

DA CIDADE MODERNA ÀS CONTEMPORÂNEAS: NOTAS PARA UMA CRÍTICA DO URBANISMO MODERNISTA

FROM MODERN TO CONTEMPORARY CITIES: NOTES FOR
A CRITIQUE OF MODERN URBANISM

Ludmila Brandão

Universidade Federal de Mato Grosso

Correspondência:

Programa de Pós-Graduação em Estudos Contemporâneos
Av. Fernando Correia da Costa, 2367 - Boa Esperança - Cuiabá
Mato Grosso - 78060-900
E-mail: ludbran@terra.com.br

Resumo

O texto parte da explosão urbana verificada no século XIX, em meio ao capitalismo industrial emergente e sua degenerescência, para alcançar o projeto hegemônico do urbanismo modernista que se pretende solução definitiva para as sociedades, legislando todos os espaços, normatizando todas as formas de ocupação e disciplinando os corpos e almas dos habitantes das cidades. Aborda, então, alguns impasses colocados pelo modelo de cidade moderna no Brasil e suas configurações no mundo globalizado.

Palavras-chave cidade moderna; urbanismo modernista; cidade contemporânea.

Abstract

The text examines the urban explosion observed in the nineteenth century, amid the emergent capitalism and its degenerescence, to reach the hegemonic project of modern urbanism intended to be definitive solution for the societies, legislating all the spaces, regulating all forms of occupation and disciplining the bodies and souls of city dwellers. Thus, it addresses some impasses posed by the model of modern city in Brazil and its configurations in the globalized world.

Keywords: modern city; modern urbanism; contemporary city.

Os limites da crítica: uma introdução

Como já se disse na crítica à antropologia, os textos etnográficos clássicos dizem mais dos etnógrafos que dos etnografados, uma vez que estes últimos, na maioria das vezes, não se reconhecem neles. Seguramente que a historiografia urbana, especialmente aquela mais antiga, quando então se acreditava estar lidando exclusivamente com fatos objetivos, apresenta o mesmo risco. A nenhum historiador é facultado escapar às ingerências subjetivas voluntárias e involuntárias, conscientes ou não, na produção narrativa. Por isso, nunca é demasiado lembrar que toda narrativa histórica, a urbana inclusive, é construção consciente atravessada por demarcações que escapam e até sabotam o historiador desavisado na sua pretensa objetividade. Pode-se mesmo dizer que as narrativas históricas são, sobretudo, plausibilidades que agradam (por diversas razões) aos seus narradores, eles próprios profundamente historicizáveis.

Um bom exemplo de historiografia pretensamente objetiva e, no entanto, mergulhada em sua própria e complexa visão de mundo, da qual é difícil distanciar-se, é a obra de Fustel de Coulanges (1830-1889), *A Cidade Antiga*¹. Tão citada, quanto criticada, *A Cidade Antiga*, publicada em 1864, narra com perspectiva muito singular o nascimento da cidade na antiguidade clássica, lançando mão de uma ampla e diversa documentação para tratar de inúmeros aspectos da vida urbana². Seus focos principais são a origem da propriedade privada, o surgimento do Estado e as transformações – tratadas pelo autor como “revoluções” – que explicariam a constituição da organização política das cidades-estados e sua decadência sob a conquista romana. A propósito da obra, Ronaldo Raminelli diz:

O modelo teórico construído por Fustel de Coulanges expressa as preocupações da segunda metade do século XIX, época impregnada pela ideia de progresso e por teorias voltadas ao ordenamento e compreensão das etapas da história humana³.

É claro que a distância temporal que guardamos hoje nos permite ler Coulanges quase literariamente, ou seja, mais como um documento de época do que uma historiografia que merece nosso crédito sem ressalvas. Quanto mais nos aproximamos de nosso tempo, essa capacidade de entrever as idiossincrasias da época, os comprometimentos ideológicos e culturais arraigados e naturalizados, as sutile-

¹ COULANGES, Fustel de. *A cidade antiga*. Trad. Frederico Ozanam Pessoa de Barros. Versão para eBook. eBooks Brasil, 2006.

² Ver a propósito SOUZA, Levi Leonel. “Resenha crítica - A cidade antiga (La cité antique)”. *Revista Rua*, n. 15, jun. 2009.

³ RAMINELLI, Ronald. “História Urbana”. Em: CARDOSO, C. VAINFAS, Ronaldo. *Domínios da História*. Ensaios de Teoria e Metodologia. 7ª. Ed., Rio de Janeiro: Campus, 1997: 186.

zas das subjetividades históricas, mais difícil se torna elaborar uma crítica consistente.

Em que pesem essas dificuldades, este texto lança um olhar sobre o processo de constituição (e algumas consequências) disso que ainda pode ser considerado como o maior dispositivo de aprisionamento das cidades desde meados do século XX até hoje: o urbanismo modernista. Nas limitações de um artigo, traça-se aqui um percurso entre o cenário urbano do início do século XIX aos dias de hoje, privilegiando evidentemente os fenômenos que favorecem a compreensão desse novo modelo urbano, para então avaliar as consequências em solo brasileiro, nos tempos atuais.

O século XIX e a cidade industrial

Segundo Lewis Mumford, até o século XIX, teria havido certo equilíbrio de atividades dentro da cidade. Elas se distribuíam mais ou menos equivalentes entre o trabalho, o comércio, a religião, as artes e as diversões. Com a dissolução do mundo feudal, a industrialização e a implantação do capitalismo, cujo início se deu no século XVI, as atividades produtivas e de mercado tenderam à concentração cada vez maior, com consequentes modificações no espaço urbano. Para o urbanista, os agentes geradores da nova cidade – a cidade industrial e capitalista – eram a mina, a fábrica e a ferrovia⁴. A especulação passou do comércio à exploração industrial tendo atingido os mais altos graus de exploração humana e decadência urbana. Entre as profundas transformações que culminaram nessa nova sociedade e nova cidade, estão a abolição das práticas monopolísticas das guildas que postergaram, o quanto puderam, a introdução da tecelagem mecânica; o surgimento e multiplicação da figura do trabalhador livre, não mais ligado à terra segundo o sistema feudal e nem às corporações de ofício; a implantação do mercado de trabalho e de mercadorias aberto e competitivo e, finalmente, a conquista e manutenção de colônias para exploração de matérias-primas necessárias às novas indústrias.

A urbanização aumentou na exata proporção do processo de industrialização. Um êxodo rural de grandes proporções culminará no crescimento extraordinário da população das cidades. A industrialização, responsável pela cooptação das forças de trabalho desde então livres – a principal força criadora do século XIX – produziu, segundo Mumford, “o mais degradado ambiente urbano que o mundo jamais vira”⁵. Na Inglaterra, 80% da população já habitava em cidades de mais de dois mil e quinhentos habitantes.

Se até o início do século XIX, a indústria se deu de forma descentralizada nas pequenas cidades do interior, através de muitas pequenas oficinas que dependi-

⁴ MUMFORD, Lewis. *A cidade na História: suas origens, transformações e perspectivas*. Trad. Neil R. da Silva. 4ª. Ed. São Paulo: Martins Fontes, 1998: 483.

⁵ MUMFORD, *op. cit.*, p. 484.

am da energia hidráulica e do transporte fluvial, o uso da máquina a vapor transformou completamente o quadro. A nova fonte de energia tornou possível a concentração, em um mesmo lugar, tanto de indústrias quanto de trabalhadores.

O vapor funcionava mais eficientemente em grandes unidades concentradas, com as partes da fábrica situadas a não mais que uns quinhentos metros de distância do centro produtor de energia: todas as máquinas de tecer ou fiar a recebiam por meio de correias e bielas acionadas pela máquina central, a vapor. Quanto mais unidades havia dentro de uma dada área, tanto mais eficiente era a fonte de energia: daí a tendência para o gigantismo⁶.

O congestionamento das cidades, em grande parte provocado pela fábrica movida a vapor, pode também ser atribuído ao novo sistema de transportes ferroviários amplamente utilizados desde 1830. Nos dois casos, a nova energia era produzida a partir do carvão que deu origem às concentrações urbanas especializadas em sua exploração, que alimentava também outras indústrias pesadas como a do ferro, da fundição, do vidro e da fabricação de máquinas, entre outras. Apesar do surgimento de muitas aglomerações urbanas em torno das indústrias ao longo das novas linhas ferroviárias e nos seus entroncamentos mais importantes, o fenômeno maior de adensamento populacional se verificou nas cidades existentes, ou seja, nas mais antigas capitais políticas e comerciais da Europa. Não somente por suas posições geograficamente estratégicas, diz Mumford, mas porque abrigavam os agentes do poder político, os bancos e bolsas e também porque detinham a “vantagem adicional de ter concentrado, durante séculos, uma ampla reserva de gente miserável, à margem da subsistência, aquilo a que eufemisticamente se dava o apelido de Reserva de Trabalho”⁷.

Londres e Paris no século XIX

É conhecida a afirmação da escritora inglesa Mary Shelley, que nasceu e viveu em Londres entre 1797 e 1851, autora do famoso *Frankenstein*, que

o inferno é uma cidade semelhante a Londres, uma cidade esfumada e populosa. Existe aí todo tipo de pessoas arruinadas e pouca diversão, ou melhor, nenhuma, e muito pouca justiça e menos ainda compaixão⁸.

Alemão de Wuppertall, Friedrich Engels (1820-1895) mudou-se em 1842 para a cidade inglesa de Manchester, onde pela primeira vez funcionou uma má-

⁶ MUMFORD, *op. cit.*, p. 494.

⁷ Idem, p. 495-496.

⁸ SHELLEY *apud* BRESCIANI, Maria Stella M. *Londres e Paris no século XIX: o espetáculo da pobreza*. São Paulo: Brasiliense, 1998: 22.

quina a vapor, acompanhando a abastada família proprietária de diversas fábricas na Alemanha e, a partir de então, na Inglaterra. Engels, que logo se interessou pela situação da classe trabalhadora, deixou preciosos textos nos quais relata, numa perspectiva crítica ao capitalismo, as condições de vida dos trabalhadores londrinos. Em um deles, citado por Raminelli, o autor se surpreende com as “dimensões colossais da cidade, capazes de levar um indivíduo a percorrê-la horas a fio, sem chegar ao início de um fim”⁹. Descreve as péssimas condições urbanas dos bairros ocupados pela classe operária, em geral compostos por casas de três a quatro andares, construídas sem planejamento em ruas estreitas, sinuosas, sujas e de cheiro nauseante. Bresciani também cita trechos em que Engels contrapõe aos bairros operários, as áreas ricas da cidade, que caracterizavam-se pelas portentosas mansões e belos parques públicos¹⁰. Em uma de suas conclusões sobre o que vê, Engels afirma que a alta concentração populacional e a vitalidade das ruas londrinas custaram caro aos seus cidadãos, que se tornaram “homens subjugados aos milagres da civilização e tiranizados pelos desagradáveis e fastiosos arroubos da multidão”¹¹.

Além dos operários em suas péssimas condições de moradia e dos desempregados, cada vez em maior número, os escritores que narram a vida em Londres no século XIX manifestaram o temor pelos crimes atribuídos aos mendigos e vagabundos estimados em mais de 150.000 na segunda metade do século. Mas, tanto quanto o crime, a população abastada de Londres temia os movimentos de revolta, como o ocorrido no terrível inverno de 1860, motivados pelo aumento do preço do pão ou, no verão de 1866, com a invasão do Hyde Park pela multidão amotinada, ou no ano seguinte, quando uma segunda invasão se deu sob o pretexto de arrancar os trilhos da ferrovia, reunindo cerca de 100.000 pessoas¹². O dia 13 de novembro de 1887, conhecido como o “Domingo Sangrento” (*Bloody Sunday*), marcou a mais feroz repressão policial ao movimento dos desempregados londrinos, na exata proporção do temor que as classes abastadas nutriam por eles.

No país vizinho, o historiador francês Jules Michelet (1798-1674), ainda que vivamente impressionado com o progresso técnico de seus dias – que tinha a máquina como o grande referente –, não ignorou o custo social nele implicado. Em relato minucioso sobre a fábrica e o cotidiano do operário, citado por Bresciani, Michelet conclui que nada de bom se poderia esperar de “um trabalho que não demanda nem força, nem habilidade, que jamais solicita o pensamento”¹³. Identificou na fábrica, na repetição continuada de tarefas impostas pela máquina ao trabalhador, isto é, na sujeição dos corpos a uma ordem mecânica, o espaço de rebaixamen-

⁹ RAMINELLI, *op. cit.*, p. 195.

¹⁰ BRESCIANI, *op. cit.*, p. 25.

¹¹ ENGELS *apud* RAMINELLI, *op. cit.*, p. 195.

¹² BRESCIANI, *op. cit.*, p. 38.

¹³ MICHELET *apud* BRESCIANI, *op. cit.*, p. 60.

to e degradação humana, de redução dos homens a “meros seres instintivos” cuja “parcela de humanidade se localiza nos sentimentos e não na razão”¹⁴.

O caso da França e, em especial da cidade de Paris, difere substancialmente da Inglaterra e sua capital, ainda que já encontremos lá as mesmas preocupações. A França se industrializou lentamente durante o século XIX. Enquanto a Inglaterra já registrava 50% da população vivendo em cidades no ano de 1850, na França, 75% da população ainda vivia da agricultura. Em termos urbanos, a França do início do século XX, pode-se dizer, corresponderia à Inglaterra de meados do século anterior. Ainda assim, franceses como Chevalier se assustavam com o crescimento populacional de Paris, como demonstra o relato abaixo, publicado em 1849, aqui citado por Ricardo Marques de Azevedo:

Uma congestão de casas apiloadas em qualquer parte do vasto horizonte. O que você observa? Acima, o céu está sempre encoberto, mesmo nos dias mais belos.(...) Olhando para isto, imaginamos se esta é Paris, e, tomados por um medo súbito, hesitamos em penetrar neste vasto dédalo onde já se acotovelam mais de um milhão de homens, onde o ar viciado de exalações insalubres se eleva, formando uma nuvem infecta que obscurece quase por completo o sol. A maior parte das ruas desta maravilhosa Paris nada mais é senão condutos sujos e sempre úmidos de água pestilenta. Encerradas entre duas fileiras de casas, as ruas nunca são penetradas pelo sol, que apenas roça o topo das chaminés. Uma multidão pálida e doentia transita continuamente por essas ruas, os pés nas águas que escorrem, o nariz no ar infectado e os olhos atingidos, em cada esquina, pelo lixo mais repulsivo. Nessas ruas moram os trabalhadores mais bem pagos. Também há ruelas, que não permitem a passagem de dois homens juntos, cloacas de imundície e de lama onde uma população enfraquecida inala cotidianamente a morte. São estas as ruas da antiga Paris, ainda intactas. A cólera flagelou-as duramente em sua passagem, tanto que se esperava não estarem mais lá se esta retornasse, mas a maior parte delas ainda permanece no mesmo estado, e a doença poderá voltar¹⁵.

Ao final do século, preocupações sanitaristas começavam a surgir em função da teoria segundo a qual as más condições físicas e ambientais produziriam uma degeneração urbana e da saúde geral dos cidadãos como atesta Bresciani:

As implicações econômicas da degradação física e moral dos trabalhadores urbanos são constantemente lembradas por esses sanitaristas que consideram os custos das medidas preventivas – melhores condições de moradia, sistema de distribuição de água e sistema de esgotos – menores do que os custos da doença – interrupção do trabalho e perda do salário –, para não falar dos altos cus-

¹⁴ MICHELET *apud* BRESCIANI, *op. cit.*, p. 61.

¹⁵ CHEVALIER *apud* AZEVEDO, Ricardo Marques de. Uma Idéia de Metrópole no Século XIX. *Revista Brasileira de História*. São Paulo, v. 18, n. 35, 1998.

tos da contenção das sucessivas epidemias que tomam conta dos bairros pobres de Londres até a década de sessenta¹⁶.

Esta perspectiva resultará, entre os anos de 1850 e 1880, na política de demolição e deslocamento de bairros considerados perigosos para a saúde pública, onerando ainda mais a difícil vida de trabalhadores como os londrinos que, sem nenhum serviço de transporte barato, vão congestionando os bairros próximos ao centro que escapavam à demolição.

Ao final do século XIX, a imagem negativa do novo mundo industrial não só persiste como dá ensejo à generalização de uma relação direta entre cidade, pobreza e criminalidade. O pauperismo passa a ser compreendido por alguns como uma doença social nova, um “estado crônico de privação das coisas essenciais à vida”, causada pela organização industrial, pela “maneira de ser e de viver dos operários das manufaturas”¹⁷.

A par os relatos e reflexões de escritores e pensadores ingleses, franceses e alemães, é preciso destacar o pioneirismo do sociólogo berlinense George Simmel (1858-1918) que, antes mesmo da virada do século, já se dedicava a pensar sobre a relação entre a cidade e os comportamentos humanos. Em conferência proferida em 1903, intitulada “As grandes cidades e a vida do espírito”, também traduzida por “As metrópoles e a vida mental”¹⁸, Simmel “dissertou sobre a luta dos indivíduos em manter sua autonomia e singularidade face à vida moderna, face à sociedade, à herança histórica, à cultura e às técnicas”¹⁹. Afirmou que os habitantes das grandes cidades são sistematicamente bombardeados por informações e estímulos variados que alteram seu sistema nervoso. Uma das consequências apontadas por Simmel é a perda sutil da sensibilidade que permite distinguir contrastes, diferenças, detalhes. Daí que o homem da grande cidade, diferentemente do homem do campo, que levaria uma vida sensível em ritmo mais lento, marcada pelas relações afetivas, teria se convertido numa espécie de sujeito *blasé*, indiferente, incapaz de emoções e sensações vigorosas, como resume Raminelli²⁰.

Finalmente, deve-se destacar em Simmel a compreensão da cidade não como um mero aglomerado de pessoas que nela habitam e trabalham, mas como um fato cultural, um caldeirão de experimentos.

Na reflexão sobre a modernidade e as metrópoles do século XIX, todavia, é insuperável o trabalho de outro berlinense, o filósofo Walter Benjamin (1892-1940), que, diferentemente de outros pensadores, não tomou como referente a cidade a

¹⁶ BRESCIANI, *op. cit.*, p. 25.

¹⁷ *Idem*, p. 59.

¹⁸ SIMMEL, Georg. “As grandes cidades e a vida do espírito (1903)”. *Mana*, Rio de Janeiro, v. 11, n. 2, Oct. 2005.

¹⁹ RAMINELLI, *op. cit.*, p. 194.

²⁰ *Idem*, p. 194.

seus pés mas a literatura que dela tratava. Produziu, desse modo, nas palavras de Raminelli, “um estudo às avessas, em que a história não explica os procedimentos e condutas dos literatos; pelo contrário, a história se desvela a partir do mundo das letras, das personagens e da vida dos escritores”²¹. Ocupando-se principalmente de dois franceses, o romancista Honoré de Balzac (1799-1850) e o poeta Charles Baudelaire (1821-1867), a cidade de sua reflexão é a Paris dos dois autores. Em ambos os casos, o que interessa a Benjamin são as relações sociais constituídas por esses homens submetidos à metamorfose da modernidade.

Ao modo de Simmel, o filósofo identifica na mercantilização o processo que se apossa de tudo, inclusive dos corpos dos homens proletarizados das metrópoles, também vitimados pela perda da sensibilidade. Para Benjamin, as prostitutas de Saint-Denis em Paris, “exemplificam o alto grau de mercantilização do ser humano, pois atuam como trabalhadoras assalariadas, sendo ao mesmo tempo mercadorias e vendedoras”²². De forma semelhante a Simmel, também vê na multiplicação de homens, objetos e imagens da metrópole capitalista, a produção de um novo tipo de sensibilidade mais afeita à instantaneidade e a fragmentação da vida moderna.

Walter Benjamin, para além de sua reflexão sobre a modernidade, a cidade, a multidão, concebeu, segundo Raminelli, uma espécie de metodologia que consegue capturar “um mundo nos detalhes do cotidiano”²³, porque vê nos detalhes, os portadores do passado e do presente, trazendo assim uma grande contribuição para a historiografia moderna e contemporânea.

A nova cidade: higienização e embelezamento

Logo após a epidemia de cólera que dizimou mais de 14.000 pessoas em Londres, no ano de 1849, tem início a construção do sistema de esgoto da cidade e, em 1863, do primeiro metrô do mundo. Se o saneamento e a circulação ditaram as premissas da renovação urbana da capital inglesa, não se pode negar que o embelezamento não tenha sido atendido, conforme demandavam a classes abastadas da cidade.

Todavia, foi em Paris que se deu a mais espetacular renovação urbana. Apesar de ter sido vitimada, como Londres, por uma epidemia de cólera nas mesmas proporções, afirma-se que mais do que as razões sanitárias, ou mesmo de circulação, de um imperativo modernizador emergente ou de simples embelezamento, o que teria orientado a remodelação urbana parisiense teria sido um pensamento estratégico: era preciso dotar a cidade de amplas vias que permitissem o deslocamento rápido de guarnições militares capazes de sufocar os amotinamentos populares

²¹ RAMINELLI, *op. cit.*, p. 195.

²² BENJAMIN *apud* RAMINELLI, *op. cit.*, p. 196.

²³ RAMINELLI, *op. cit.*, p. 197.

que se tornaram comuns na cidade desde a Revolução de 1789. Recém-autoproclamado Imperador, no período conhecido como Segundo Império Francês (1852-1870), Luís Napoleão, coroado Napoleão III, encomendou ao Barão de Haussmann, nomeado prefeito de Paris em 1852, uma radical transformação da cidade que, sobretudo, evitasse novas insurreições.

Conhecido como o “artista destruidor”, Haussmann levou adiante a maior reforma urbana nos dezessete anos que se seguiram, onde

o centro velho de Paris é quase inteiramente destruído – remanescendo apenas monumentos isolados e áreas intersticiais – e reconstruído com a abertura de boulevards largos e retilíneos, – apropriados ao trânsito de viaturas e de tropas –, com edifícios ataviados de elevações regulares em ambos alinhamentos, desenhando uma unidade simétrica, axialmente orientada para fugas alegorizadas em marcos urbanos.

(...) Várias praças e logradouros são abertos e edificações mnemotécnicas construídas (...). Alguns bosques, antes reservados à caça, são franqueados ao público, como os Bois de Boulogne e de Vincennes, e parques são recuperados, segundo o gosto do paisagismo pitoresco, como o Parc Monceau e o Parc des Buttes-Chaumont. Ao mesmo tempo, passagens são cobertas, conformando galerias, e abertos os primeiros Magasins, alterando escadas. A par destas renovações, são rasgadas em toda parte canalizações de esgoto e de águas pluviais; recebendo um sistema de iluminação, de início a gás e, mais tarde, elétrico, a cidade dá conotação literal ao antigo epíteto, Ville-lumière; também, com a implantação de ramais ferroviários, logo complementados com a rede de metrô, traça-se um reticulado, a um tempo subterrâneo e superficial, de meios coletivos de transporte.

O quadro destas intempestivas intervenções é uma intensa especulação imobiliária. As demolições e o encarecimento dos imóveis e aluguéis expõem a população carenciada – como é usual nos processos de renovação urbana – do centro para a periferia de Paris, cercando nos arrabaldes um cinturão vermelho de bairros operários. A Paris da renovação é, mesmo para seus antigos habitantes, uma fisionomia estrangeira²⁴.

O resultado do gigantesco empreendimento, além de uma cidade totalmente reformulada, foi a constituição para o Ocidente, de um modelo de cidade a que todas as outras ambicionavam parecer. Foi sob essa inspiração que cidades como Buenos Aires, Nova Iorque e Rio de Janeiro providenciaram suas próprias remodelações urbanas que marcam o início do século XX.

²⁴ AZEVEDO, Ricardo Marques de. Uma Idéia de Metrópole no Século XIX. *Revista Brasileira de História*. São Paulo, v. 18, n. 35, 1998.

A primeira metade do século XX: higienização, modernização, utopias

Pereira Passos, Osvaldo Cruz e o Rio de Janeiro

Várias semelhanças com o processo de remodelação urbana de Paris podem ser localizadas na cidade do Rio de Janeiro, nos primeiros anos do século XX, quando ainda era capital do Brasil. A começar por tratar-se de uma decisão em nível federal. Ao ser eleito em 01 de março de 1902, o Presidente da República Rodrigues Alves (1848-1919), anunciou já no discurso de posse,

uma grande ação de reformulação urbana sob o pretexto de melhorar a imagem, a sanidade e a economia da capital federal, a fim de facilitar a imigração de estrangeiros ao Brasil, causa momentosa da lavoura cafeeicultora paulista, em crise de mão-de-obra desde a abolição da escravidão²⁵.

Em seguida, o presidente nomeou prefeito do Rio de Janeiro o engenheiro Francisco Pereira Passos (1836-1913) que, tendo estudado na França entre os anos de 1857 e 1860, assistiu à reforma urbana de Paris promovida pelo Barão de Haussmann. A par a autonomia concedida por Rodrigues Alves para a realização da reforma da cidade, a incumbência trazia consigo, em linhas gerais, as obras a serem realizadas: a reestruturação da região portuária – vista pela presidência como a de maior relevância, dada sua repercussão econômica – e os sistemas de abastecimento de água, de esgoto, de drenagem do solo e de limpeza pública.

Associada às obras do porto estavam as aberturas da Avenida do Cais – futura Rodrigues Alves –, da Avenida do Mangue – posteriormente Francisco Bicalho – e da Avenida Central – renomeada em 1912 como Rio Branco. Essas três avenidas foram concebidas para constituir um sistema viário destinado a melhor absorver as atividades de distribuição de mercadorias oriundas do porto²⁶.

Outras intervenções viárias foram realizadas e, como em Paris, foram precedidas de um cenário de demolições que levaram consigo prédios, casas, cortiços e vizinhanças inteiras em muitos pontos da cidade.

No Brasil, como na Europa, os sanitaristas, especialmente, passaram a condenar com veemência as condições precárias das moradias da cidade e as práticas insalubres como o enterramento nas igrejas e a inexistência de limpeza urbana, res-

²⁵ AZEVEDO, André Nunes. “A reforma Pereira Passos: uma tentativa de integração urbana”. *Revista Rio de Janeiro*, n. 10, maio-ago. 2003, p.41.

²⁶ Idem, p. 45.

ponsabilizando-as por inúmeras doenças ou, no mínimo, pela dificuldade em erradicá-las. Decidido a modernizar e sanear a capital, Rodrigues Alves nomeou Diretor Geral da Saúde Pública, em 1903, o médico sanitарista Oswaldo Cruz (1872-1917) que coordenou, no Rio de Janeiro, inúmeras campanhas como as de erradicação da febre amarela e da varíola.

Assim, Pereira Passos e Oswaldo Cruz executaram o grande projeto sanitário do Rio de Janeiro que atendia também aos propósitos da renovação urbana, funcionando como justificativa para a demolição de áreas inteiras classificadas como insalubres e irrecuperáveis. Não é sem sentido que a população tenha nomeado o projeto de “bota abaixo”.

Para o combate da febre amarela, as Brigadas Mata Mosquitos, criadas sob o comando de Oswaldo Cruz, invadiram casas e prédios, à revelia de seus moradores, apoiadas pela polícia para realizarem a desinfecção. No caso da varíola, a erradicação dependia de vacinação geral. Para isso, o sanitарista conseguiu que o Congresso aprovasse, em 31 de outubro de 1904, a *Lei da Vacina Obrigatória*. Foi então que entre os dias 10 e 18 de novembro, uma mobilização popular de cerca de 3000 pessoas irrompeu pela cidade derrubando bondes, arrancando trilhos, destruindo calçamentos para registrar a rejeição popular à obrigatoriedade da vacina.

Tiros, gritaria, engarrafamento de trânsito, comércio fechado, transporte público assaltado e queimado, lampiões quebrados às pedradas, destruição de fachadas dos edifícios públicos e privados, árvores derrubadas: o povo do Rio de Janeiro se revolta contra o projeto de vacinação obrigatório proposto pelo sanitарista Oswaldo Cruz²⁷.

A rebelião ficou conhecida como a Revolta da Vacina contabilizando 50 mortos e centenas de feridos, presos e degredados mas resultando na revogação da obrigatoriedade.

Em 1904, no Rio de Janeiro, cerca de 3.500 pessoas morreram de varíola. Apesar do número ter caído substancialmente nos anos seguintes, em 1908, uma nova epidemia vitimou mais de 6500 pessoas. Com a vacinação definitivamente incorporada, 1910 registra uma única vítima, livrando a cidade do nome de “túmulos dos estrangeiros”.

Mas, para Pereira Passos, não bastavam o saneamento e a modernização. Era preciso embelezar a cidade e civilizar seus habitantes.

A idéia de civilização presente no ideário de Pereira Passos era atinente a uma série de valores desenvolvidos pela sociedade européia ao longo da modernidade. Consistia fundamentalmente na manutenção de uma civilidade urbana burguesa – na qual a idéia de individualidade e de uso regula-

²⁷ *Gazeta de Notícias*, Rio de Janeiro, 14 de novembro de 1904.

mentado do espaço público pelos agentes privados da cidade jogavam um papel fundamental; no fomento à atividade estética e cultural, na reverência a um passado e no respeito à lei e à ordem pública estabelecidas pelo Estado através de uma elite política ilustrada²⁸.

Com esse propósito, Pereira Passos estabeleceu uma série de medidas proibitivas que incidiam sobre velhos comportamentos e práticas populares tradicionais. Proibiu-se, então, cuspir na rua e nos bondes, manter cães soltos, soltar balões, expor carnes à venda nas ruas, o trânsito de vacas, andar descalço e sem camisa, entre outros²⁹.

Logo podemos imaginar a dificuldade de fazer valer a nova carta de comportamentos para uma cidade tropical, miscigenada, recém-saída do regime escravocrata. De todo modo, o que se pode afirmar é que a reforma urbana do Rio Janeiro do início do século XX marcou a entrada definitiva, no Brasil, de um modelo de cidade moderna e a consagração de métodos abusivos para a sua consecução.

Utopias urbanas

Pode-se afirmar que paralelamente ao desenvolvimento das cidades, em todas as épocas e lugares, cultivaram-se também “ideias de cidade”, ou seja, concepções de cidade que abrigariam uma sociedade perfeita. A perfeição, em cada caso de cidade utópica, é claro, correspondia aos valores da época em que foi concebida. Para a arquiteta Sônia Schulz, as utopias urbanas desde a Antiguidade até os primeiros anos do século XX visavam “apaciar simultaneamente a nostalgia por um passado perdido e a ansiedade por um futuro inatingível”³⁰.

Desse longo período, a mais famosa utopia – talvez porque carregue o próprio termo Utopia (*u-topos* = “sem lugar” ou “em lugar nenhum”) como seu nome –, foi concebida por Thomas Morus (1478-1535). Partindo da crítica à sociedade vigente, Morus imaginou Utopia como uma cidade às avessas das existentes, sem propriedade privada, com compartilhamento de bens e da terra, sem as contradições entre urbano e rural, sem trabalho assalariado, sem gastos supérfluos e assim por diante.

Por sua vez, o socialista francês Charles Fourier, que viveu entre o final do século XVIII e o início do XIX – tendo conhecido, portanto, os horrores da cidade insalubre e super populosa do seu tempo –, crítico feroz da industrialização, concebeu o que ficou conhecido como “falanstério”. Tratava-se de um complexo sistema

²⁸ AZEVEDO, André Nunes. “A reforma Pereira... *op. cit.*, p. 61.

²⁹ Idem, p. 62.

³⁰ SCHULZ, Sonia Hilf. “Utopias urbanas modernistas”. Em: MACHADO, Denise Barcellos Pinheiro (org.). *Sobre urbanismo*. Rio de Janeiro: Viana & Mosley; PROURB, 2006, p.18.

de organização social, ao qual correspondia uma organização físico espacial, autosuficiente tanto na produção agrícola quanto nas outras atividades econômicas. Os membros dos falanstérios deveriam se associar voluntariamente, não podendo, entretanto, ultrapassar o número de 1.600 pessoas que compartilhariam as edificações e os serviços coletivos. Fourier pensava a sociedade futura como uma ampla rede de falanstérios que promoveriam a desejada mudança social.

Na França, ainda que em número pequeno, foram implantados alguns falanstérios, todos resultando em experiências fracassadas. Nos Estados Unidos a ideia prosperou um pouco mais, com a implantação de cerca de 50 deles mas de curta duração. No Brasil, em 1841, foi criado por colonos franceses o Falanstério do Saí, em Santa Catarina, que também não resistiu por muitos anos em função dos conflitos internos.

No século XX, no entanto, as utopias seguirão outros critérios. Segundo Schulz, “ao invés de buscarem inspiração no passado, os arquitetos procuravam prognosticar o futuro para projetarem a cidade do presente”³¹. Desde então, a arquitetura e o urbanismo modernista emergentes, em visível processo de hegemonização, em suas utopias, oscilarão entre o adensamento e a dispersão, entre a verticalização e a horizontalização espaciais. Em que pesem as diferenças entre as muitas propostas modernistas, todas concebiam cidades em franca ruptura com as condições urbanas existentes em sua época.

É esse o caso da “cidade jardim” de Ebenezer Howard (1850-1928) que se destaca pela ideia de uma combinação perfeita entre cidade e natureza. Mas, a socióloga Barbara Freitag nos lembra que o mito dos espaços verdes urbanos que funcionariam supostamente como “pulmões da cidade” e que determinou a criação dos mais famosos parques das cidades modernas³² precede a Howard, tendo sua origem entre os utopistas do século XVIII que também reclamavam a separação entre vias de pedestres e carros/carruagens, bem como entre as diferentes funções da cidade como habitar, trabalhar e se divertir³³.

Le Corbusier e a Carta de Atenas

Modernista de primeira hora, adepto da verticalização e da racionalização geométrica dos espaços, o arquiteto franco-suíço Charles Edouard Jeanneret, conhecido pela alcunha de Le Corbusier (1887-1965), cujas ideias urbanísticas foram

³¹ SCHULZ, *op. cit.*, p. 18.

³² A exemplo, cito o *Hyde Park* em Londres, o *Grunewald* em Berlin, o *Bois de Boulogne* em Paris, o Parque Florestal de Monsanto em Lisboa, a Floresta da Tijuca no Rio de Janeiro, o Parque Ibirapuera em São Paulo e o Parque da Cidade em Brasília.

³³ FREITAG, Barbara. “Utopias urbanas”. In: *Anais do Encontro da Sociedade Brasileira de Sociologia*, Fortaleza, Ceará, set. 2001. Disponível em: vsites.unb.br/ics/sol/itinerancias/grupo/barbara/utopias.pdf. Visitado em 16 de janeiro de 2012.

amplamente difundidas e imitadas no mundo todo, concebeu, ainda nos anos 20, a *Ville Contemporaine* e na década seguinte a *Ville Radieuse*.

A estratégia singular utilizada por Le Corbusier na *Ville Contemporaine*, a cidade contemporânea para três milhões de habitantes, foi combinar a menor ocupação possível do solo urbano com a maior concentração admissível de objetos arquitetônicos. O espaço urbano era recortado por linhas que delimitavam territórios homogêneos, impondo rigidez formal e fixidez funcional. Os traçados reguladores eram a condição de possibilidade da ordem e do controle sobre o ambiente construído³⁴.

Para Le Corbusier, a cidade moderna deveria extirpar, como uma doença maligna, quadras inteiras de edifícios velhos dos centros das cidades, como era o caso de Paris, ao modo do que fez Haussmann, para reconstruí-las segundo os padrões modernistas. Se, por um lado, privilegiava a verticalização radical através da construção de torres, por outro, a celebração do automóvel tornava obrigatória o traçado retilíneo e livre de obstáculos. Le Corbusier, na sua preferência pelas metáforas mecânicas, assim como afirmou ser a casa uma “máquina de morar”, declarou que “a rua é uma máquina de circular; é na realidade uma espécie de fábrica para produzir um tráfego veloz”³⁵.

Lewis Mumford, ao abordar as utopias urbanas lembra que grande parte delas tinha um caráter profundamente autoritário, em seu desejo de tudo controlar. Essa tendência é encontrada também em Le Corbusier, como afirma Barbara Freitag³⁶.

Contudo, não tendo conseguido tornar realidade sua cidade ideal, o arquiteto se afastou das ideologias capitalistas e projetou outra utopia urbana, desta vez, instigado a resolver o dilema sindicalista entre autoridade e participação. A solução seria a *Ville Radieuse*, estruturada para uma sociedade hierarquizada que, entretanto, somente funcionaria com a cooperação de todos³⁷.

Ao final dos anos 20, já um arquiteto consagrado e um dos fundadores dos CIAM (Congressos Internacionais da Arquitetura Moderna), concebidos na Suíça em 1928, Le Corbusier trava contatos com arquitetos estrangeiros de viés socialista, especialmente alemães e soviéticos. Parece ter nascido desse contato, a proposta da *Ville Radieuse*, que se caracterizava pela noção de circulação livre e verde que fun-

³⁴ SCHULZ, *op. cit.*, p. 21.

³⁵ LE CORBUSIER, *apud* SCHULZ, *op. cit.*, p. 21.

³⁶ FREITAG, Barbara. *op. cit.*, p. 12.

³⁷ SCHULZ, *op. cit.*, p. 22.

damentou a concepção dos edifícios sob pilotis e pelas tipologias de habitações coletivas, conhecidas como “*unités d’habitation*”.

O IV CIAM, realizado em Atenas, em 1933, se notabilizou pela ampla discussão entre os arquitetos congressistas sobre o urbanismo moderno. Dele resultou o documento-manifesto conhecido como Carta de Atenas, convertido em uma espécie de “10 Mandamentos” desse urbanismo, conforme expressão de Freitag³⁸, que segue de perto os princípios da *Ville Radieuse* de Le Corbusier e veio a influenciar toda a arquitetura e o urbanismo do Ocidente, na segunda metade do século XX, como ocorreu no Brasil, através das obras de Lucio Costa e Oscar Niemeyer, os mais modernistas entre os modernistas brasileiros.

A esse propósito, Freitag diz:

Le Corbusier definiu a linha e o ângulo reto como o princípio mais racional e estético para a moderna arquitetura. Introduziu a verticalização dos prédios e a separação dos mesmos por grandes espaços livres como a nova forma de construção arquitetônica. Sugeriu dividir o espaço urbano em diferentes áreas, respeitando as diferentes funções da cidade que haviam sido definidas em Atenas, a saber: habitação, trabalho, transporte, lazer. A esses princípios foram acrescidas as ideias de separar as vias dos pedestres dos caminhos das ruas e das avenidas dos carros. A ideia da eliminação dos cruzamentos (algo corriqueiro para os brasilienses, acostumados às *te-sourinhas*), elevados e passagens por baixo das grandes pistas é parte integrante dessa nova concepção urbana. Le Corbusier ainda defendeu a prática da multiplicação “ad infinitum” de módulos de casas que deveriam ser consideradas auto-suficientes como carros ou verdadeiras “máquinas de morar e viver”. A aglomeração de muitas casas iguais ou semelhantes resultaria na cidade moderna³⁹.

Os princípios da Carta de Atenas dominam o urbanismo do século XX e começam a mostrar seus primeiros resultados nas cidades norte americanas. Impulsionado pela indústria automobilística e pela multiplicação das rodovias como as *parkways* – vias de uso exclusivo de automóveis – e as *freeways*, o urbanismo moderno nos EUA produziu uma espetacular mutação na feição das cidades com o êxodo maciço das residências para os subúrbios. A propósito da suburbanização nos EUA, Mumford diz que se produziu:

uma nova espécie de comunidade, que constituía uma caricatura assim da cidade histórica como do refúgio suburbano arquetípico: uma multidão de casas uniformes, identificáveis, alinhadas de maneira inflexível, a distâncias uniformes, em estradas uniformes, num deserto comunal desprovido de árvores, habitado por pessoas da mesma classe, mesma renda, mesmo grupo de idade, assistindo

³⁸ FREITAG, Barbara. *op. cit.*, p. 11.

³⁹ Idem, p. 11-12.

aos mesmos programas de televisão, comendo os mesmos alimentos pré-fabricados e sem gosto, guardados nas mesmas geladeiras, conformando-se, no aspecto externo como no interno, a um modelo comum, manufaturado na metrópole central⁴⁰.

Por aqui, além do legado evidente de Brasília como a cidade modernista por excelência, cujo Plano Piloto concebido por Lúcio Costa seguiu a maioria das recomendações da Carta de Atenas, outras consequências menos felizes podem ser creditadas à influência desse documento.

Enquanto nos EUA a pujança econômica permitiu criar condições para que as classes mais abastadas vivessem nos subúrbios como é o caso das rodovias de grande velocidade, além de uma infraestrutura urbana eficiente. Em países ao sul dos Estados Unidos, todavia, o modelo proposto pela Carta de Atenas resulta invertido: serão os pobres que, desalojados das regiões centrais, seja por serem incapazes de pagar pela infraestrutura das áreas centrais supervalorizadas pela especulação imobiliária, seja pela política de remoções e erradicação de favelas, como se verificou no Rio de Janeiro, serão enviados para áreas cada vez mais distantes do centro.

Por outro lado, se o modelo do subúrbio rico dos EUA converteu-se em “periferia” pobre por aqui, sem transporte eficiente para compensar as distâncias e outros serviços fundamentais, o modelo das “*unités d’habitation*” resultou, no Brasil, na política de construção de gigantescos conjuntos habitacionais nas periferias urbanas, prévia e completamente desmatadas, configurando paisagens áridas e monótonas de casas iguais e cada vez menores, para supostamente atender ao déficit habitacional das populações pobres.

A segunda metade do século XX: a crítica pós-moderna

Em meados do século XX, a notoriedade alcançada por alguns arquitetos e urbanistas é acompanhada por uma espécie de “fé” no urbanismo moderno. Acreditava-se que o urbanismo poderia moldar uma nova sociedade. A construção de Brasília apostava nessa fé (então percebida como ciência); na modificação e reestruturação da sociedade brasileira a partir desse novo espaço, tornando-a “mais igualitária, mais justa, mais confortável para os seus habitantes”⁴¹.

A essa altura, a hegemonia do urbanismo modernista já o havia convertido em ortodoxia e, como era de se esperar, vozes contrárias começam a ser ouvidas. A jornalista e pensadora das cidades, Jane Jacobs em seu fabuloso livro *Morte e vida de*

⁴⁰ MUMFORD, *op. cit.*, p. 525.

⁴¹ FREITAG, *op. cit.*, p. 15.

*grandes cidades*⁴², publicado em 1961, que se converteu em uma das mais importantes críticas ao urbanismo moderno, traz como primeiras palavras, a seguinte afirmação:

Este livro é um ataque aos fundamentos do planejamento urbano e da reurbanização ora vigentes. É também, e principalmente, uma tentativa de introduzir novos princípios no planejamento urbano e na reurbanização, diferentes daqueles que hoje são ensinados em todos os lugares, de escolas de arquitetura e urbanismo a suplementos dominicais e revistas femininas, e até mesmo conflitantes em relação a eles. Meu ataque não se baseia em tergiversações sobre métodos de reurbanização ou minúcias sobre modismos em projetos. Mais do que isso, é uma ofensiva contra os princípios e os objetivos que moldaram o planejamento urbano e a reurbanização modernos e ortodoxos⁴³.

Na resenha ao livro de Jane Jacobs, intitulada *Morte e vida do urbanismo moderno*, a arquiteta Ermínia Maricato destaca o fato de o planejamento e o desenho urbanos modernos serem considerados por Jacobs como os responsáveis pela “‘Grande Praga da Monotonia’ que assola espaços monumentais, padronizados, vazios, sem vida ou sem usuários, enfim verdadeiras ‘cidadelas da iniquidade’”⁴⁴. Estaríamos então, diante de uma espécie de “anti-cidade” ou de uma “urbanização inurbana” derivadas de uma suposta ciência que não consegue aprender com o que nos oferecem as cidades reais. Ao privilegiar a separação dos usos dos espaços, esse urbanismo ignora a indispensável interação entre eles, arrancando a vitalidade dos espaços misturados para propô-los homogêneos e monótonos. Desconhecem, então, a potencialidade da diversidade que a metrópole propicia.

Considerando o livro de Jacobs como uma pungente defesa da *diversidade*, Maricato afirma ser essa característica, para a autora, o:

antídoto para grande parte dos males urbanos que ocorrem com o uso monofuncional. Diversidade de usos, de nível sócio econômico da população, de tipologia das edificações, de raças, etc. (Nesse sentido, a segregação é uma contradição com o bem estar). Mais importante do que a polícia, para garantir a segurança de determinada rua, bairro ou distrito, por exemplo, é o trânsito ininterrupto de usuários, além da existência do que a autora chama de “proprietários naturais da rua”. Donos de padarias, mercearias, lojas, pequenos serviços, são os muitos “olhos atentos”, mais eficazes do que a iluminação pública. Trata-se da “figura pública automeada”, a quem os moradores podem recorrer para deixar um recado,

⁴² JACOBS, Jane. *Morte e vida de grandes cidades*. Trad. Carlos S. Mendes Rosa. São Paulo: Martins Fontes 2000.

⁴³ Idem, p. 1.

⁴⁴ MARICATO, Ermínia. *Morte e vida do urbanismo moderno*. São Paulo: FAU/USP, 2001, p.1.

uma chave, uma encomenda. A vida pública informal impulsiona a vida pública formal e associativa. Algumas pessoas acumulam relações e conhecimento, elas são únicas. A autogestão democrática é que garante o sucesso dos bairros e distritos que apresentam maior vitalidade e segurança. Isso significa a permanência de pessoas que forjaram uma rede de relações: “Essas redes são o capital social urbano insubstituível”⁴⁵.

A crítica de Jacobs recai também sobre as políticas de remoção de populações de áreas degradadas para alojá-las nos gigantescos conjuntos habitacionais, ao invés de implementar revitalizações paulatinas. Nesses conjuntos, especificamente, critica o excesso de áreas livres que não se prestam ao encontro entre pessoas, ao contrário, tornam-se zonas propícias à violência. “Porque é tão frequente não haver ninguém onde há parques e nenhum parque onde há gente?”, pergunta Jacobs. Sua resposta reside na afirmação de que o paisagismo, em momento algum, garante o uso de uma área, por mais bela que seja, mas sim a sua vizinhança, que depende necessariamente da diversidade e da intensidade de usos⁴⁶.

Nos EUA, o exemplo mais contundente do fracasso do ideário modernista pode ser encontrado no caso do conjunto habitacional *Pruitt-Igoe*, na cidade de Saint Louis, no Estado do Missouri. *Pruitt-Igoe* foi construído em 1955 visando eradicar as habitações insalubres da população negra e pobre das áreas centrais da cidade, removendo-a para o famoso conjunto construído segundo os princípios modernistas.

O conjunto encerrava 33 edifícios com 11 andares cada, totalizando 2870 apartamentos em 23 hectares, propondo uma densidade populacional bem maior do que a existente nas áreas de origem dos removidos. Apesar da generosidade dos espaços livres que deveriam supostamente favorecer a socialização e a convivialidade, o isolamento do local em relação à cidade propriamente dita, a segregação racial, a ausência de manutenção das edificações e espaços livres e de assistência à população pobre resultaram na degradação cada vez maior do conjunto e na sua estigmatização como bairro perigoso e violento. Muitos moradores começaram a abandoná-lo até que em 1972, por ordem judicial e com o apoio da população remanescente, *Pruitt-Igoe* foi totalmente demolido.

⁴⁵ Idem, p. 2.

⁴⁶ Idem, p. 2.



Fonte:
<http://www.arquitetoni.co.ufsc.br/pruitt-igoe>

O espetáculo da implosão de Pruitt-Igoe foi incorporado ao filme *Koyaanisqatsi* de Godfrey Reggio e a história do conjunto foi recentemente (2011) narrada no documentário de Chad Freidrichs, sob o título *The Pruitt-Igoe Myth: an Urban History*. Mais do que isso, a demolição de Pruitt-Igoe ficou conhecida como o golpe fatal sobre o modernismo, ou o fim "oficial" do movimento modernista na arquitetura e no urbanismo.

Mas a crítica ao modernismo não se restringiu ao urbanismo, atingindo também a própria arquitetura. Arquitetos norte-americanos principalmente, como Robert Venturi, Charles Jenk e Charles Moore, na segunda metade da década de 70, lançarão suas críticas e manifestos pós-modernistas. Em 1977, Venturi, na companhia de Denise Scott Brown e Steven Izenour publicam o livro *Aprendendo com Las Vegas* no qual afirmam a necessidade de olhar para a cidade e com ela aprender. Ao fazerem isso com Las Vegas, com ela aprendem que a arquitetura é comunicação e assim deve ser compreendida. Daí que o supostamente "feio", o *kitsch*, e o "ordinário" devem ser vistos como signos que, por isso, devem ser igualmente bem-vindos. Que o ornamento – banido pelo modernismo – não é crime e também que o *slogan* modernista *less is more* (menos é mais) deve ser substituído, pelos arquitetos pós-modernos, por *less is bore* (menos é chato)!

Como Jacobs, esses arquitetos criticam a monotonia do homogêneo e a assepsia dos espaços modernistas. Ao invocar a arquitetura como linguagem, Charles Jenk diz que, para uma era radicalmente eclética, é preciso uma arte populista-pluralista de comunicabilidade imediata.

Pós-modernismo é caracterizado pelo estilo de duplo-código que se baseia na seguinte verdade: O objeto deve atrair tanto o gosto erudito como o popular. Deve ser interessante de maneiras diversas para pessoas diferentes, ou para uma mesma pessoa, trazer diferentes sentidos. Polimorfismo, multivalência, pluralismo: são as palavras chaves do pós-moderno⁴⁷.

A discussão proposta pelo pós-modernismo na arquitetura de meados da década de 70 logo se disseminará para todos os outros campos da arte, da filosofia e da ciência, resultando na maior crítica até então produzida à modernidade como paradigma e como projeto político eurocêntrico de colonialidade⁴⁸ do mundo e do pensamento.

⁴⁷ JENCKS, Charles. *El lenguaje de la Arquitectura Posmoderna*. Barcelona: Gili, 1984.

⁴⁸ O conceito de colonialidade remete às formas de assujeitamento que se seguiram ao fim da colonização. Os processos de independência política e econômica não foram seguidos de uma independência dos modos de pensar, sentir, ser. A ciência, a filosofia e as artes são hoje consideradas por uma crítica pós-colonial ou decolonial como grandes dispositivos de colonialidade da epistemologia ocidental moderna. Ver a propósito: GROSFUGUEL, R. E MIGNOLO, W. Intervenciones descoloniales: una breve introducción. *Tabula Rasa*. Bogotá - Colombia, no.9: 29-37, julio-diciembre 2008.

É assim que o pós-modernismo, de crítica primeira ao urbanismo moderno alcançará todo o pensamento e prática ocidentais modernos. As ciências, a filosofia e a arte herdeiras dos ideais iluministas que balizaram a modernidade, serão duramente criticados em suas promessas não cumpridas de felicidade e evolução humana. Desde a última guerra mundial, teve início no Ocidente um processo de crescente perda de confiança nas ideias de progresso e nas narrativas modernas (as utopias urbanas inclusive) de redenção da humanidade. Se Auschwitz e os incontáveis e inomináveis horrores da guerra foram a prova que faltava para afirmar que progresso material e tecnológico não se traduzia em progresso moral, a queda do Muro de Berlim, em 1989, e o desmoronamento do bloco socialista levaram consigo a fé em algum projeto político supostamente científico de justiça social.

A crise das narrativas ou a “incredulidade nos metarelatos” identificada pelo filósofo francês Jean-François Lyotard (1924-1998) definia, para ele, a nova “condição pós-moderna” experimentada pelo Ocidente⁴⁹.

Cidades reais, “informais” e contemporâneas

No Brasil, no entanto, o paradigma modernista segue adiante e tarda a incorporar as críticas feitas mundialmente, desde pelo menos a década de 70. Mesmo diante do paradoxo proporcionado pela experiência de Brasília, parece que as demais cidades continuaram a nela se espelhar como modelo de cidade moderna. Brasília, sabe-se muito bem, só consegue manter seu Plano Piloto (a cidade efetivamente projetada por Lúcio Costa) intacto ou minimamente transformado à custa de uma vigilância sistemática e muita repressão policial que impede a invasão dos imensos espaços vazios, dos gramados a perder de vista em pleno centro urbano. No entanto, a cidade projetada para os poderes da República depende também (e possivelmente mais ainda) de um grande contingente de trabalhadores das classes populares nos mais variados serviços, para os quais, no entanto, o Plano Piloto não reservou espaços de moradia. É assim que ela se converteu de utopia urbana – que ambicionava tornar a sociedade mais justa – em cidade partida, definitivamente segregadora, dividida entre o Plano Piloto reservado aos espaços de poder e as cidades satélites dos agrupamentos populacionais subalternos.

Ainda assim, Brasília não é a consequência mais desastrosa do modernismo e, especificamente, da Carta de Atenas no Brasil. Além dos gigantescos conjuntos habitacionais, os nossos *Pruitt-Igoes*, a exemplo de Cidade de Deus, no Rio de Janeiro, outra consequência menos evidente pode ser notada nos critérios que orientaram os Planos Diretores das cidades brasileiras e, em especial, suas Leis de Uso do Solo. É aí que começa uma verdadeira luta entre a cidade ideal e a cidade real.

⁴⁹ LYOTARD, Jean-François. *A condição pós-moderna*. Trad. Ricardo Corrêa Barbosa. 5a. ed. Rio de Janeiro: José Olympio, 1998.

Ambicionando modernizar as suas cidades, os planos diretores insistiram na separação dos usos em zonas residenciais, comerciais, áreas de lazer e etc., em profundo descompasso com a realidade mista dos espaços urbanos nacionais, especialmente os de extração popular. Por outro lado, para as populações pobres, a realidade das ocupações irregulares, sem acesso a projetos executivos e, por isso, sem alvarás, em desconformidade com as leis urbanas, lançou-os, do ponto de vista institucional, na “informalidade” definitiva. É curioso observar que as favelas, os loteamentos clandestinos, as invasões de áreas ociosas e outros assentamentos das cidades, que foram as “soluções” encontradas pelos pobres para nela viverem (relativamente próximos dos locais de trabalho e dos serviços urbanos), minimizando os problemas decorrentes da falta de recursos, são transformados em problemas para a municipalidade, porque não conferem com a cidade ideal almejada.

Se temos aqui um quadro da informalidade que configura as condições de moradia dos pobres da cidade, situação semelhante é encontrada também no trabalho informal, isto é, em todas as práticas laboriosas que estão em desconformidade com as leis que regem as atividades econômicas.

O antropólogo argentino Néstor García Canclini, conhecido por suas reflexões sobre a modernidade na América Latina, destaca o fato de suas cidades estarem sendo sistematicamente construídas na informalidade, nas quais o provisório tende a tornar-se definitivo.

Em texto intitulado *Megalópolis desconstruídas y reinventadas*, Canclini afirma que o informal,

“que nasceu como designação residual para o que escapava da sociedade formalmente organizada, ampliou-se até abarcar setores tão heterogêneos como as pequenas empresas e os comércios locais ilegais, os vendedores ambulantes, as crianças e adolescentes que oferecem serviços ou mercadorias nas esquinas, músicos no metrô, catadores de papel e recicladores de lixo, artesãos não sindicalizados (ou seja, a maioria), táxis sem licença, produtores e vendedores de discos e vídeos piratas, revendedores de entradas para espetáculos e guardadores espontâneos ou mancomunados de carros em concentrações desportivas, e muitos outros setores que atuam em grupos familiares ou em redes que ‘organizam’ os circuitos ‘legítimos’ da vida social”⁵⁰.

Questionando-se sobre o que significa para a cidade esse alto grau de informalidade, o antropólogo conclui existirem dois modos de abordar o problema: no primeiro, a informalidade é vista em contradição com a modernidade exigida das cidades; nesse caso, é preciso erradicar ou pelo menos diminuir seus efeitos econômicos e sociais desintegradores. No segundo, a informalidade é celebrada como criatividade social da qual se destaca a sua utilidade para a sobrevivência dos seto-

⁵⁰ CANCLINI, Néstor García. “Megalópolis desconstruídas y reinventadas”. In: *Anais do Simpósio A Invenção das Cidades na América Latina*, 2003, Brasília. Brasília, 2003. Cópia em Word.

res populares e excluídos. À primeira abordagem ele chama de “modernizadora” e à segunda de “populista”. Entre uma perspectiva e outra, das quais afirma ser necessário escapar, Canclini diz que é preciso considerar, lado a lado, os aspectos desintegradores dos processos informais e aqueles que revelam uma capacidade de recomposição, ainda que precária, de uma ordem social.

Em artigo publicado na revista Pós da FAU-USP, intitulado *O camelódromo, a cidade e os fluxos globais subalternos*, sigo essa reflexão de Canclini, apresentando, todavia, uma objeção:

Canclini tem razão em sua abordagem geral do problema e da percepção da cidade que ora se esgarça, ora se reinventa, em meio a processos que escapam ao controle de qualquer instância. Todavia, parece-me que um problema anterior a esse cenário de consequências boas e ruins para a cidade, a exigir mais de nossa reflexão do que apenas evitar ser modernizador ou populista, deve ser considerado. É preciso interrogar a própria produção da “informalidade” ou do conjunto de ideias e práticas que definem o que pode vir a ser “formal” e o que estará condenado à vala das práticas desprezadas⁵¹.

Na mesma linha dessa reflexão, apenas substituindo o binômio formal-informal por “legal-ilegal”, a arquiteta e pesquisadora na área de Teoria do Planejamento Urbano e Regional, Heloísa Soares de Moura Costa, afirma que nas cidades brasileiras a ilegalidade é mais regra do que exceção e que, por isso mesmo, é preciso repensar as concepções tradicionais de regulação urbanística, ou seja, das próprias noções de legalidade e ilegalidade⁵².

É preciso então

desnaturalizar as relações de poder respaldadas na propriedade privada e na terra urbana enquanto reserva de valor, que cristalizaram a desigualdade e a segregação socioespacial⁵³.

Para leitura mais atenta do fenômeno da informalidade/ilegalidade nas cidades contemporâneas, temos de seguir um pouco adiante na reflexão sobre o mundo atual.

É comum se atribuir ao aumento do desemprego das últimas décadas do século XX a responsabilidade pela explosão do comércio informal no Brasil. Por outro lado, esse comércio é, em geral, tratado como uma “tática de sobrevivência”, ou seja, como aquilo que resta fazer para manter-se vivo, ao qual não se oferece alter-

⁵¹ AUTOR

⁵² COSTA, Heloísa Soares de Moura. “A cidade ilegal. Notas sobre o senso comum e o significado atribuído à ilegalidade”. In: BRANDÃO, Carlos Antônio Leite (Org.). *As cidades da cidade*. Belo Horizonte: UFMG, 2006.

⁵³ COSTA, *op. cit.*, p. 152.

nativa. Nem uma nem outra afirmação são completamente consistentes. Ainda que muitos tenham sido compulsoriamente lançados na informalidade, ou que tenha sido essa a única porta viável de entrada na atividade econômica, a permanência nela é muitas vezes resultado de uma escolha, não sendo portanto uma questão de sobrevivência. Veja-se o caso do camelô, cuja demanda de suas mercadorias e rentabilidade da prática os convence a nela manter-se, mesmo correndo os riscos que cercam a atividade clandestina.

Isso significa que o desemprego foi apenas uma parte da história, a explicação corriqueira ou a face local de uma conjuntura que extrapola as fronteiras nacionais. O fenômeno conhecido como globalização, que se acentuou nas últimas décadas fortalecido pelos novos meios de comunicação instantânea, é certamente o responsável pelo impulso extraordinário dado a fluxos transnacionais das mais diversas naturezas. O capital sem pátria se reproduz em todos os tipos de atividade econômica e financeira, desenhando circuitos cada vez mais globais, não importando a natureza do bem em circulação.

Levas de indivíduos migram de um país a outro em busca de trabalho ou em práticas turísticas; mercadorias das mais variadas naturezas, fabricadas em quaisquer partes do mundo são adquiridas no atacado ou no varejo pelos cidadãos globais; produtos culturais como músicas, filmes, livros cruzam igualmente as fronteiras, desvelando mundos que se desconheciam mutuamente.

Ao falar em globalização, comumente nos referimos à circulação de mercadorias de primeira linha, como automóveis e manufaturas diversas. Entretanto, o que nos prova a proliferação do comércio informal nas cidades do mundo (o fenômeno não se restringe ao Brasil ou à América Latina) é que há uma globalização, que tenho chamado de “subalterna”, responsável pela circulação global de objetos insignificantes, de valor irrisório, como estrelinhas de plástico fosforescente, presilhas de cabelo, cópias baratas de *Barbies*, entre outras tantas categorias de objetos baratos e de baixa utilidade. Esses objetos fabricados em países como China e Taiwan, genericamente chamados de *Made in China*, que são distribuídos por todo o mundo, segundo modos legais mas, sobretudo, pela via do contrabando, abastecem os camelódromos brasileiros garantindo sua virtude essencial: o baixíssimo preço. Há que incluir aqui também a pirataria de produtos de primeira linha, das mais variadas qualidades de falsificação, que abastecem também as classes médias, quando os originais são inacessíveis a esses estratos sociais. É o caso, por exemplo da pirataria de luxo. Esses objetos materializam a globalização para os pobres do mundo contemporâneo e os camelôs são seus mediadores.

A socióloga holandesa Saskia Sassen ficou mundialmente conhecida pela reflexão sobre as metrópoles contemporâneas por ela denominadas de cidades globais. Esse tipo especial de cidade, especificamente megacidades como Nova Iorque, Tóquio, Xangai e São Paulo, entre outras, que abrigam os milionários do mundo, são também as que hospedam o capital global e garante os seus fluxos. Funcionam como “plataforma de operação de empresas transnacionais, o ponto de encontro do

conhecimento e dos talentos que fazem a ponte entre atores globais e especificidades nacionais”, conforme reportagem com entrevista à Saskia Sassen no jornal *Estadão*⁵⁴.

Mais uma vez se fala aqui da globalização de ponta e do papel das cidades na manutenção de seus fluxos e circuitos mundiais. No outro extremo disso, nas cidades que não precisam ser “globais” mas que são “globalizadas”, encontramos espaços e práticas que igualmente sustentam fluxos mundiais, ainda que subalternos. As levas de sacoleiros que transitam entre cidades brasileiras e cidades de fronteira como Punta del Este e Pedro Juan Cabalero no Paraguai configuram parte desses fluxos – em grande parte clandestinos – operando o trânsito dos objetos globais de valor irrisório que abastecerão enfim os camelôs de nossas cidades, fornecendo aos pobres sua cota de participação na circulação mundial de mercadorias e a possibilidade de se sentirem não apenas cidadãos, mas cosmopolitas, como exigem os novos tempos.

Simplesmente taxar essas práticas urbanas de informais e condená-las à ilegalidade é fechar olhos e ouvidos para as demandas da vida contemporânea.

Artigo recebido em 22 de outubro de 2013.

Aprovado em 12 de junho de 2014.

⁵⁴ DANTAS, Fernando; MARCHI. “Cidades europeias inspiram soluções”. *Estadão*. São Paulo, 3 de agosto de 2008.