

Urbanismo breve histórico: São Paulo década de 1990 e os dias de hoje

Miguel Antonio Buzzar

O urbanismo moderno conheceu na década de 1950 e nas seguintes uma forte crítica dos seus postulados. A Carta de Atenas propunha estruturar a cidade através de funções apropriadas para a produção capitalista eficiente. Desta forma a organização da cidade deveria contemplar e se estruturar através de quatro funções básicas, compreendendo o habitar, o trabalhar, o circular e o lazer.

A Carta havia sido formulada no IV Congresso Internacional de Arquitetura Moderna (CIAM) realizado em 1933. Inicialmente previsto para ocorrer em Moscou, em função das mudanças ocorridas no núcleo dirigente do PCURSS, que passou a condenar a arte da vanguarda moderna como fruto da degeneração capitalista, o CIAM aconteceu em parte em Marselha, em parte a bordo do SS Patris e concluído em Atenas. A Carta de Atenas só seria publicada 10 anos depois em Paris, por iniciativa de Le Corbusier, durante a II Guerra Mundial.

No mesmo ano, de forma paradoxal, a direção dos CIAM, já transferida para Nova Iorque em função do nazismo, formada por Sigfried Giedeon (secretário), Josep Lluís Sert (presidente) e Fernan Léger redigiram naquele ano, como apontou Kenneth Frampton, os surpreendentes e polêmicos “Nine Points on Monumentality”, em cujo texto a questão da representação, esquecida pela Carta de Atenas, foi revestida de fundamental importância.

Após considerar que “os monumentos são ritos humanos que os homens criaram para suas idéias...” e, que “os mais vitais são aqueles que expressam o sentimento e o pensamento dessa força coletiva que é o povo.”, o documento afirmava que:

“ 6) Nos espera un nuevo paso. Los cambios de posguerra en toda la estructura económica de las naciones pueden llevar consigo la organización de la vida comunitaria en la ciudad, que hasta la fecha ha sido prácticamente negligida.

7) La gente quiere que los edificios que representan su vida social y comunitaria den algo más que una satisfacción funcional.”¹

Esses itens incorporavam tanto críticas, como restrições ao modernismo, que se reconhecidas como importantes para sua renovação, deveriam ganhar alguma solução. De forma ambígua, os autores, indicavam que, para tanto, uma revisão dos preceitos anteriores deveria ser efetuada. Porém, seria significativo a consideração dos limites do funcionalismo, sempre entendido como cerne ideológico do movimento.²

Na linha do reconhecimento parcial das limitações das formulações modernas, mas talvez ainda objetivando assumir a frente do processo de reconstrução pós-guerra, celebrou-se em Brigwater, Inglaterra no ano de 1947, a retomada dos CIAM. Em sua declaração lia-se: “El objetivo de los CIAM consiste en trabajar para la creación de un entorno físico que satisfaga las necesidades emocionales y materiales del hombre”.³ Assim, na instância organizada do movimento moderno, iniciava-se uma revisão onde as “qualidades do lugar”, uma conceituação não abstrata, deveriam passar a ser consideradas dentre os parâmetros de intervenção.

Em Brigwater, as objeções à cidade funcionalista, expressaram-se não apenas de forma negativa. Nele, iniciou-se um processo de formulações críticas, mas “complementares” à concepção modernista que havia sido desenvolvida de forma acabada na Carta de Atenas.

Entretanto, para Frampton, as contradições que “Nine Points on Monumentality” guardava, emergiram de forma objetiva no VIII CIAM, realizado em Hoddesdon, também na Inglaterra, em 1951, quando de fato vislumbrar-se-ia um processo de diferenciação mais profunda no movimento moderno. Apesar de singulares, os conceitos de “Nine Points ...” não satisfaziam as críticas que na época vinham sendo acumuladas entre os jovens arquitetos. Isto porque esse CIAM, cujo tema inicial era “O Núcleo” e que teve sua elaboração final consolidada com o significativo título “O Coração da Cidade”, centrou suas idéias numa retificação da Carta de

1. Frampton, K., *História Crítica de la Arquitectura Moderna*, p.224-5.

2. Para uma análise inicial desta questão veja-se Banham, R., *Teoria e Projeto na Primeira Época da Máquina*, particularmente pp.341-515.

Atenas. Ou seja, o “Coração” proposto, apesar de toda simbologia que parecia (e parece) conter, tratava-se de um núcleo central para a cidade funcional que, deveria ser conseguido mediante um centro cívico, onde o novo caráter representativo e administrativo seria adicionado às relações e funções preestabelecidas.⁴ Esta concepção marcou o limite da mudança de rumos nas interpretações das qualidades concretas do lugar que o grupo dirigente dos CIAM sustentava e, podia admitir como reparação a suas resoluções anteriores.

A exploração do tema “O Coração da Cidade” e a superação das propostas formuladas pelos arquitetos modernos da chamada segunda geração - os mestres ⁵- que, compunham o então grupo dirigente dos CIAM, colocaria em destaque, em Aix-en-Provence, em 1953, no IX CIAM, não apenas a satisfação material dos indivíduos mas também a celebração de sentimentos coletivos e de identidades sociais. Nesse Congresso, destinado à discussão do “Habitat”, as diferenças entre as gerações de arquitetos ganharam contornos claros. Segundo Frampton, isto ocorreu na medida em que Alison e Peter Smithson e Aldo van Eyck, caracterizados como dirigentes da nova geração, questionaram diretamente as quatro categorias funcionalistas da Carta de Atenas e, a tentativa de dar-lhe uma hierarquia urbana instantânea, com a proposta de Centro Cívico. Para eles, a cidade já era vista como um organismo complexo, descrita por várias línguas, onde o problema da identidade não se remetia apenas à questão da centralidade do poder, mas, dispersava-se pelos bairros em variadas práticas sociais, implicando, portanto, aos arquitetos e urbanistas uma abertura para esse mundo e, não, apenas a vontade de sua regularização. Os valores em mutação indicavam que:

“El hombre puede identificarse fácilmente con sú propio hogar, pero tanto con la población en la que éste se encuentra situado. ‘Pertener’ es una necesidad básica emocional y sus asociaciones son del orden

3.Cit. in: Frampton, K., op. cit., p.275.

4. Para Montaner, J. M. “O Coração da Cidade”, seria “más el centro cívico y representativo de la ciudad moderna que el centro histórico estrito.” Para K. Frampton, o que nutriria a preocupação da segunda geração era o sentimento “sittesco” do “espacio de aparición pública”, mas o modelo do núcleo, mostrar-se-ia simplista, para resolver os questionamentos da nova geração. Veja-se Montaner, J. M., Después del Movimiento Moderno, p.31-2 e Frampton, K., História Crítica de la Arquitectura Moderna, p.275.

5. Para um quadro das gerações do movimento moderno, bem como sua nomenclatura veja-se Montaner, J. M., op. cit., pp.12-8.

más simple. De ‘pertener’ -identidad- proviene el sentido enriquecedor de venticidad. La calle corta y angosta del barrio mísero triunfa allí donde una redistribución espaciosa fracasa.”⁶

A essência desta declaração continha uma ruptura mais profunda entre a nova geração de arquitetos e os mestres que, haviam construído tanto as idéias do modernismo como as suas próprias reputações antes da II Guerra Mundial. A desarticulação dos CIAM assistiria ainda mais um momento decisivo no X Congresso em Dubrovnik, na ex-Iugoslávia (atual Croácia), em 1956. Para este Congresso, cujo tema continuaria sendo o “Habitat”, como demonstrativo da crise, o casal Smithson junto com Eyck, Jacob Bakema, Georgis Candilis, Shadrach Woods, John Voelcker e William e Jill Howel, foram encarregados de preparar um trabalho a cerca da “relación mas precisa entre forma física y necesidad socio-psicológica.”⁷

No mesmo período das críticas e propostas dos Smithson e do Team X, Ernesto Nathan Rogers iniciava uma profunda revisão da arquitetura e do urbanismo modernos. A Carta de Atenas pressupunha uma concepção de terra arrasada, as cidades modernas deveriam surgir em substituição às cidades históricas, arquitetura do *bulldozer*. Ainda que se reivindicasse do modernismo, sendo participante dos CIAM anteriores a Guerra, Rogers irá propor uma arquitetura que se relacione com as pré-existências ambientais. Os edifícios históricos, o traçado urbano, enfim a cidade como ela havia sido produzida deixava de ser um problema a ser sanado e passava a ser reconhecida como um ato profundo de cultura. A arquitetura deveria se apropriar da cena urbana tradicional, desde que corretamente interpretada nos seus valores. As idéias de Rogers defendidas na revista *Casabella* durante os anos 1950 e 1960 iriam formar uma geração de arquitetos preocupados em interpretar a cidade, sua história, sua arquitetura e seus traçados como partes integrantes do projeto arquitetônico ou urbano.

No contexto inglês ainda surgiriam outras contribuições importantes para renovação do pensamento urbanístico. Gordon Cullen, com o livro *Paisagem Urbana*, problematizou a interpretação da cidade pelos usuários. Para ele, as possibilidades que se abrem ao cidadão

6. Frampton, K., op. cit., p.275..

através da visão serial estruturada nos percursos, ancora o olhar numa sequência de elementos que propicia um enriquecimento pessoal que apenas a cidade e seus vários tempos propicia.

A noção de pertencimento, que depois seria desenvolvida pelos arquitetos italianos já se insinuava nas pesquisas de Cullen e seria reforçada sobremaneira por Jane Jacobs no famoso livro “Morte e Vida das Grandes Cidades”. O texto transformou-se num libelo contrário as idéias modernas e ao ascetismo dos planejadores. Onde os planejadores viam degradação, desvio da norma, Jacobs identificava vida urbana. Dos Smithson a Jacobs, a rua tradicional, que para Le Corbusier era resultado dos caminhos de burro e deveria ser suprimida, surgia como lugar público por excelência onde os moradores se reconheciam, as crianças brincavam e desde que houvesse uma multiplicidade de usos, um movimento constante era assegurado.

Ao final dos anos 1970 um novo repertório de intervenção havia se configurado. Os projetos urbanos deveriam relacionar-se com o lugar, mais precisamente o *genius locci*, o espírito do lugar, algo situado entre a memória coletiva que os moradores ou usuários guardavam de uma determinada área e a história do local, ou a sua historicidade urbana, representada por edifícios e traçados de vias. Apesar da problemática utilização complementar da idéia de memória e da noção de história, elas induziam a pensar as intervenções urbanas a partir de leituras que interpretassem as construções, o viário, os elementos urbanos, a esquina, estátuas, canteiros, árvores e mesmo o mobiliário urbano (em muitos casos recém descoberto), como atributos urbanos a serem preservados e reinterpretados. A escala do projeto passa a ser importante. A cidade não é um todo indistinto, um chassis monolítico. Ela é formada por trechos precisos, com características próprias. Trabalhá-las e não suprimi-las passa a ser um dos parâmetros obrigatórios. Diante do fracasso do planejamento urbano indistinto, buscou-se um desenho urbano que agregasse ou recuperasse valores urbanos que a cidade tinha e que o urbanismo moderno, aplicado nas suas várias dimensões, menosprezava, acarretando uma rarefação semântica da cidade.

7. Idem, ibidem, p.275.

A ressemantização da cidade esteve presente nos objetivos das intervenções urbanas que tiveram lugar a partir de 1980. Estranhamento o discurso de enaltecimento do lugar, de redescoberta da cidade, foi sendo agregado ao discurso de grandes renovações que tenderam a gerar o contrário do discurso inicial. As metrópoles passaram a ser vistas como pontos de uma rede mundial, na qual as características locais embalavam um enriquecimento cultural da ordem do entretenimento, portanto do uso mercadológica da cultura e de suas manifestações urbanas.

INTERVENÇÕES EM SÃO PAULO

As intervenções urbanas recentes na cidade de São Paulo, via de regra, mesclam um discurso, ou uma concepção que valorizam a incorporação dos novos procedimentos da arquitetura internacional, com um discurso de resgate de qualidades perdidas, em nome de uma celebração da cidade e de uma cultura urbana.

Os novos procedimentos tiveram nas administrações Maluf/Pitta um momento privilegiado. Particularmente, a administração de Paulo Maluf de 1993 a 1996 requentou a máxima “governar é abrir estradas”, traduzida por “governar é abrir avenidas, túneis e pontes”, atualizando o chamado modelo rodoviarista da urbanização paulistana, que identifica desenvolvimento com asfalto. As avenidas Águas Espraiadas, a Nova Faria Lima, os Complexos de túneis e outras intervenções aceleraram não o trânsito, mas a falta de percepção da cidade por parte de seus habitantes, ou pelo menos uma parcela considerável deles. Hipnotizados pelos primeiros anos do Real, novos automóveis e avenidas reinventaram um padrão e um gosto urbano que a classe média, havida pelo primeiro mundo, seja lá o que isso possa significar, abraçou sem restrições.

Exclusão social e consumo urbano passaram cada vez mais a serem potencializadas pelas ruas e avenidas. Engana-se quem pensa que as feridas na cidade localizam-se apenas em áreas abandonadas ou degradadas, como velhos trechos industriais. Um tipo de ferida ocorre onde a

atual vida urbana é mais intensa: nas ruas e avenidas de toda cidade. Uma ferida que a mobilidade viária amplia a toda cidade.

Passado o período de regressão, Maluf-Pitta, esperava-se outro caminho para a cidade. A administração de Marta Suplicy, entretanto, no plano urbano repetiu ações de duvidosa qualidade urbana, feitas em nome de uma funcionalidade viária questionável. Qual o futuro da velha urbanidade com as travessias da Avenida Rebouças e da Avenida Cidade Jardim sob a Avenida Faria Lima? Nestas obras, passagem vira sequestro da paisagem e fuga, mesmo que o destino seja o congestionamento seguinte, mas que solicita outra obra na sequência. Mas, importante, fuga de quem? E do que?

Neste caso, o privilégio do transporte individual soma-se a anti-cultura urbana em alta que vai do condomínio fechado ao grande edifício corporativo com garagem e serviços próprios, aos shopping-centers, às escolas com áreas de desembarque e embarque de estudantes. O novo modelo rodoviarista, propicia a “fuga” de uma elite financeira que identifica ascensão social com segregação social e a renúncia de tratar a cidade como um espaço público de uso comum. No máximo preserva-se de forma questionável guetos, cujo programa definitivo encontra a sua concretude em empreendimentos como *Alphaville*. Evidentemente, a administração Marta Suplicy, pela origem do Partido dos Trabalhadores (PT), por uma história na própria cidade, não é a repetição pura e simples de um governo de direita tradicional. Entretanto, atuou de forma ambígua. Por exemplo, ao mesmo tempo que estrutura o transporte coletivo com o bilhete único e os corredores de ônibus, cumprindo velhos projetos administrativos do PT para a capital, dinamiza o transporte individual, acelerando a segregação social que ela acarreta.

Para além da cena eleitoral, qual seria o traço definidor da sua política urbana? Nos documentos de política urbana anteriores a eleição, as propostas de uma cidade para todos, somavam-se sem um esclarecimento plausível, as idéias de associar interesses de investidores privados com o investimento público na geração ou melhoramento de “novas centralidades”. Essa expressão surgida durante os anos 1990, qualificava de forma positiva a grande

metrópole e, especificamente, o que antes era percebido como perda de um sentido urbano comum: a sua fragmentação. A busca de um sentido comum por vezes foi traduzida na requalificação das áreas centrais, que em várias metrópoles por todo mundo haviam conhecido um processo de esvaziamento funcional e cultural dos seus centros tradicionais.

Diante da crítica de que as intervenções de requalificação das áreas centrais levavam a gentrificação dessas mesmas áreas, a resposta parece ter sido a de expandir as requalificações para o conjunto das metrópoles, associando intervenções de impacto, geralmente grandes complexos de uso múltiplo, empreendimentos motores, as tais novas centralidades. Ou seja, a fragmentação transformou-se em policentralidade.

Este novo entendimento urbano, ainda pode ter alguma validade nos países de capitalismo avançado, onde há alguma forma de defesa social em relação ao capital imobiliário. Entretanto, no Brasil a busca da atualização em relação aos procedimentos internacionais, se dá sob os arcaísmos sociais e culturais, e privilégios econômicos, por vezes, reforçando velhas condições sociais. Este parece ser o caso das intervenções na cidade de São Paulo.

A ambigüidade da administração Marta Suplicy é real, e não apenas um caso eleitoral, entretanto, em que pese alguns programas de justo efeito, não apenas social, mas também urbano, como os CEU, cabe perguntar se tais programas conseguem projetar uma nova cidade, ou se curvam à hegemonia da cidade “das vias de gentrificação”. Talvez a questão não seja o CEU, mas sim a própria noção de exclusão social, que permeia o debate sobre os rumos da sociedade, necessite ser rediscutida. Falar de exclusão em São Paulo, pressuporia que existe uma franja que não é absorvida pelos benefícios sociais, por uma remuneração razoável, ou por um padrão mínimo de habitabilidade urbana. Quando observamos as fotos aéreas dos CEU e seus arredores, ou lemos os mapas de indicadores sociais da cidade, entendemos que a porção incluída tem a dimensão do que seria plausível para a franja de excluídos.

O maior problema da administração Marta reside em patrocinar o entendimento de que o tipo de política que as intervenções viárias constroem, não são contraditórias com as políticas

sociais de sua administração. Neste ponto chegamos à cultura. Como apontado por vários autores, as iniciativas culturais geram uma animação urbana que projeta uma unidade social inexistente na vida real. Uma unidade que sobrevive ao período de um evento: um espetáculo onde os verdadeiros atores estão na platéia, pois representam o papel perdido de cidadãos.