (...) Os sistemas de ruas, da maior parte das cidades e seus subúrbios, são herança de eras passadas, e foram traçadas para uso de pedestres e veículos de tração animal. Por isso, mal grado alterações sucessivas, não se adaptam aos requisitos dos veículos modernos, nem ao volume da circulação atual (...) É necessário traçar um novo sistema de ruas adequadas aos meios modernos de transporte, o que exige estatísticas e inquéritos a fim de fixarem dimensões racionais.” (Anhaia Mello, 1947a: 43)

“É a cidade funcional, definida pela Carta do Urbanismo, de Atenas, 1933, como aquela que realizando o ideal da estrutura urbana, assegura, nos planos material e espiritual, a liberdade individual e todos os benefícios da ação coletiva.” (Anhaia Mello, 1947b: 37)

Nota-se o intuito por setorização presente direta ou indiretamente nos textos de acepção *modernista* de Anhaia Mello; assim a proibição da indústria surge como uma forma de localizá-la em outro espaço que, para tanto, deve utilizar legislação reguladora para este setor no espaço da cidade.

As citações logo acima de Anhaia Mello também revelam a preocupação do controle demográfico em função da localização das indústrias que seriam pólos geradores de emprego e, portanto, em relação direta com o *setor* onde estas se encontrariam. Neste sentido, o plano para Anhaia Mello deverá impor limites de ocupação,

“1 – Limitar o crescimento da conurbe paulistana – a grande São Paulo. Já me refiro à necessidade de diminuir a atual população, reduzindo a dois milhões, para não assustar os mais tímidos... 2 – Rearticular a população da conurbe e respectivas atividades, relacionando o novo ‘Folk, Work and Place’ e reequilibrando as quatro funções: Residência, Trabalho, Recreio e Circulação regional. As maiores – como Santos, Campinas e Santo André – devem estacionar; melhorar o standard de vida urbana em vez de crescer mais. (Anhaia Mello, 1954: 23)

“Crescimento indefinido, em loteamentos ‘wild-cat’ ou ‘em fita’ ao longa das estradas?

Não; cidades limitadas por muralhas verdes.

Isto é urbanismo criador.” (Anhaia Mello, 1954: 27)

A tese da limitação das cidades proposta por Anhaia Mello adquiriu um caráter utópico e de pouca aplicabilidade na São Paulo de então. Esta tese que se

traduzia em “não construir” ou “construir menos” poderia tornar o estoque de terra ainda não edificado uma mercadoria “rara” e, portanto, cara, excluindo os menos favorecidos economicamente do contexto urbano e no acesso à terra para a habitação (Meier, 1991: 190). Tratou-se de um momento (1954) da cidade que “mais crescia no mundo” (Meier, 1991: 100), com um pós-guerra que “alimentava” a indústria e a economia dos países sul-americanos; ou seja, um ambiente que sustentava o crescimento habitacional e da “mancha” urbana. Mas o que Anhaia Mello queria demonstrar é que era possível tal crescimento da indústria amparado por um *modelo* de cidade essencialmente inglês – a cidade-jardim ou as primeiras “novas” cidades de Harlow, Stevenage, Hemel Hempstead (Meier, 1991: 101) – controladas através de uma população considerada ideal dentro de um parâmetro industrial e setorizado na cidade. Mas, ao que se apresentou, é que esta cidade-jardim foi muito mais codificada pelo signo de cidade “bucólica” e oposta aos valores *modernistas* (aos quais se incluem a industrialização); de tal sorte que uma cidade ideal (cidade-jardim na acepção de Anhaia Mello) deveria abarcar o “setor” da indústria distanciado e limitado em sua atividade unívoca específica. Desta forma, nota-se na “resignação” do urbanista Anhaia Mello o conteúdo *totalizante* com que os planos deveriam abarcar o território e a sociedade,

“Mas, ao contrário do organismo humano, o urbano não possui a entelechia aristotélica, a posse da própria perfeição, e vai crescendo indefinidamente, patologicamente, com prejuízo da própria finalidade e da razão de sua própria existência.

A limitação deve ser forçada, por fatos exteriores de planejamento orgânico e criador. O ciclo de crescimento é reversível, por meio de regionalismo e polinucleação.” (Anhaia Mello, 1954: 35)

Como situou Campos (2002: 469), o *zoning* em Anhaia Mello foi muito mais um aporte para a proteção e regulação de bairros com características de cidade-jardins do que uma filiação *modernista* para “funcionalizar” a cidade. Feldman (1996: 73) também localiza o zoneamento de Anhaia Mello como fator discriminatório em prol dos bairros jardins na cidade de São Paulo daqueles idos.

No entanto, deve-se lembrar que o *zoning* era uma expectativa de prática urbanística que São Paulo pouco havia experimentado, tanto que esta vontade em aplicar preceitos de zoneamento acompanhava Anhaia Mello desde a década de 20 do século XX (Campos, 2002: 470), de modo que sua experimentação com práticas

rigorosas e efetivas ainda não haviam demonstrado o viés de “frustração” que pôde se vincular a esta prática mais tarde. Meier (1991: 70) atribui a esta fase do urbanismo paulistano os primórdios “mais palpáveis” para o zoneamento funcional da cidade que culminará em 1972.

Deve-se também considerar que a iniciativa do *zoning* de Anhaia Mello não era interpretada ou pensada apenas para “funcionalizar” a cidade; tal zoneamento, por outros desdobramentos de leitura e significação, também surge acerca de uma cidade *funcionalizada* aos moldes *modernistas*; foi assim que em 1931, enquanto Anhaia Mello era prefeito, houve a instituição do Ato Municipal nº. 127 que pode ser interpretado como zoneamento que teria um caráter regulador e controlador permitindo apenas residências no Jardim América e Jardim Europa, além de uma setorização de cidade com habitação unifamiliar. Este ato municipal permitiria núcleos comerciais junto às vias principais e a cada oitocentos metros destes bairros citados, conforme determinava uma comissão para verificar as necessidades e características de cada distrito paulistano; e assim implementar neles um regulamento diferencial de especialização (*zoning*). Segundo Campos (2002: 475), o Ato Municipal nº. 127 “inaugurou” a regulação urbanística em São Paulo, acarretando fatores de *setorização*, característicos de um plano de cidade *modernista* progressista. No mesmo sentido, Feldman (1996: 94) atribui ao Ato Municipal nº. 127 uma razão higienista, feito para a salubridade do ambiente urbano (como padrões *modernistas* de cidade), bem como valores morais de controle social. E também se desdobrou como signo interpretante de proteção sócio-econômica da propriedade, onde se perdurava a estratificação social denotada em bairros jardins da cidade de São Paulo.



Figura 16. Ilustração em texto de Anhaia Mello. Coletada em Campos, 2002: 470. Fonte primária: Luís Inácio de Romeiro de Anhaia Mello, *Problemas de urbanismo: bases para a resolução do problema técnico* (São Paulo: Companhia das Letras, 1998): p. 117.

Nota-se a referência de uma diversidade social para expressar os problemas de multifuncionalidade na cidade de São Paulo segundo Anhaia Mello. Há a possibilidade da metáfora em que tipos sócio-culturais (lidos como *setores* espaciais urbanos estereotipados socialmente) não podem estar “juntos” uns com os outros.

Segundo Meier (1991: 173), quanto ao zoneamento, à circulação e à organização da estrutura metropolitana, o Plano Urbanístico Básico e o PDDI (Plano Diretor de Desenvolvimento Integrado), promulgados em 1971, tornaram-se a “realização” de conceitos urbanísticos estabelecidos no final dos anos 50 do século XX; todos os ideais do urbanismo de Anhaia Mello e Prestes Maia adquiriram valor de “escola de pensamento”, sendo precedentes para a elaboração dos planos que seguiriam (Meier, 1991: 195),

“A criação da Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo em 1948, com a colaboração decisiva de Anhaia Mello, que tornou-se seu primeiro diretor, reforçou o clima de militante e o prestígio dos arquitetos.

Apesar de representar apenas uma vertente do pensamento urbano, a presença de um profissional do porte intelectual de Anhaia Mello trouxe para a formação profissional um novo patamar. Uma faculdade designada de 'arquitetura e urbanismo' legitimava enormemente a atuação profissional reivindicada." (Meier, 1991: 258)

Lamparelli (1984: 3) cita ainda a influência do CPEU (Centro de Pesquisa e Estudos Urbanísticos) da FAU USP (Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo) nas concepções de planejamento urbano, dirigido inicialmente pelo então representativo professor Anhaia Mello que dava significado a uma "escola" de planejamento urbano. Neste sentido, há de se interpretar o papel da "escola" como "impregnação" de uma linha de pensamento urbanístico que perdura ao longo do tempo, verificando a adequação do tempo deste pensamento *consolidado* perante o tempo da *cidade* em sua manifestação *empírica* (que opera sob o signo da *mudança*). Mas a vontade de formular a atividade urbanística como disciplina e "escola" de vanguarda não é uma situação nova percebida nos discursos de Anhaia Mello; ela já se apresentava nos primórdios do surgimento do urbanismo como disciplina no século XIX. Mas, a peculiaridade do urbanismo de Anhaia Mello está no fato dele introduzir para os parâmetros paulistanos, a partir dos anos 30 do século XX, a passagem de um planejamento executado para um planejamento discurso (conforme Flávio Villaça em Feldman, 1996: 7); o que necessitaria de uma atividade acadêmica como amparo para tal divulgação<sup>3</sup>, ao mesmo tempo em que

---

<sup>3</sup> Muito provável que a atividade acadêmica e de ensino de um urbanismo discurso de Anhaia Mello fosse um dos seus instrumentais para propagar seu ideal de prática urbana distante da administração municipal, mas muito próxima das associações e comissões organizadas com uma pretensa participação popular (Feldman, 1996: 31),

"Anhaia Mello ignora totalmente o papel desempenhado pelo setor da administração municipal, assumindo uma postura de transposição de um modelo que não considera as especificidades locais." (Feldman, 1996: 34)

Arasawa (1999: 37) atribui às conferências de Anhaia Mello um valor pragmático do próprio urbanismo: destinavam-se a conscientizar e até mobilizar elites e indivíduos que formavam a opinião pública,

"(...) transformando capitalistas, técnicos, bacharéis em 'apóstolos' desse 'evangelho de regeneração social', como mais de uma vez Anhaia Mello referiu-se ao urbanismo (...) Quanto à propaganda, ela seria fundamental como

hiperbolicava a prática do urbanismo como instrumental dotado de uma aura intelectualizada<sup>4</sup> do discurso *técnico* competente feito por *peritos* no assunto. Até mesmo as elites sociais (historicamente as “executoras” do planejamento até então) viam no discurso de Anhaia Mello sobre planejamento mais problemas na cidade do que podiam resolver. (Feldman, 1996: 7)

### **A lei como signo do plano em Anhaia Mello**

O controle espacial (e muitas vezes social) para Anhaia Mello, será, como se observou em Moses, a lei; ainda que ela tivesse manifestado (anteriormente e em outras experiências de sua aplicação urbanística) uma “ineficácia” de seus desejos,

“Não se pode ocupar o solo de um país sem regra. É preciso estabelecer um ‘Estatuto do Terreno’ ou ‘Código de ocupação lícita do solo.’” (Anhaia Mello, 1954: 37)

Para Campos (2002: 467), Anhaia Mello tinha na *regulamentação* e na *regulação* dois signos do planejamento que podem ser identificados nos ideais de limitação do crescimento urbano.

---

meio de afirmação de autoridade. Era preciso que a ‘opinião pública’ admitisse a verdade das idéias urbanísticas por quatro motivos principais: posto que obtinham reconhecimento no interior da esfera dos técnicos, pelo suposto de que seus portadores negavam interesses particulares, pelo ‘fato’ de que haviam sido realizadas nas nações mais avançadas do mundo e, por fim, pela imposição da vontade através dos meios de comunicação e educação de massa.” (Arasawa, 1999: 37 e 39)

<sup>4</sup> Arasawa (1999: 11) atribui o fator de se referenciar valores intelectuais às novas “demandas” do “Estado Novo” em 1937.



Figura 17. “Árvore do urbanismo”. Ilustração em texto de Anhaia Mello. Coletada em Campos, 2002: 468. Fonte primária: Luís Inácio de Romeiro de Anhaia Mello, *Problemas de urbanismo: bases para a resolução do problema técnico* (São Paulo: Companhia das Letras, 1998): p. 566.

Notar, dentro da metáfora da “árvore do urbanismo”, as posições da “legislação” e da “opinião pública” como marcos para o processo de urbanismo. E a projeção da sombra da árvore, oriunda das folhas e galhos da “legislação” elaborada. Para Anhaia Mello,

“As leis são flores e não raízes da civilização.” (Anhaia Mello, 1947c: 18)

Na análise de Arasawa (1999: 22-23) o progresso urbano (geralmente em sua materialidade das construções, vias, infra-estrutura, etc) é uma projeção da sombra que a copa da árvore (enquanto legislação) pode oferecer. A opinião pública (provavelmente de toda a população) é “filtrada” pela Comissão do Plano da Cidade (enquanto instituição também formada por *peritos* urbanistas); o que poderia levar à interpretação de que tal opinião pública é um artifício para dizer que o urbanismo é democrático, mas decidido por uma comissão “especializada”. Não à toa, a metáfora do urbanismo é orgânica, da natureza, e até rural ou bucólica para afirmar a ideologia de Anhaia Mello.

As leis urbanísticas parecem que só podem ser elaboradas através e dependentemente da opinião pública e essencialmente por uma comissão do plano, enfraquecendo outras possibilidades para se chegar a um consenso de plano urbano (ainda que como uma lei).

Meier (1991: 103) observa que o urbanismo de Anhaia Mello se detém em normas e regras para uma construção do “ex-novo”; o que pode revelar pouca preocupação com a cidade real e, portanto, enquanto método do urbanismo, pouco relacionado com o fator *empírico*. Neste sentido, as linguagens da cidade enquanto *empíria* se encontram (por vezes) em descompasso com as leis.

Esta possível interpretação não pretende indicar que “falências” dos ideais do pensamento urbanístico em Anhaia Mello se justificam univocamente pela lei; mas este dado pode complementar os estudos críticos com relação ao plano urbano, e ainda inferir como outras manifestações de linguagens sócio-espaciais inerentes à cidade podem contribuir para os desejos da construção urbana democrática tão defendida por Anhaia Mello. Trata-se, também, de atender a novas exigências no campo da organização do planejamento feito a partir de decisões de setores da sociedade, como já indiciava Anhaia Mello: novas linguagens para melhor orientar a comunicação e informação de um desejo urbano sobre a cidade, atendendo aos vários repertórios da população envolvida. Deste modo, a disciplina urbanística poderá encontrar novas formas de representação e execução de seus objetivos além das leis urbanas.

## **O “bairrismo” de Anhaia Mello**

O automóvel e o “arranha-céu” serão dois grandes problemas verificados dentro do pensamento do urbanista Anhaia Mello. Neste sentido, este urbanista será um forte contestador das iniciativas de Prestes Maia para São Paulo de então.

Anhaia Mello será um dos promotores da crítica ao *modernismo* progressista urbano ao se “ajustar” aos valores de uma pretensa *localidade*, com valores de apelo às tradições em contraposição à cidade *moderna* “mecanizada”. O tom desta ideologia espacial e social é constatado em textos publicados por Anhaia Mello em várias revistas especializadas de época,

“A comunidade, de estrutura social definida, desenvolvendo-se em torno de um objetivo cívico comum, está sendo substituída por uma aglomeração standardizada, vazia de estrutura social, sem a alta inspiração de um interesse comum.” (Anhaia Mello, 1945: 270)

“(…) restabelecer o espírito de comunidade (...) reconstruindo a vida de vizinhança (...) as associações de grupos primários (família, vizinhança, comunidade de vila), íntimas, face a face, são fundamentais para a formação dos ideais e natureza social dos indivíduos.” (Anhaia Mello, 1945: 272)

“(…) a vizinhança é a área natural dos contatos primários, que constroem a personalidade (...) grande bastante para incluir, em essência, todos os problemas da cidade, estado e nação, mesmo os grandes problemas internacionais.” (Anhaia Mello, 1945: 273)

“Uma senhora inteligente, Madame Dussane, da ‘Comédie Française’, perguntada o que faria si lhe dessem Paris de presente, respondeu logo: ‘Oh! Je serais enfin assez riche pour aller habiter en Touraine.’” (Anhaia Mello, 1945: 274)

“(…) não é de se admirar, pois que procure defender a ambos – **lar e campo** – do dilúvio metropolitano que tudo arraza e destrói, e da asfixia das conurbes.” (Anhaia Mello, 1945: 275)

“A aglomeração excessiva impede a associação (...) não há mais o ‘sense of belonging’, interêsse cívico na resolução dos problemas comuns, o amor pela Comunidade (...) O equipamento cívico da unidade residencial deve ser constituído de um jardim de infância (nurse school) e um Clube Social (...)” (Anhaia Mello, 1947b: 41)

“(…) tem de combinar atividades manuais e intelectuais, rurais e urbanas; a comunhão com a Natureza (...)” (Anhaia Mello, 1954: 7)

“O que mede a excelência da vida urbana é o índice de integração moral e social, e não o número de habitantes.” (Anhaia Mello, 1954: 23)

“Eopolis: É a comunidade aldeã, e o aldeão é o homem eterno. Desenvolvimento da habitação permanente e dos órgãos externos de associação. É a mais duradoura das formas coletivas, resistindo a todas as transformações (...)” (Anhaia Mello, 1954: 33)

Mais “sintomático” ainda é verificar que Anhaia Mello creditava no papel do urbanista a capacidade de conformar a *comunidade* não somente enquanto *espaço*, mas também como ideal de sociedade,

“Êsse engenheiro, regional, cívico, ou urbanista (...) deve ser o homem de visão integral dos problemas, capaz de plasmar um molde adequado para a vida feliz das gerações atuais e futuras.” (Anhaia Mello, 1945: 271)

“(...) porque o seu plano deve ser um instrumento de melhoria social, de contrôle e direção das forças sociais que dominam o ambiente urbano (...) Eis a grande função do urbanista: **dirigir e controlar a organização ecológica urbana** (...)” (Anhaia Mello, 1945: 273)

Se a pretensa e suposta “comunhão” com a natureza é um preceito do urbanismo *modernista* culturalista ou progressista (neste último caso através dos grandes gramados e parques como “rés do chão” na densidade populacional dos edifícios verticalizados), em Anhaia Mello esta concepção vai ao encontro de um urbanismo voltado para edifícios de baixa densidade populacional conveniente a um aspecto sócio-cultural destinado a caracterizar, no bairro, relações bucólicas<sup>5</sup>.

Sem dúvida, Anhaia Mello não considerava a verticalização da cidade como sinônimo de adensamento populacional; pois um centro verticalizado pode atender essencialmente ao comércio e serviços durante o dia e à noite estar “vazio” de pessoas (caso do centro de São Paulo). Mas as considerações de Anhaia Mello contra a modernização das técnicas aplicadas à arquitetura que configurava uma

---

<sup>5</sup> No programa de cátedra da disciplina de urbanismo do curso da Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo (FAU USP), elaborado por Anhaia Mello em 1955 (Mello, 1959: 1-2), nota-se a recorrência constante a temas que privilegiam a visão de uma *comunidade* com características rurais, assim o ponto “4” dentro do item “II. Urbanização” inclui: “A comunidade urbano-rural”, “Relações e interdependência de cidade e campo”; “Desenvolvimento rural planejado”; “Equilíbrio dos ambientes: primevo, rural, urbano e metropolitano” e dentro do ponto “XI. Estrutura interna e articulação das diversas unidades” o item “22. A unidade de vizinhança” (Mello, 1959: 7). E se nota ainda a ideologia de *comunidade* no programa de cátedra ao tratar no ponto “27” dentro do item “X. Elementos materiais de um plano: estáticos e dinâmicos” o tema “A monumentalidade e seus problemas” (Mello, 1959: 9), ou seja, os aspectos *locais* de “escala humana” deveriam se contrapor à monumentalidade metropolitana. Neste sentido, Anhaia Mello em texto para uma revista especializada assim se referiu,

“Nada de monumentalidades pretenciosas (...) mas sim uma domesticidade graciosa, simples e amável, que descansa o corpo e conforta o espírito.” (Anhaia Mello, 1945: 277)

nova cidade *moderna* (o elevador, por exemplo) parecem estar muito mais preocupadas com os aspectos sócio-culturais do que técnicos; essa é a razão que leva Meier (1991: 181) a aproximá-lo do modelo de urbanismo *culturalista*.

Conforme Anhaia Mello, a escala de abrangência sócio-espacial dentro da metrópole podia garantir, através da polinucleação, o signo do *bairro* (com a possível garantia das relações sociais que se estabeleceriam),

“Num dos extremos deste ‘continuum’ se encontram não apenas pequeno número de pessoas mas homogeneidade, conhecimento mútuo, compreensão, sistemas coerentes de costumes e tradições.

No outro extremo, grande número, heterogeneidade, contatos secundários, isto é, temporários, casuais e superficiais; diferenças de língua, costumes, códigos de comportamento, educação, religião e ‘status’.

Num extremo, grupos de amizade e relações; no outro, grupos de interesses.

O rural é íntegro, o urbano é segmentalizado, na sua personalidade e nas suas relações; self-suficiente um, dependente absoluto o outro. Quanto o controle social, no rural costume e tradição; no urbano, pressão de sub-grupos e necessidade de dispositivos de ordem formal.” (Anhaia Mello, 1954: 28-29)

“Um mundo de indivíduos, mas atomizados, nômades espirituais. ‘Spiritual slums’ – diz o Saarinen.

Um mosaico de pequenos mundos, que se tocam, mas não se interpenetram.” (Anhaia Mello, 1954: 31)

“Um ambiente mais limitado, mais acolhedor, restaura esse sentido de pertencer a algo de valioso, algo que mereça a nossa dedicação e o mesmo sacrifício.” (Anhaia Mello, 1954: 46)

O pensamento do urbanista Anhaia Mello se traduz em “visões” espaciais de ocupação do território, ainda que não “ilustradas” como modelos espaciais ou esquemas teóricos,

“1 – a cinta verde para a limitação da extensão da cidade, e abastecimento do ‘fresh food’; 2 – a superquadra, que permite a convivência pacífica com o automóvel; e 3 – a unidade de vizinhança, que permite a rearticulação social e comunitária nas urbes (...) Ambiente para a vida feliz – ‘happy living’ – ‘A framework for a community, not for saleable lots’.” (Anhaia Mello, 1954: 38)

E compara ainda as projeções espaciais de Ebenezer Howard para a “cidade-jardim” em proporções de habitantes por área e suas relações com a

economia dos serviços públicos e infra-estrutura, de tal sorte que é possível “visualizar” a cidade no ideal de Anhaia Mello ainda que de forma verbal-escrita. Esta “visão” de uma cidade ideal e adequada aos moldes da cidade-jardim também se daria através de uma “comissão de estética” que vetaria “edifícios destoantes” por meio de uma “censura arquitetônica”. (Campos, 2002: 469)

Deve-se notar que o padrão urbano e arquitetônico defendido por Anhaia Mello ao referenciar o modelo de Howard também compreendia um modelo “importado” para São Paulo. A “distância” entre os ideais utópicos de Howard e seus herdeiros bairros-jardins efetivados em São Paulo se evidencia quando tomadas duas situações específicas: Howard planeja um modelo teórico e modo de vida onde a propriedade privada da terra e a especulação das forças de mercado são reinterpretadas de forma a acolher a apropriação coletiva do solo e sua renda com a intervenção do Estado no mercado de terras (Maria Irene Szmrecsányi em Howard, 1996: 2ª capa). Ao contrário deste ideal, a Cia. City (principal “loteadora” dos bairros-jardim) em São Paulo surge em função da especulação da terra onde a imagem “bucólica” destes bairros é explorada como forma de vida de uma classe abastada.

As propostas de Howard também deveriam se consolidar em núcleos bem definidos com ações cooperativas organizadas entre os encortiçados de Londres. Núcleos inteiramente novos estariam afastados das grandes cidades; seriam autônomos enquanto centro de produção urbana e rural; a qualidade de vida se daria pelas condições do ambiente físico, pelo acesso à terra e aos serviços geridos coletivamente (Maria Irene Szmrecsányi em Howard, 1996: 3ª capa). Dentro da estrutura urbana paulistana consolidada, os bairros-jardim segregados se fariam pela diferenciação ambiental na cidade, longe de serem núcleos auto-suficientes e da classe encortiçada como na proposta original de Howard.



Figura 18. Propaganda do bairro paulistano Jardim América como “visão” de cidade ideal, aos moldes de cidade-jardim (na visão de Anhaia Mello). Coletada em Campos, 2002: 475. Fonte primária: Revista *Arquitetura e Construções*, no. 3, vol. I, São Paulo, outubro de 1929.

Notam-se elementos “bucólicos” trazidos como forma de vida “ideal” nas cidades, através da visão *culturalista* do urbanista Anhaia Mello.

Ademais, Anhaia Mello quando prefeito controlou os estabelecimentos comerciais e industriais proibindo, por exemplo, a instalação de postos de gasolina em vias residenciais de “primeira classe” como a avenida Paulista e ruas dos bairros-jardim, conforme o Ato Municipal nº. 127 (Campos, 2002: 475); deste modo, o signo de qualificação estética do ambiente urbano também se desdobrava como cidade *setorizada* e *funcionalizada* – neste caso, atendendo os bairros-jardim, essencialmente residenciais e unifamiliares.

Arrisca-se a hipótese de que o ideal de configuração de *bairro* (e todas as suas relações e atributos de vizinhança, identidade, cultura) esteve pautado, segundo Anhaia Mello, na possibilidade de um *zoneamento* de território, escapando de outras interfaces que realmente configuram a possibilidade de um *bairro* como, por exemplo, aspectos de multifuncionalidade de atividades no território de *bairro* e usos da *rua* em vários períodos do dia, “fixação” do trabalho no *lugar* onde se mora não criando relações de zonas “dormitório” na cidade, ênfase em pontos simbólicos de espaços públicos criando relações de “pertencimento” do cidadão para com aqueles *lugares*, ênfase em bordas, limites e fronteiras naturais como compreensão de abrangência do *bairro*, entre outros.

Outro índice para a interpretação do “bairrismo” em Anhaia Mello pode estar na sua forma de apoio ao Congresso de Habitação de maio de 1931 quando a Divisão de Arquitetura do Instituto de Engenharia debateu a construção civil, a arquitetura *moderna* e suas contribuições sociais. (Campos, 2002: 476)

Ao contrário do que deveria “prescrever” a habitação coletiva e multifamiliar *modernista*<sup>6</sup>, o Congresso de Habitação “preferiu” a casa unifamiliar situada em cidades-jardins operárias, “solta” no lote, “rodeada” de ar e luz. Neste congresso, Amador Cintra do Prado referenciou casas rurais brasileiras como padrão para uma “nova” arquitetura da cidade; José Mariano promulgou uma arquitetura neocolonial para “novos” modelos habitacionais porque se adequava aos “valores” da família e às tipologias individualizadas. A exposição das obras apresentadas neste congresso apresentou palacetes, sobrados e casas em “estilo” neocolonial (Campos, 2002: 477). O “estilo” art decó também era uma espécie de síntese do *modernismo* e o “estilo” marajoara dava significado ao apelo nacionalista após 1930, numa espécie de citação regionalista como atributo do *lugar* genuinamente “brasileiro”, *identificador* de toda uma sociedade em seu suporte espacial. Flávio de Carvalho e Warchavchik apresentaram modelos contestatórios e “irônicos” em relação aos signos espaciais do pretense repertório neocolonial; mas tiveram pouca repercussão em meio ao ideário do “estilo” predominante. (Campos, 2002: 478)

---

<sup>6</sup> Mas, deve-se verificar que em texto de Anhaia Mello intitulado “Morfogenia da Arquitetura Contemporânea” (Mello, 1947c: 87-90), publicado dezesseis anos depois do Congresso de Habitação, o autor “tece” vários elogios aos arquitetos que se enquadram no *modernismo* arquitetônico. O que demonstra as contradições do pensamento de Anhaia Mello.



Figura 19. Cartaz do Congresso de Habitação em São Paulo, maio de 1931. Coletada em Campos, 2002: 477. Fonte primária: *Boletim do Instituto de Engenharia*, no. 70, vol. XIV, São Paulo, abril de 1931.



Figura 20. Um dos modelos de residência defendidos no Congresso de Habitação em São Paulo, maio de 1931. Coletada em Campos, 2002: 477. Fonte primária: *Boletim do Instituto de Engenharia*, no. 70, vol. XIV, São Paulo, abril de 1931.

Nota-se no cartaz acima que o tipo de habitação que deveria ser discutido e implementado na cidade de São Paulo a fim de solucionar seus problemas de moradia estaria num repertório da arquitetura *moderna*, multifamiliar e industrializada; no entanto, o Congresso de Habitação sintetizou “escolhas” que referenciavam a residência unifamiliar com características coloniais brasileiras conforme mostra a imagem abaixo.

O Congresso de Habitação tratou desta maneira de uma experiência que contestou o modelo de arquitetura e cidade *modernista* e, justamente no contexto urbano, amparava as “qualidades rurais” da habitação. Deve-se notar que a contestação ao *moderno* neste momento esteve pautada por uma interpretação formalista e elitista do papel da arquitetura e do urbanismo, além de seu caráter arbitrário enquanto *representação* do que deveria ser a moradia “para todos”,

“Para isso era preciso controlar densidades e estabelecer padrões de crescimento baseados nos modelos dos bairros-jardins. Urbanismo regulador e propostas habitacionais adquiriram conotações restritivas e elitistas, que minimizavam seu impacto real sobre as questões sociais urbanas.” (Campos, 2002: 480)

De modo que um “padrão” eleito como “boa” arquitetura da habitação deveria se instaurar amparado em um sistema regulador; daí os critérios estabelecidos para o que se convencionou chamar por “Esquema Anhaia”, que determinavam o limite da área edificada em relação ao lote, altura máxima das edificações, implantação das indústrias, entre outros (Meier, 1991: 177). Estes elementos podem ser interpretados como signos espaciais para evidenciar um caráter rural ou semi-rural pretendido para a imagem e a paisagem urbanas. Anhaia Mello pretendia com este “esquema” substituir os *ribbon development* pelo *urban fence* como garantia de equilíbrio na transição entre o campo e a cidade. (Meier, 1991: 177)

Mas não se pode interpretar o pensamento urbanístico de Anhaia Mello simplesmente pela “ingenuidade” de suas propostas; elas podem ser consideradas também sob o signo de um urbanismo “humanitário” (Meier: 1991, 97) em busca de novas soluções para o *modernismo* essencialmente *progressista* da via expressa, do automóvel e do “arranha-céu” (que já se apresentavam como situações de “empobrecimento” da condição da cidade *moderna*). Neste sentido Anhaia Mello poderia re-significar valores “esquecidos” pela cidade industrializada através de signos já conhecidos – a *casa* e a *região* (Meier, 1991: 98); a unidade de *vizinhança* como intervenção no modo de vida (que segundo Prestes Maia era a pretensão de um princípio técnico traduzido em ideologia, bem aos moldes *modernistas* da intervenção no e do espaço); mas especificamente dentro do modelo do urbanismo *modernista culturalista* que segundo Françoise Choay é uma vinculação que reitera a força do especialista, inclusive como discurso; ao mesmo em tempo que procura

banir um profissional que está essencialmente ligado à demanda técnica e a um poder constituído – daí a ânsia do urbanista por afirmações ideológicas através do conhecimento que este profissional detém. (Meier, 1991: 179, 181-182)

Conforme Meier (1991: 182-183), Françoise Choay aponta que quando o modelo *culturalista* do urbanismo *modernista* recai para a “citação” da cidade do passado ou daquela cidade que possuía uma interface com o meio rural da era pré-industrial (caso das premissas de Anhaia Mello), pode-se interpretar uma vontade de “reincidência” de um tempo que, “colado” ao dado espacial, tem a pretensão de “reverter” o espaço existente em modelo do passado, tal como naquele tempo. Neste caso, e apropriando-se da analogia com o ideal de Anhaia Mello, é possível verificar o excesso de utopia que este dado da “reversão” espacial deveria suscitar frente a uma nova realidade metropolitana.

Assim coube aos fatos um ciclo de negação do urbanismo *progressista* de Prestes Maia feito por Anhaia Mello, efetivando-se com o discurso “bucólico” de “volta” à vida *comunitária*. O ciclo, no caso paulistano, assim pode se completar: cidade do século XIX e de características coloniais (a *rua* e o *bairro* como signos da “boa vivência” nas cidades), a cidade *modernista* de raiz corbusiana (enquadrando-se Robert Moses como “seguidor” ou Prestes Maia em seus conteúdos haussmannianos).

Mas, deve-se também verificar a oscilação de Anhaia Mello entre a visão culturalista e progressista do urbanismo *moderno*.

O texto de 1954 de Anhaia Mello pode apresentar momentos de elogio à Carta de Atenas, ao mesmo tempo em que o autor a critica<sup>7</sup>. Se por um lado houve a crítica ao *modernismo* de modelo corbusiano na obra de Anhaia Mello (essencialmente como propostas teóricas e acadêmicas),

“Os atuais regulamentos de ‘zoning’ são inflexíveis e segregadores; obstáculos a composições plásticas e sociais felizes.” (Anhaia Mello, 1954: 50)

---

<sup>7</sup> Nogueira (1986: 16) nota que Anhaia Mello fez reproduções do “Modular” de Le Corbusier escrevendo ao lado: “(...) gama de medidas para os que criam, não para os que executam.” (Anhaia Mello; conforme Nogueira, 1986: 16)

“É preciso considerar o problema urbanístico regional, que não se resolve com avenidas, viadutos e pracinhas ajardinadas” (Anhaia Mello, 1954: 2)

Houve, por outro lado, a ênfase no aspecto *regionalista* que, neste caso, esteve ligado à apreensão de território político demarcado,

“Se urbanismo é arte de correlação e integração – problema de função, de textura, de economia e síntese estética – só pode ser realmente praticado no plano regional, e na maior das regiões – a Nação.” (Anhaia Mello: 1954, 2)

“Região característica é a Nação. O primeiro dos planos regionais a organizar é o Nacional.” (Anhaia Mello, 1954: 8)

O enunciado de Anhaia Mello carrega o significado de que a *região* se dá pela demarcação política de nação. Este é um dos fatos que pode caracterizar o descompasso dos “laços” de relação com o território (geografia natural, língua, cultura, religião, etnia, etc) que se configuram como *região* ao se deparar com a política de nação-Estado como definidora uníssona da *região*.

Anhaia Mello também compreende que a *região* se dá por um território “unido” por sua realidade espacial existente, onde o meio físico e a abrangência política estabelecem o critério para “demarcar” a *região*,

“b – articular esse plano com os Municípios vizinhos objetivando compor o Plano Regional.” (Anhaia Mello, 1954: 3)

No entanto é possível retomar dentro da disciplina geográfica as críticas aos modelos de Walter Christaller (1933), que diante de novas realidades *empíricas* é possível demonstrar que o fator regional não se dá em um território essencialmente formado por porções fisicamente contíguas (municípios vizinhos, por exemplo). Há uma interdependência ou complementaridade entre manifestações sócio-espaciais que vão além de uma delimitação física ou política, pois trabalham, por vezes, com condições tecnológicas onde não é preciso se estabelecer uma relação de “proximidade” física.

Por outro lado, sabe-se que somente a delimitação política não é, por vezes, um dado suficiente para a devida intervenção no território *regional* – aqui se estabelece o papel da realidade física e geográfica natural; por exemplo: onde o percurso de um rio pode estabelecer ou transpor fronteiras e delimitações políticas e suas respectivas legislações, de tal sorte que um planejamento ambiental deve

“romper” tais relações políticas e administrativas das municipalidades para se adequar à lógica do encaminhamento das águas numa região de bacia hidrográfica.

## Índices de um novo planejamento em Anhaia Mello

Meier (1991: 97) se refere a Anhaia Mello como um “premature defensor e divulgador de idéias muito heterogêneas do urbanismo moderno”. Trata-se, então, de arriscar dois significados para o trabalho de Anhaia Mello: por um lado o ideal de “premature” no que se refere à novidade do pensamento e, por outro, a “heterogeneidade” como a gama de citações de várias correntes do urbanismo chegando mesmo a confundir, sobrepor e justapor conteúdos que são opostos entre si.

Deve-se considerar que o ideal de Anhaia Mello pôde localizar índices para o que se estabelece como participação popular no plano urbano<sup>8</sup>; utilizando-se de instrumentos urbanísticos pretensamente democratizantes, tal como já ocorria nos Estados Unidos segundo o próprio Anhaia Mello,

“Històricamente, o planejamento das cidades foi da alçada de príncipes, patriarcas, colonizadores, capitães da indústria ou mesmo especuladores de terrenos. O cidadão não participava da obra de planejamento; era beneficiário ou vítima, nunca colaborador. Hoje a situação mudou. E só numa base de participação popular o planejamento pode ser uma fôrça vital na formação do mundo urbano moderno.” (Anhaia Mello, 1947c: 20)

“um plano’ o de que precisam as cidades é o ‘planning’, planejamento, um processo contínuo de pesquisa e de sensibilidade, de precisão de diagnóstico.” (Anhaia Mello, 1954: 25)

“O tempo ou prazo para realização [de um plano] não tem importância capital. O importante é a data de início – ‘the time for beginning’ (...)

A cidade se refaz de qualquer forma, devido ao metabolismo característico; com ou sem plano.” (Anhaia Mello, 1954: 56)

---

<sup>8</sup> Tal manifestação do plano se desdobra até mesmo na conscientização da formação do urbanista de então. No programa da cátedra da disciplina de urbanismo do Curso de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo (FAU USP), elaborado por Anhaia Mello em 1955 (Mello, 1959, 2), nota-se no ponto “8” do item “III. Governo municipal” o tema “A opinião pública. A imprensa. Relações públicas”.

Meier (1991: 164) nota que a orientação de um plano diretor para a cidade de São Paulo, segundo Anhaia Mello, era a rejeição de um projeto urbano enfatizando um programa *genérico*. Tal programa, em seu caráter *generalizante*, pode ser interpretado como metas a serem cumpridas sem viabilidades ou sem direcionamentos com a realidade sócio-espacial; por outro lado, este caráter *generalizante* era, segundo Anhaia Mello, a possibilidade de *flexibilizar* o programa com novos dados e com a incorporação de mudanças.

Este conteúdo *genérico* do plano para Anhaia Mello, segundo Meier (1991: 164) esteve pautado pelo signo da “abrangência” e “compreensão” que buscava relacionar todos os problemas urbanísticos que a metrópole paulistana possuía; caindo assim em diretrizes que por serem abrangentes não efetivaram ações do plano.

Campos (2002: 468) nota que Anhaia Mello retomou considerações de Vítor Freire feitas dez anos atrás, incorporando instrumentalidades de viabilidade do plano urbano. Anhaia Mello cita a “excelência” de regimes municipais norte-americanos: *commission government*; a administração *business-like*; a figura do *city manager*; o desenho urbano e o plano urbanístico concatenados com referendos populares (os chamados *city plan commissions*).

Mas, o que poderia ser uma novidade para o urbanismo brasileiro, com formas de participação popular, foi, em Anhaia Mello, um índice que pode ser interpretado como uma “desvirtualidade” da efetiva participação da população; assim observa Campos (2002: 466): a conquista da opinião pública defendida por Anhaia Mello foi “cooptada” para o desejo do técnico *perito* do urbanismo e não foi uma retro-alimentação entre urbanista e cidadão como manifestações de solução para a cidade. Soma-se a isto o “tom” de Anhaia Mello com seu ideal de “ensino do urbanismo” e as “comissões do plano” tendendo a revelar o papel do “especialista” da cidade que pode “desautorizar” aquele valor primevo dado a uma participação popular efetiva. Neste intuito, quando Anhaia Mello se engajou na Sociedade Amigos da Cidade em 1935, observou-se uma preocupação em conformá-la como um conselho de cidadãos sem o compromisso com autoridades políticas da ocasião; tal sociedade seria “investida” de imparcialidade inerente a uma visão *técnica* que a norteava (Campos, 2002: 548). Ora, se por um lado se obteve a “isenção” política desejada, por outro, instituía-se uma organização *técnica* (ainda que formada por

diversos cidadãos) que a referenciava perante toda a sociedade enquanto distinção de um conhecimento específico – o urbanismo – muitas vezes pouco assimilado pela população. Bem como uma situação dita “apolítica” e “divorciada” dos conflitos ideológicos e até partidários, revelando um viés *tecnocrático* “universalmente” independente da conjuntura local, que muitas vezes não encontra viabilidades para aprovações de seus próprios planos. (Feldman, 1996: 25)

Campos (2002: 468) enfatiza o fato que Anhaia Mello defendia um urbanismo amparado na opinião pública, comissões de cidadãos<sup>9</sup> e na legislação reguladora, fazendo assim uma contraposição ao papel desempenhado por técnicos engenheiros municipais. Tal colocação poderia demonstrar por um lado que Anhaia Mello estava questionando o papel unívoco do técnico *perito* sobre a cidade; não fossem seus ideais de consideração com um novo técnico *perito* que surgia – o *urbanista* (ao contrário do técnico engenheiro). Afinal Anhaia Mello foi um dos fundadores do curso de arquitetura e urbanismo que se desmembrava das escolas politécnicas de engenharia dentro da Universidade de São Paulo. Trata-se, neste viés de leitura, que o papel e o poder do técnico podiam ser apenas transferidos, mas muito provavelmente ainda decidido por um *perito* diferenciado da sociedade como um todo.

Este preceito creditado ao técnico *perito* em Anhaia Mello pode ser verificado ainda no controle rigoroso das concessões públicas através de uma

---

<sup>9</sup> Muito provavelmente que as comissões de cidadãos (como a Comissão do Plano instituída por Anhaia Mello) deveriam “defender” os interesses da população em sua grande maioria. Mas estes modelos de participação popular no plano foram oriundos, para Anhaia Mello, de esquemas essencialmente “importados” norte-americanos daquele momento do planejamento urbano, feitos de maneira totalmente acrítica; por exemplo: o *Committee of the Regional Plan of New York and its Environs* de 1922, “aclamado” por Anhaia Mello, foi uma iniciativa privada com forte apelo à especulação imobiliária e muito pouco interessado com a municipalidade e até com a população em sua maioria democrática. (Feldman, 1996: 36)

De outro modo, é preciso verificar ainda que o *zoning* proposto por Anhaia Mello foi aprovado como legislação em formas consideradas autoritárias que negaram o debate com a sociedade, e nem mesmo teve a preocupação em legitimar publicamente tal instrumentalidade. (Feldman, 1996: 73)

“comissão de serviços de utilidade pública” formada por administradores experientes e com assessoria de técnicos que controlariam a contabilidade das concessionárias e fixariam as tarifas de água, energia, telefonia, etc; evitando a cobrança indiscriminada dos serviços em caso de falta de concorrência entre concessionárias.

Também se inclui como fator novo no planejamento urbano para a cidade o papel do poder público ter a possibilidade de desapropriar grandes áreas com revenda, re-loteando os terrenos e se ressarcindo de despesas com infra-estrutura, ganhando com a efetiva valorização dos terrenos. Esta iniciativa provavelmente era um dos índices para a *taxa de melhoria* tão considerada nas observações de Anhaia Mello<sup>10</sup>. O urbanista apoiava o financiamento de obras públicas através da cobrança tributária aos donos dos imóveis (possivelmente valorizados com a infra-estruturação). Em 1945, quando Anhaia Mello se desligou do cargo da Viação Estadual e assumiu a presidência da Sociedade Amigos da Cidade cobrou da municipalidade a aplicação de instrumentos disponíveis aos prefeitos (Campos, 2002: 599),

“Quanto desse custo [das obras em andamento] reverterá aos cofres municipais em taxas de melhoria, correspondentes à elevação de valores.” (Anhaia Mello, conforme Campos, 2002: 599)

“(…) ninguém desconhece a imensa valorização que se produz na transformação do terreno rural em urbano. Não é menor a valorização produzida no terreno urbano pelo aumento da população, desenvolvimento do comércio e indústria, realização de obras públicas e grandes reformas urbanas.” (Anhaia Mello; conforme Meier, 1991: 103)

A *taxa de melhoria*, quando exigida pelo poder público para os terrenos privados, era, de certa maneira, herança das teses de Ebenezer Howard em tornar todo o território como propriedade pública (Meier, 1991: 103). Ou seja, o papel do poder público em fixar as proporções de valorização dos terrenos em relação às melhorias de infra-estruturação considerava a autonomia e o poder que o Estado tinha sobre a terra privada. Dadas as condições de tradição fundiária em São Paulo e a composição sócio-econômica e sócio-cultural dos proprietários paulistanos em

---

<sup>10</sup> As medidas para *taxas de melhoria* já haviam sido elaboradas por Victor da Silva Freire desde 1911. (Arasawa, 1999: 65)

meio ao crescimento urbano da cidade, é possível verificar o descompasso do conteúdo da *taxa de melhoria* para com a realidade sócio-espacial, outorgando assim ao pensamento de Anhaia Mello um caráter utópico e distante da realidade existente<sup>11</sup>. Anhaia Mello, nesta situação, apesar de considerar a participação popular através de conselhos da cidade, parece que entendia que somente o Estado (com as leis) era quem “regia” a cidade, não compreendendo as “disputas” da sociedade e suas relações espaciais. Mas, se a *taxa de melhoria* podia “encobrir” o signo de que toda a terra poderia ser “pública” a partir das considerações de Anhaia Mello, pode-se ir mais além: o referido urbanista quis efetivamente transformar o território em propriedade pública, tentando arrendar os terrenos aos interessados. Tratava-se, obviamente, de uma lógica fundiária herdeira do *leasing* inglês para propriedades urbanas (Meier, 1991: 104); denotando, mais uma vez, o descompasso do ideal urbanístico perante a leitura da realidade fundiária (e sua condição sócio-cultural) existente na São Paulo de então.

É possível ainda verificar como o pensamento do urbanista Anhaia Mello estava distante da realidade paulistana quando os estudos do padre Le Bret em 1958 demonstraram um meio urbano existente “disperso” e não adensado, característico de implantação residencial (Meier, 1991: 132); de tal sorte que não seriam necessárias as medidas restritivas de Anhaia Mello para se obter o aspecto de *bairro* então defendido por ele. Mesmo Prestes Maia já havia “alertado” Anhaia Mello quanto ao uso arbitrário de medidas urbanísticas restritivas e limitativas, considerando a quantidade de terrenos disponíveis e mal aproveitados na condição espacial de São Paulo (Meier, 1991: 178). Ora, era esta cidade real que, de certa maneira, surgia como uma utopia para Anhaia Mello; o que contradizia o seu “tom” contestador. Ou seja, pode-se interpretar que o discurso de Anhaia Mello estava mais “afinado” com o contra posicionamento ideológico de Prestes Maia (com a cidade *modernista* das grandes vias de acesso e adensada com a verticalização) do que, essencialmente, com a cidade existente. O que pode denotar que o debate acerca do urbanismo e da cidade foi uma troca de pensamentos ideológicos entre os

---

<sup>11</sup> Raquel Rolnik (1997: 50) demonstra que o “trajeto” do planejamento urbano em São Paulo desde sua gênese, e interpretado através das leis elaboradas ao longo do tempo, esteve marcado pelo “investimento” da política existente; assim se deu, por exemplo, com a aprovação do Código de Obras Arthur Saboya, entre outros que seguiram.

“pensadores” do urbanismo, distante da condição da cidade real. O pensamento de Anhaia Mello também pode ser interpretado como uma “retórica” das experiências essencialmente norte-americanas de planejamento urbano, apresentadas de forma traduzida e até mesmo pouco crítica para a realidade de São Paulo.

Por outro lado, haverá um índice que aproximará a prática do urbanismo de Anhaia Mello da cidade existente: está no fato de que, como lembra Meier (1991: 165), a pesquisa urbanística retomada no final dos anos 50 do século XX será “exaltada” como possibilidade de acompanhamento das demandas da sociedade em evolução. Entretanto o que poderia ser a pesquisa como processo contínuo para realimentar constantes intervenções necessárias passou, de certa forma, a instaurar um “maniqueísmo” do *diagnóstico* urbano como uma “etapa” do trabalho de urbanismo a ser cumprido e, talvez, nunca mais reutilizado, descaracterizando, portanto, o desejado caráter de processo, continuidade e revisão daquele “diagnóstico”: “engessava-se” uma metodologia do urbanismo com começo (*diagnóstico*), meio (*prognóstico*) e fim (*proposta* de desenho e/ou planejamento urbano).

A profusão de ideais do urbanismo e suas bruscas mudanças ideológicas no início da década de 50 do século XX (do *culturalismo* de Anhaia Mello ao *progressista* Prestes Maia) poderia ser o “mote” para as intervenções efetivas na cidade de São Paulo; contudo, como nota Meier (1991: 172), a incorporação de novas linhas conceituais transformou o papel do plano e sua elaboração num trabalho “melancolicamente lento”.

## **Padre Lebrecht em São Paulo: afinidades com Anhaia Mello**

Uma estrutura de pensamento comum entre Anhaia Mello e Lebrecht pode estar no signo de *reforma social* que orientaria a intervenção na cidade em busca de uma nova ordem sócio-espacial,

“Assim com Anhaia Mello, Lebrecht preconiza a abordagem da cidade no âmbito regional, a contenção do crescimento e a descentralização, mas traz para o centro do debate a questão social.” (Feldman, 1996: 6)

“Apesar do caráter absolutamente pragmático de suas propostas o estudo produzido pela Sagmacs possuía um acento utópico. Ainda uma vez a cidade

serviu de suporte para um projeto de sociedade equilibrada (ideal) (...)” (Meier, 1991: 256-257)

Lebret, após suas pesquisas sobre a cidade de São Paulo em 1958, tal como Anhaia Mello, vai condenar a expansão da “mancha” urbana “dispersa” e com baixo índice de densidade populacional. Mas, esta condenação se dá pelo fato de que sua análise revela uma cidade com maioria “residencial” periférica, construída a partir de loteamentos desprovidos de infra-estrutura e equipamentos básicos (Meier, 1991: 135); e não só por uma visão de controle populacional e setorização industrial para se obter relações “familiares” e de vizinhança nos bairros (como acontecia nas teses de Anhaia Mello).

Lebret, à frente da SAGMACS (Sociedade para Análise Gráfica e Mecanográfica Aplicada aos Complexos Sociais), reafirmou a cidade subdividida em zonas de uso como propunha Anhaia Mello; e até mesmo o PDDI (Plano Diretor de Desenvolvimento Integrado) de 1971 foi a composição de fatores elaborados por Anhaia Mello e restabelecidos pela SAGMACS (Meier, 1991: 173). Neste sentido, a maior herança conjunta dos ideais de Anhaia Mello e Lebret talvez esteja na proposição de um modelo descentralizado de administração (Leme, 2004: 112) para a cidade de São Paulo, que até os dias atuais se estabelece pela lógica das *subprefeituras* englobando *bairros* com possíveis características comuns. Lamparelli (1984: 3) atribui ao período das décadas de 50 e 60 uma profusão de idéias acerca do planejamento urbano que irão provocar os paradigmas *aplicáveis* e dominantes no planejamento que seguirá em São Paulo.

As idéias de Lebret serão retomadas na década de 70 do século XX a partir do momento em que as questões ligadas à cidade de São Paulo e seus fatos de metropolização começarão a tomar corpo com relação aos fatos sociais trabalhistas e previdenciários; saúde e saneamento ligado às endemias; educação e analfabetismo; bem como os problemas de habitação (Lamparelli, 1984: 5). A década de 70 do século XX na cidade de São Paulo será o momento em que as migrações e o êxodo rural poderão trazer à tona o interesse pelo campo e a vida *comunitária* (já defendidos anteriormente por Anhaia Mello e Lebret), no sentido de vislumbrar as interfaces campo/cidade e “interseccionar” programas e usos assentando o homem na terra, no intuito de conter o “inchaço” da cidade que se configurava como metrópole. Portanto, ao contrário da maioria das intervenções dos

urbanistas que partiam do urbanismo “construído” (Lamparelli, 1984: 6), partia-se agora, com Lebrecht (e algumas “heranças” de Anhaia Mello), de uma consideração *regional* (conseqüência do próprio *campo*) para explicar e intervir sobre a cidade. Com isto, expõe-se (também com Lebrecht de alguma maneira) o signo do *comunitarismo* do *campo* como apelo à vida “bucólica” ideal.

Cabe ressaltar que a herança do pensamento de Anhaia Mello e Lebrecht encontrada na década de 70 do século XX para o pensamento do planejamento urbano na cidade de São Paulo pode revelar o valor de um plano calcado no “planejamento de *futuro*”; uma vez que os critérios de duas décadas atrás estavam sendo agora referenciados. Pode-se então considerar que “velhos” critérios de plano urbano estavam sendo re-utilizados em descompasso com a “nova” cidade da década de 70 do século XX, uma vez que vinte anos foram para a cidade de São Paulo um grande “salto” diferencial em termos sócio-espaciais, técnicos e tecnológicos, pois aqueles planos da década de 50 do século XX deveriam ser re-interpretados à luz das novas condições da realidade paulistana.

Lamparelli (1984: 4) nota que a cidade de São Paulo após a segunda Grande Guerra deveria abarcar, como exemplo típico, uma nova fase de urbanização devido à indústria de substituição das importações, crescimento da periferia e aumento da população devido ao êxodo rural e corrente migratória; tratava-se, então, de uma cidade como um “grande acampamento” (nos termos de Lebrecht). Para Lebrecht esta nova fase paulistana poderia estar amparada pela unidade de vizinhança como signo da vida comunitária e reforma social.

O signo de reforma social interpretado em Anhaia Mello e depois em Lebrecht pode ser verificado através da condição com que a SAGMACS se afirmou em São Paulo: um laboratório de pesquisa social segundo um modelo “importado” francês (Leme, 2004: 112). No caso de Anhaia Mello, a “importação” das idéias para o plano serão sempre recorrentes nas citações das técnicas de planejamento regional encontradas na experiência do *Tennessee Valley Authority* e a política do *New Deal* norte-americanas (Lamparelli, 1984: 11). A aproximação *empírica* com a cidade levaria as propostas dos urbanistas sempre amparadas em *modelos* pré-concebidos que talvez não se aplicassem em São Paulo (Lamparelli, 1984: 2); tratando-se assim

de um atributo do pensamento do plano calcado na teoria *aplicável* de raiz iluminista e *racionalizadora*<sup>12</sup>.

Lamparelli (1984: 13) observa que as idéias de Lebrecht já estavam sendo difundidas no Brasil, e especificamente em São Paulo pelos discursos e artigos de Anhaia Mello, dos quais o “recorte” de um trecho deles pode revelar as mesmas preocupações entre os dois urbanistas,

“As nossas grandes cidades são improvisações, sem princípio diretor, sem adaptação à função, sem fim social definido. São produtos naturais do capricho de atividades individuais, orientadas para e pelo lucro (...) Para isso se deve planejar de maneira inteligente, abandonando de vez o velho sistema – ou melhor, falta de sistema – de acréscimos indefinidos e desordenados na periferia, e de um custosíssimo ‘urbanismo’ cirúrgico nos centros super-congestionados.” (Anhaia Mello, 1947; conforme Lamparelli, 1984: 13-14)

Há indícios que demonstram a troca de informações entre os pensamentos urbanísticos de Anhaia Mello e Lebrecht: apoio recebido por este último dos professores da Escola Politécnica da Universidade de São Paulo (na qual havia a nítida filiação de Anhaia Mello) para a concessão do título de doutor *Honoris Causa* em 1960; a colaboração dos técnicos da SAGMACS em pesquisas para a elaboração de planos diretores a cargo do CEPEU FAU USP (Centro de Pesquisas e Estudos Urbanísticos da Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo, criado e dirigido inicialmente por Anhaia Mello) e os métodos de pesquisas utilizados pela SAGMACS introduzidos nos programas de disciplinas que Anhaia Mello ministrava na Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo. Tais situações podem demonstrar como o pensamento dos dois referidos urbanistas “tomará corpo” numa pretensa “vanguarda” do urbanismo paulistano que através da Escola Politécnica da Universidade de São Paulo, a Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo e o CEPEU influenciarão a formação de planejadores urbanos (Lamparelli, 1984: 15), por vezes muito imbuídos pela afirmação do *técnico perito* urbanista como classe profissional distintiva. Desta maneira as considerações e implicações da formação de uma

---

<sup>12</sup> É notório que no campo da disciplina urbanística as experiências sobre a cidade alimentam a configuração de metodologias do urbanismo e seus métodos interpretativos, e vice-versa.

“escola” de planejamento urbano com seus desdobramentos de pretensões “vanguardistas” podem evidenciar em Lebret, como foi verificado em Anhaia Mello, o duplo viés desta atitude *moderna*: a dualidade entre teoria e prática, a eliminação de desenvolvimento do planejamento como disciplina do conhecimento e sua redução à aplicação de uma técnica.

### O “bairrismo” de Lebret

Se o documento de Lebret não é tão veemente quanto as declarações de Anhaia Mello acerca das relações sócio-culturais de bairro, é possível interpretar que as relações espaciais que pretendia evidenciar com o tipo de diagnóstico e prognóstico propostos podem oferecer hipóteses de relações sociais para um pretenso “bairrismo” em conformidade com a “vida familiar”.

Neste sentido, a preocupação da pesquisa de Lebret com a habitação em São Paulo já indiciava uma forma de intervenção que deveria operar com o modo de vida habitável do cidadão. Deve-se salientar que se tratou de uma pesquisa inovadora no campo da habitação em São Paulo de então, delimitando uma nova linha de pensamento do urbanismo brasileiro. A referida pesquisa liderada pelo padre Lebret, realizada em 1947 e denominada “Sondagem preliminar a um estudo sobre a habitação em São Paulo” procurou a *identidade* de cada *bairro* que se fazia pela tipologia construtiva (Leme, 2004: 110); além do caráter sociológico da habitação.

O papel sociológico da intervenção urbana segundo os preceitos de Lebret estará amparado pela ideologia marxista que vai dar suporte ao contexto ideológico deste urbanista – a *economia humana* – como contraposição à situação estabelecida baseada numa *economia política* (conforme as interpretações de Lebret) (Leme, 2004: 111). Porém, neste sentido, os estudos específicos da sociedade urbana de São Paulo por Lebret “reduziram” a *diversidade* sócio-econômica que compunha os *diversos* bairros em dois grandes “blocos” – *centro* e *periferia* – que decorrem dos conceitos já previamente elaborados de *desenvolvimento* e *subdesenvolvimento* de Lebret. (Leme, 2004: 112)

Os estudos de Lebret de 1947 vão ao encontro do viés sociológico ao analisar, por exemplo, a quantidade de famílias como estudos de caso. Neles Lebret

constatou o “desaparecimento” das *comunidades*”, considerando-o *como* “doenças da sociedade urbana moderna” (Leme, 2004: 111); Daí decorreu uma interpretação moral no intuito de vincular fatores de *comunidade* como ideal de sociedade.

As necessidades sociais para Lebreton se desenvolvem em três classes que se relacionam nitidamente com um ideal cristão: dignidade, conforto e *depassement* (“além do necessário”) – índices não apenas para a qualidade material de vida, mas também referenciando valores da educação, do culto, das artes, das ciências, a manifestação política, a cidadania. (Leme, 2004: 112)

Pode-se observar, contudo, que dados de difícil mensuração de escalas de valores (até mesmo muito questionáveis) se desenvolveram com diagramas avaliativos que supostamente deram significados a uma interpretação qualitativa e quantitativa de determinada *comunidade*. Neste processo houve a *racionalização* de aspectos “não materiais” da vida como subsídio para as “devidas” intervenções, acrescida de uma *tabula rasa* do valor individual do cidadão (até mesmo em sua inteligência); ou seja, os dados dos diagramas ofereciam a interpretação de um *sujeito médio* (bem aos moldes de um planejamento *modernista*), que excluía o pensamento único e diferenciado em meio a uma *média* interpretada. Ora, se é possível quantificar e *generalizar* dados da psique humana, também será possível aferir sobre um espaço “ideal” e “genérico” como “salvação” dos “males” da vida na cidade moderna.

Segundo Leme (2004: 111-112), soma-se ao “ambiente” católico e conservador predominante então em nível nacional o pensamento sociológico e ideológico do padre Lebreton quando “transferido” para o espaço, evidenciando influências do arquiteto e urbanista francês Gaston Bardet (que organizava espaços urbanos e regionais a partir de relações *comunitárias*).

### **O limite populacional em Lebreton amparado pela lei**

O limite populacional também será uma “convergência” que indicia a afinidade do pensamento urbano de Lebreton com o de Anhaia Mello.

Para Lebreton, a organização da cidade deve estar atrelada à contenção de seu crescimento (Meier, 1991: 138). E esta organização deveria se dar por uma distribuição geográfica da população do aglomerado industrial e comercial (Meier,

1991: 139) que, não obstante, também poderiam significar uma setorização destes usos e funções da e na cidade. No caso de Lebret, a setorização pôde se afastar do conteúdo de mono-funcionalidade urbana uma vez que se propôs a polinucleação ou multipolaridade: a observação da cidade demonstrava centros “secundários” no Brás, Mooca, Penha, São Miguel, Ipiranga, Vila Prudente, São Caetano do Sul, Santo André, São Bernardo do Campo, Saúde, Ibirapuera, Indianópolis, Santo Amaro, Pinheiros, Osasco, Lapa, Santana, Tucuruvi, Vila Maria e Guarulhos (Meier, 1991: 141). Ou seja, tratou-se de verificar a dominância política e econômica que estes “sub-centros” adquiriram, aproveitando assim as possíveis relações de vizinhança e construção sócio-cultural para uma pretensa qualidade de vida urbana. Mas há de se verificar que a princípio o mote de organização destes “sub-centros” de bairro não se estabelecia por relações sociais adquiridas, mas por relações sócio-econômicas (o comércio próximo à residência e serviços de primeiras necessidades, por exemplo) atribuídas como valor de *comunidade*.

Neste caso a apropriação dos dados sócio-econômicos da realidade de São Paulo parece ser mais significativa para Lebret que para Anhaia Mello. Com isto, a SAGMACS liderada por Lebret propunha novos escalões para reorganizar a metrópole paulistana,

“1º. o loteamento; 2º. o conjunto de loteamentos que constituem uma unidade elementar; 3º. o conjunto de unidades elementares que constituem uma unidade terciária ou completa; 4º. o conjunto de unidades terciárias que constituem uma unidade secundária ou completa; 5º. a unidade municipal; 6º. a aglomeração multimunicipal.” (Meier, 1991: 145)

Pode-se interpretar então o valor da escala territorial, política, econômica e administrativa de *bairro* para o planejamento e desenho urbano ofertado por Lebret, que sob o ponto de vista da *região* podia até comprometer relações sistêmicas da cidade, mas oferecia o fator da conformação de *bairro* (através das “proximidades” – trabalho, lazer, moradia – entre as diferentes atividades no cotidiano da população). Garantia-se, na visão de Lebret, a associação entre comércio de primeira necessidade, centro de serviços e moradia onde os trajetos não ultrapassavam 1 Km. (Meier, 1991: 145)

## A lei como signo do plano em Lebret

O estudo realizado para São Paulo dirigido por Lebret à frente da SAGMACS foi mais do que um *diagnóstico*. Embora o contrato com o urbanista e sua equipe não prevesse diretrizes de planejamento, podem-se verificar dados de *prognóstico* neste relatório de Lebret para a cidade de São Paulo. Assim, um apêndice da pesquisa intitulado “Nota sobre a necessidade de uma legislação urbanística” esclarecia sobre uma urgência de regulação e regulamentação sobre a cidade; porém esta legislação deveria conceder aos municípios da região metropolitana de São Paulo autonomia sobre os poderes de planificação territorial e urbanística (Meier, 1991: 137). Cabe salientar que esta autonomia parece não ter sido condescendente com o papel desempenhado pelos aspectos *regionais*, sejam de ordem ambiental ou mesmo político-administrativos.

Assim como em Anhaia Mello, as características fundiárias e de especulação imobiliária da cidade de São Paulo levaram o padre Lebret a referenciar Ebenezer Howard no tocante à propriedade da terra urbana que seria um obstáculo ao adequado uso do espaço urbano, apontando a legislação como a melhor maneira de acordos entre o poder público e privado. Mas ainda neste momento e ao contrário de Anhaia Mello, os instrumentos para viabilidade de negociação entre os agentes da cidade não eram claros ou até mesmo inexistentes; porém Lebret fornece indícios para uma gestão político-administrativa que outorgava poderes às *localidades de bairro*,

“A articulação destas categorias espaciais com a organização político-administrativa obedecerá uma hierarquia que vai do mais elementar e irrestrito até o mais complexo e amplo. Cada instância apresentará suas reivindicações em assembléias consultivas específicas de seu escalão.

A partir das unidades terciárias – ‘esta assembléia seria constituída por um representante de cada unidade elementar e por três representantes de cada unidade terciária. A mudança, no que diz respeito à unidade municipal que conservaria suas autoridades atuais, é que nenhuma medida relativa aos centros subordinados poderia ser tomada sem que tivessem sido consultados os elementos locais.’ (SAGAMACS; segundo Meier, 1991: 150-151)

O valor transferido à lei como suporte para o planejamento chegou em Lebret até mesmo como recomendação moral, de sorte que a reorganização física e político-administrativa só seria possível com o cumprimento rigoroso da legislação,

“É essencial, de início, impedir imediatamente toda expansão espacial de São Paulo-município.” (SAGAMACS & SP (cidade), 1958: V-51)

“Devemos acrescentar a essas considerações, a necessidade imprescindível de se cogitar em medidas jurídicas visando impedir a elevação anormal e especulativa do custo dos terrenos urbanos.” (SAGAMACS & SP (cidade), 1958: V-52)

Deve-se considerar, no entanto, que os estudos da SAGMACS, apesar de atribuir ênfase de *prognóstico* ao *diagnóstico* urbano da cidade de São Paulo, não chegou, de forma alguma, a elaborar um plano para cidade (Salvi, 2005: 337), porém recomendava a existência da lei como fator de alcance dos objetivos urbanos,

“Estes estudos deveriam, a partir das tendências constatadas e criticadas, orientar as legislações urbanísticas de loteamentos e zoneamentos, e as políticas de adensamentos, transformadas em instrumentos contra a desorganização urbana, a insuficiência de espaços públicos e coletivos, a dispersão demográfica, e as outras ‘anomalias’ identificadas.” (Lamparelli, 1984: 8)

Desta maneira, como já explanado em Anhaia Mello, repetiu-se o valor ideológico e até unívoco com que a lei deveria estruturar o plano urbano.

### **Indícios para um novo planejamento: a aproximação com o *empírico* em Lebrecht**

Segundo Meier (1991: 157) o “padrão-modelar” e a “configuração de equilíbrio” proposto pela SAGMACS foram dois índices que revelaram uma teoria urbanística pautada na realidade da “aglomeração” paulistana; ou seja, não se tratou de um modelo teórico de cidade que tentava “esgotar” as possibilidades de intervenção sócio-espacial. Leme (2004: 111) observa que os estudos de Lebrecht foram elaborados “à margem” da universidade, porém como uma ciência subordinada à ação imediata: construção de modelos científicos a partir de analogias com as ciências naturais, apoio na moral católica e atributos monográficos como índice de conhecimento “íntimo” do objeto de estudo.

Ao se aproximarem do valor *empírico* da cidade de São Paulo, as pesquisas de Lebrecht conseguiram demonstrar que não se tratava apenas de uma cidade monocêntrica, até então muito presente nos estudos urbanísticos (Leme, 2004: 112);

mas haveria a possibilidade e necessidade de considerar “dominâncias” políticas, administrativas e econômicas que podiam garantir a polinucleação em centros de *bairro*, que eram, na realidade, fortes potenciais para a aplicação da ideologia de vida em *comunidade*. Deve-se considerar ainda que a aproximação do pensamento urbanístico com a realidade sócio-espacial de São Paulo surgiu também a partir de uma consciência da *experimentação* (Lamparelli, 1984: 3); o que, de certa forma, pode apresentar resultados inovadores para os ideais de um plano urbano,

“A cada nova missão nos países pobres, alterações vão sendo introduzidas nas concepções, teorias e métodos, numa intensa procura de novas respostas às angustiantes misérias sociais e econômicas (...) Esse espírito aberto de permanente revisão das idéias, teorias e métodos se coaduna, perfeitamente, com um dos pontos básicos da doutrina da Economia Humana: o que estabelece o planejamento como uma estratégia de mudança, apoiado na formação de militantes, lideranças e quadros intermediários dos próprios meios em mudança, formação essa obtida na pesquisa, como processo pedagógico indispensável para orientar a ação.” (Lamparelli, 1984: 12)

Assim os estudos de Le Bret apontaram sugestões para o envolvimento e intervenção conjuntos de natureza política, social, econômica e administrativa. (Lamparelli, 1984: 8)

A *Charte l'Aménagement* foi para Le Bret, assim como para Anhaia Mello, um referencial de dados para suas construções intervencionistas; pois tinha, em seu teor, o desenvolvimento urbano como perspectiva de *possibilidade* e não de predeterminação (Meier, 1991: 263-264). Este caráter de valor do *possível* pode operar como linguagem inerente à cidade real, portanto *empírica* e dotada de um *sistema aberto* a influências e a novos “contágios”.

Uma possível condição para tornar o plano de urbanismo *empiricizado* é a sua preocupação com o *lugar* e com a cidade existente. Isto não seria novidade, até mesmo para um “regionalismo crítico” formulado em teorias da pós-modernidade e já muito referenciado nos estudos de Le Bret para São Paulo de então. Mas, para Le Bret, a referência ao *lugar* talvez tenha se aproximado muito mais das representações espaciais que deveriam tomar a unidade de vizinhança e a *comunidade* (enquanto ideologias cristãs) como amparo aos modos da vida

urbana<sup>13</sup>: o índice do *lugar* em Lebrecht talvez não tenha sido referência primordial na sintaxe espacial de São Paulo, mas pode ter se apresentado como uma construção idealizada de modelos importados, de tal sorte que o valor efetivamente *empírico* foi utilizado como dado de “repulsa” (nos termos de Lebrecht São Paulo era um “grande acampamento”). Portanto, o ideal de *lugar* deveria ser construído ou até mesmo “imposto”; assim como o fez Anhaia Mello ao citar o ideal de *lugar* a partir dos paradigmas de *comunidade* de Ebenezer Howard com seus modelos teóricos de cidade-jardim (ainda que eles sintaticamente já “existissem” no bairro Jardim América, eram, de qualquer modo, “teorias” importadas e aplicadas no caso paulistano).

Por outro lado, há de se verificar que os estudos *empíricos* de Lebrecht sobre a cidade de São Paulo não foram simplesmente dados acumulados sem fins pragmáticos<sup>14</sup>: Lebrecht identificou a “dominância” de atributos comuns

---

<sup>13</sup> Celso M. Lamparelli (1994a: 94) integrou a equipe da SAGMACS e relata que em determinados momentos, após a coleta qualitativa e quantitativa da pesquisa, havia a necessidade de se referenciar um *padrão* comparativo. Daí decorriam os primeiros problemas com relação a um juízo de valor, geralmente “contaminado” pela ideologia do modo de vida que a religião católica oferecia.

<sup>14</sup> Deve-se notar que todo o trabalho do padre Lebrecht à frente da SAGMACS para São Paulo não obteve maior êxito porque revelava uma cidade (essencialmente na periferia) que necessitava de investimentos urgentes na dotação de infra-estruturas, serviços, habitação, lazer, etc, o que não interessava para o então prefeito Adhemar de Barros em razão de visibilidade e acordos políticos que as intervenções no centro ou zona sudoeste de São Paulo poderiam lhe trazer (Leme, 1982: 63). Contraditoriamente, os trabalhos de Celso Lamparelli sobre Lebrecht localizam que este considerava a condição política existente,

“(...) amplia significativamente as dimensões do fenômeno urbano com base na teoria do desenvolvimento harmônico e equilibrado, sugerindo que o planejamento envolve, obrigatoriamente, conhecimento e intervenções de natureza política, social, econômica e administrativa, priorizando sempre o desenvolvimento social. (Lamparelli, 1994b: 8)” (Feldman, 1996: 7)

De sorte que é possível interpretar que uma visão de política específica era considerada por Lebrecht, mas que muito provavelmente não incluía em seu plano instrumentos e mecanismos

(essencialmente econômicos) entre territórios de São Paulo que deram origem ao que se conhece até hoje como *subprefeituras*; porém esta formulação foi base utilizada para divisões político-administrativas, com pouco subsídio aplicado à transformação da sintaxe espacial em seus índices de potencialidades de *lugar*.

Com o intuito de valorizar o *lugar* entendido como signo para a delimitação político-administrativa, Le Bret compreende novos valores para o planejamento da cidade. É, talvez, na escala das cidades, dos bairros, dos espaços do cotidiano que a legitimidade política do indivíduo pode se fazer como *experiência* em sua totalidade; e pode estabelecer, reiteradamente, o valor do *lugar* construído no *cotidiano* em relação ao plano *universal modernizante*. Para Castells (1993: 352), são os governos *locais* que podem muito mais negociar com a sociedade, aumentando o papel de representatividade da população. Os governos *locais* defendem desejos específicos, podem identificar cada interesse e definir flexibilidades nos fluxos de poder. Nesta relação entre o poder público *local* com a população há, bem ou mal, a participação dos cidadãos que se mobilizam e “traçam” estratégias para a coletividade do *lugar*, numa dinâmica que até pode originar conflitos de poderes extra-locais (com os estados ou províncias, com as decisões nacionais ou até internacionais). Neste encadeamento e conflito de forças *locais* com as de outros interesses, a “retração” e confinamento das *localidades* serão inaptos na pugna de seus objetivos. (Castells, 1993: 355)

Por fim, deve-se considerar que uma das mais relevantes contribuições do trabalho de metodologia em urbanismo do padre Le Bret foi “aprender na ação”: seus estudos revelam que uma teoria surgia em virtude de uma preocupação concreta sobre a cidade (Leme, 1982: 90). Assim Celso M. Lamparelli (arquiteto e urbanista integrante da equipe da SAGMACS) relata a experiência de sobrevôos na cidade de São Paulo,

“Tendo o ruído do helicóptero como fundo musical, discutíamos e anotávamos todas as observações. Os leitos dos rios e das ferrovias indicavam as enormes vantagens técnicas e econômicas de um sistema de transportes coletivos sob

---

de mitigação (como hoje já é possível induzir com outorga onerosa, transferência do direito de construção, etc) para com as forças políticas de interesse na cidade.

os trilhos que, sem prejuízo das vias marginais, ligaria, numa lógica meridiana, não só a maior parte dos centros secundários entre si mais atenderia extensas áreas de vocação industrial, já em fase de ocupação, e grande quantidade de bairros operários em formação. Estávamos pensando a aglomeração de fora para dentro, das bases para as cúpulas.” (Lamparelli, 1994a: 96)

De sorte que algumas das constatações *empíricas* do padre Lebrecht chegaram até mesmo a questionar uma pretensa teoria do Movimento Economia e Humanismo que “amparava” as idéias do urbanista e sua equipe da SAGMACS. (Lamparelli, 1994a: 96)

Em síntese, tanto no pensamento de Anhaia Mello como no do padre Lebrecht, verifica-se que algumas *raptabilidades* do direito à cidade e sua *empíria* podem atribuir ao planejamento “descompassos” de desejos projetados; daí a possibilidade da “frustração” do plano urbano. Eis algumas destas *raptabilidades*: o uso da lei como “redução” instrumental para limitar o tamanho e a população de uma metrópole, impedindo de alguma forma o direito de estabelecimento e acesso à cidade; a arbitrariedade de um modo de vida considerado ideal na visão do técnico *perito* urbanista para toda uma população diversa; o registro de valores *comunitários* e sociais propostos para a construção de uma sociedade ideal.

**Capítulo IV – *Empiricização* do plano no *tempo* e no *espaço***

## ***Empiricização do plano no tempo e no espaço***

A análise de Henri Lefebvre (1969) se tornou importante porque também circunscreveu, no âmbito do *espaço*, a dimensão do *tempo*, tratado como elemento do plano em sua caracterização *cotidiana*. Sem dúvida, a questão do *cotidiano* como elemento epistemológico foi tratada por vários autores, porém a atuação de Lefebvre se refere diretamente à cidade e ao urbano. O filósofo francês questionou o *tempo* do planejamento ao referenciar o valor do *cotidiano* como um tempo *empiricizado* de modo a ser apreensível por todos os cidadãos, o que conferiria ao plano seu caráter democrático de elaboração e gestão, desvinculando-o daquela essência de um único técnico *perito* que constrói o planejamento de toda uma cidade e sociedade.

Vale então arriscar algumas sugestões para esta discussão: *empiricizar* o *tempo* do plano tornando-o um tempo *lugar*? Ou ainda: a consideração de um tempo *lugar* que emerge da análise do *cotidiano*, ou seja, interpretando o *lugar* não como antecedente da *empiricização* ou elemento estático, mas como realidade dinâmica que se revela e desdobra como consequência deste exercício. Neste sentido, o papel do urbanista pode ser a proposição da *empiricização* como reveladora do espaço em *lugar* e do tempo em um tempo *lugar*.

Para tanto, propõem-se aqui algumas considerações.

Para Milton Santos (1996: cap. I), através do processo de *produção*, o *espaço* pode tornar o *tempo* apreensível e “concreto”. Assim, identificam-se fases e períodos das revoluções industriais pelos objetos, espaços e lugares que suas respectivas técnicas e tecnologias puderam ou podem proporcionar: a era do artesanato; a manufatura; a Primeira Revolução Mecânica; a Revolução Eletroeletrônica; Eletrocibernética; etc. Do mesmo modo Paul Virilio (1993: 18-21) assinala a “aparição do céu” como domínio espacial para a guerra no século XX, diferente do domínio marítimo das primeiras conquistas no início da era moderna no século XV; de sorte que o avião ou o galeão são objetos que denotam seu tempo técnico.

A *produção* amparada por invenções de máquinas, técnicas e tecnologias, pode nos levar a inferir uma *localização* temporal. É por isso que a cidade da era da manufatura e do artesanato pode ser identificada com a imagem urbana da cidade medieval ou das guildas e hansas como *lugares* do *cotidiano*; já na era mecânica da

Revolução Industrial as chaminés marcam uma nova imagem da cidade e as fábricas são *locais do cotidiano*; com a Revolução Eletroeletrônica as torres de emissão das ondas de rádio, televisão e telefonia de celulares, bem como as salas das residências com o aparelho de televisão podem indiciar este novo tempo da fase de produção, da técnica e da tecnologia. Obviamente que não são somente estes *lugares* que podem significar um *tempo* específico através da dominante da produção ou da técnica. Estes exemplos acima denotam a possibilidade desta vinculação entre *espaço* e *tempo* da produção ou da técnica. Depara-se então com uma possibilidade de compreender o *tempo* através do *espaço* e vice-versa, bem como verificar a necessidade do *sujeito* cidadão em construir suas relações espácio-temporais como compreensão de seu momento histórico.

Assim, pode-se *empiricizar o tempo*,

“A *técnica* entra aqui como um traço de união, historicamente e epistemologicamente. As técnicas, de um lado, dão-nos a possibilidade de empiricização do tempo e, de outro lado, a possibilidade de uma qualificação precisa da materialidade sobre a qual as sociedades humanas trabalham. Então, essa empiricização pode ser a base de uma sistematização, solidária com a característica de cada época.” (Santos, 1996: 44)

Neste intuito, para o plano, a “aceitação” das mudanças de fase da produção, bem como considerar as características da produção e da técnica do momento, podem assinalar encaminhamentos na perspectiva da *empiricização*. De modo que o plano *empiricizado* no *espaço* se relaciona ao *presente* através das características sócio-espaciais da realidade onde se propõe. Trata-se de uma forma de atuação que se contrapõe às expectativas do plano *modernizante* em *futuro* com seus distantes horizontes de efetivação que, em parte, estão associados ao fato do *modernismo* procurar a *totalidade* de resolução dos problemas através de um plano ou planejamento. O plano *empiricizado*, em sua intencionalidade, carrega um sentido de posicionamento no *tempo*: a vontade de se situar no passado ou no futuro desconsidera a consciência de um *lugar* e a condição *presente*. A realidade está na presença (do “presente”):

“Não podemos julgá-lo como pré-figuração de algo-que-será por dois motivos: primeiro, porque este algo poderá não ser e, se for, será seguramente diferente do plano e pertencerá a um outro tempo histórico; segundo, porque, assim julgando, não julgaríamos o plano mas prejudicaríamos algo que deverá ser

julgado como obra. Não podemos julgar um plano enquanto irrealizável, porque julgaríamos uma possibilidade; mas não podemos tampouco julgá-lo como uma imagem dada, pelas suas qualidades gráficas (...). O plano mesmo não é um projeto propriamente dito: concebido em relação a um período de desenvolvimento, não veda à sociedade futura a faculdade de organizar livremente a própria existência, mas considera o porvir só como perspectiva histórica do agir presente. A realização global de um plano (valha Brasília como exemplo) é um erro, até porque implica um ato de império político: a fixação monumental de uma situação histórica na figura da capital substitui a realidade social pela abstração do Estado, e é preocupação primordial dos regimes ditatoriais.” (Argan, 2001: 49)

Ou ainda,

“É de fato bastante improvável que o plano feito hoje sirva para o futuro (...) a obra do urbanista que faz um plano não é de efeito retardado, é toda para o presente (...) uma ética *material* e não formal, fundada na escolha crítica dos valores na esfera da experiência (...)” (Argan, 2001: 52)

Diz-se que a dissociação entre *tempo* e *espaço* é um dos fatores para reconhecer o início da era *moderna*. O *tempo*, segundo Bauman (2001: 130), passa a ser uma “ferramenta” para o acúmulo do dinheiro no capitalismo, pois o seu domínio pode organizar o trabalho, a concomitância e seqüencialidade de máquinas que, simultaneamente, ao diminuir as distâncias entre invenções técnicas e tecnológicas, “conquistam” novas fronteiras para a expansão da produção. Algo como se o *espaço* pudesse, através de seus domínios, “conquistar” o *tempo*; sob um novo signo da *velocidade* e revelação através da invenção de máquinas (e seus consecutivos aperfeiçoamentos). Por outro lado, esta *velocidade* pode ser também um fator de simples passagem para a acuidade de percepções mais elaboradas, bem como a “marcação” de um início para se chegar a uma “meta” (*velozmente*), sem a devida atenção aos “percalços” da empreitada. Desta maneira, pode-se tratar de um ideal reduzido à ânsia de *progresso*, que opera por contigüidade de atos e fatos. Mais ainda: a *velocidade* poderia revelar uma *instantaneidade* de atos como realizações “imediatas”, onde a “distância” do *tempo*, que separa o início do fim de uma realização, desapareceria.

Esta última interpretação pode ser um dado significativo para as “realizações” do planejamento urbano, uma vez que a projeção do *tempo* de uma conquista ou desejo de qualidade urbana estaria se efetivando em vários momentos

*instantâneos*, e “imediatamente” no *presente*. No momento em que as técnicas e tecnologias operam num tempo hábil e eficaz, a promessa de realização dos anseios urbanos já não pode ser feita para e num *futuro* distante; seria uma contradição que as técnicas e as tecnologias não deveriam “suportar”. Para a justificativa dos “desarranjos” do planejamento urbano, numa visão *racionalista moderna* onde se procura desvendar os problemas dos *erros* e *incertezas*, haveria agora, com as novas invenções técnicas e tecnológicas, a possibilidade de uma *revelação instantânea* destes *erros*, não se prolongando para o *futuro* as suas possíveis resoluções.

*Empiricizar* o plano pode significar trazê-lo para sua dimensão *cotidiana* do *tempo* e do *espaço*. Esta é uma possibilidade para reinterpretar o plano *modernista* e os novos encaminhamentos que o planejamento urbano poderá evidenciar. Para tanto, como construção propositiva, cabe, então, o aceite do papel da “falência” dos planos *modernos*; onde, do *projeto* à *ação*, com seus resultados pretendidos como ordem do espaço urbano, não será uma obsessão. Trata-se, então, de um “relaxamento” onde o “drama” da vida se torne assimilado e um “seguro entretenimento” (nos termos de Bauman, 1999); aproveitando-se melhor o “dia”, sem se preocupar com os longos prazos de um *planejamento* até então instituído (como aquele que se propõe com metas finais). Esta tarefa de aceitação de um “novo” *tempo* para a realização dos desejos humanos talvez esteja nas recomendações das “entrelinhas” do significado de *cotidiano* em Henri Lefebvre. No mesmo sentido, mas de outra forma, Bauman (1998) propõe uma ética de pessimismo sistêmico para que se possa *errar* aceitando princípios de *incerteza*. Enfim, tarefas muito sugestivas para a prática do planejamento urbano.

Cabe, portanto, ao leitor urbano (urbanistas, arquitetos, paisagistas *designers*, projetistas, engenheiros, etc), dominarem ou reconhecerem uma “revolução” de signos e significantes que a cidade existente possibilita e encontrar, em muitas delas, o fator que não será sempre o da “frustração”, mas da geração de informação nova jamais antes pensada ou associada que aquele *objeto* cidade pode sugerir. E, nesta possibilidade, o *objeto cidade* denuncia a falência do “como” se faz planejamento e plano urbano oriundo das teorias organizadas pelos *sujeitos* (geralmente *modernistas*). Se no “ambiente” filosófico o ideal da *modernidade* inclui a negação da situação, pode-se defini-la como aquele momento onde o

reconhecimento da ordem depende do desmantelamento de uma ordem 'tradicional', herdada e recebida; onde 'ser' significa um novo começo permanente (Bauman, 1998: 20). Se aplicarmos esta noção ao *modernismo* urbano e arquitetônico ou à *modernização* das cidades, revelam-se as situações espaciais e sociais que mudam consecutivamente na própria lógica da *modernidade*.

No intuito de superar a condição de "falência" do planejamento urbano *modernista* há de se propor condições de novas interpretações para a prática do urbanismo. Assim, estabelece-se aqui o fator da *empiricização*<sup>1</sup> do *tempo* e do *espaço* para o plano urbano, bem como alguns desdobramentos da técnica, tecnologia das novas mídias de informação no intuito de direcionar práticas desta *empiricização*. Certamente que estes fatores elencados não esgotam o tema e muito menos são receituários para a prática do urbanismo atual; ao contrário, são apenas recortes visionados ou até mesmo já constatados, mas que sistematizados podem sugerir caminhos.

### **O plano urbano na ausência do futuro (*modernista*)**

Certamente que o *futuro* existirá<sup>2</sup> pois qual é a "medida" para mensurá-lo: daqui uma hora será *futuro*... Perdurou na *modernidade* a idéia de que o *futuro* será "sempre melhor", até o momento em que pôde ser questionado: da pedra à bomba atômica o que houve, neste "progresso", foi um "escárnio satânico" da *evolução*

---

<sup>1</sup> Pode-se pensar que a *empiricização* é necessária a partir mesmo da própria pragmática racionalista: pois não basta ter um projeto se este não tem uma *realidade* onde será aplicado; ainda que se tenham muitas visões utópicas. A utopia carrega forte carga ideológica transformando uma situação generalizante em fatos que pertencem a uma "individualização". Na utopia há a construção de valores e concepções de mundo *generalizadas* que, por vezes, não são passíveis desta *generalização*. Neste sentido é possível pensar que o planejamento não é feito somente de boas idéias utópicas, mas de possibilidades concretas (espaciais, políticas, econômicas, culturais, etc).

<sup>2</sup> Nesta discussão do *futuro* se deve inserir o signo da *incerteza nele* encerrado,

"Sabemos o que *poderá* acontecer no dia seguinte ou no minuto seguinte, mas não sabemos o que vai acontecer." (Nachmanovitch em Viana, 2002: 135)

(Adorno, 1994: 228). Mas será somente na época da bomba que se vislumbrará uma consciência para o desaparecimento da violência que ela pode causar. De modo que não se trata então de “abominar” um ideal de *futuro* e o seu sentido *progressista*, mas evidenciá-lo em outras dimensões. Principalmente ao se tratar do *futuro* como meta no plano urbano.

Desse modo o ideal de *futuro* tratado aqui é *aquele* que se constituiu dentro dos parâmetros de um plano urbano de cunho *modernista*<sup>3</sup>, *aquele* que se projetava em Planos Diretores de Desenvolvimento Integrado para horizontes de dez, vinte anos até o cumprimento de metas que, nem ao menos, estabeleciam formas de viabilidade para o que propunham. Portanto, é preciso explanar, antes de tudo, algumas considerações sobre o *tempo* a fim de “desconstruir” ou revelar para o plano urbano que aquela noção *modernista* “aplicada” ao *futuro* pode hoje ser questionada.

Entende-se que o *tempo* não é “absoluto” como um dado instituído “universalmente” enquanto “medida” comum (pretensamente para todos). É preciso compreender que cada indivíduo tem sua própria construção para “mensurar” o *tempo*, apreendê-lo enquanto necessidade para a compreensão do mundo real *vivido*. Bem como que uma noção de “medida” do *tempo* não pode ser tomada como uma “linearidade” e “contiguidade” de fatos concatenados numa noção de história “instituída” para todos.

Sérgio Magalhães (2007: 17-22) elenca uma série de contribuições na história que enfatizaram a noção de *tempo* linear: a filosofia de Platão e Políbio

---

<sup>3</sup> Sérgio Magalhães (2007: 10) relaciona que o pensamento que “regia” a cidade *moderna* (que remonta aos primórdios do Renascimento até as experiências *modernistas* no século XX) esteve amparado pela noção de tempo *futuro* da física newtoniana onde *tempo* e *espaço* são “absolutos” e o *futuro* será a “sublimação” da sociedade da *razão*. Já a cidade que hoje desponta com seus conteúdos contemporâneos pós-*modernos* está sendo “regida” pela *relatividade* e pela mecânica quântica, onde *tempo* e *espaço* são relativos e “abrigam” a *incerteza*. Para Paulo Vaz (segundo Magalhães, 2007: 16) foi somente na segunda metade do século XX que se evidenciou o *tempo* da *relatividade* como analogia aplicada à cidade (com as novas tecnologias de informação, os avanços da genética e da imunologia).

tratou da experiência *vivida* conformada por “ciclos” (crescimento, envelhecimento e morte); o cristianismo “demarcou” sua “medida” de *tempo* a partir do nascimento de Cristo ou pela ideologia da “criação” do mundo até o Apocalipse e o Juízo Final. Até mesmo a ciência das navegações ultramarinas no Renascimento obteve na *razão* o “fio condutor” para atribuir à *esperança* uma potencialidade do *futuro* em terras “descobertas” consideradas promissoras (inclusive e principalmente para o mercado e o capitalismo que emergiam). Após as “descobertas” de Colombo, Thomas Morus escreveu “Utopia”, que pode ser uma “metáfora” do ideal do “paraíso terrestre”, “dotada” de cinquenta e quatro cidades iguais, exceto a principal dentre elas – eis que surgia o “paraíso” como “cidades perfeitas” segundo a “Utopia” de Morus. Também será no Renascimento a instituição da *perspectiva* como instrumento de representação e visualização de um *espaço* ainda não existente ou “realizado”, mas que se poderá construir no *futuro*.

Ainda na Renascença se notará a efetivação das teorias *racionalistas*, o surgimento da *modernidade* e a busca de uma *verdade* para se alcançar sociedades ideais. E se pode interpretar que nenhuma destas manifestações de “*verdade*” conseguiu concluir completamente seus objetivos; veja-se que, “ironicamente”, por análise, a cidade e a arquitetura renascentistas não esgotaram nelas mesmas as possibilidades espaciais e os anseios sociais sobre a cidade, tal como “prometiam” as suas formulações em forma de tratados. É por esta “ironia” da manifestação de uma *verdade* e sua subsequente “frustração” ou “destruição” que a definição de *modernidade* está amparada por um ideal um tanto ambíguo, mas muito bem relatado nos termos de Marshall Berman,

“Designarei esse conjunto de experiências como `modernidade`. Ser moderno é encontrar-se em um ambiente que promete aventura, poder, alegria, crescimento, autotransformação e transformação das coisas ao redor – mas ao mesmo tempo ameaça destruir tudo o que temos, tudo o que sabemos, tudo o que somos (...) ela nos despeja a todos num turbilhão de permanente desintegração e mudança, de luta e contradição, de ambigüidade e angústia. Ser moderno é fazer parte de um no qual, como disse Marx, ‘tudo o que é sólido desmancha no ar.’” (Berman, 1986: 15)

Estas considerações, quando tomadas como uma analogia com o plano urbano *modernista*, revelam que o mesmo procurava o “aperfeiçoamento” sócio-espacial no *futuro* de maneira “homogênea” para diferentes composições sócio-

culturais: daí um dos fatores que podem explicar a “frustração” daquele modo da prática urbanística. Deve-se notar que a “linearidade”, com seu intuito *progressista* da cidade e de aceção *modernista* recusou, em vários momentos, experiências anteriores de realidades existentes e da sintaxe da cidade. Como exemplificação foi o que ocorreu com Camilo Sitte que chegou a propor um “redescobrimto” de um “planejamento” através da cidade medieval. Aí se apoiou toda a crítica desenvolvida contra Camilo Sitte, mas que agora pode ser “revista” na fundamentação das experiências contemporâneas do urbanismo.

Desta maneira, deve-se pensar em uma nova ética para o plano e o planejamento urbanos, já que é possível constatar a “falência” de uma epistemologia do *tempo* até então adotada para a satisfação dos desejos projetados pelos *modernistas*. Trata-se, pois, de um reconhecimento e de uma ética da *incerteza*<sup>4</sup> que opera no *futuro* dos planos urbanos (Magalhães, 2007: 250), e “depositar”, ao mesmo tempo, créditos num plano que trabalhe com o *presente*. Para tanto, devem-se exemplificar algumas situações em que isto será possível.

Criar situações comemorativas para um grupo social se aproveitando oportunamente de um breve “lapso” de *tempo* em que elas se manifestam a partir de índices existentes e construídos socialmente, pode ser uma forma de planejar “ajustes” sócio-espaciais. Este é um grande desafio porque se procura relacionar situações comemorativas com o *cotidiano* marcado por sua mudança incessante e seu movimento de difícil e “escorregadia” previsão. Mas, nota-se a necessidade do *sujeito* cidadão por manifestações específicas que afloram coletivamente (seja através da cultura, do esporte, da política, da religião, etc), e que podem ser “aproveitadas” e hiperbolizadas para consolidar laços de sociabilidade e

---

<sup>4</sup> Tal *incerteza* pode encerrar signos de criatividade porque trabalha com o reconhecimento da improvisação. Valem exemplificações através da música (notadamente o *jazz*) ou a artes cênicas. Nesta última, o ator pode ser “substituído” no palco pelo personagem que representa, até chegar ao ponto em que o texto original será secundário, porque o ator foi entregue à experiência *vivida* da personagem; o texto original, então, estará favorecido pelo imprevisto e a criação do ator. Denota-se com isto que a possibilidade do imprevisto se dá quando do domínio do tema abordado. O imprevisto também opera com o signo da sobrevivência. (Viana, 2002: 136-137)

comunicação que provavelmente se desdobram em lutas por direitos cobrados às instituições públicas responsáveis, como que um “alimento” para a democracia.

Neste sentido é necessário exemplificar este enunciado a fim de torná-lo mais elucidativo. Serão utilizados três exemplos: através do esporte, da religião e da política.

Exemplo através do esporte: para Edgar Morin (em Casalegno, 2007: 133) a Copa do Mundo na França de 1998 pôde revelar momentos de construção comunitária que pareciam impossíveis para aquela realidade: as pessoas se esqueceram das “diferenças” e se falavam “familiarmente”, mesmo os jogadores de origem africana se tornaram “heróis” para muitos franceses; instaurando-se um “clima” *comum* em função daquele momento da Copa.

Exemplo através da religião: a *comemoração* pode estar, segundo Michel Maffesoli (em Casalegno, 2007: 159), nas formas de “agrupamento” que se dão tendo o Papa como “elo” comum. A idéia de uma preparação e organização (como que um “ritual” *temporal*) entre vários e diferentes católicos se “encaminha” para um encontro com o pontífice da Igreja católica<sup>5</sup>. Edgar Morin (em Casalegno, 2007: 137) atribui ao túmulo (enquanto *espaço*) a metáfora da presença; já ao funeral (enquanto manifestação *temporal*) podendo ser a presença da força da “magia” ou “mito” como necessidade do *sujeito*; o que, no fundo, é o reconhecimento da importância da *comemoração* como portadora de atributos comunitários e laços afetivos.

Exemplo através da política: as “lutas” que ocorreram em “maio de 1968” tiveram seu “fio condutor” marcado pelo movimento estudantil se manifestando de diferentes formas em várias partes do mundo, mas com algumas especificidades sociais: a “liberação” sexual das mulheres; a revolta contra regimes autoritários das ditaduras; melhores condições de moradia estudantil; entre outras, que levaram até mesmo às manifestações coletivas de liberdade do *woodstock* (uma *comemoração* coletiva da vida no “presente”). A necessidade desta união entre os estudantes se

---

<sup>5</sup> Deve-se notar que para esta exemplificação entorno do Papa a Igreja católica conta com a mobilização feita com o auxílio de novas tecnologias de mídias e meios de comunicação de massa para preparar este “ritual” do encontro.

refletiu em conquistas políticas, sociais e liberdade de expressão no plano da cultura.

Neste sentido, criar oportunidades de *comemorações* dentro de um planejamento pode assinalar novos encaminhamentos. Ou seja, os exemplos elencados podem denotar que o *vivido* para o planejador deve ser percebido e reconhecido não somente como uma finalidade “utilitarista” e *funcional*, mas inclui outras fruições que estão na compreensão da existência poética, do amor, da comunhão, da festa, da manifestação da alegria compartilhada coletivamente, de maneira que, se acumulados no *tempo* e se tornando fatos reincidentes, podem fazer parte de um imaginário coletivo como bem social.

Nota-se que nestes exemplos de *comemorações* como fator de ação comunitária, dentro de um possível planejamento, não está se vinculando a *comemoração* como um fator da *lembrança* do *passado*. O que preocupava o pensamento *moderno* era o *futuro*; e a *comemoração* estava imbuída desta “carga” de *lembrança* do *passado*. Pode-se então verificar a “percepção” do pensamento *moderno* com relação à *comemoração* e, por hipótese, este pensamento *modernista* dentro da disciplina urbanística. Neste sentido o *espaço* pode remeter a toda uma série de elementos “imateriais” que relembrem a *comemoração* onde *ele* constitui suporte e *memória* em *território* ou *lugar* construído. Assim a *comemoração* como evento *temporal*, em conjunto com o *espaço*, pode ter importância para a transmissão da *memória* (Stefano Marzano em Casalegno, 2007: 234). Mais uma vez é recorrente lembrar que os urbanistas *modernistas* podiam “apagar” a *memória* do *lugar* “varrendo” centros urbanos consolidados em favor das novas intervenções na cidade.

Ainda com este viés, podem-se interpretar alguns exemplos que, aparentemente prosaicos, estão na esteira mesmo do “corriqueiro” da vida, expressão deste sentido da *experiência* do *empírico* como percepção para organizar o *tempo* ao longo do dia ou, consecutivamente, até mesmo numa projeção da vida.

A elaboração do plano diretor para Milão, através de sua equipe técnica multidisciplinar, observou a distribuição de horários da cidade e seus serviços cruzando com as atividades empregatícias dos cidadãos, horários familiares, obrigações civis e costumes de cultura, bem como fatos “naturais” locais. Com isto, os objetivos almejados pelo plano enquadravam a flexibilidade de horários em

sintonia com os diferentes “ritmos” de “estilos” de vida; tornavam os horários de trabalho compatíveis com os serviços e comércio; interferiam em horários do trânsito; propunham paridade no uso do *tempo* entre as diferentes classes de habitantes. Esta experiência italiana ganhou notoriedade no país como “*tempo das cidades*” e partiu de associações populares encabeçadas por urbanistas como Sandra Bonfiglioli, onde o princípio do *tempo* de trabalho não ocuparia mais o papel “formatador” do *tempo* da cidade, sendo substituído pelos *tempos* sociais. (Oliveira, 2003: cap. VII)

Na Suécia, o debate para conciliar vida privada com vida profissional ganha espaço dentro das políticas públicas através de bônus salariais e licenças para os pais de recém-nascidos; aumento dos serviços públicos de creches, compreendendo o papel do desenvolvimento profissional da mulher e seu direito de igualdade no mercado de trabalho. (Oliveira, 2003: cap. VII)

A “Lei sobre a Adaptação do Tempo de Trabalho”, na Holanda, aumentou a flexibilidade do emprego ao dimensionar o trabalho em função da vida privada; feita a partir de pressões dos trabalhadores sobre empregadores para conciliar horário de convívio familiar. (Oliveira, 2003: cap. VII)

Há ainda outros desdobramentos como exemplificação no uso do *tempo* do plano urbano quando referidos ao papel das novas tecnologias. Através da “aceleração” do *tempo* de execução técnica que a nova realidade das tecnologias, os meios de produção e a cultura da informação proporcionam, pode-se “redesenhar” o que até então se entendia por tempo *futuro* do plano *modernista*: trata-se de um tempo mais “curto”, porém de um *futuro* em evolução e transformação, até certo ponto imprevisível. Mas o papel das novas tecnologias de informação tem contribuído para o simulacro de situações e condições *futuras*; o que, de certa forma, é um modo de “neutralizar” o *futuro* “incerto” (Sodré, 2002: 16),

“O último ferrolho imposto à propagação selvagem da megalópole explodirá quando a presença ‘real’ ao trabalho se tornar supérflua. O corpo produtor já é um arcaísmo, como o são o relógio de ponto e os seus meios de transporte. Telecomunicação e teleprodução não precisam de cidades bem feitas.”  
(Lyotard, 1996: 26)

Trazendo para uma exemplificação da prática dos efeitos que as técnicas podem ter sobre a *empiricização* do *tempo*, é notório observar como novas

tecnologias de informação dão significados a uma simultaneidade do *tempo* em vários espaços, *empirizando* as ações e manifestações de determinadas sociedades,

“Trata-se aqui do desdobramento da visão e do surgimento de uma segunda ótica: aquela que torna possível hoje a realização de uma *teleconferência* entre Tóquio e Paris. Alguns se referiram, há alguns anos, a um *buraco no espaço* e outros, mais recentemente, a um *buraco no tempo*, o tempo real de transmissão instantânea de acontecimentos históricos (...). Essa hesitação semântica me parece característica da perturbação da percepção que de agora em diante afeta nossas sociedades diante do progresso das teletecnologias e do declínio de importância da ótica geométrica (...)” (Virilio, 1993: 101)

Nos termos de Paul Virilio (1993: cap. V) as novas tecnologias de informação possibilitarão não somente uma *tele-visão* ou *tele-audição*, mas uma *tele-ação* em comum, porque trazem para o *cotidiano* das pessoas acontecimentos longínquos que, no entanto, como um acontecer “instantâneo”, permitem a sua conscientização e, daí, as possíveis tomadas de ações. Assim, por exemplo, as guerras no Oriente Médio “tomam” as ruas de Paris, Londres ou Nova York onde governos são pressionados por uma população “*tele-informada*”. Verifica-se então que através das técnicas e tecnologias é possível *empirizar* o *tempo* e tornar os acontecimentos simultâneos no *cotidiano* da vida,

“O conhecimento empírico da simultaneidade dos eventos e o entendimento de sua significação interdependente – base para a empiricização da universalidade (Santos, 1984) – são um fator determinante da realização histórica.” (Santos, 1996: 162)

Outra condição analisada por Milton Santos (1996: cap. I) para a *empiricização* do *tempo* está na divisão do trabalho, oriunda, de certa maneira, das próprias mudanças das condições da técnica. Trata-se de formações de *temporalidades* pela caracterização do uso do *tempo*, da prática sobre espaços usados e utilizados, portanto de espacialidades *vividas*, feitas no *cotidiano*. Parece que a era da *modernidade* precisou do “ritmo” *temporal* das técnicas e das novas tecnologias para perceber signos de *mudanças*, *abertura* e *irreversibilidade*.

Com toda esta discussão acerca do *tempo*, pode-se ainda pensar o *futuro* como uma sucessão e somatório de *presentes* (François Ascher em Magalhães, 2007: 69) e, por isso, não deixar para “depois” a realização dos desejos em

presença (do *presente*). De sorte que, se entendido o *futuro* como somatório de *presentes*, também é possível inserir um somatório de críticas e autocríticas constantes na prática dos planos, feitas *cotidianamente*; porque o “melhor” *futuro* pode estar em cada *presente* bem feito até alcançá-lo.

Por fim, deve-se verificar que o *tempo* do projeto do e no *modernismo* espacial foi “datado”, mas o *tempo* sócio-espacial é dinâmico e *irreversível*.

### **O plano urbano no *espaço do cotidiano***

Neste momento da análise já é possível localizar o *espaço vivido* como propositor de novas abordagens para o plano urbano que tenta superar aquela visão *modernista* para o planejamento. Ou seja, a metodologia para interpretação do *espaço* no intuito de uma intervenção *nele*, não será somente um acúmulo de dados, gráficos, estatísticas, etc, utilizados como roteiros para deduzir a realidade, mas se parte da sua concreta *cotidianidade*.

A proposição feita aqui acerca do *espaço* pode sugeri-lo como uma contraposição ao *espaço* social; no entanto se deve ponderar que ele não será considerado como uma categoria isolada (seja como *espaço* ou como *espaço* social); será tratado como *espaço* socialmente construído.

### **Procedimentos metodológicos: apreender o *espaço do vivido***

Parece que não há um método ou uma metodologia que considere as variáveis do *espaço cotidiano* para a sua elaboração; sem dúvida o número e a diversidade destas variáveis constituem uma “carga” social e epistemológica de difícil controle. Mas é possível localizar procedimentos metodológicos que permitem evidenciar alguns “caminhos a serem percorridos”. Para tanto, devem-se considerar algumas categorias interpretativas que até então o *espaço* elaborou e seus possíveis desdobramentos que “organizaram” algumas intervenções no *espaço* (seja da cidade, do território regional e até em plano nacional), tendo sempre o desejo da melhoria da situação sócio-espacial.

Deve-se considerar que durante a fase *moderna* o *espaço* foi *representado* essencialmente com o *desenho*, conjuntamente “amparado” pela matemática e

geometria onde passou a se constituir como uma *idéia* inata da mente do *sujeito* (o “projetista” das cidades). Esta atuação pode por um lado “enfraquecer” a experiência do *espaço* em sua “concretude” física e social porque a *representação* é “frágil” e “parcial” em relação à realidade (Ferrara, 2007: 11-12). Cabe então verificar que o *espaço* tratado no plano *representado* através de mapas, plantas de zoneamento, leis escritas, etc, não é a realidade sócio-espacial da cidade. O problema, neste sentido, é que se outorgou à *representação* e suas linguagens o modo primordial de *conhecimento* do *espaço*<sup>6</sup>. Por outro lado, deve-se pensar que há uma linguagem própria do *espaço* para proceder metodologicamente um modo de *conhecimento* sobre *ele*. É por isso que se pode apreender o *espaço* do *vivido* como conhecimento para se elaborar o plano urbano.

Para tanto, parece ser conveniente então exemplificar como o plano urbano poderia se formular apreendendo as *experiências* do *espaço* do *vivido*.

Os subúrbios brasileiros (de forma genérica) são destituídos das oportunidades citadinas que caracterizam as áreas centrais; porém há grande quantidade de gente habitando estas áreas onde aparecem por vezes situações de *lugar* construídas com o esforço individual ou grupo social, conferindo uma origem totalmente incomum de soluções para atingir um cotidiano menos “penoso” (Magalhães, 2007: 252). As favelas do Rio de Janeiro podem constituir esta exemplificação a partir de um relato de Ignacy Sachs (em Szmrecsanyi, 1985: 34): dentro desse panorama se verifica que a forma como a população carente das favelas obtém a água varia desde o sujeito que juntou banheiras de demolições e tem uma quantidade delas na qual coleta água de chuva, até aqueles que elaboraram um sistema de tubulações de plástico que parte da fonte da água até seus “barracos”. Nota-se, com isto, que há uma importância específica para esta sociedade das favelas no uso da água *cotidianamente*.

---

<sup>6</sup> O *espaço representado* em desenho pode assinalar que a *experiência* bidimensional do *espaço* (a perspectiva enfim) não poderia ser a *experiência* do *espaço* real porque é organizada univocamente por um “olhar” do seu “desenhista”. A experiência da espacialidade se constrói num complexo poli-sensorial e sensível (sons, odores, texturas, sinestesia, sentido vestibular, etc).

Neste momento é que pode “entrar” o planejador atento aos fatos do *cotidiano* a fim de avaliar que a água de chuva coletada nas banheiras pode ser a maneira mais adequada (tecnicamente) para o problema da água dentre as observadas nos morros das favelas. Trata-se, em última instância, de uma solução que remonta aos gregos com o uso de cisternas para armazenar água. Mas porque não se faz cisternas em grande quantidade nos morros do Rio de Janeiro, visto que são de custos reduzidos e possibilitam o re-aproveitamento de recipientes como as banheiras. As respostas são várias, mas uma “constância” cultural observada é que a chuva (ainda que abundante) é também “destruidora” dos “barracos”; de modo que ela não é assimilada culturalmente como um recurso disponível e usufruído. Esta situação revela para o planejador o desafio de que não basta inserir uma infraestrutura ao se tomar a chuva como solução de abastecimento de água porque não faz parte de códigos re-conhecidos como um bem favorável. Assim, esta solução a partir das águas pluviais poderá ser uma “frustração”; ou se deve inserir informação nova acerca das potencialidades das águas de chuva (que não está essencialmente ligada à intervenção espacial), mas está no plano da cultura e da *conscientização* – eis então algumas outras instrumentalidades e dotações do planejador. É assim, por exemplo, que a solução para a coleta de lixo de uma cidade não está reduzida às questões *espaciais* de captação, das diferentes formas de armazenamento e condução, o local para o depósito, formas de seleção, etc; mas inclui uma educação ambiental a fim de promover o tratamento e reutilização de resíduos residenciais que nem mesmo deixa o lixo “sair de casa”, ele é reutilizado de alguma outra maneira.

Da mesma forma pode ocorrer com o uso da água fluvial nas cidades, num momento crucial em que ela se tornou um fator ambiental de interesse coletivo que deve ser preservado, fundamentalmente porque deve ser garantido para toda a população. Jenny Perez (em Kon e Duarte, 2008: 288-292) conclui que o uso da água nas cidades não é apenas uma questão ligada ao abastecimento e saneamento, ela é também uma “construção” cultural. Segundo a autora a apreensão da água como recurso hídrico e conscientização de sua finitude pode se dar através da “visibilidade” e aproximação da população com os referenciais geográficos de onde surge efetivamente esta água: rios, córregos, drenagens naturais, várzeas, vales, colinas, etc. No caso paulistano esta relação se apresenta pelo desaparecimento da navegação intra-urbana de seus rios; da inutilização das

margens do rio Tietê como pesca, lazer e do futebol de várzea; do desaparecimento de práticas esportivas aquáticas como nos clubes Esperia e Regatas Tietê; fechamento de córregos; desaparecimento de matas ciliares, portos de areia, etc. A água, quando “visível” para o cidadão paulistano é “suja” e poluída; de modo que boa parte da percepção acerca da água parece ser sempre uma condição descartável e não reutilizável; além de fator de desastre em caso de enchentes, desabamento de morros, áreas alagadas pelas chuvas, entre outros.

Até mesmo a natureza existente deixou de ser um código considerável em muitos casos do planejamento *modernista*; assim a intervenção com vias marginais carroçáveis e impermeabilizantes ao longo dos rios Tietê e Pinheiros na cidade de São Paulo são uma das grandes causas das enchentes que assolam a cidade em épocas de chuvas intensas, associadas aos engarrafamentos de trânsito que elas ocasionam nestas vias marginais, desdobrando-se para outros pontos da cidade (Polise Moreira de Marchi em Kon e Duarte, 2008: 79). Ou seja, a imagem urbana do “caos” em épocas de chuva pode ser explicada pela desconsideração que a intervenção urbana ocasionou em relação ao regime natural das águas pluviais e fluviais, e que sempre assim se apresentou ao longo da história da cidade de São Paulo.

Uma pesquisa coordenada por Lucrécia D’Aléssio Ferrara, iniciada no final de 1986 em três “sub-bairros” de São Miguel Paulista (na zona leste da cidade de São Paulo)<sup>7</sup>, pode demonstrar como os signos culturais existentes do *cotidiano* podem contribuir para a intervenção de um plano urbano (e não somente o que até então o planejamento urbano utilizava prioritariamente: dados sócio-econômicos; uso do solo real em comparação com as leis de uso; zoneamento; coletânea de infra-estrutura necessária, etc).

Esta pesquisa consistiu basicamente como metodologia em dar uma câmera fotográfica aos moradores destes três sub-bairros de São Miguel Paulista para que fotografassem os temas “trabalho”, “lazer”, “habitação”, “consumo”, “transporte” e

---

<sup>7</sup> Ver a Parte I do livro “Olhar periférico: Informação, Linguagem, Percepção Ambiental” da referida pesquisadora.

“educação”<sup>8</sup>. A freqüência e a quantidade das fotografias referidas à moradia nesta pesquisa (portanto, presente em vários temas e não somente no da “habitação”) pode indiciá-la como o “foco” de interesses entre as outras temáticas oferecidas aos moradores. A habitação revelou valores através do seu *uso* e, sobretudo, a disposição dos eletrodomésticos no espaço (notadamente a televisão) como “personagens objetos” que povoam o cotidiano e as aspirações dos moradores. Até mesmo o tema *lazer* está imbuído de características “domésticas” e consumistas em signos de posse; por exemplo: na rua predomina o recurso de grades altas nas fachadas das residências que assumem não só o papel da segurança, mas um valor simbólico de representação sócio-econômica como “proteção” dos bens de consumo internos na e da casa.

A escola e a igreja, enquanto experiência de lazer coletivo (confundindo-se educação e religião como lazer), relatadas pelos cidadãos do bairro através da câmera fotográfica, podem assumir um papel de “apaziguadoras” dos percalços do dia-dia, bem como fomentadoras “conformistas” daquela situação que um dia “poderá se superar”. Neste caso, experiência coletiva e pública como necessidade do sujeito para práticas associativas são enfraquecidas e perdem significados porque não estão na ordem do convívio mútuo; empobrece-se a comunicação (“pôr em comum”) e as possibilidades de ações, seja pela quantidade de indivíduos envolvidos, como pelos embates contraditórios que sedimentam as escolhas. Daí o embotamento da possibilidade de transformação social feito coletivamente; o que deveria ser o *lugar* público citadino se torna espaço de “ninguém”. (Ferrara, 1999: 125)

---

<sup>8</sup> Deve-se notar nesta pesquisa que a fotografia do *espaço* é uma metodologia para o conhecer. A fotografia também é uma forma de *representação* do *espaço* e o torna “parcial” em sua interpretação porque recolhe apenas alguns “recortes” visuais do *espaço*, ocultando outras “marcas” perceptivas de sons, olfatos, movimentos, etc. Porém, ao contrário de uma *representação* exclusiva de um urbanista em sua pesquisa de campo ou diagnóstico até mesmo “idealizado” pelo olhar de um único técnico *perito*, a metodologia da referida pesquisa “entrega” aos diversos usuários do *espaço* a possibilidade de revelá-lo e até interpretá-lo, porque ao “escolher” o recorte visual do espaço traz aí uma interpretação possível do “porquê” o “focalizar” como tal para a imagem fotográfica.

Ora, num modo de visão (diga-se *funcionalista*) da intervenção no *espaço* para “sanar” os problemas acima elencados nesta pesquisa de Lucrecia Ferrara o urbanista poderia propor espaços públicos de praças, parques, logradouros, etc, que até poderiam ter um “belo” desenho e qualidades espaciais para o bairro; porém estes espaços propostos, ao que demonstra a pesquisa sócio-cultural elaborada, não seriam assimilados como *uso* público e coletivo (ainda que pretendam estas *funções*), porque não são códigos re-conhecidos por aqueles cidadãos em sua maioria; seriam, mais uma vez, espaços de “ninguém”. Ou ainda: os urbanistas poderiam inferir que o modo de lazer e ócio existente não seria “adequado” (ao ver televisão, por exemplo), caracterizando assim aquela visão do *técnico* demiurgo que “impõe” os espaços públicos criados por *ele* (mas que muito provavelmente continuariam não “lidos” como tal). Eis então a “frustração” da intervenção espacial e social urbanística. Nota-se que a intervenção neste caso não se resumiria apenas a espaços que propiciam o convívio público; mas deve haver uma intensa intervenção cultural integrada (na escola, na religião, na cultura do consumo, etc).

Vale lembrar que em São Paulo se notam intervenções em espaços públicos (principalmente na periferia) onde o campo de futebol ou o *playground* (que tinham *usos* intensos nestes espaços) foram substituídos por canteiros com jardins ou floreiras de concreto que inibem aquelas atividades consolidadas; e, portanto, afastaram a população. Tais intervenções estão atreladas por vezes à “revitalização” urbana e paisagística ligada à promoção de uma “notoriedade” da gestão política na situação. (Polise Moreira De Marchi em Kon e Duarte, 2008: 77)

Ainda dentro deste viés de exemplificação, é possível notar que o projeto de intervenção na favela do Gato com o conjunto habitacional Parque do Gato, bem como os CEUS (Centros Educacionais Unificados) – casos em São Paulo da administração da então prefeita Marta Suplicy – criaram um conjunto de códigos de *uso do espaço* um tanto “indecifrável” para aquele repertório sócio-*local*. Segundo Maria Alice Junqueira Bastos (em Kon e Duarte, 2008: 61) as “linhas” modernas do conjunto, a regularidade dos blocos com delimitação específica de áreas e funções comerciais comunitárias contrastam e alteram o projeto original pelo modo como a população ocupou o conjunto (roupas expostas para secar nas sacadas, obstrução das aberturas originais da edificação, “barracos” no pavimento térreo para comércio, etc), de modo que o desenho “moderno” do “cubo branco” das vanguardas

arquitetônicas da década de 20 do século XX é “imposto” em um outro *tempo* e outro *espaço* social e, portanto, altera-se à revelia da dinâmica proposta.

Outra condição que se apresenta hoje para a cidade de São Paulo como índice de novas ocupações (até mesmo na lógica imobiliária do mercado) são as áreas que serviram em um outro momento da história paulistana como suporte para as atividades industriais e do setor secundário da produção (Polise Moreira De Marchi em Kon e Duarte, 2008: 100); trata-se da calha ferroviária, grandes armazéns, galpões, conjuntos de residências operárias, entre outras, como fatores espaciais e sociais que podem escapar ao interesse da intervenção que desconsidera signos existentes. Apenas para lembrar, neste sentido, vale o trabalho de intervenção de Lina Bo Bardi no SESC Pompéia onde a arquiteta conseguiu revelar índices espaciais da imagem de cidade específica do momento industrial paulistano, mas que podiam ser apropriados com novos *usos* culturais; tais condições de um “bom” *uso* observado “contaminou” (de certo modo) alguns conjuntos de residências no bairro da mesma época da antiga fábrica do SESC, que apesar de receberem novos *usos* mantinham índices de sua fase industrial, outorgando assim uma característica *territorial* de *identidade* para o bairro Pompéia em São Paulo; o que, de outra forma, “traduz-se” num sentimento de pertencimento sócio-cultural e histórico a um “sistema”, enfatizando um patrimônio material adquirido coletivamente e *identificador* do bairro que um dia foi “operário”.

Os índices existentes no *espaço* do *vivido* (portanto na esteira do *cotidiano* e da cultura) devem considerar a sociedade do consumo, mesmo havendo uma crítica veemente para com ela; porque se pode verificar que ela não é simplesmente uma “simplificação” dos desejos mercadológicos do capital ou de uma imposição do modo de vida e do consumo a partir dos objetos (inclua-se a arquitetura e o lugar para se morar, a escolha do bairro para viver, etc). Ou seja, qualquer mercadoria em suas relações de propriedade tem como precedente o *uso* e seu consumo, portanto um modo “de ser” inserido no costume e outros domínios da existência que não se identificam apenas como exercício do capital (Odette Seabra em Martins, 1996: 72). Este consumo, além de dados sócio-econômicos que podem explicá-lo, também está carregado de valor simbólico e de *representação* social; assim sendo, a “arte de se vestir”, a “arte de viver na cidade”, a “arte de decorar um apartamento”, etc, pode ser a significação de consumos; mas é também uma significação do modo de *viver*

e, portanto, não pode ser descartados como conhecimento do *espaço* pelo fato de estar ligado aos intuítos do capital (Ignacy Sachs em Szmrecsanyi, 1985: 30). Definitivamente: a dimensão da demarcação *territorial* ou o *lugar* para o *sujeito* é construído no *vivido* que escapa à “exclusiva” possibilidade da *propriedade* ou *posse* (Odette Seabra em Martins, 1996: 79). Pode-se concluir então que o ideal de *espaço* como suporte de geração do lucro, mais-valia e para a *finalidade* (ou, diga-se também, da *funcionalidade modernista*) da produção do capital não pode ser interpretado como o único “motivador” para se *viver* no *território* (Félix Guattari e Sueli Rolnik em Haesbaert Costa, 2004: 28),

“(…) quando a divisão se refere à própria terra devida a uma organização administrativa, fundiária e residencial, não podemos ver nisto uma promoção da territorialidade, mas, pelo contrário, o efeito do primeiro grande movimento de desterritorialização nas comunidades primitivas. A unidade imanente da terra como motor imóvel é substituída por uma unidade transcendente de natureza muito diferente que é a unidade do Estado: o corpo pleno já não é o da terra, mas o do Déspota, o Inengendrado, que se ocupa tanto da fertilidade do solo como da chuva do céu e da apropriação geral das forças produtivas.” (G. Deleuze e Félix Guattari em Haesbaert Costa, 2004: 137)

“(…) o espaço *apropriado* por excelência, segundo Lefebvre, é o “espaço do prazer” (*l'espace de la jouissance*). (Haesbaert Costa, 2004: 369)

Segundo Lamparelli (em Szmrecsanyi, 1985: 77-79), o *cotidiano* que gera o fato citadino é o trabalho dos cidadãos, portanto *cotidiano* não é um dado a ser considerado na sua estaticidade; ao contrário, é um processo em desenvolvimento com inúmeras variáveis integradas. É por isso que algumas experiências de auto-construção (portanto sem arquitetos e urbanistas como profissionais *peritos*) podem dar significados a novas descobertas construtivas, associativas e de vínculos laborais operando através da cooperação, numa possível gênese de movimentos sociais em busca de melhores condições urbanas.

De modo que, com estes exemplos, é possível atribuir à cidade existente (*espaço* e sociedade) fatos e dados que escapam ao projeto e ao planejamento, à gestão e à política urbana (Ane Shirley Araújo em Ferrara, 2007: 197); mas que estão intimamente ligados à *realidade* específica dos cidadãos até mesmo em sua individualidade,

“Deste modo poderá assombrar a importância do papel atribuído à *crítica da vida cotidiana*. Esta não pode ser considerada como um aspecto menor da sociologia. Seu estudo crítico não se concentra em tal ‘objeto’ nem em tal ‘sujeito’; não tem um terreno limitado. Utiliza indiferentemente tanto a economia e as análises econômicas como a sociologia, a psicologia ou a lingüística, e, reciprocamente, não pode ser classificada em nenhuma destas categorias.” (Lefebvre, 2004: 145)

A tentativa de reconhecer o *espaço* e a sociedade existentes no *cotidiano* como método de um plano puderam ser observados já nos estudos de Kevin Lynch no início dos anos 1960, porém especificamente com relação à imagem da cidade. A partir da imagem urbana que se estabelecia na cidade, o plano poderia ser pensado como signo do *existente* porque consideraria a leitura feita por seus usuários cidadãos. Neste caso, devem-se lembrar as metodologias de mapas mentais aplicados na população. Elas podiam consistir em fazer com que os usuários da cidade desenhassem alguns percursos usuais. Como só é possível desenhar aquilo que se lembra do percurso, ficavam definidos alguns *lugares* mais importantes para este usuário da cidade. Havendo a recorrência de desenhos de um mesmo *lugar* para vários usuários, conseguia-se eleger *lugares* que estariam no imaginário coletivo de grande parte da população e, portanto, não poderiam ser “varridos” de qualquer nova intervenção urbana.

Os estudos urbanos referenciados pelo *significado* e a imagem da cidade a partir de Kevin Lynch vão encontrar base de sustentação teórica quando apoiados, por exemplo, na literatura. Ela tem contribuído para demonstrar que o *espaço* tem *significação*, pode gerar signos interpretantes e pode ser decodificado ou recodificado (Magalhães, 2007: 229). Neste sentido o “labirinto” de Jorge Luís Borges pode assumir a metáfora da cidade de casco medieval do centro londrino, comparando-se com a regularidade da quadrícula com que se conforma a sua cidade de origem Buenos Aires; ao contrário de Jean Paul Sartre que ao visitar a quadrícula regular de Nova York a toma como uma “indefinição” homogênea que o desorienta, quase análoga ao “labirinto” de Borges, comparando Nova York com os referenciais de *lugar* que a cidade natal de Sartre – Paris do casco medieval – podia lhe oferecer (Magalhães, 2007: 237). Deve-se notar que nos dois autores há a possibilidade de *significação* da morfologia urbana a partir da quadrícula ou do casco irregular medieval. Ainda que estes *significados* sejam diferentes para os

escritores, demonstra-se que a leitura do *espaço* urbano está condicionada pelo nível repertorial de seus cidadãos e não pode ser predeterminada (como talvez queiram os urbanistas). A forma urbana por si só não é definidora de um único *significado*; ela “depende” da leitura de base social (Magalhães, 2007: 238). Por isso, segundo Lefebvre (2004: 125), não existe dado urbano, assim como não há a possibilidade de que o urbano seja colocado em um sistema unitário de formas. De modo que é impossível definir um “fenômeno” urbano (nos termos de Lefebvre) que consegue alterar por completo a cidade existente, tal como pretendia a vanguarda *modernista* do urbanismo.

### **Encaminhamentos para o plano urbano a partir do *espaço social do cotidiano***

A urbanística pôde, através principalmente do Estado, amparar a construção das cidades para os monopólios industriais (essencialmente numa visão progressista do urbanismo *moderno*)<sup>9</sup>; como que prolongando o antigo papel de um império transportado para os Estados ditos republicanos e democráticos (o Brasil, por exemplo). Se num primeiro momento houve uma revolta para ultrapassar a situação de “exploração” dos regimes imperiais, há de se “revolucionar” agora contra este Estado que fez e faz das cidades um suporte para a industrialização ou para a produção. Neste intuito é que Henri Lefebvre (2004) também pode convocar para uma “revolução urbana” contra a cidade de monopólios produtivos que se constrói para algumas minorias. Desse modo deveria ser “estranho” aceitar (hoje) uma cidade “ordenada” pela ideologia do poder e, portanto, não aceitar manifestações já superadas para uma ética contemporânea.

---

<sup>9</sup> Segundo Lefebvre,

“O urbanismo oculta esta gigantesca operação. Dissimula seus feitos fundamentais, seu sentido e sua finalidade. Debaixo de aparências positiva, humanista e tecnológica, esconde a estratégia capitalista: o domínio do espaço, a luta contra a diminuição progressiva dos benefícios, etc.” (Lefebvre, 2004: 161)

Outro índice que pode levar à “recusa” de espacialidades “impostas” pelo Estado e sua ideologia urbanística (geralmente de raiz *modernista*) está no fato de que o *espaço é fetiche* (numa análise até mesmo marxista) segundo Lefebvre (2004, 164); e assim o *espaço fetiche* seria um interpretante do *uso* da cidade pelo cidadão. Porém, em muitas interpretações, o *espaço fetiche* não é a possibilidade do exercício interpretante do cidadão no espaço citadino; *ele* é “imposto” pelo desenho “ideal” e “idealizador” das simbologias e funções pré-concebidas pelo urbanista,

“(…) um planejamento crítico não-arrogante não pode simplesmente ignorar os ‘saberes locais’ e os ‘mundos da vida’ (*Lebenswelten*) dos homens e mulheres concretos, como se as aspirações e necessidades destes deveriam ser definidas por outros que não eles mesmos.” (Souza, 2002: 37)

Por toda esta “imposição” pela ideologia do poder de um *espaço* citadino “ideal” (seja funcional ou simbólico) é que se fundamenta a “convocatória” de Lefebvre (2004) para uma “revolução” urbana, devendo-se partir dos próprios cidadãos que estão aparentemente “pacíficos” diante desta situação, ou porque estes cidadãos delegam para representantes políticos a efetivação dos seus anseios sócio-espaciais. Trata-se, pois, de uma nova interpretação para o plano enquanto cultura social, bem como um novo “dever” para a intervenção sócio-espacial.

Por um lado, pode “parecer” que se divulga um “enfraquecimento” do papel do urbanista na construção sócio-espacial, outorgando ao cidadão o papel de um formulador (também) do plano. Como mudam os paradigmas epistemológicos do *espaço* (negando-se aqueles de uma visão *modernista*), mudam também os modos como o urbanista interpreta os dados e fatos sócio-espaciais, à medida que se aproxima do *cotidiano* e se respeita a individualidade dos signos interpretantes dos diferentes cidadãos *usuários*. Por outro lado, a instrumentalidade técnica para a “concretização” do espaço para seus ocupantes ainda está na *formação* e nos atributos dos urbanistas<sup>10</sup>. No domínio da *formação*<sup>11</sup>, a “escola” pode inserir o

---

<sup>10</sup> Não se trata de “descartar” todo o conhecimento acumulado e a instrumentalidade (inclusive *modernista*) dos arquitetos e urbanistas.

<sup>11</sup> Cabe lembrar que no ensino do urbanismo até a instrumentalidade técnica de apreensão e representação do *espaço* contribuiu para um modo de sua epistemologia,

*cotidiano do espaço* como novas possibilidades epistemológicas; o que (talvez) permita uma “educação” que “amenize” e questione o viés do urbanista “demiurgo”. Entende-se assim uma outra epistemologia do próprio urbanista: este seria um *mediador* e promotor da *empiricização do cotidiano* para a intervenção de um plano; bem como um “catalisador” de experiências acumuladas (“acertadas” ou “frustradas”) de planos a serem divulgadas como parâmetro (e não aplicável) para outras realidades sócio-espaciais.

### **As técnicas e tecnologias como fator de *empiricização***

Através da dominante de interpretação da técnica e da tecnologia pode ser possível inferir o papel do fator *empírico* como contribuinte da elaboração de um plano para a cidade<sup>12</sup>. Para tanto, devem-se explicar as possibilidades interpretativas da técnica e da tecnologia.

Conforme Jacques Ellul o universo da técnica não é somente o que se atribui à máquina. Mas é a máquina também uma “dependente” da técnica (Ellul, 1968: 1-2). Portanto, técnica é um instrumental maquínico (geralmente mecânico, o *hardware*, por exemplo) e, ao mesmo tempo, uma disciplina e conhecimento elaborados por seus conceptores (*sujeito*); de modo que a máquina é um *objeto* criado. Porém, quando a técnica se propõe como estudo para novos avanços, ela se torna uma área do conhecimento ou ciência; a técnica, assim será tratada como

---

“As pinturas medievais ou renascentistas representavam a cidade vista em perspectiva por um olho que no entanto jamais existira até então. Elas inventavam ao mesmo tempo a visão do alto da cidade e o panorama que ela possibilitava. Essa ficção já transformava o espectador medieval em olho celeste. Fazia deuses.” (Certeau, 1994: 170)

<sup>12</sup> Não se trata, evidentemente, de atribuir ao papel da técnica e tecnologia um *determinismo* que “causará” a *empiricização* de um plano urbano; mas a técnica e tecnologia como possibilidades para tanto.

tecnologia<sup>13</sup>. As condições atuais revelam, segundo Ellul, um grau de *autonomia* da técnica e sendo conhecimento humano (tecnologia), um grau de autonomia do *sujeito* que a engendra; assinalando assim um valor de aprimoramento diferencial do ser (*sujeito*) que domina uma técnica.<sup>14</sup>

Jacques Ellul propõe que as técnicas são oriundas de uma *empiricização* da relação do homem (*sujeito*) com a natureza (*objeto*), e que com repetidas experiências (*empíricas*) propõem problemas que a ciência (tecnologia) deverá solucionar (Ellul, 1968: 6). De outra maneira, verifica-se que a relação entre técnica (essencialmente como *objeto* criado) e *sujeito* pode outorgar ao mundo do *vivido* (*empírico*) uma grande parcela de contribuição para a formulação da tecnologia, porque “pondera” um conhecimento onde o *sujeito* está presente desde o início até o fim de uma criação do objeto técnico (e, portanto, conhecimento do *sujeito*). Ou seja, a experiência da *realidade* já não é mais encarada como um *reflexo* do pensamento humano, mas se encontra numa relação *dialetizante* entre *sujeito* e *objeto*.

Neste sentido a *cidade* real existente como *objeto* técnico criado ou “ofertando” revelações (através de sua *empíria*) para a ciência do planejamento revela novas interpretações para a prática do urbanismo (enquanto conhecimento formulado pela “mente” do *sujeito*), onde o ideal de cidade já não pode ser mais produzido apenas como uma formulação *teórica*. De tal sorte que, comparativamente, o urbanismo seria uma disciplina do *conhecimento* que atua também como uma *técnica* relacionada com o universo *empírico* cidadão. Pode-se verificar então que o *modernismo* urbanístico, enquanto disciplina elaborada pelo *sujeito* urbanista, careceu (em grande parte) de uma *empiricização* do *tempo* e *espaço* da própria cidade onde se daria a intervenção.

---

<sup>13</sup> Não convém aqui uma explicação “alongada” da diferença entre técnica e tecnologia. É propício lembrar que esta diferenciação se deu nos primórdios da primeira Revolução Industrial mecânica.

<sup>14</sup> Neste sentido o urbanismo será uma técnica e uma disciplina porque atribui a um instrumental de morfologia urbana, planejamento, desenho urbano, etc, como objeto de trabalho essencialmente conferido ao urbanista.

Jacques Ellul observa que a relação *dialetizante* entre *sujeito* (homem) e *objeto* técnico pode comprovar uma *autonomia* do *objeto* técnico, uma vez que ele modifica o meio. Mas, deve-se considerar que não se trata de eliminar o homem (*sujeito*) da autonomia da técnica, pois como lembra Giedion (conforme Ellul, 1968: 140) o *tempo* imposto pelo *sujeito* é um dos limitadores da técnica, pois deve haver uma sincronia e cooperação entre os instrumentos técnicos (e não apenas com o intuito da produção lucrativa, mas em todas as instâncias da produção humana).

O papel da desenvoltura da técnica e da tecnologia (portanto não só como *objeto* criado enquanto máquina, mas como conhecimento) de modo *dialetizante* entre *sujeito* e *objeto* propõe uma atribuição “humana” (ao *sujeito*) para as técnicas (enquanto conhecimento e *objetos* criados); podendo dar assim significado à representação social de grupos elaboradores das técnicas, construindo um referencial de identidade social para seus criadores. Este é o caráter atribuído ao papel do técnico especialista do *modernismo* urbanístico, tal como um “demiurgo” capaz de transformar uma realidade considerada “instável”.<sup>15</sup>

---

<sup>15</sup> Mas, por outro lado, e já com uma revisão deste tipo de planejamento urbano *modernista*, pôde-se atribuir ao cidadão “comum” seu valor de técnico especialista no planejamento urbano participativo. Estes cidadãos são também “criadores” técnicos e a população pode ser dotada, agora, de uma condição política efetiva na cidade; como que um “lastro” para as possíveis cobranças e execução daquele plano elaborado. Como os elaboradores e participantes do plano muitas vezes mudam pela situação social e política das e nas cidades a tendência é também fazer com que o plano tenha tal adaptabilidade, porque mudaram também as “cabeças” que o formularam. O plano, nesta perspectiva, tende a se aplicar sempre em novos “domínios” sócio-políticos, talvez atendendo a toda população em um período decorrido. No domínio de certos agentes sociais mais representativos na e da cidade a técnica do plano pode servir a este determinado grupo social realizando o seu trabalho com certa eficácia; ao cambiar o grupo representado a mesma eficácia assim poderá se apresentar; num contínuo de eficácias técnicas em que toda a sociedade estará “agraciada”. Tal proposição poderia acarretar aquela objeção conhecida de que nas técnicas do planejamento há uma grande intervenção do papel político em prejuízo da visão técnica, fazendo com que esta técnica perca aquele seu valor de *autonomia* tão defendido por Ellul. Neste caso, podendo assim ocorrer, há de se verificar qual “política” estará sendo processada e, portanto, não será um problema da técnica em si, mas dos sujeitos que a

A tecnologia e técnica são formuladas pelo *sujeito* (alguns homens com interesse e conhecimento específico) e ao fazê-lo interfere na vida de outros homens; muitas vezes estes outros homens querem alterar as condições que aquela máquina “inventada” estabelece; mas, em muitos casos, não o conseguem; o meio onde vivem estes homens não é mais o meio deles, mas daquela máquina e daquele *sujeito* propositor da máquina. Na concepção de Ellul (1968: 331) o homem se adapta a um universo para o qual não é feito, modificando o próprio ser (*sujeito*).<sup>16</sup>

Outro fato que pode revelar a relação *dialetizante* entre *sujeito* e *objeto* nas técnicas está nas descobertas de regiões e terras longínquas feitas pelos primeiros viajantes da era moderna; tratou-se de uma experiência *empírica* que levou à elaboração de mapas universais amparados pela representação da perspectiva renascentista (Giddens, 1991: 27). Por certo que os mapas também contribuíram de antemão para tais expedições. O fato é que foi possível (já naquele momento dos primórdios do que se convencionou chamar por era moderna) que havia uma *autonomia* do *espaço* (como *objeto empírico*) porque era ele que fornecia subsídios para o desenvolvimento das técnicas de representação (feitas pelo *sujeito* – homens) no intuito de desvendar a geografia do planeta.

De modo que a técnica pode então passar de conhecimento à intervenção como *objeto* a ser constituído se deparando com limitações com o meio ou recusas de eficácia como bem acentuou Taylor (Ellul, 1968: 134-135). Deste modo, pode-se inferir o valor do papel *empírico* da realidade do meio. Estes problemas ocasionados pelo meio (*empírico*) são os que levarão, em muitos casos, a tecnologia a se formular ou re-formular. Pensando-se analogamente para o urbanismo: os dados reais da cidade são a possibilidade para a ciência do urbano se formular ou re-formular.

---

formulam. Ellul salienta que nos países que adotaram o planejamento, a política sofreu a tendência de se tornar técnica. (Ellul, 1968: 192)

<sup>16</sup> Neste sentido é que se pode revelar o urbanismo como uma técnica eminentemente instrumental.

Compreende-se que os fatos de *imprevisibilidade* do meio *cotidiano* são *acazos* que o *determinismo* da técnica ou tecnologia ainda não podem prever. Deve-se notar que (por analogia) as técnicas de urbanização pretendem criar a cidade, entendida como objeto científico à disposição da técnica ou do plano; desse modo, ambos contam poder operar com um *determinismo* da eficiência do *objeto* cidade; porém como organismo *vivido*, a cidade também está sujeita aos *acazos* que o plano não pode efetivar ou considerar.

Pode-se então comparar a cidade com o universo da técnica e da tecnologia e, portanto, ela não pode ser considerada como simples dado estático pré-*determinado* do planejamento, é um *objeto empírico* (como na técnica e tecnologia) que supõe soluções para o conhecimento do urbanismo (como ciência). Esta proposição considera o fato de que o urbanismo, enquanto disciplina da *modernidade*, poderia tomar por interdisciplinaridade e analogia a técnica e tecnologia desta mesma *modernidade*; ou seja, o urbanismo *modernista* ao invés de encarar os *acazos* no e do meio como uma *crise*, poderia torná-los um elenco de vetores para novas e constantes propostas, num contínuo de experiências entre *realidade e conhecimento – cidade e urbanismo*.

Muitas vezes este elenco de soluções do planejamento urbano se faz sem pretensões de um plano do e para o *futuro*; mas, como no universo das técnicas, com soluções para o *tempo* do *cotidiano* vivido dos cidadãos. É necessário considerar que o *tempo* da “eficiência” técnica da urbanização se apresenta em descompasso com o *tempo* das soluções técnicas dos *objetos* do cotidiano. Porém, dadas as novas manifestações da tecnologia, este descompasso pode não ser mais justificável, uma vez que o planejamento também pode mudar em razão das novas técnicas e tecnologias (novas relações de deslocamento virtual na cidade, novas bases de infra-estruturação urbana, sistemas de monitoramento e geoprocessamento das informações geográficas, novos sistemas construtivos que amparam um tempo mais eficaz de execução das obras civis, entre outros). De modo que a *autonomia* da técnica indicia sua contribuição na formulação sócio-espacial para um determinado meio onde ela se aplica; nesta análise, pode-se verificar o papel do *espaço* já existente (*empírico*) do meio como amparo à técnica que se instala. Para o urbanismo assim se revela o valor deste *espaço* existente

(*empírico*) como eficácia para as técnicas (sejam de urbanização ou das tecnologias que estão de alguma maneira relacionadas com a cidade).

A indústria da era técnica mecânica em suas diferentes escalas de aplicação foi “atendida” pelo programa do *modernismo* urbano (seja no planejamento, seja na desenvoltura espacial desejada para as cidades ditas industriais). A seriação industrial também acelerou a “banalização” do consumo por determinados produtos para a massa populacional, inclusive como produtos *lugares* da cidade: um *novo* centro comercial, um *novo* centro administrativo, um *novo shopping center*, um *novo* local para as diversões noturnas, etc. Com isto, estava-se aceitando o *efêmero* e o transitório numa contradição da promessa *modernista*. Mas hoje já é possível verificar que o estágio da técnica, e principalmente da tecnologia de informação, começam a superar a *massificação* característica da indústria da era mecânica. A tecnologia conseguirá organizar objetos únicos, feitos sob medida, o *just in time* dos objetos do *cotidiano* e até de espaços projetados e personificados (inclusive virtuais)<sup>17</sup>. Neste sentido Muniz Sodré (2002: 12) pôde constatar que as décadas de 1960 e 1970 dotadas pelo “mito” da homogeneização inapelável da “cultura de massa” terão agora seus “dias contados”. Mark Dery (em Casalegno, 2007: 173) ainda neste viés de exemplificação observa que na *internet* há uma série de grupos de discussão, salas de bate-papo, listas, fanzines, *blogs*, etc, que não “falam” somente em inglês, garantindo e indiciando a *desmassificação* das teses de Toffler.

### ***Empiricização do plano urbano e da experiência de cidade a partir das tecnologias de informação e das mídias***

O mundo contemporâneo tem demonstrado a pertinência das ações que podem ser “simplesmente” *representações*, o que inclui (obviamente) o universo das imagens (Haesbaert Costa, 2004: 20). Através das *representações* (inclusive como imagem urbana e da cidade), pode-se contribuir para o processo perceptivo da

---

<sup>17</sup> Assim, pode-se, por exemplo, notar a oferta de telefones celulares com opções que atendem a vários tipos de usuários; os ambientes virtuais e interativos de jogos como o *Second Life*; a televisão digital de alta definição que permite ao usuário elencar sua programação. (Sodré, 2002: 17)

própria realidade da cidade. Assim estão à disposição dos receptores cidadãos diversas manifestações de *representações* da cidade: a indústria editorial do *design* de interiores; o *folder* da propaganda publicitária imobiliária; os padrões de materiais e linguagens do espaço que um “bom” escritório deve ter e onde “está” na cidade; as tomadas de cenas da cidade onde se encontra a personagem de um “executivo” bem sucedido da telenovela; os *lugares* da cidade “iluminados” pela mídia de divulgação cultural; os ambientes virtuais imagéticos (*Second Life*, por exemplo); entre outros.

No entanto, o que nos interessa é estudar como se reportam os usos das *representações* e suas mídias com relação à construção de um plano urbano ou mesmo à construção do imaginário coletivo dos cidadãos enquanto referencial de *lugares*, entendendo este último processo como potencial contribuinte para um ideal de cidade e, portanto, uma possível “ferramenta” para o urbanismo.

Para demonstrar o valor da comunicação de um plano através das novas linguagens das mídias e tecnologias de informação se deve tomar a linguagem com que efetivamente os planos urbanos têm sido elaborados<sup>18</sup> – a verbal-escrita,

---

<sup>18</sup> Pode-se verificar o uso da linguagem verbal-escrita – leis – como norteadora de muitos planos diretores da cidade de São Paulo: a urbanística moderna ditava as leis que determinavam a regulação do espaço urbano em São Paulo; elas estavam apoiadas em decisões dos últimos CIAMs (Congressos Internacionais de Arquitetura Moderna): mais sol, mais verde e mais ar; circulação; leis de zoneamento e setorização da cidade; assim se deu com o Plano Urbanístico Básico e o Plano Diretor de Desenvolvimento Integrado (PDDI) de 1971. A peça legal de um plano com leis perdurou no Plano de 1985, no Plano de 1987 e no Plano de 1988. O Plano Diretor de São Paulo de 1991 é o que talvez melhor se enquadrará, ainda que tardiamente, nas novas exigências de gestão democrática, incorporando a participação popular e do direito urbano, derivados da Constituição de 1988 (que dará origem ao Estatuto da Cidade) e, portanto, verifica-se que sua elaboração utilizou outras linguagens que não as verbais-escritas. O Plano Diretor de 2002 reconhecerá os instrumentos e mecanismos das leis federais por reforma urbana e a efetivação de sub-prefeituras como necessidade de propostas muito mais ligadas às necessidades locais; o que incluirá, na sua construção e elaboração, ferramentas das novas mídias. (Tricárico, 2004: 153-157)

entendida como *representação* em leis – onde, a partir dela, pode-se verificar o “descompasso” com os signos sócio-espaciais da cidade. Portanto a dominante de interpretação aqui está no campo da linguagem. Esta possível interpretação não pretende indicar que as “falências” de planos urbanos se justificam univocamente pela forma da linguagem verbal-escrita adotada<sup>19</sup>, mas esta análise pode complementar os estudos críticos com relação ao urbanismo, e ainda levar a inferir como outras manifestações de linguagens podem contribuir para os desejos da construção urbana democrática; tratando-se também de atender as novas exigências do planejamento participativo: novas linguagens para melhor orientar a comunicação e informação de um plano.<sup>20</sup>

---

<sup>19</sup> Uma crítica à *racionalidade instrumental* (expressão clássica na terminologia da Escola de Frankfurt) que caracterizaria os instrumentos técnicos de planejamento urbano *modernista* até então utilizados, com base numa “ação estratégica”, pensada na eficiência e nos objetivos finais, não deve ser totalmente descartada. Numa *ação comunicativa* e numa *ação estratégica* para o desenvolvimento do plano, os instrumentos do planejamento urbano até então utilizados fazem parte de uma “democracia” dos meios. (Souza, 2002: 39)

A idéia de um direito igualitário é que faz a necessidade da lei (inclusive como *racionalidade instrumental* do plano *modernista*). Portanto, a lei, em muitos casos, é um acúmulo de experiências concomitantes que se “afunilam” num “acordo” social; tratando-se, então, da lei como signo de uma construção social.

<sup>20</sup> Trata-se de um entendimento por meio da comunicação e o aumento repertorial de linguagens que pode fomentar a tarefa argumentativa. Assim, uma teoria habermasiana (como “acordo de opiniões”) pode contribuir para a análise de um plano, mas deve sempre ser revista quando aplicada a contextos tão diferentes de cidades como encontrados em processos democráticos. O “melhor” argumento da *ação comunicativa* (Habermas) na decisão de um plano pode “abafar” a alteridade; sabe-se que o poder público (na prática) não é neutro; administrações públicas não são “transparentes”; o cidadão deverá se encarregar dos negócios coletivos nos quais os políticos eleitos por ele assim deveriam fazer; a população não tem preparação técnica ou tem interesses “particulares” no plano (Souza, 2002: cap. XI). Enfim, situações nas quais a teoria deverá se *empiricizar*.

Enquanto linguagem verbal-escrita da lei urbana, pode-se verificar que o discurso “retido” em texto (como dos planos diretores ou códigos de obras e posturas) tende a se modificar, porque haverá condições sociais e culturais de vários momentos históricos que alteram a interpretação “ética” da lei. De forma que a transmissão do discurso das leis urbanas, feita por um “outro” e em outro tempo, alia-se à sócio-ideologia em transformação no curso da história (Bakhtin, 1981: 154), e que podem ser observáveis, por exemplo, em modificações dos valores de moral e ética. Rolnik (1997: 182) observa que, na prática, as normas jurídicas urbanas têm diferentes significados para os diferentes “atores” sociais e dependem das condições políticas e culturais prevaletentes; além destas normas conterem (na própria ordem jurídica) muitos tipos de irregularidades.

Para um pensamento de raiz iluminista e racionalizador com que os planos *modernistas* se fizeram não será, por acaso, o caráter da linguagem verbal-escrita um dos principais mediadores do planejamento urbano? Em sua estrutura sígnica a escrita se revela inalterável, ampara a seguridade da lei, amplia o fato utópico como vontade a projetar-se e cumprir metas,

“(…) em Utopia o trabalho dos humanos não tem papel criador; aflora, sem feri-la, a superfície das coisas estabelecidas. Em outros termos, o desejo e mesmo a demanda dos utopianos não poderiam sobrepor ao modelo de Utopo.”  
(Choay, 1985: 162)

Descolado da realidade este viés de interpretação utópica se confere a muitos dos exemplares planos urbanos executados para as cidades brasileiras. Flávio Villaça (1989) e Luiz Carlos Costa (1995) assinalaram este ideal de princípios vagos “intelectualizados” e suas diretrizes gerais e genéricas, muito mais próximos de uma Constituição do que de um plano,

“Apontava-se ainda o caráter freqüentemente irrealista das metas executivas dos Planos, que abrangiam, muitas vezes, obras e empreendimentos claramente divorciados das possibilidades financeiras e operacionais da administração local (...)” (Costa, 1995: 19)

Ermínia Maricato (2001) também aponta o papel do “descolamento” da realidade em consonância com a tradição verbal,

“Essa especificidade está exatamente em nossa tradição livresca e retórica, que guarda mais proximidade com a Europa (antes) e os Estados Unidos (hoje)

do que a realidade que nos cerca (...) uma é distância entre o discurso e a prática (...)" (Maricato, 2001: 51)

De maneira geral foi definida no Brasil uma concepção de intervenção no território que se identifica hoje com uma tecnocracia dos velhos Planos Diretores de Desenvolvimento Integrado (PDDI), que tudo prometiam e nenhum instrumento possuía para induzir a implementação do modelo idealizado proposto. Visto que este modelo de plano era "abrangente", qualquer pequena alteração ou acréscimo poderia se enquadrar nas objetivações do plano. Executados em gabinetes e escritórios de urbanização, eles partiam da "resolução" da cidade em seus múltiplos aspectos da educação, economia, saúde, saneamento, meio ambiente, etc; e dentro de uma organização política onde um pequeno grupo detinha os dados da cidade e do planejamento; feitos em muitos casos para servir uma "continuidade" dos interesses e diferenças da hierarquia social estabelecida, "descartando" conflitos sociais da cidade.

Pode-se interpretar então que a lei por si só como "imposição", acordada socialmente ou não como instrumento de intervenção, não qualifica e *resulta* o *espaço* ou a sociedade que se pretende. O conflito entre o plano feito em leis, a sociedade e a sintaxe da cidade se apresenta inevitável.

No ambiente urbano, os significados primeiros e *regras* projetadas pelo plano são descaracterizados ou são "atravessados" por outros sentidos; há uma possibilidade de significação ainda não revelada, porque tal sentido também constitui atividade inerente à sociedade. A cidade amplia os sentidos, educa os significados, redesenha-os sob novas relações. Por isso os signos citadinos estão "(...) aquém da lei, além do solo, um espaço-lugar de Eros: presente e passado simultaneizados pela circulação sígnica que ao indiciar o seu devir territorializa/desterritorializa – em ondas de amplitude e freqüências variáveis, e à revelia dos códigos que lhe deram origem (...)" (Elias, 1989: 112)

Para o plano e o planejamento no Brasil, uma lei federal chamada Estatuto da Cidade veio aglutinar e caracterizar processos de reivindicações por reforma urbana. Os primeiros indícios do Estatuto da Cidade já se encontravam na Constituição de 1988 quando se elaborava o "direito à cidade". De acordo com as diretrizes expressas no Estatuto os Planos Diretores de cidades devem contar necessariamente com a *participação* da população e de associações representativas

dos vários segmentos econômicos e sociais, não apenas durante o processo de elaboração do plano, mas, sobretudo, na implementação e gestão das decisões. Trata-se com isto de verificar uma função política das diversas linguagens que devem ser utilizadas para que a maior parte da população se conscientize do seu plano de cidade, a fim de que possa “cobrar” ao longo do tempo a efetivação do plano para além de um período partidário de governo municipal; pois se trata de efetivações da urbanização que “ultrapassam” um mandato municipal.

Como um conjunto de princípios e regras orientadoras da ação dos agentes que constroem e utilizam o espaço urbano, um Plano Diretor deverá partir de uma leitura da cidade real envolvendo temas e questões relativos aos aspectos urbanos, sociais, econômicos e ambientais que embasam a formulação de hipóteses realistas sobre as opções de desenvolvimento e modelos de territorialização.

Assim, mais do que um documento técnico (normalmente hermético ou genérico) distante dos conflitos reais que caracterizam a cidade, o plano passou a significar um espaço de debate dos cidadãos e de definição de opções, conscientes e negociadas. Os planos diretores a partir das décadas de 1970 e 1980 serão também (reconhecidamente) “peças” políticas (além de espaciais ou administrativas), pretensamente construídas com a participação popular (Cymbalista, 2006: 35)<sup>21</sup>. Deste modo é que é possível verificar o papel da comunicação para a publicização do plano como instrumento político; bem como para investigar como e quanto novas políticas são capazes de interferir nas reais condições do cidadão (Cymbalista, 2006: 35). É importante democratizar os diversos processos de gestão que compõem essa política para que esse objetivo se torne realidade. Para isso é preciso que os diferentes grupos de interesse presentes na cidade possam interferir nos processos decisórios e de negociação. Portanto, é fundamental construir um sistema de planejamento e gestão urbanos que operem por vários canais de participação cidadã. Nesse sentido, a política urbana pode ser uma instância capaz de intensificar a interlocução entre o governo e os cidadãos locais. A construção

---

<sup>21</sup> O planejamento urbano participativo não exclui o desligamento do Estado com os problemas do cotidiano dos cidadãos, porque politicamente e culturalmente este Estado foi “construído” como parte integrante (e até provedor) da sociedade.

dessa interlocução deve ser um processo gradativo de abertura do governo ao controle social<sup>22</sup>. Para a realização desse objetivo é fundamental a transparência, prestação de contas por parte do poder público e a publicização de informações para que vários setores possam se apropriar dos seus conteúdos, discutindo-os, estabelecendo críticas e, eventualmente, usando-os para formular e re-formular as suas próprias propostas.

Apresenta-se assim uma sistematização de todas as fontes de dados, mapeamentos e análises utilizadas. Isso tem como objetivo disponibilizar as informações que subsidiam a leitura da cidade, de modo que mais tarde possam ser re-acessadas em pesquisas e análises para atualizações e construções de séries históricas. Pretende ser uma espécie de “manancial” para a geração de subprodutos voltados para a publicização dos seus vários conteúdos que devem ser traduzidos em linguagem “mais simples” e distribuídos pelos diversos canais de comunicação social. Neste sentido se faz necessário que as localidades também consigam desenvolver suas próprias mídias de comunicação, num processo de meta-mídia: se num primeiro momento a mídia (essencialmente de massa) pôde ser “controlada” por sistemas políticos e governamentais através de legislação, ética, direitos, censura, etc, agora ela se depara com um nível de mundialização que insere novos índices para uma elaboração própria em determinadas localidades ou comunidades, escapando-se daquele mesmo “controle” local que impedia novos arranjos e descobertas para uma melhor e efetiva comunicação,

“Na ‘ágora eletrônica’, indivíduos isolados, anônimos, mas presumivelmente bem informados, podem reunir-se sem o risco de violência ou infecção, engajando-se em debates, troca de informação ou meramente não fazendo nada.” (Julian Stallabrass em Ianni, 2003: 154)

Em sua elaboração, como em sua implementação, o plano compreende decisões e participação popular. Neste intuito, as leis não podem “estar” “fechadas”; o plano “não está pronto”; ele se transforma; há conselhos gestores formados pela população que possuem direitos de definições sobre a cidade. Com isto, o que pode ocorrer é uma maior possibilidade de soluções; pode haver uma síntese de

---

<sup>22</sup> Patrick Geddes (1994: cap. XIII) já alertava para a formação de uma *civics* como interlocução com a população, num esforço em que esta procura informar e se informar sobre o planejamento urbano.

discussão onde normas e diretrizes são acordos de opiniões. Compreende-se que a dinâmica sócio-espacial é tomada por uma nova “velocidade” (própria mesmo das novas bases produtivas), onde a medida *temporal* da implementação de decisões pode ser construída socialmente.

Se cumpridos muitos dos processos acima descritos compete ao plano torná-los conscientes para a população. Daí as possibilidades das técnicas de comunicação. Comunicar é pôr em comum (H. Laborit conforme Santos, 1996). Desta comunicação, pode-se ocasionar informação. Panfletos, tablóides, cartilhas, vídeos, cartazes, jornais, apostilas, programas de rádio e televisão, reuniões, plenárias, debates, congressos, fóruns, músicas para divulgação, cartas, correio eletrônico, *chats* de debates, etc. Aí se desenvolve o papel das tecnologias de informação – o *lugar* associado às tecnologias: banco de dados dos cidadãos, sistemas interativos de comunicação, centros de multimídia com base comunitária, etc, constituindo ferramentas para a participação e consciência do cidadão nas diversas instâncias político-territoriais, ao mesmo tempo em que alimentam um repertório de outras *experiências* extra-locais.



Figura 21. Cenas do vídeo *Alô São Paulo!*. Direção de Paulo Baroukh, São Paulo, SP, VHS, 23 min, col, 1990. Fotografias: Luciano T. Tricárico.

Mapas didáticos, lugares da cidade e a convocação da população para as discussões de decisões urbanísticas.



Figura 22. Cenas do vídeo *Alô São Paulo!*. Direção de Paulo Baroukh, São Paulo, SP, VHS, 23 min, col, 1990. Fotografias: Luciano T. Tricárico.

*Lugares* da cidade e mapas apresentados em veiculação de mídia que procura abranger grande população. A seleção de *lugares* da cidade pode compreender uma ideologia comunicativa dos conteúdos com que se desejam elaborar o plano, bem como podem revelar *lugares* até então nunca percebidos pelo cidadão e até mesmo do morador no bairro destes *lugares* revelados.



Figura 23. Cenas do vídeo *Morou São Paulo!*. Direção de Paulo Baroukh, São Paulo, SP, VHS, 17 min, col, 1991. Fotografias: Luciano T. Tricárico.





Figura 25. Folder preparatório de discussões junto à população do Plano Diretor da sub-regional Vila Mariana na cidade de São Paulo. Prefeitura Municipal de São Paulo e consultoria de Ambiente Urbano Planejamento e Projetos S.C Ltda., 2003.

*Lugares* da cidade “estampados” no *folder* identificando a população do bairro com espaços públicos. Monumentos urbanos podem ser “percebidos” através do “recorte” e da eleição da mídia que os re-apresentam à população em outros contextos visuais, pois muitas vezes situações da *realidade* não os deixam “perceptíveis”. No entanto será necessária a realidade do objeto *lugar* para “nutrir” as possibilidades das *representações* em mídias.

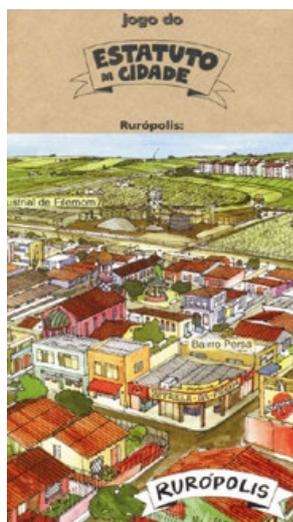


Figura 26. Tabuleiro de *Jogo do Estatuto da Cidade*, integrante do *Kit das Cidades*. São Paulo, SP, Instituto Polis, FAU PUCCampinas, FAPESP e Lincoln Institute of Land Policy, 2001.

Apóia-se em linguagens de jogos para poder apreender mecanismos de leis urbanas. Elementos da fruição do lúdico são apropriados para uma possibilidade de apreensão da cidade. Nos exercícios de analogia entre cidade e jogo se pode despertar que a cidade é uma fruição não apenas perceptível como *funcionalidade* para a vida dos cidadãos, mas é também *lugar* dos acasos furtivos (e necessários) característicos do “espírito” lúdico.

Recursos gráficos procuram mostrar o mapa da cidade em linguagem “acessível” para os moradores demarcando características dos bairros através de desenhos em perspectivas. O recurso da *representação* da imagem urbana com desenhos pode aproximar a cidade da percepção do cidadão porque trabalha com códigos visuais construídos para serem “agradáveis” ao olhar e de fácil acesso visual.

Utiliza-se uma diversificação de meios de comunicação que apesar do caráter publicitário, entretenimento e *marketing* político-partidário que possam gerar, trazem também o uso da imagem e do som como teor de conscientização dos valores da cidade. A experiência da imagem, do poli-sensorial e poli-sensível, neste sentido, podem trazer novos valores (mais democráticos, talvez) à veiculação visual para os desejos urbanos<sup>23</sup>. Assim, em reuniões para a explanação do plano (por exemplo) são apresentados mapas da cidade, imagens de *lugares* da cidade e, nesta oportunidade, pode-se fixar uma *visibilidade* e imaginário coletivo do meio urbano. Neste processo de construção da imagem ao imaginário, da *visualidade* à *visibilidade* (Ferrara, 2002), criam-se índices de *identidade* de *lugares* para os cidadãos. O ideal de *identidade* pode se relacionar com uma ação cidadã, pois está amparado pela noção de pertencimento ao *espaço* que se torna *lugar*. Pode-se fixar uma memória do *lugar* num processo de apreensão do urbano que (além da *identidade*) pode “circunscrever” também um tempo histórico através da imagem urbana como material.

Neste processo de auto-retratação da cidade por *representações* se confere uma metalinguagem – a cidade se mostra aos cidadãos para ser reformulada pelos

---

<sup>23</sup> Jenny Perez (em Kon e Duarte, 2008: 289) observa que o projeto Tietê de saneamento ambiental para a despoluição do rio de mesmo nome foi originado por iniciativa da rádio Eldorado de São Paulo, que conjuntamente com apoio da mídia impressa começaram a fazer a divulgação e obtiveram a adesão de aproximadamente um milhão de pessoas.

próprios cidadãos (inclua-se os urbanistas que detém o instrumental do desenho urbano) – privilegiando a recepção e aprendizagem coletivas,

“(...) onde a linguagem aspira por si e de si (...)” (Adorno; conforme Elias, 1989: 118)



Figura 27. Cenas dO *Vídeo das Cidades*, integrante do *Kit das Cidades*. São Paulo, SP, Instituto Polis, FAU PUCCampinas, FAPESP e Lincoln Institute of Land Policy, 2001. Fotografias: Luciano T. Tricárico.

Se a produção do território da cidade é uma construção coletiva, o conhecimento deste território (e também a produção deste conhecimento) e o seu reconhecimento também são construções coletivas.

A preocupação com o “outro” na dinâmica da participação está em fazer com que este “outro” fale o que deseja. Trata-se então de um processo de comunicação onde condições de respostas estão amparadas pela qualificação da interpretação do que se deseja. Por conseguinte a diversificação das linguagens de *representação* contribui para esta troca de comunicações, oferecendo ao mesmo tempo oportunidades de fomentar o imaginário do cidadão que também pode formular respostas, uma vez que é o “usuário” direto da cidade,

“(…) não basta criar artificialmente as *linguagens do plano*, é necessário mergulhar o público na *imagem do desenvolvimento*, na cidade como rede estruturada de comunicações, cujo sujeito é sempre a ‘necessidade’.” (Jameson, 1994: 113)

Por tudo isto é que também, ao se falar em participação, devem-se considerar várias linguagens de *representações*, pois elas encerram uma maior possibilidade repertorial nos e dos diferentes níveis sócio-culturais, respeitando-se valores do indivíduo.

Neste sentido as mídias (em seus desdobramentos sógnicos e seus processos de semiose ou pelas características de seus veículos) podem abarcar uma grande quantidade de repertórios coletivos ou individuais,

“(…) esse espaço espetacular iluminado de tecnologia invadia, sem cerimônia, todos os espaços privados, fazendo-os parecer públicos.” (Ferrara, 2007: 23)

“(…) disponível tecnologicamente e se define como uma aventura comunicativa onde quer que o receptor esteja, embora sempre incógnito para um emissor que, em confiança, deposita, na rede mundial de computadores, informações, idéias, valores, afetos, apelos, mobilizações sociais, culturais e políticas.” (Ferrara, 2007: 28)

Deve-se notar também que as tecnologias do som e da imagem, portanto no campo do audiovisual (televisão, rádio, cinema, vídeo, etc), propõem que as informações não sejam apenas *apresentadas*; mas, devido às suas características tecnológicas, podem ser *reapresentadas* como possível pertinência de fatos que podem ser constantemente (re)lembrados numa distribuição visual e sonora públicos<sup>24</sup> (Sodré, 2002: 16-17). E nas tecnologias digitais o usuário se move com interfaces gráficas e sonoras trocando a *representação* pela vivência *expressiva* (Sodré, 2002: 23)<sup>25</sup>. No plano da *representação* social (e econômica) as redes

---

<sup>24</sup> A velocidade da imagem também pode oferecer o “preenchimento” entre os seus “intervalos” com o imaginário e a imaginação despertados nos cidadãos.

<sup>25</sup> Verifica-se que estas novas formas de *expressão* digital podem “antecipar” a efetivação ou não de um *uso* desejado para o *espaço* urbano a ser implantado através de exercícios de apropriação virtual.

cibernéticas podem promover a equidade desta *representação*, pois o suporte faz os “grandes” equivalerem aos “pequenos” (Sodré, 2002: 27). No universo das mídias as ações de participação democrática, o retorno da informação, o *feedback*, podem ocorrer em “tempo real” de forma coordenada e cooperativa<sup>26</sup>; assim exemplificando: imagens em vídeo de uma manifestação podem ser “emocionantes” e criarem iniciativas de reivindicação; pesquisas de opinião podem ser retroativas quando feitas pela *internet*; o telefone e a *internet* coletam informações remontando suas fontes pelo rádio e televisão (Joël de Rosnay em Casalegno, 2007: 39). De modo que as experiências virtuais acima citadas podem ser o índice de um compartilhamento para estabelecer um vínculo social sobre um *espaço* físico real. Ou deve-se assumir uma nova “realidade” do *espaço* virtual: um indivíduo pode pertencer muito mais a uma rede de comunicações do que seu lugar de nascimento. (Gianni Vattimo em Casalegno, 2007: 86)

Segundo Joël de Rosnay (em Casalegno, 2007: 37), as novas tecnologias das mídias e das redes cibernéticas vieram enfatizar a necessidade do sujeito em se relacionar com valores imateriais até mesmo esquecidos.<sup>27</sup>

Deve-se notar ainda que as mídias ao recortar “cenas” da cidade podem conferir um “orgulho” de pertencimento do cidadão para com aquele *lugar* midiaticizado, dada a “aura” atribuída pelos cidadãos em muitos dos veículos de

---

<sup>26</sup> Dadas às manifestações dos suportes midiáticos, opera-se por *interação* diferentemente do que se dava, por exemplo, na era dos livros,

“A leitura não permite uma interação com Shakespeare (...) Contrariamente a Internet permite uma interação viva! Em rede, ela é viva e instantânea, inscreve-se no tempo.” (Paul Virilio em Casalegno, 2007: 92)

<sup>27</sup> Neste caso um bom exemplo é a comunidade científica, pois mesmo que seus membros não se conheçam na realidade compartilham de uma ética comum, objetos e objetivos de pesquisa, denúncia de erros, publicações, etc (Joël de Rosnay em Casalegno, 2007: 37). Para Howard Rheingold (em Casalegno, 2007: 204 e 207) um sentimento de confiança mútua entre os membros de uma comunidade virtual deve ser um princípio; mas também há a possibilidade de avaliar a confiança das pessoas de tempos em tempos, classificando-as (sistemas como *E-Bay*, *Slashdot*, *Orkut*).

comunicação, numa espécie de “catarse” do cidadão feita através do lugar *representado* pela mídia (imagens de *lugares* da cidade na telenovela, no cinema, no vídeo, no vídeo *clip*, etc).



Figura 28. Cena da telenovela *O Rei do Gado*, TV Globo, 1996 e 1997. Coletada em Ferrara, 1999a: 113.

A imagem televisiva, ainda que de “sobrevôo” (portanto pouco “perceptível” como arquiteturas possivelmente reconhecíveis à altura visual do transeunte), pode construir a *identidade* entre imagem urbana e o cidadão em veículos midiáticos de massa.

### **Usos das mídias para a construção da *cidade* e do *urbano*: verdade e falsidade**

Henri Lefebvre observa o papel ambíguo das *representações* do mundo contemporâneo (inclui-se as mídias, obviamente) e demonstra que elas não são nem “falsas nem verdadeiras”, mas “falsas e verdadeiras” ao mesmo tempo<sup>28</sup> (Odette

---

<sup>28</sup> Um exemplo prático deste duplo papel que as novas tecnologias podem efetivar está no “Echelon” (sistema para a espionagem econômica e industrial) que foi aproveitado pelas grandes organizações a serviço do Estado, grandes organizações civis, corporações,

Seabra em Martins, 1996: 89); ou seja, as mídias podem “esvaziar” um processo de construção cidadã. Mas, como lembra Lefebvre, as *representações* distanciam o sujeito do *vivido* ao manipular este *vivido*; porém se multiplicam num universo de significantes onde já não mais seria importante aquele *vivido*: criam um *vivido* próprio (ainda que imagético e virtual) (Odette Seabra em Martins, 1996: 89),

“Para Lefebvre, a representação não é aparência reificada, como o era para Marx, mas substituindo coisas, produtos, obras, relações, acaba se tornando socialmente concreta.” (Odette Seabra em Martins, 1996: 92)

Para Muniz Sodré (2002: 26-27) a “independência” do universo das mídias com seus significantes próprios outorgou uma tecnocultura que pode transformar as tradicionais formas de sociabilização, uma técnica política de linguagem capaz de intervir na consciência humana que sintetiza a tese deste autor acerca de uma *antropotécnica* política e de um *quarto bios*.

Diante desta revolução eletroeletrônica e eletrocibernética cabem aos arquitetos e urbanistas a tomarem como parte integrante de suas práticas; e não se posicionarem como nos primórdios da revolução mecânica, quando coube aos engenheiros assimilarem as novas manifestações da técnica deixando para os arquitetos a “composição de fachadas”.

Para bem ou para mal, há de se decidir quando e como se dará o uso das *representações* enquanto mídias que podem ajudar na construção do plano urbano e do imaginário citadino como referencial de *lugar*, verificando seu duplo papel. Assim se pode exemplificar com alguns usos da imagem urbana ou de grupos sociais e seus *lugares* correlacionados, e que “estetizados” pelas mídias promovem a diferenciação “cultural”, criam um “orgulho” de uma guetização que, em muitos casos, “camuflam” suas “misérias” sócio-econômicas,

“(…) por vezes até a independência condicional, concedida aos diferentes subconjuntos locais formando uma *entidade extraterritorial interna* que abole não somente a distinção entre povoamento metropolitano e ‘colônia de povoamento’, mas também, o que é mais grave, o *direito de cidade*.” (Virilio, 1993: 96)

---

empresas, etc, sobre dados de cidadãos, contribuintes, consumidores e prestadores de serviços. (Sodré, 2002: 15)

A “discriminação” do *lugar* (e seus grupos sociais) pelas mídias pode se converter na luta marginal que se expressa em manifestações culturais, como que se o *lugar* fosse um “mote” ou estereótipo exótico de expressão e diferença social. Com a pertinência e o tempo de exposição do *lugar* que a mídia produz, “aceitam-se” as “expressividades” do *lugar* dotado de “reconhecimento”, caracterizando um processo sorrateiro onde o *lugar* serviu apenas para veicular uma propaganda do *diferente* “culturalmente” destacável, ainda que seu cotidiano seja permeado pela *diferença* sócio-econômica (mais “rebaixada”). Trata-se de práticas de “estetização” do *lugar* e dos cidadãos, seja para a “boa” convivência política nas cidades numa estratégia do Estado para gerir a totalidade da sociedade (Odette Seabra em Martins, 1996: 77), seja na formulação de uma massa de “consumidores” de padrões espaciais ditos adequados (o “melhor” local para se divertir com segurança; o bairro com *status* para a residência), seja até para a “diversão” turística em *lugares* passíveis de “estetização”.

A interpretação da metrópole paulistana através dos sistemas de mídias é considerada de interesse aqui porque representa e “ilumina” alguns *lugares* de São Paulo (e seus grupos identificadores ou relacionados), outorgando a caracterização de território pela imagem de cidade (veiculadas pelo cinema, teatro, vídeo *clip*, telenovela, etc).

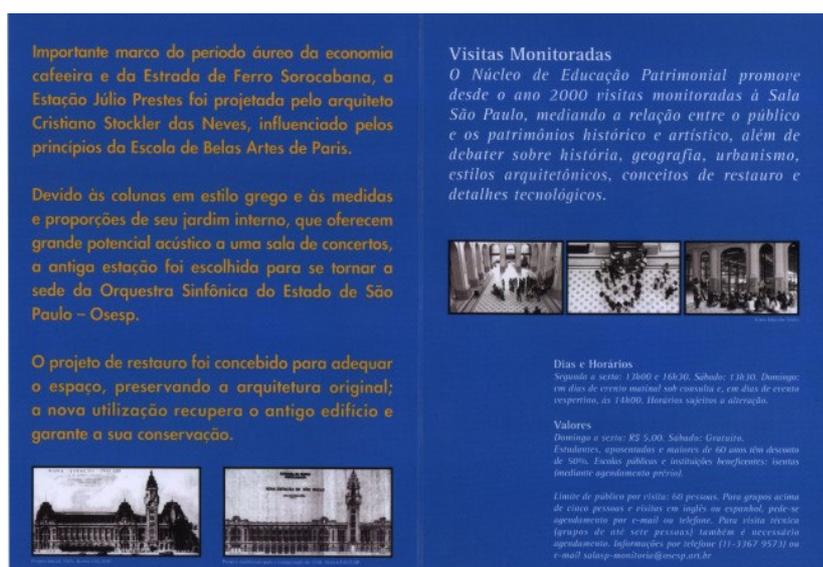


Figura 29. Folder de divulgação da Sala São Paulo, sede da orquestra sinfônica do Estado de São Paulo. Fundação OSESP, Organização Social da Cultura, 2008.

A recorrência à linguagem verbal escrita como divulgação da sala de concertos provavelmente não considera condições sociais do entorno imediato à sede da orquestra: os “meninos de rua” (e provavelmente analfabetos) da “Crakolândia” no bairro da Luz, São Paulo, SP. Mesmo porque e muito provavelmente o “repertório” musical da sinfônica também não está ao “alcance” destes meninos.



Figura 30. Fotografias da abertura do Centro Cultural Banco do Brasil no Centro de São Paulo. Coletada em Catálogo da Exposição *Resgate*. *Tunga: o articulador do heterogêneo* deste centro cultural.

A exposição de abertura do antigo Banco do Brasil como centro cultural contou com uma retrospectiva da obra do artista plástico Tunga. Ele trouxe numa *performance* atores interpretando mendigos do Centro de São Paulo distribuindo sopa aos convidados. Crítica social ou uma maneira de identificar o novo centro de cultura com seu “público” “alvo” do local, os mendigos ali “estetizados” pelos atores.



Figura 31. Cena do filme *Pixote: a lei do mais fraco*. Direção de Héctor Babenco, São Paulo, SP, col, VHS NTSC, 81 min. Fotografia: Luciano T. Tricárico.

O cinema como mídia de massa “recorta” imagens de um *lugar* da cidade e o associa aos “meninos de rua”. Com o cinema também pode estereotipar este *lugar* que passa a ser vinculado essencialmente a este grupo social.



Figura 32. Propaganda publicitária de imóvel à avenida Faria Lima. Coletada em COSTA, 2000: 54.

A propaganda do imóvel residencial com *home office* pode enfatizar um modo de vida urbano para toda uma comunidade, além definir padrões arquitetônicos e urbanos deste modo de vida.



Figura 33. Eixo do Rio Tamanduathey que se prolonga até a cidade de Santo André como de intervenções urbanas, 1999. Coletada na Revista de divulgação do projeto pela Prefeitura Municipal de Santo André, SP, 1999.

Intervenções que caracterizam projetos de grandes vultos econômicos e de longo prazo para serem concluídos; mas que “animam” o mercado imobiliário desde as primeiras especulações de intervenção promovendo a imagem urbana do local dito “ideal” para o trabalho e da localização da empresa.

**Conclusão – Planos e cidades**

## Conclusão – Planos e cidades

Conclui-se que um dos fatores que podem levar muitos planos urbanos calcados em preceitos *modernistas* a se “frustrarem” está na condição com que eles conseguem (ainda que muitas vezes não perceptivelmente) *raptar* a cidade real existente. Ou seja, o próprio urbanismo interfere num modo de “roubo” do direito à cidade.

Portanto o *rapto*, como embotamento de um plano urbano *modernista*, é uma possível *generalização* “substantiva” de análise. Pode-se a partir desta consideração entender que os planos urbanos *modernistas* são acometidos por uma ou mais *raptabilidade(s)* “predicativa(s)” específica(s) a cada um deles, como foi verificado nos planos analisados. A análise daqueles planos foi auxiliada por categorias que superam o caso específico e podem se manifestar em outros casos, criando uma condição mais *genérica* e abstrata que ajudam a verificar semelhanças e diferenças entre os diferentes casos de *rapto*. Mas para estabelecer estas *raptabilidades* é necessário estudar anteriormente os casos para depois então formular as possíveis categorias, porque elas emanam da análise e não se colocam *a priori*. Foi assim que se desenvolveram os estudos de caso aqui arrolados para São Paulo: os planos e relatórios urbanísticos de Robert Moses, Anhaia Mello e do padre Lebreton. Aquelas análises demonstraram que a *raptabilidade* passa a ser uma categoria de análise e o *rapto* (caso verificada a *raptabilidade*) será uma constatação fenomênica.

Portanto os planos urbanos *modernistas* (sejam progressistas ou culturalistas) de Robert Moses, Anhaia Mello e do padre Lebreton para São Paulo podem ser considerados “impraticáveis” no contato com o *empírico* da cidade, porque apresentam *raptabilidades*. Cabe aqui um breve resumo de algumas destas *raptabilidades* já discutidas nos capítulos II e III.

Uma *raptabilidade* do direito à cidade existente quando provocada por *modelos* de cidade considerados ideais e aplicados em outros contextos: no caso de Robert Moses esta *raptabilidade* se apresenta através das condições de Nova York “transportadas” para São Paulo; da mesma forma que os modelos norte-americanos de gestão da cidade e da região e o padrão de cidade-jardim de Ebenezer Howard serão “importados” por Anhaia Mello e aplicados em São Paulo. No caso das

propostas do padre Lebrecht se observa que o ideal urbano surge “travestido” por uma ideologia social “importada” através do arquiteto e urbanista francês Gaston Bardet.

Nos três casos se observa como a *raptabilidade* é constatada pela “imposição” de um modo de vida *universalizante* para toda uma sociedade diversa. Assim Robert Moses tentava conduzir São Paulo para uma sociedade calcada em valores oriundos da produção industrial, e para tanto definiu zonas específicas na cidade onde se deveria morar, trabalhar, deslocar-se e se permitir ao lazer; Anhaia Mello procurou impor as relações de *vizinhança* e vida *comunitária* (até mesmo com características bucólicas); Lebrecht em seu diagnóstico e prognóstico urbano para São Paulo confrontava dados sociais (qualitativos e quantitativos) com parâmetros morais do catolicismo.

Nos três casos a *raptabilidade* é decorrência de ideologias urbanas que se consolidavam em pensamento urbanístico ou em “amalgama” das escolas de formação profissional, que em última instância era a promoção de um técnico *perito* urbanista desenvolvendo o papel de definidor unívoco (ou até de “demiurgo”) nas e das condições sócio-espaciais da cidade. Assim Robert Moses conseguiu aceitação política de seu plano para São Paulo porque também era uma intervenção que “prolongava” o pensamento do urbanismo progressista do “aclamado” Prestes Maia; Anhaia Mello se vinculou à universidade conquistando respeito como um *perito* do urbanismo, sendo considerado um “formador” da opinião pública de então; Lebrecht fez pesquisas para elaboração de planos diretores a cargo do CEPEU FAU USP (Centro de Pesquisas e Estudos Urbanísticos da Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo) e os métodos de pesquisas utilizados pela SAGMACS (Sociedade para Análise Gráfica e Mecanográfica Aplicada aos Complexos Sociais) foram introduzidos nos programas de disciplinas que Anhaia Mello ministrava na FAU USP (Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo).

Outra *raptabilidade* observada pode estar na “frustração” do ideário de urbanismo de Anhaia Mello que hoje se revela, mas que naquele momento era tido como um forte papel transformador sócio-espacial; e se resume na proposta de zoneamento que atendia às demandas mais valorizadas e ricas da cidade. Como se sabe, este zoneamento de 1947 foi definido por um caráter normativo que cabia somente aos técnicos *peritos* do urbanismo a “capacidade” para executá-lo

(Feldman, 1996: 8). Feldman (1996: 176) observa que a lei de zoneamento aprovada em 1972 para a cidade de São Paulo teve como “pano de fundo” o regime político autoritário vigente que poderia explicar o viés antidemocrático desta lei; mas esta lei de zoneamento pode ser interpretada como um acúmulo e síntese que recupera os conteúdos do zoneamento proposto por Anhaia Mello em 1947; e se pode notar que aquele zoneamento de Anhaia Mello também não atribuiu “transparência” ao processo que culminaria na sua implantação (embora Anhaia Mello utilizasse todo um discurso da participação popular no plano).

Pode-se verificar uma *raptabilidade* no fato do padre Lebreton propor a “imposição” de um limite populacional para a metrópole paulistana que deveria ser controlada através de instrumentalidades da lei (que por si só não garantem tal limitação).

Robert Moses pode *raptar* a cidade existente quando propõe “arrasar” centros urbanos consolidados para promover a circulação do trabalhador e da mercadoria (essenciais para o bom desempenho da indústria), ao mesmo tempo em que produz como consequência um “desarranjo” das relações de *lugar* e das referências urbanas estabelecidas.

O fato é que o projeto do *modernismo* urbano (em sua generalidade e generalização) não conseguiu se libertar de uma ideologia social e de uma sintaxe formalista e programática *funcionalista racionalizadora* como premissas concebidas; e, portanto, distante do “diálogo” da linguagem sócio-espacial ou da cidade real existente. De modo que se comprova que para planejar e intervir na cidade é necessário haver uma prospectiva como leitura do *uso*<sup>1</sup> (e não necessariamente da

---

<sup>1</sup> Entende-se aqui o *uso* como observação de atividades existentes no espaço. Entende-se *função* como atividades projetadas para o espaço, mas que ainda não se efetivaram. Pode-se ter a coincidência da *função* projetada com o *uso* que se dá tal como se previa aquela *função*. No entanto, pode-se ter um *uso* do espaço completamente diferente ou alterado (totalmente ou em partes) daquela *função* desejada para o espaço. De modo que se pode formular: toda *função* poderá levar a um ou vários *usos* previsto(s), mas depois se pode observar que na realidade do espaço nem todo *uso* decorre da *função* (ou *funções*) projetada(s). Pensada em referência ao *tempo*, a *função* será uma “afetação” momentânea (Virilio, 1993: 200), inclusive ela pode ser apenas uma intelecção de seu projetista, sem ao menos nunca se dar como fato realizado.

*função*) existente na realidade. De modo que o projeto do *modernismo* poderá ser revisto à luz da leitura e linguagem do *uso* do *espaço* e, portanto, da linguagem da cidade,

“(...) é o uso que qualifica o espaço (...)” (Virilio, 1993: 197; tradução livre do autor)

De modo que é quase impossível inferir sobre as qualidades do *espaço* sem seu *uso* real pelo “ingrediente” social – indivíduo ou grupo. O plano urbano é essencialmente formulado num “antes” onde ainda não é possível verificar as condições sobre as qualidades dos *usos*. As *funções* objetivas de um pensamento *moderno* sobre o *espaço* provavelmente serão transgredidas por *usos* “parasitas”, outorgando signos de *crise* ao planejamento urbano. Muito provavelmente a idéia de *crise* do urbanismo *moderno* pode estar no fato de interpretar o plano como simples *objetivação funcional* da economia, da administração, da técnica, etc. Mas se sabe que a cidade não “suporta” somente estas *funções*.

Outro fator que explicita a *crise* (segundo o *moderno*) é o entendimento do *uso* como “clandestinidade” da *função* no e do *espaço*. Ou seja, os *usos* quando diferentes das *funções* projetadas são entendidos como “subversões”, “anomalias”, “frustrações”, etc; por outro lado é possível interpretar os *usos* “anômalos” como uma “transgressão” necessária porque “alimentou” e “alimenta” a sociedade com novos costumes, quebra de antigos tabus, fonte de transformação sócio-espacial (Virilio, 1993: 202-203). Mas o que se apresenta como desafio para a disciplina urbanística da atualidade é o reconhecimento do *uso* do *espaço* socialmente construído recuperando, com sinal trocado, o papel exercido pela função para os urbanistas *modernos*. O *uso* do *espaço* (ao contrário da *função*) parece que ainda está no “anonimato” perante o urbanismo.

Sendo assim, um encaminhamento metodológico para reinterpretar a *crise* da disciplina urbanística pode ser a aproximação entre o plano, o *tempo* e o *espaço* do *vivido*, *empiricizando-os*; a fim de que o *cotidiano* em seus *usos* seja um signo potencial para uma nova forma de se fazer e rever o plano. Se o plano está sob o signo do *cotidiano*, ele poderá se vincular a um processo contínuo de aproximação entre os profissionais do urbanismo e a população que efetivamente *usa* a cidade.

Promove-se uma outra dimensão de desejos que se distanciam daquele “distante” tempo de um planejamento de metas. Daí decorrem os desdobramentos que a atual situação dos meios da produção e da tecnologia podem oferecer para o plano urbano, visto que estes meios constituem parte do *cotidiano vivido*.

Entretanto não se trata (obviamente) de creditar ao plano feito com signos do *cotidiano* a eficiência “canalizadora” de solução para todos os problemas que o planejamento urbano pode enfrentar. Apresentam-se aqui *possibilidades* (portanto *índices*) para novos desdobramentos a fim de revisar constantemente a prática urbanística.

## **Bibliografia**

## Bibliografia

- ADORNO, Theodor W.. *Progresso*. In “Palavras e sinais” – Modelos críticos 2. Tradução de Maria Helena Ruschel. Petrópolis: Vozes, 1994, p. 37-61.
- ANHAIA MELLO, L.. *A Cidade-jardim*. Revista Digesto Econômico, nov 1947, p. 27-30, São Paulo: Ed. Comercial Ltda., 1947.
- ANHAIA MELLO, L.. *O Transporte Individual e Coletivo na Cidade Moderna*. Revista Digesto Econômico, abr 1947, p. 39-43, São Paulo: Ed. Comercial Ltda., 1947a.
- ANHAIA MELLO, L.. *Urbanismo em escala humana*. Revista Digesto Econômico, mar 1947, p. 37-43, São Paulo: Ed. Comercial Ltda., 1947b.
- ANHAIA MELLO, L.. *Planejamento e govêrno urbano*. Revista Digesto Econômico, mar 1947, p. 17-20 e p. 87-90, São Paulo: Ed. Comercial Ltda., 1947c.
- ANHAIA MELLO, Luiz Ignácio Romeiro de. *O Plano Regional de São Paulo: uma contribuição da Universidade para o estudo de “Um Código de Ocupação Lícita do Solo”*. São Paulo: Monografias FAU USP, 1954.
- ANHAIA MELLO, L.. *A Cidade, Base Material de Relações Sociais. Sociologia Urbana, Ecologia Humana e o Plano de Londres*. Revista Engenharia, Instituto de Engenharia do Brasil. São Paulo: set 1944 a ago 1945.
- ANHAIA MELLO, L.. *Programa da Cátedra n. 23 – Urbanismo*. São Paulo: FAU USP (mimiografado), 1959.
- ARASAWA, Cláudio Hiro. *A árvore do urbanismo de Luiz Anhaia Mello*. São Paulo: Dissertação de mestrado, 1999.
- ARGAN, G. C.. *Arte moderna*. São Paulo: Ática, 2001.
- ARGAN, Giulio Carlo. *História da Arte como História da Cidade*. São Paulo: Martins Fontes, 1998.
- ARGAN, Giulio Carlo. *Projeto e destino*. São Paulo: Ática, 2001.
- BAKHTIN, M.. *Marxismo e filosofia da linguagem*. São Paulo: Hucitec, 1981.
- BARBOSA, Ignez C.. *O período técnico-científico e a organização do espaço*. In Simpósio Teoria e Ensino de Geografia. Belo Horizonte: SESU UFMG, 1983, p. 49-57.

- BAUMAN, Zygmunt. *O mal-estar da pós-modernidade*. Rio de Janeiro: Jorge Zahar, 1998.
- BAUMAN, Zygmunt. *Modernidade e ambivalência*. Rio de Janeiro: Jorge Zahar, 1999.
- BAUMAN, Zygmunt. *Modernidade líquida*. Rio de Janeiro: Jorge Zahar, 2001.
- BERMAN, Marshall. *Tudo que é sólido desmancha no ar: a aventura da modernidade*. São Paulo: Cia. das Letras, 1986.
- BLOCH, Ernst. *O princípio esperança*. Rio de Janeiro: Contraponto/Ed. UERJ, 2006.
- CAMPOS, Candido Malta. *Os rumos da cidade: urbanismo e modernização em São Paulo*. São Paulo: Editora SENAC São Paulo, 2002.
- CASALEGNO, Federico. *Memória Cotidiana*. Porto Alegre: Meridional, 2007.
- CASTELLS, Manuel. *The informational City*. Cambridge: Blackwell, 1993.
- CARLOS, Ana Fani. *A (re)produção do espaço urbano*. São Paulo: Edusp, 1994.
- CERTEAU, Michel de. *A invenção do cotidiano*. Petrópolis: Província/Belo Horizonte: Editora da UFMG, 2002.
- CERTEAU, Michel de. *Teoria e Método no Estudo das Práticas Cotidianas*. In SZMRECSANYU, M. I. (Org.). *Cotidiano, Cultura Popular e Planejamento Urbano*. São Paulo: FAU USP, 1985.
- CHOAY, Françoise. *A regra e o modelo*. São Paulo: Perspectiva, 1985.
- COLI, Jorge. *Novos do passado*. In Caderno Mais!. Folha de São Paulo, 15 jul 2007, pg. 3.
- COLQUUHOUN, Alan. *Modernidade e tradição clássica – ensaios de arquitetura*. São Paulo: Cosac & Naify, 2004.
- COSTA, André. *A imagem da Arquitetura e a arquitetura da Imagem*. Dissertação de mestrado. FAU USP, São Paulo, 2000.
- COSTA, Luiz Carlos. *Plano Diretor: uma personagem à procura de seus autores*. Tese de doutoramento FAU USP. São Paulo, 1995.

- CYMBALISTA, Renato. *A trajetória recente do planejamento territorial no Brasil: apostas e pontos a observar*. In Revista Paranaense de Desenvolvimento, n. 82. Curitiba: 2006, pg. 29-45.
- DERRIDA, Jacques. *Força da lei*. São Paulo: Martins Fontes, 2007.
- ECO, Umberto. *A estrutura ausente*. São Paulo: Perspectiva, 1986.
- ELIAS, Eduardo de Oliveira. *Escritura urbana*. São Paulo: Perspectiva, 1989.
- ELLUL, Jacques. *A Técnica e o desafio do século*. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1968.
- FELDMAN, S.. *Planejamento e zoneamento: São Paulo 1947-1972*. Tese de doutoramento. São Paulo: FAU USP, 1996.
- FERRARA, Lucrécia D´Alessio. *Arquitetura e linguagem: investigação contínua*. In “Visualidade, urbanidade, intertextualidade”. São Paulo: Hacker, 1998.
- FERRARA, Lucrécia D´Alessio. *Design em espaços*. São Paulo: Rosari, 2002.
- FERRARA, Lucrécia D´Aléssio (Org.). *Espaços comunicantes*. São Paulo: Ana Blume, 2007.
- FERRARA, Lucrécia D´Aléssio. *Olhar periférico: Informação, Linguagem, Percepção Ambiental*. São Paulo: Edusp, 1999.
- FERRARA, Lucrécia D´Aléssio. *Os significados urbanos*. São Paulo: Edusp/FAPESP, 1999a.
- FERRARA, Lucrécia D´Aléssio. *Ver a cidade*. São Paulo: Nobel, 1988.
- Folha de São Paulo. Caderno Mais!. Entrevista com Umberto Eco. 11 mai, 2008, pg. 4.
- Folha de São Paulo. Caderno Mais!. 27 abr, 2008, pg. 10.
- Folha de São Paulo. Caderno Mais!, 04 mai, 2007, pg. 14.
- Folha de São Paulo. Caderno Mais!. 11 mar, 2007, pg. 4-5.
- GALBIERI, Thalita A.. *Os planos para cidade no tempo*. <http://www.vitruvius.com.br/resenhas/textos/resenha210.asp>. Acessado em 15 de julho de 2008.
- GEDDES, Patrick. *Cidades em evolução*. São Paulo: Papyrus, 1994.

- GIDDENS, Anthony. *As conseqüências da modernidade*. São Paulo: UNESP, 1991.
- GOTTDIENER, Mark. *A produção social do espaço urbano*. São Paulo: Edusp, 1993.
- HABERMAS, Jürgen. Folha de São Paulo, Caderno Mais, 05 de janeiro de 2003, p. 11.
- HABERMAS, Jürgen. *Teoría de la acción comunicativa: crítica de la razón funcionalista*. Madrid, Altea: Taurus, Alfaguarra, S.A, 1988, vols. I e II.
- HAESBAERT COSTA, R.. *O mito da desterritorialização*. Rio de Janeiro: José Olympio, 2004.
- HARVEY, David. *A condição pós-moderna*. São Paulo: Loyola, 1992.
- HELLER, Ágnez. *La revolución de la vida cotidiana*. Barcelona: Ediciones Península, 1982.
- HISSA, Cássio Eduardo Viana. *A mobilidade das fronteiras: inscrições da geografia na crise da modernidade*. Belo Horizonte: Editora da UFMG, 2002.
- HOWARD, Ebenezer. *Cidades-jardim de amanhã*. Introdução de Dacio A. B. Ottoni. São Paulo: Hucitec, 1996.
- IANNI, Octávio. *Enigmas da modernidade-mundo*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2003.
- JACOBS, Jane. *Muerte e vida de las grandes ciudades*. Madrid: Ediciones Península, 1961.
- JAMESON, F.. *Espaço e imagem, teorias do pós-moderno e outros ensaios*. Rio de Janeiro: Editora da UFRJ, 1994.
- KELDER, Diane. *O melhor do impressionismo francês*. São Paulo: Ática, 1997.
- KON, Nelson e DUARTE, Fábio (Orgs.). *A (Des)construção do caos*. São Paulo: Perspectiva, 2008.
- KUHN, Thomas S.. *A estrutura das Revoluções Científicas*. São Paulo: Perspectiva, 1975.
- KURZ, Robert. *O colapso da modernização*. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1992.
- LAMPARELLI, Celso M.. *O ideário do urbanismo em São Paulo em meados do século XX*. São Paulo: FAU USP, Cadernos de Pesquisa do LAP 5, 1995.

- LAMPARELLI, Celso M.. *O ideário do urbanismo em São Paulo em meados do século XX: o Pe. Lebrecht: continuidades, rupturas e sobreposições*. São Paulo: FAU USP, Folheto em fotocópia, 1994.
- LAMPARELLI, Celso M.. *Louis Joseph Lebrecht e a pesquisa Urbano-Regional no Brasil*. Revista Espaço e Debates, n. 37. São Paulo: NERU, 1994a.
- LEFEBVRE, Henri. *Espaço e política: o direito à cidade*. São Paulo: Documentos, 1969.
- LEFEBVRE, Henri. *A Revolução Urbana*. Belo Horizonte: Editora da UFMG, 2004.
- LEFEBVRE, Henri. *Le Retour de la Dialectique*. Paris: Messidor/Éditions Sociales, 1986.
- LEME, M. C. S.. *A pesquisa pioneira de Lebrecht sobre as condições de habitação em São Paulo*. In Espaço e Debates Revista de Estudos Regionais e Urbanos, São Paulo: v. 24 n. 45, jan/jul 2004, p. 110-113.
- LEME, M. C. S.. *Planejamento em São Paulo: 1930-1969*. São Paulo: FAU USP, Dissertação de mestrado, 1984.
- LEMOS, Carlos Alberto. *O caderno de São Paulo*. São Paulo: Rhodia, 1979.
- LYNCH, Kevin. *A Imagem da Cidade*. Lisboa: Edições 70, 1960.
- LYOTARD, Jean-François. *A condição pós-moderna*. Rio de Janeiro: José Olympio Editora, 1998.
- LYOTARD, Jean-François. *Moralidades pós-modernas*. Campinas: Papyrus, 1996.
- LYOTARD, Jean-François. *O pós-moderno*. Rio de Janeiro: José Olympio, 1986.
- MAFFESOLI, Michel. *O conhecimento comum: compêndio de sociologia compreensiva*. São Paulo: Brasiliense, 1985.
- MAGALHÃES, Sérgio F.. *A cidade na incerteza*. Rio de Janeiro: Viana e Mosley, 2007.
- MARICATO, Ermínia. *Brasil, cidades: alternativas para a crise urbana*. Petrópolis: Vozes, 2001.
- MARTINS, José de Souza (Org.). *Henri Lefebvre e o retorno à dialética*. São Paulo: Hucitec, 1996.

- MARTINS, Maria Lúcia Refinetti Rodrigues. *Qual modernidade, qual utopia? São Paulo dos últimos dez anos*. Tese de doutoramento. São Paulo: FAU USP, 1993.
- MEIER, Regina M. P.. *Metrópole e urbanismo: São Paulo anos 50*. São Paulo: Tese de doutoramento FAU USP, 1991.
- MIQUELIN, João Augusto. *Modernidade e modernização – uma introdução ao estudo da modernidade na América Latina*. Dissertação de mestrado. São Paulo: Faculdade de Educação, 1995.
- MONTANER, Josep Maria. *A modernidade superada: arquitetura, arte e pensamento do século XX*. Barcelona: Gustavo Gili, 2001.
- MORIN, Edgar. *O problema epistemológico da complexidade*. Lisboa: Publicações Europa-América, 1996.
- MOSES, Robert. *Programa de Melhoramentos Públicos para São Paulo: elaborado na administração do governador Adhemar de Barros e do prefeito Linneu Prestes*. São Paulo: Prefeitura do Município de São Paulo, 1950.
- MUMFORD, Lewis. *Technics and civilization*. New York: Harcourt, Brace and World, 1963.
- NOGUEIRA, Brenno Cyrino. *Documentos sobre o urbanista L. I. R. de Anhaia Mello – I*. São Paulo: Monografias FAU USP, 1986.
- OLIVEIRA, Rosyska Darcy de. *Reengenharia do tempo*. Rio de Janeiro, Rocco, 2003.
- PEREIRA, Luiz Carlos Bresser. *A sociedade estatal e a tecnoburocracia*. São Paulo: Editora Brasiliense, 1977.
- PEIRCE, Charles Sanders. *Semiótica e filosofia*. São Paulo: Cultrix/EDUSP, 1975.
- PRIGOGINE, Ilya. *O fim das certezas*. São Paulo: Ática, 1999.
- PRIGOGINE, Ilya e STENGERS, Isabelle. *Entre o tempo e a eternidade*. São Paulo: Cia. das Letras, 1992.
- RACINE, Jean-Bernard. *La Ville entre Dieu e le's hommes*. Paris: Éditions Anthropos, 1993.
- RITTEL, Horst W. J.; WEBBER, Melvin M.. *Dilemmas in a General Theory of Planning*. In Policy Sciences, n. 4. Amsterdam: Elsevier Scientific Company, 1973.

- RITTEL, Horst W. J.. *On the Planning Crisis: Systems Analysis of the "First and Second Generations"*. In BedriftØkonomien, n. 8, 1972.
- ROLNIK, Raquel. *A cidade e a lei: legislação, política urbana e território na cidade de São Paulo*. São Paulo: Studio Nobel/FAPESP, 1997.
- ROUANET, S. P.. *Mal-estar na modernidade*. São Paulo: Cia. das Letras, 1993.
- SAGMACS & SÃO PAULO. *Estudo para uma política habitacional*. São Paulo: Prefeitura Municipal de São Paulo, 1958.
- SAGMACS & SÃO PAULO – (cidade). Comissão Municipal de Pesquisa Urbana. *Estrutura Urbana da Aglomeração Paulistana*. Relatório de Pesquisa dirigido pelo Pe. Lebet. (não publicado). São Paulo: 1958.
- SALVI, Ana Elena. *Cidadelas da Civilização: políticas norte-americanas no processo de urbanização brasileira com ênfase na metropolização paulistana dos anos 1950-1969*. Tese de doutoramento. São Paulo: FAU USP, 2005.
- SANTOS, Milton. *A natureza do espaço: técnica e tempo, razão e emoção*. São Paulo: Hucitec, 1996.
- SCHÖNWANDT, Walter L.. *Planung in der Krise? Theoretische Orientierungen für Architektur, Stadt-und Raumplanung*. Stuttgart: Kohlhammer, 2002.
- SILVEIRA, Lauro F. B. da. *Sombras da Cidade Radiosa*. In Sinopses, nº. 19, jun. 1993. São Paulo: FAU USP, p. 45-49.
- SIMÕES Jr., J. G.. *O Departamento de Urbanismo da PMSP e sua contribuição no desenvolvimento do pensamento urbanístico nas décadas de 40 e 50*. São Paulo: FAU USP. Trabalho de Graduação Interdisciplinar, 1983.
- SODRÉ, Muniz. *Antropológica do espelho*. Rio de Janeiro: Vozes, 2002.
- SOJA, Edward W.. *Geografias pós-modernas: a reafirmação do espaço na teoria social crítica*. Rio de Janeiro: Jorge Zahar, 1993.
- SOMEKH, Nadia. *A cidade vertical e o urbanismo modernizador. São Paulo 1920-1939*. São Paulo: Nobel/EDUSP/FAPESP, 1997.
- SOUZA, Célia Ferraz e PESAVENTO, Sandra Jatahy (Orgs). *Imagens urbanas: os diversos olhares na formação do imaginário urbano*. Porto Alegre: Editora da UFRG, 1997.

- SOUZA, Marcelo Lopes de. *Mudar a cidade: uma introdução crítica ao Planejamento e à Gestão Urbanos*. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2002.
- SZMRECSANYI, Maria Irene (Org.). *Cotidiano, Cultura Popular e Planejamento Urbano*. São Paulo: FAU USP, 1985.
- TOLEDO, Benedito Lima de. *Prestes Maia*. São Paulo: Melhoramentos, 1996.
- TOLEDO, Benedito Lima de. *Três cidades em um século*. São Paulo: Duas Cidades, 1981.
- TOURAINÉ, Alain. *Crítica da modernidade*. Petrópolis: Vozes, 1997.
- TRICÁRIO, Luciano T.. *Modernidade e imagem urbana: raptos de cidade na metrópole*. São Paulo: Dissertação de mestrado, FAU USP, 2004.
- ULTRAMARI, Clóvis e REZENDE, Denis Alcides. *Mudanças e continuidades na gestão urbana brasileira*. In Revista Paranaense de Desenvolvimento, n. 82. Curitiba: 2006, pg. 19-28.
- VIANA, Cássio Eduardo. *A mobilidade das fronteiras*. Belo Horizonte: Editora da UFMG, 2002.
- VILLAÇA, Flávio José Magalhães. *Sistematização crítica da obra escrita pelo prof. Dr. Flávio José Magalhães Villaça sobre espaço urbano*. Tese de livre-docência FAU USP: São Paulo, 1989.
- VIRILIO, Paul. *O espaço crítico e as perspectivas do tempo real*. Rio de Janeiro: Editora 34, 1993.
- VIRILIO, Paul. *L'insecurité du terroirel*. Paris: Galiléé, 1993.
- WEBER, Max. *Burocracia*. In "Ensaio de Sociologia". Rio de Janeiro: Jorge Zahar, 2ª. edição. s.d..
- YÁZIGI, Eduardo. *O mundo das calçadas*. Tese de livre-docência apresentada ao Departamento de Geografia, FFLCH USP. São Paulo: 1997.

# Livros Grátis

( <http://www.livrosgratis.com.br> )

Milhares de Livros para Download:

[Baixar livros de Administração](#)

[Baixar livros de Agronomia](#)

[Baixar livros de Arquitetura](#)

[Baixar livros de Artes](#)

[Baixar livros de Astronomia](#)

[Baixar livros de Biologia Geral](#)

[Baixar livros de Ciência da Computação](#)

[Baixar livros de Ciência da Informação](#)

[Baixar livros de Ciência Política](#)

[Baixar livros de Ciências da Saúde](#)

[Baixar livros de Comunicação](#)

[Baixar livros do Conselho Nacional de Educação - CNE](#)

[Baixar livros de Defesa civil](#)

[Baixar livros de Direito](#)

[Baixar livros de Direitos humanos](#)

[Baixar livros de Economia](#)

[Baixar livros de Economia Doméstica](#)

[Baixar livros de Educação](#)

[Baixar livros de Educação - Trânsito](#)

[Baixar livros de Educação Física](#)

[Baixar livros de Engenharia Aeroespacial](#)

[Baixar livros de Farmácia](#)

[Baixar livros de Filosofia](#)

[Baixar livros de Física](#)

[Baixar livros de Geociências](#)

[Baixar livros de Geografia](#)

[Baixar livros de História](#)

[Baixar livros de Línguas](#)

[Baixar livros de Literatura](#)  
[Baixar livros de Literatura de Cordel](#)  
[Baixar livros de Literatura Infantil](#)  
[Baixar livros de Matemática](#)  
[Baixar livros de Medicina](#)  
[Baixar livros de Medicina Veterinária](#)  
[Baixar livros de Meio Ambiente](#)  
[Baixar livros de Meteorologia](#)  
[Baixar Monografias e TCC](#)  
[Baixar livros Multidisciplinar](#)  
[Baixar livros de Música](#)  
[Baixar livros de Psicologia](#)  
[Baixar livros de Química](#)  
[Baixar livros de Saúde Coletiva](#)  
[Baixar livros de Serviço Social](#)  
[Baixar livros de Sociologia](#)  
[Baixar livros de Teologia](#)  
[Baixar livros de Trabalho](#)  
[Baixar livros de Turismo](#)