

Érika Jorge Rodrigues da Cunha

**A NATUREZA DO ESPAÇO URBANO:**  
formação e transformação de territórios na cidade contemporânea

Belo Horizonte

Escola de Arquitetura da UFMG

2008

Érika Jorge Rodrigues da Cunha

## **A NATUREZA DO ESPAÇO URBANO:**

formação e transformação de territórios na cidade contemporânea

Dissertação apresentada ao Núcleo de Pós Graduação em Arquitetura e Urbanismo da Universidade Federal de Minas Gerais como requisito parcial para obtenção do título de mestre.

Área de concentração: Análise Crítica e Histórica da Arquitetura e do Urbanismo

Orientadora: Prof<sup>a</sup> Dr<sup>a</sup> Celina Borges Lemos

Belo Horizonte

Escola de Arquitetura da UFMG

2008

Érika Jorge Rodrigues da Cunha

**A NATUREZA DO ESPAÇO URBANO:** formação e transformação de territórios na cidade contemporânea.

Dissertação apresentada e aprovada pela Banca Examinadora composta pelos membros:

---

Prof<sup>a</sup> Dr<sup>a</sup> Celina Borges Lemos – Orientadora UFMG

---

Prof<sup>a</sup> Dr<sup>a</sup> Vanessa Borges Brasileiro – Dept<sup>o</sup> de Arquitetura e Urbanismo / PUC Minas

---

Prof. Dr. Ralfo Edmundo da Silva Matos – Instituto de Geociências / UFMG.

Belo Horizonte, 10 de abril de 2008.



## AGRADECIMENTOS

A Deus, pela dádiva do tempo que tudo cura e transforma;

A meus pais, Sétimo e Tamini, por dividirem comigo as dúvidas e certezas impostas pela vida;

À professora Celina Borges Lemos pela dedicação e rigor com que me orientou e pela concessão de preciosa bibliografia;

Aos professores e colegas do Instituto de Geociências que me acolheram carinhosamente na Geografia e encorajaram questionamentos ainda tímidos e fundamentais para meu aprendizado;

Aos bibliotecários Moema Brandão Silva, Marco Antônio Lorena Queiroz e Juliana Rodrigues Pereira que, com empenho e alegria, muito me auxiliaram no trabalho de pesquisa;

A Renata Araújo, secretária do Núcleo de Pós-Graduação, pela dedicação com que tratou de todas as questões;

A Marconi, meu irmão e amigo, pela concessão de algumas horas de conversa que muito contribuíram na determinação das primeiras linhas desta pesquisa;

A Carol, pela amizade e gentil ajuda na correção de meus textos além da delicadeza única para dizer-me a verdade.

“O mundo precisa de paz. Se, porém, a humanidade não se lançar, obcecada, a uma terceira guerra mundial, o que nos deve preocupar não é *se* as cidades vão viver, mas *como* irão viver.

Depende de nós encontrarmos o caminho certo e depois, resolutos, trilharmos por ele. Se hesitarmos ou errarmos, poderemos de fato condenar nossos netos a viver em caóticos amontoados urbanos, dos mais repugnantes, cercados por barulho ensurdecador e fedentina.

Escolher o caminho certo e depois andar por ele requer fantasia, tenacidade e grandes sacrifícios. No seu início acha-se um corajoso Sim para a grande cidade, mãe da civilização, berço da liberdade e do direito, o resplandecente cenário da vida, pétreo mundo do homem, sem o qual, no bem ou no mal, no baixo e no sublime, ele não se teria tornado o que é.”

Wolf Schneider

## RESUMO

Esta pesquisa dedica-se à investigação da natureza do espaço urbano a partir do processo de formação e transformação dos territórios citadinos ocidentais em sua trajetória histórica até a contemporaneidade. Objetiva prospectar a consistência teórica de uma crise instalada na transição da Idade Média para a Moderna que, segundo Lewis Mumford e Henri Lefèbvre, teria levado à perda da orientação humana na produção dos espaços urbanos. O estudo volta-se, sobretudo, à realidade que circunda o ponto inflexão configurado pelo século XVI e às conseqüências sociais e espaciais determinadas por ele na conformação de cidades. Refuta assim, a hipótese de tal perda revelando ter havido a diminuição do esforço crítico de compreensão das cidades na contemporaneidade simultaneamente à multiplicação de tempos e espaços que criam novas formas de vida e fazem com que a geografia urbana se imponha à construção intencional da história.

## **ABSTRACT**

This research is dedicated to investigate the urban space from the process of formation and transformation in city's occidental territories on a historic way until the contemporary. The main goal is to study the crisis that happened between the Middle Age and Modern Age. This crisis, according to Lewis Mumford and Henri Lefèbvre, may cause the lost of the human orientation to produce the urban spaces. The research explores the XVI century and the social and spatial consequences that determinate the formation of territories at city. Despite this, it was rejected the idea of the lost of human orientation to produce, therefore, it was revealed the shrink of an effort to comprehend the cities at contemporary. At the same time, the multiplication of time and space creates new life styles that impose the urban geografhy on history.

## LISTA DE FIGURAS

FIGURA 1	Representação baseada no esquema lefebvriano em que o autor determina as principais etapas de desenvolvimento da cidade ao redor do ponto crítico de inflexão na história da cidade, situado em fins da Idade Média e início da Modernidade.....	16
FIGURA 2	Linha de tempo lefebvriana estendida e adaptada conforme nossa proposta de estudo.....	33
FIGURA 3	Planta irregular da cidade de Atenas com os bairros localizados no entorno dos edifícios públicos. Verifica-se a clara divisão entre áreas públicas (Ágora), sagradas (Acrópole) e privadas (residências).....	37
FIGURA 4	Planta regular da cidade de Mileto desenhada por Hipódamo. Verifica-se a divisão do território em quarteirões medindo aproximadamente 30 x 52 metros. As hachuras apontam a divisão da cidade em áreas comerciais, religiosas e civis.....	37
FIGURA 5	Roma com sua planta irregular desenvolvida “naturalmente” na medida em que os territórios ao redor do núcleo original da cidade eram conquistados. Podemos perceber a divisão do espaço urbano entre os grandes equipamentos públicos destinados à inserção da infra-estrutura necessária à vida coletiva (representados no mapa) e os espaços privados (que nem mesmo merecem representação) uma vez que se inserem no que “sobra” da cidade.....	42
FIGURA 6	Planta regular da cidade de Treves implantada nas “fronteiras móveis” de Roma onde percebemos a divisão do território em quadrículas de dimensões iguais. Observamos que a forma urbana constitui-se como uma “modernização” do traçado hipodâmico de organização territorial urbana.....	42
FIGURA 7	Planta da cidade de Pádua resultante de seu desenvolvimento espontâneo ao longo do tempo. Podemos observar uma diferenciação sutil entre espaços públicos e privados pelo alargamento do traçado irregular das ruas em alguns pontos específicos permitindo deste modo, a inserção da igreja e de praças.	49
FIGURA 8	Planta da cidade de Aigues Mortes fundada pelo rei da França Luís IX. Resultante de um impulso planejador, além de um traçado regular e condizente com o terreno, verifica-se de modo semelhante a Pádua (acima) uma diferenciação pouco acentuada entre espaços públicos e privados. A praça revela-se proporcional aos quarteirões onde se inserem as edificações públicas e particulares.....	49

FIGURA 9	Planta da cidade européia de Ferrara em que a cidade mercantil, assentada sobre um território configurado ainda no período medieval, é alterada através de um traçado que busca estabelecer a regularidade desejada pela nova cultura sem contudo, negar o espaço previamente ocupado.....	53
FIGURA 10	Planta da cidade americana de São José de Chiquitos (Bolívia) em que um “tabuleiro” de ruas retilíneas define quarteirões iguais com uma praça central conseguida a partir da simples supressão de alguns deles. Contrariamente às cidades européias, o território previamente ocupado é desconsiderado em nome da regularidade desejada pela nova cultura mercantil.....	53
FIGURA 11	Adaptação da linha de tempo lefebvriana com o registro do movimento da cidade em seu processo de perda e reinvenção de sentido.....	56
FIGURA 12	Gravura de Gustave Doré retratando a situação miserável dos trabalhadores na Londres industrial da segunda metade século XVIII. Grande parte da população perambulava pelas ruas da cidade ou recolhia-se em casas insalubres e porões sem iluminação e com ventilação insuficiente.....	64
FIGURA 13	Ilustração de “Nova Harmonia” com as edificações residenciais contornando sua forma regular e as edificações internas que completavam seu programa de necessidades.....	69
FIGURA 14	Ilustração do Falanstério de Fourier: um edifício regular onde seria possível desenvolver um modo de produção e consumo em que os homens desenvolveriam suas capacidades de maneira adequada e menos egoísta melhorando as condições de vida em sociedade.....	70
FIGURA 15	Planta de Paris resumindo os trabalhos de Haussmann sobre a cidade existente: em preto as novas ruas abertas; em tracejado quadriculado os novos bairros; e em tracejado horizontal dois parques construídos na periferia.....	77
FIGURA 16	Plano para Washington baseado nos conceitos perspécticos europeus e nos propósitos cívicos de Thomas Jefferson. Cada letra representa no desenho representa um marco e entre eles se cruzam grandes avenidas. À esquerda e ao centro o triângulo que determina a localização do Capitólio, da Residência do presidente e do Washington Memorial.....	85
FIGURA 17	Plano de expansão de Nova York (1811) baseado no urbanismo considerado genuinamente americano. Ao centro a área “retirada” da retícula para a implantação do Central Park.....	88

- FIGURA 18 A construção de torres esteve sempre presente na história da cidade como símbolos de poder baseado na lógica valorativa de cada época. Na fase capitalista-industrial estes símbolos teriam atingido sua maior altura devido ao desenvolvimento da técnica construtiva. 89
- FIGURA 19 Planta da “Cidade de Minas” elaborada pela Comissão Construtora apresentada ao Estado em 23 de março de 1895. Verifica-se a divisão do território da cidade em três zonas claramente definidas pelos traçado e pelos limites estabelecidos pelo perímetro da avenida de contorno: a zona urbana (ao centro); a zona periurbana (na periferia da primeira); e a zona suburbana (externa às duas anteriores)..... 115
- FIGURA 20 Eixo de expansão urbana norte-centro-oeste assumido pela cidade a partir da implantação, na década de 40, das avenidas Antônio Carlos e Amazonas na extremidade das quais inseriram-se a Pampulha e a Cidade Industrial..... 127

## SUMÁRIO

<b>1 INTRODUÇÃO .....</b>	<b>13</b>
<b>2 A NATUREZA DO ESPAÇO URBANO .....</b>	<b>22</b>
<b>2.1 Compreensões de uma história .....</b>	<b>22</b>
<b>2.2 Sobre cidade, espaço e tempo .....</b>	<b>25</b>
<b>2.3 A noção de cidade na contemporaneidade .....</b>	<b>28</b>
<b>2.4 Uma história cartografada .....</b>	<b>32</b>
<b>3 A CIDADE CONTEMPORÂNEA: formação e transformação de territórios</b>	<b>58</b>
<b>3.1 Da modernidade à contemporaneidade .....</b>	<b>58</b>
<b>3.1.1 O pensamento social europeu e as origens da urbanística moderna .</b>	<b>66</b>
<b>3.1.2 Haussmann e a reforma de Paris .....</b>	<b>75</b>
<b>3.1.3 A cidade no Novo Mundo .....</b>	<b>82</b>
<b>3.2 Invenção e reinvenção da cidade: um movimento permanente .....</b>	<b>94</b>
<b>4 DA CIDADE NO TEMPO AO TEMPO DE UMA CIDADE .....</b>	<b>98</b>
<b>4.1 O triunfo da modernidade no tempo das certezas .....</b>	<b>98</b>
<b>4.2 A cidade como discurso da modernidade .....</b>	<b>104</b>
<b>4.3 Belo Horizonte: a modernidade projetada .....</b>	<b>108</b>
<b>4.3.1 A formação da cidade .....</b>	<b>112</b>
<b>4.3.2 A transformação da cidade .....</b>	<b>121</b>
<b>4.4. Da cidade postulada à cidade produzida .....</b>	<b>131</b>
<b>5 CONCLUSÃO .....</b>	<b>135</b>
<b>REFERÊNCIAS .....</b>	<b>140</b>

## 1 INTRODUÇÃO

O horizonte histórico da cidade visto a partir de nossos dias é algo que abrange extremos. Estende-se da primitiva predisposição para uma vida em grupos junto à natureza à opção por uma prática social intrincada e atrelada ao espaço transformado e “desnaturalizado” das grandes cidades contemporâneas. No intervalo entre essas duas extremidades, da vida cooperativa em aldeias passamos à divisão simples do trabalho na cidade, e desta, às relações mais intensas e complexas das cidades maiores que cresceram até atingir o tecido urbano de relações incontáveis que hoje interliga todo o planeta e onde 80% de nossa espécie vive desde fins do século passado.

Neste processo de ocupação do mundo, formamos e transformamos os territórios que habitamos até torná-los os reflexos de nós mesmos, ou seja, territorialidades que expressam a ligação entre o substrato material da vida e a atividade humana de produção dos meios de existência que, juntas, constituem a forma-conteúdo reveladora de modos de vida que é a cidade. Por meio deste vínculo alteramos a geografia natural produzindo e reproduzindo os ambientes que resultam de nossa “evolução” no tempo, transformando-os em uma “segunda natureza” (SANTOS, 1999). Em nossa trajetória histórica até a atualidade modificamos o espaço construído e objetivado da cidade até o ponto em que esta não pode mais ser considerada um território delimitado ou em expansão mas um “sistema de serviços” cuja potencialidade é praticamente ilimitada como observa Giulio Carlo Argan (2005: 215).

A investigação de associações possíveis entre a história pregressa da cidade e o tempo presente implica assim, no reconhecimento das mudanças de significado correspondentes à definição desta formação sócio-espacial em sua trajetória temporal. Construída através de uma ligação dialética entre espaço e sociedade, a definição de cidade acompanha o progressivo movimento de sedentarização do homem em sua atividade de instrumentalização da natureza até a contemporaneidade. Deste modo, tem seu caráter alterado continuamente através do aumento das funções desenvolvidas em seu interior e da transformação dos elementos determinantes de sua forma, tais como, as relações de comunicação, troca e organização societária, o que torna sua definição sempre frágil à ação do tempo, sobretudo no mundo atual em permanente devir.

Por essa razão, a compreensão do que seja cidade na contemporaneidade vem passando por tentativas de definição empreendidas pelas mais diversas áreas de conhecimento. Entre sociólogos, geógrafos, matemáticos, historiadores e urbanistas, um número crescente de profissionais busca estabelecer parâmetros que permitam sua identificação dada a multiplicidade de espaços passíveis de serem assim classificados que se encontram inseridos em um mesmo limite territorial e que se interligam através de processos sutis tanto entre si quanto a territórios geograficamente longínquos. A proporção assumida pelo fenômeno urbano implica hoje em discussões que voltam-se, principalmente, à necessidade de compreensão dos agentes desencadeadores de suas transformações para que seja possível atuar em sua organização e desenvolvimento.

Sendo a cidade o resultado da natureza historicizada pelo homem e, por isso, uma formação social típica, seu espaço (e tudo o que ele contém) constitui-se como uma condição universal e preexistente da atividade humana correspondendo sua produção ao reflexo de uma gigantesca soma de tempos de trabalho aplicados a um mesmo lugar como afirmam Moraes & Costa (1984: 123-140). O espaço é assim, desde logo, um valor de uso e a relação sociedade-espaço uma relação valor-espaço, pois substantivada pelo trabalho humano observam os autores. Compreender os processos de formação e transformação dos territórios implica, portanto, no conhecimento das sucessivas etapas de desenvolvimento urbano em que as atividades humanas modificam-se implicando em reverberações materiais ao alterar a relação homem-espaço.

De acordo com Milton Santos (1999: 86), “o espaço é a síntese, sempre provisória, entre o conteúdo social e as formas espaciais” e como simples materialidade não tem condições de provocar mudanças mas apenas de participar da história viva. Segundo o autor, “é a sociedade, isto é, o homem, que anima as formas espaciais atribuindo-lhes um conteúdo.” Visto desta maneira, o espaço transforma-se em cidade somente a partir de uma quantidade determinada de tempo e de trabalho humano que o-instrumentalizam e, conforme apontaram Karl Marx & Friedrich Engels (1989: 36), constroem assim a “linguagem da vida real”, algo tão velho como a consciência e que só surge com a necessidade de produção dos meios de existência e as exigências de contato com os outros homens.

A cidade é assim uma sucessão de tempos de trabalho que, segundo Santos (1999: 51), à medida que a história vai fazendo-se, determina a configuração territorial pelas obras

humanas que, por sua vez, como verdadeiras próteses, tendem a negar a natureza natural, substituindo-a por uma natureza humanizada. Tratar a cidade de outro modo que não seja como uma forma que possui existência empírica e filosófica apenas na medida em que se liga a um conteúdo e um conteúdo que não pode existir sem a forma que o abrigou conforme descreve o autor, seria portanto apenas observá-la. E observar, lembra-nos Foucault (1992: 148), é contentar-nos com ver sistematicamente pouca coisa enquanto o significado real da cidade e, sobretudo, da urbanização contemporânea transcende em muito aquilo que nos é oferecido pela observação de seu aspecto físico.

Apesar dessas considerações, para estudiosos do tema como Lewis Mumford (2004) e Henri Lefèbvre (1969:1999), a história da cidade estaria dividida em dois períodos distintos determinados por um ponto de inflexão configurado pelo século XVI. Ambos os autores concordam que com o desenvolvimento comercial que conduziu à Revolução Industrial houve uma alteração dos propósitos de produção do espaço urbano, que, de dedicados às necessidades humanas passaram a atender apenas aos interesses do capital subordinando o conteúdo social da cidade a formas puramente caprichosas e sem propósitos. Neste sentido, afirma-se que “o capitalismo tendeu a dismantelar toda a estrutura da vida urbana e a colocá-la em uma nova base impessoal: o dinheiro e o lucro” (MUMFORD, 2004: 451).

Segundo Lefèbvre (2004: 51-76) já há algum tempo o conceito de cidade não estaria correspondendo a um objeto social em razão de uma “crise”. Para o sociólogo, a cidade estaria resultando de um “pseudo-conceito” que desconsidera sua existência histórica e baseia-se em uma política do espaço que o concebe como meio homogêneo e vazio, no qual se estabelecem objetos, pessoas, máquinas, locais industriais, redes e fluxos tendo como fundamento uma “logística de uma racionalidade limitada” que motiva estratégias que destroem, reduzindo, os espaços diferenciais do urbano e do habitar. Lefèbvre (2004:15) sugere assim, que com a progressiva urbanização resultante do desenvolvimento capitalista as relações sociais estejam sendo colocadas “entre parênteses”.

Para fundamentar sua teoria o autor determina um eixo espaço-temporal no qual descreve e analisa a gênese, as modificações e transformações do “objeto cidade” a partir de uma visão que parte do futuro para iluminar o passado. Segundo Lefèbvre (2004: 33) “é a cidade industrial, ou melhor, o estilhaçamento da cidade pré-industrial e pré-capitalista sob o impacto da indústria e do capitalismo, que permite compreender suas condições, seus antecedentes.”

Determinando quatro intervalos de tempo que considera essenciais para a compreensão da “despedaçada” cidade pós-industrial, o autor define o ponto médio no qual considera estar a grande questão que envolve a “racionalidade sem contexto” na qual acredita que estejamos vivendo desde então.

Durante os três períodos de desenvolvimento correspondentes à cidade política, medieval e mercantil o autor defende que a materialidade do espaço urbano tenha sido representativa do corpo social que o-habitava. No entanto, afirma que apesar de a cidade política ter resistido com toda sua força e coesão ao domínio comercial por sentir-se e saber-se ameaçada por ele, em fins da Idade Média, “a mercadoria, o mercado e os mercadores” penetraram “triunfalmente” em seu território iniciando uma etapa em que “a não-cidade e a anticidade” conquistariam a cidade (LEFÈBVRE, 2004: 15-22). Teria se alterado então a finalidade essencial de uso do espaço urbano na medida em que o mercado passava a ser o agente capaz de transformá-lo em um território compartimentado em unidades dotadas de valor de troca.

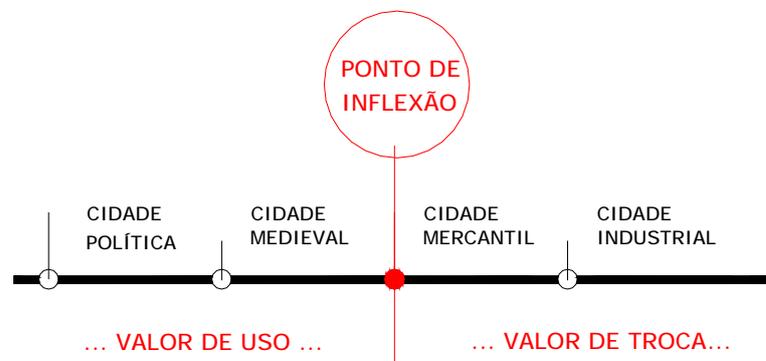


FIGURA 1 – Representação baseada no esquema lefebvriano em que o autor determina as principais etapas de desenvolvimento da cidade ao redor do ponto crítico de inflexão na história da cidade, situado em fins da Idade Média e início da Modernidade.

Fonte: LEFÈBVRE, 2004: 27.

Compartilhando da teoria lefebvriana, Mumford (2004: 446-449) afirma que com a expansão comercial a partir do século XVI “o centro de gravidade começara sutilmente a passar para uma nova constelação de forças econômicas” que, embora tivessem enfrentado certa resistência inicial tanto da estrutura quanto dos costumes da cidade medieval, acabara por levar à “dissolução urbana”. De acordo com o autor, no novo sistema urbano capitalista “as

constantes humanas não tinham lugar” e os únicos valores passaram a ser “a avareza, a cupidez e o orgulho, o desejo de dinheiro e de poder” que resultavam da introdução das práticas mercadológicas em todos os cantos da cidade desprezando o passado e acolhendo o futuro como uma oportunidade de bons empreendimentos.

Considerando que a história não é mais que a sucessão das diferentes gerações (ENGELS; MARX, 1989: 44) e a cidade contemporânea o resultado do progresso que a transforma paradoxalmente no “lugar da não contemporaneidade” (SECCHI, 2006: 90), a reflexão sobre a chamada perda da orientação humana na produção do espaço urbano defendida pelos autores citados mostra-se fundamental para a compreensão da realidade na qual estamos imersos. Estaria a cidade de fato “condenada”, “moribunda” e em “crise” desde que sujeita à lógica capitalista como defende Lefèbvre? (1969: 47) Teriam sua natureza e finalidade humanas sido “completamente esquecidas” como afirma Mumford (2004: 454)? Seria o capitalismo o grande responsável pela produção de um espaço urbano pouco propício à vida na cidade? Ou ainda: Seria possível atribuir somente ao espaço a responsabilidade pelo estímulo das relações humanas no território urbano?

Com o objetivo de responder a essas questões este estudo dedica-se à investigação da natureza do espaço urbano em sua trajetória temporal no ocidente buscando prospectar as razões da chamada crise da cidade e sua consistência teórica. Baseia-se na delicada relação entre espaço e sociedade na formação de cidades e nos processos de formação e transformação dos territórios urbanos que dela derivam procurando identificar as várias formações sócio-espaciais surgidas desde a antiguidade e de que modo nos trouxeram à realidade na qual vivemos. Para isso, a investigação foi dividida em três etapas que se estendem do geral ao particular:

No primeiro capítulo são avaliadas as várias maneiras de se compreender a História e de que forma, como disciplina, ela pode nos servir de instrumento para o estudo da cidade em sua trajetória no tempo em razão de seu caráter de imprecisão. Utilizando as contribuições de áreas de conhecimento diversas, busca-se demonstrar que como uma ciência humana, a História e, conseqüentemente, a História da cidade, resulta de “construções teóricas” que oferecem um certo caráter experimental ao nosso estudo, porém, que este, além de importante e útil ao seu desenvolvimento, não é necessariamente determinante dos resultados uma vez

que a não inocência das abordagens é justamente o que pode permitir desmascaramentos e denúncias de mistificações e falsificações históricas como afirma Le Goff (2003: 11).

A partir disso, são considerados aspectos relevantes para a “construção” da História fazendo-se alguns apontamentos acerca da cidade, do espaço que ela representa e de seu comportamento no tempo. Procura-se esclarecer que a construção do espaço-vivente citadino necessita da interligação entre o substrato material da vida e a substância humana que se sobrepõe a ele e o quanto depende disto a capacidade de transmissão de informações ao longo do tempo. Verifica-se que é necessário um descompasso temporal entre as transformações da forma e de seu conteúdo humano para a garantia da continuidade das experiências urbanas sendo este um “mecanismo histórico” de união de épocas passadas e presentes que faz da cidade contemporânea um “imenso arquivo de documentos do passado” (SECCHI, 2006:42).

Partindo da dificuldade de determinação do que seja cidade na atualidade e tendo em vista a utilização da teoria inicialmente desenvolvida acerca da mesma, do espaço e do tempo, a pesquisa volta-se em seguida à determinação de um conceito aplicável a diversas etapas de desenvolvimento urbano que permite tratar homogeneamente intervalos de tempo diferentes. Adotando o discurso esclarecedor de Max Weber (1864-1920) no qual o autor define um conceito único para categorias sócio-espaciais distintas, são determinados então os elementos que acompanham o estudo das formas e funções urbanas contidas no eixo espaço-temporal proposto por Lefèbvre (2004) em que nos baseamos para realizar uma história cartografada de nosso objeto de estudo.

Acrescentando ao eixo lefebvriano duas relevantes categorias de cidade com o objetivo de identificar as leis que regem a formação e transformação dos territórios urbanos no tempo e prospectar a consistência e as possíveis razões para a crise de que falam Mumford (2004) e Lefèbvre (2004), é refeito então o processo de desenvolvimento das formas e funções urbanas desde a cidade grega, romana e medieval que antecedem o século XVI, até a cidade mercantil e industrial que precedem a realidade na qual vivemos. Identifica-se assim, que até a modernidade há um movimento constante de perda e reinvenção de sentido do espaço urbano que corresponde a sucessivas crises pelas quais passa a cidade, não havendo portanto um, mas vários momentos críticos em sua trajetória histórica.

Reduzindo um pouco a abrangência da pesquisa e tendo em vista o momento de reinvenção de sentido pelo qual passamos desde a transição da Idade Moderna para a Contemporânea, a investigação volta-se no segundo capítulo à crise que antecede nossa realidade. Adotando como ponto de partida os resultados da Revolução Industrial que transformaram bruscamente o modo de vida urbano e, especialmente, aqueles obtidos pela Inglaterra onde se manifestaram com maior intensidade, buscou-se compreender o “universo” em que se deu a formação do pensamento sobre a cidade contemporânea em meio ao que foi o “mais importante acontecimento da história do mundo desde a invenção da agricultura e das cidades” (HOBSBAWN, 1982: 44-45).

Buscou-se assim, mostrar que a velocidade das transformações culturais e territoriais em curso naquele momento, se por um lado levava a uma crise sem precedentes ao aumentar subitamente a capacidade humana de transformação da natureza (FRAMPTON, 2003:3) e multiplicar as funções da cidade fazendo-a “implodir” sobre si mesma e “explodir” para além de qualquer limite até então atingido (LEFÈBVRE, 2004), por outro, conduzira a humanidade às mais significativas experiências de toda a História. Constatou-se que surgira um novo homem e conseqüentemente, um novo modo de vida e uma nova cidade que, ao contrário do que defendem Mumford (2004) e Lefèbvre (2004), resultara das próprias transformações dos propósitos humanos diante das experiências da modernidade.

Reconheceu-se então, num primeiro momento, que a implantação do novo modo de vida capitalista-industrial levava a uma ruptura entre o passado e o futuro ao tornar a realidade de tal modo convulsa a ponto de parecer “opaca à luz do pensamento” (ARENDRT, 2005:28-33). Entretanto, de modo semelhante a todos os momentos históricos precedentes, revelou-se que tal realidade se constituiu como o reflexo de um modo de vida emergente e não como uma manifestação da perda dos propósitos humanos na produção do espaço urbano conforme defendem os autores supracitados. Verificou-se, sobretudo, que a tomada de Londres como o modelo absoluto e negativo do que seria a cidade industrial, foi um dos principais fatores determinantes de uma visão distorcida da realidade sobre a natureza do espaço urbano.

A partir de três experiências surgidas no século XIX como conseqüências excepcionais da industrialização, buscou-se mostrar que a preocupação com a vida na cidade foi o principal elemento motor das transformações que se seguiram. Do pensamento social europeu que deu origem à urbanística moderna, passando pela reforma de Paris por Haussmann e pelas cidades

americanas surgidas no decorrer do processo de desenvolvimento industrial, procurou-se demonstrar que mesmo sob o racionalismo técnico e a primazia da nova lógica capitalista que exigia mudanças nos territórios urbanos em nome do lucro, como uma obra humana, a cidade corresponde sempre ao homem que se transforma na sua criação como afirma Hissa (2006: 87), sendo esta uma característica intrínseca da natureza do espaço urbano em seu processo de desenvolvimento histórico.

Finalmente, tendo constatado que o tempo é o grande inventor de cidades e que a verdade sobre sua natureza também dele deriva, passa-se ao terceiro e último capítulo no qual adota-se Belo Horizonte como objeto de investigação. Deixa-se assim, a cidade no tempo para o estudo do tempo de uma cidade que em um processo exemplar de planejamento, crescimento e replanejamento, oferece sustentação à construção teórica desta pesquisa comprovando que também na atualidade, em meio a sucessivas crises surgidas no decorrer de seu percurso histórico e como em todas as etapas precedentes de seu desenvolvimento, a cidade jamais perde sua natureza humana e sua real capacidade de estímulo, criação e preservação da vida em seu território.

Resultado de um pensamento científico legitimado pela busca incontida pelo progresso, Belo Horizonte revela em sua curta e densa experiência temporal e espacial até a atualidade, a distância que ainda nos separa da compreensão efetiva dos processos de formação e transformação dos territórios urbanos. Sua experiência aponta para a imperativa necessidade de consideração da cidade como uma forma-conteúdo a ser pensada a partir da interligação entre os elementos que a constituem. Planejada como um “feudo” – capaz de abrigar os modos de vida urbano, suburbano e agrícola - e apropriada pela sociedade em permanente transformação da modernidade, Belo Horizonte revela-nos toda a multiplicidade de tempos que criam novas formas de vida capazes de instrumentalizar o espaço contemporâneo além da capacidade da cidade de reagir às tentativas de arregimentação da vida em seu interior superando crises.

Deste modo, através da investigação da cidade ocidental em sua trajetória temporal até nossos dias, buscou-se demonstrar a condição etérea dos processos de transformação dos territórios citadinos e a imperatividade da sociedade sobre eles. Procurou-se revelar também, quais as razões que separam a história em antes e depois do século XVI e de que forma se desvirtuaram as idéias desenvolvidas nos séculos que se seguiram a este ponto de inflexão

ocasionando a redução do esforço crítico de compreensão do espaço citadino. A reconstrução da trajetória da cidade no tempo revelo, sobretudo, a precedência da produção social do espaço sobre a construção intencional da História na contemporaneidade apontando assim, definitivamente, para a importância humana na produção de cidades em todos os tempos contrariando a afirmativa de Lefèbvre (2004) e Mumford (2004) de perda dos propósitos humanos na produção dos espaços urbanos com a inserção do mundo na realidade emancipatória do capitalismo.

## **2 A NATUREZA DO ESPAÇO URBANO**

“Quanto à história, ela só pode ser uma ciência da mutação e da explicação da mudança” (LE GOFF, 2003: 15).

### **2.1 Compreensões de uma história**

A História da cidade é uma História de idéias sobre a localização humana no espaço e no tempo. Trata sempre de um relato da verdade dos fatos urbanos mas também da interpretação desta verdade por quem escreve uma história. Deste modo revela-se um inventário de possibilidades de ocupação do mundo caracterizado pela versão de cada autor que imprime ao texto também o que acredita ser a verdade. Por isso, não há “a” História da cidade, mas “uma ou várias” Histórias sobre a cidade.

A dificuldade de determinação de uma História única e “verdadeira” pode ser percebida através da leitura dos mais dedicados estudiosos do assunto. Mumford (2004), por exemplo, representa uma das mais radicais posturas sobre este tema. Segundo o historiador, responsável pela mais completa e detalhada História já descrita sobre as formas e funções das cidades ocidentais, um método adequado de abordagem seria o da experiência e observação pessoal, algo que não se pode substituir por livros e que exige pelo menos uma existência para que possa ser realizado.

Outros, como Benévolo (2005), propõem falar da cidade a partir de seu cenário físico sem se envolver profundamente em questões de caráter político, econômico e social, embora reconheçam que tais aspectos fazem também parte do universo materializado por ela. Neste caso prioriza-se a preservação da fidelidade à História real, ou seja, àquela reconhecida como legítima pela sociedade e contada “oficialmente” por outrem, sem a intervenção de interpretações pessoais inseridas no texto. Esta postura, porém, revela-se superficial para a

compreensão aprofundada dos modos de vida e das inter-relações que envolvem o universo da cidade suscitando complementações.

Há também quem acredite que a construção de um método de abordagem da História possa prestar-se a confusões optando então por não se aventurar sobre este assunto ao desenvolver uma sistematização das experiências urbanas. Este é o caso de Choay (2003) que dedica-se a uma breve interpretação de parte da História da cidade se empenhando no registro detalhado das mais significativas propostas de planejamento realizadas por outros estudiosos ao longo do tempo e apresentando-as de maneira fragmentada em uma antologia.

O que todo o arcabouço de análises sobre o fato urbano revela é que há inúmeros elementos a serem considerados no estudo de uma História geral da cidade e tantos pontos de vista quantos forem os estudiosos. Talvez esta seja a razão para que não haja até hoje nenhuma História definitiva e escrita de modo completo e linear sobre este assunto. Por isso, qualquer estudo da História da cidade resulta da soma de contribuições e da divisão de responsabilidades entre áreas de conhecimento e autores, podendo ser estes últimos especialistas formados a partir de um pensamento moderno, ou profissionais inseridos em atividades que, em princípio, não relacionam-se diretamente a este tema.

Em nosso caso, diante da necessidade de uma abordagem do caráter histórico da cidade e a propósito de uma investigação sobre a natureza do espaço urbano, algumas considerações acerca desta disciplina como ciência se fazem necessárias. Sendo a História uma narração metódica dos fatos notáveis ocorridos na vida dos povos e da humanidade ao longo do tempo (FERREIRA, 1999: 1055), por si e como disciplina ela implica em inúmeras formas de abordagem sobre um mesmo tema. Assim, a primeira pergunta que surge é a de como tornar científico um estudo histórico da cidade se o texto resulta sempre da compreensão de quem investiga um processo de desenvolvimento do espaço no tempo?

Sobre isso, rompendo com alguns pré-conceitos acerca dos métodos científicos, Hissa (2006: 167-170) propõe uma discussão do caráter de precisão e objetividade exigido pela ciência moderna que, conduzida pela racionalidade, utiliza-se de paradigmas – que vão do positivismo mais conservador ao marxismo mais ortodoxo – para “construir a verdade”. Contrariando a exigência moderna o autor afirma que há muito que se aprender com o risco e a experimentação. Esta última, ao contrário da objetividade científica, seria responsável pela

imprevisibilidade do estudo e poderia sim resultar em “desacerto ou tropeço”, porém, ainda que o experimento seja apenas um pré-requisito para o acerto seria ele fundamental à descoberta ou à adaptação de como fazer melhor afirma o autor.

Já no que diz respeito à História especificamente, Le Goff (2003: 11) esclarece que é sempre colocada também ao historiador a questão da objetividade mas que a tomada de consciência da construção histórica e da não-inocência das abordagens não deve resultar em ceticismo ou abandono da noção de verdade. Ao contrário, tal consciência pode permitir desmascaramentos e denúncias de mistificações e falsificações históricas, favorecendo até mesmo certo otimismo sobre esta postura livre, uma vez que ela torna legítima a existência de leituras diversas sobre um tema ou objeto de estudo.

De acordo com os autores acima, Santos (1999: 18-19) reconhece que a determinação de um método em ciências sociais acaba por ser mesmo um dispositivo artificial que faz dos atores marionetes que recebem vida pelas mãos do autor e cuja presença no enredo se subordina a modelizações qualitativas. No entanto, afirma também que “o texto deve prever a possibilidade de tais ‘bonecos’ surpreenderem os ‘ventrílocos’ e alcançarem alguma vida, produzindo uma história inesperada ficando deste modo assegurada a conformidade com a história concreta”.

Assim, por todas essas particularidades que envolvem um estudo da história da cidade devemos nos apresentar como “construtores de um pensamento” sobre a natureza do espaço urbano assumindo nossa condição de ventrílocos de uma história sobre as formas e funções da cidade. Devemos ainda dizer que nosso texto corresponde a um experimento que busca enxergar melhor a cidade na qual vivemos na contemporaneidade partindo de uma investigação do processo de desenvolvimento do espaço no tempo em busca da consistência da crise proposta por Mumford (2004) e Lefèbvre (2004).

## 2.2 Sobre cidade, espaço e tempo.

Estamos habituados a entender a dimensão material da vida como a base para uma outra dimensão que denominamos imaterial. Deste modo simples vemos o mundo como constituído por lados opostos: matéria x energia; tangível x sensível; material x imaterial. Sob este olhar pragmático, o espaço, aspecto material da vida, corresponderia apenas ao que é tangível. Já as relações sociais, aspectos imateriais dela, corresponderiam ao que é sensível e, portanto, não tangível. Mas não é isto o que acontece em se tratando de cidade.

Na cidade espaço não é só matéria nem tampouco é energia. A cidade não é feita da concretude de sua configuração física. Ela é feita também de vida e de inter-relações. “Os elementos móveis de uma cidade e, em especial, as pessoas e suas atividades, são tão importantes quanto as partes físicas estacionárias” (LYNCH, 2006: 1). Por isso, ao se falar de cidade qualquer análise pragmática do espaço é vã uma vez que sensível e tangível contribuem igualmente em sua conformação. Falar de cidade, portanto, é falar sobre materialidade e imaterialidade que encontram-se entrelaçadas na constituição de um **espaço vivente**.

Uma maneira coerente de compreender o espaço da cidade seria então enxergá-lo como uma **forma-conteúdo**, isto é, “como uma forma que não tem existência empírica e filosófica se a considerarmos separadamente do conteúdo, e um conteúdo que não poderia existir sem a forma que o abrigou” conforme propõe Santos (1999: 21). Assim, compreender o espaço da cidade implica não só no estudo conjunto das duas dimensões – material e imaterial - que o completam, mas também na observação dos processos que transformam a matéria em energia, ou seja, os processos que transformam uma simples forma em forma-conteúdo.

Nesse sentido, um aspecto importante sobre a cidade refere-se ao modo como se dá a transmissão das experiências do espaço através do tempo. Segundo Mumford (2004: 113) “a cidade une épocas passadas, épocas presentes e épocas por vir” preservando e transmitindo para o futuro tanto idéias que foram insensatamente postas de lado ou rejeitadas por uma geração passada como inaptações que poderiam ter sido esquecidas caso não tivessem se materializado no espaço. A transmissão das experiências urbanas no tempo seria, portanto, semelhante ao modo como o próprio corpo transmite, sob a forma de uma cicatriz ou uma erupção recorrente, algo ocorrido há muito tempo afirma o autor.

No entanto, esse processo de transmissão de informações só é compreensível porque os mecanismos de transformação da cidade nos permitem diferenciar as experiências no tempo. De acordo com Santos (1999: 103) o presente une as coisas, mas o momento seguinte as separa e é este o movimento que nos permite distingui-las. Para o autor, há um constante processo de totalização do espaço em que o todo só pode ser conhecido através do conhecimento das partes e as partes somente podem ser conhecidas através do conhecimento do todo. Assim “para alcançar a verdade total, é necessário reconhecer o movimento conjunto do todo e das partes, através do processo de totalização” (SANTOS, 1999: 96).

Deste modo, podemos compreender que há sempre um descompasso entre a capacidade de transformação da forma e do conteúdo que garante o entrelaçamento de experiências passadas e presentes assim como a possibilidade de nosso entendimento do processo de totalização do espaço urbano. Sobre isso, Mumford (2004: 113-114) afirma que seria “da natureza dos bons recipientes não terem alterada a sua composição pela reação que se passa dentro deles, pois, se os recipientes se alterassem tão rapidamente quanto o seu conteúdo, ambos desapareceriam” implicando em um novo início histórico, ou, no que poderíamos chamar de revolução.

Por outro lado, há também que se considerar que o reconhecimento deste descompasso temporal entre forma e conteúdo pode nos levar à perda da noção de cidade caso consideremos os eventos separadamente já que ocorrem em tempos diferentes. Deste modo distraído o espaço da cidade não passaria de uma abstração teórica e jamais se completaria como tal. É importante observar que as diferenças temporais que implicam na transformação da forma e do conteúdo no processo de “construção” do espaço citadino ocorrem simultaneamente e assim devem ser analisadas em seu movimento de totalização que une parte de uma história passada com outra que surge.

Segundo Le Goff (2003: 10) para captar o desenrolar da história, desde a antiguidade historiadores e filósofos esforçam-se por encontrar e definir suas leis. No caso específico da história da cidade é o estudo da própria trajetória do espaço no tempo que pode nos permitir identificá-las e compreendê-las. É por meio da capacidade de armazenamento e transmissão de informações pelo espaço que podemos perceber as leis que regem as transformações da cidade e que nos permitem estudar melhor sua trajetória no tempo. É também assim que

podemos ver o espaço contemporâneo como um “arquivo de documentos do passado” (SECCHI, 2006: 42) no qual encontram-se presentes fragmentos de muitos tempos já vividos.

Um outro aspecto relevante é o modo como devemos dividir o tempo. Para que possamos considerar as experiências urbanas em intervalos correspondentes a cada totalização a ser considerada no estudo do processo cumulativo que nos trouxe à contemporaneidade, precisamos estabelecer parâmetros comparáveis entre elas. Nesse sentido, Le Goff (2003: 47) observa que os quadros de explicação cronológica da história devem sempre corresponder à duração do vivido, ou seja, a divisão do tempo deve equivaler a periodizações em que o resultado atingido tenha sido homogêneo. Isto significa que a análise de cada intervalo deve também se basear em elementos semelhantes que tornem comparáveis os resultados e a evolução de uns a outros.

No que se refere à possibilidade de comparação de resultados e ao processo evolutivo do espaço, Santos (1979: 29-31) esclarece que cada intervalo de tempo é dotado de elementos de ordem econômica, social, política e moral constituintes de um sistema. Este, por sua vez, se alteraria a partir da entrada de novos elementos na história capazes de reorganizar os demais transformando o conjunto que envolve a todos em outra realidade diferenciada da previamente existente. A este evento o autor denomina “modernização” concluindo que a cidade seria então o resultado de um processo que envolve uma sucessão delas. Este entendimento seria “o único modo de levar em conta as implicações temporais da organização do espaço”.

Todos esses aspectos referentes ao estudo da cidade fazem dela algo comparável a um dominó onde cada peça tem um caráter diferente e todas participam de um jogo fundado em regras de associação e dissociação, de compatibilidade e incompatibilidade recíprocas que trabalham na produção de uma figura que emerge somente na conclusão do jogo e que permanece incerta durante toda a duração da partida (SECCHI, 2006: 170). Sendo assim, para que possamos desenvolver um estudo da trajetória do espaço no tempo a partir da divisão deste último em períodos cujas experiências sejam comparáveis e que, ao mesmo tempo, permitam-nos identificar as leis que regem as transformações urbanas, precisamos, antes de mais nada, estabelecer quais elementos consideraremos na determinação de um conceito único de cidade que seja aplicável a qualquer tempo histórico.

### 2.3 A noção de cidade na contemporaneidade

A definição do que vem a ser cidade na contemporaneidade tornou-se uma tarefa demasiadamente complexa em razão da multiplicidade de espaços passíveis de serem assim denominados e que se encontram inseridos em um mesmo limite territorial urbano. Até meados do século XVIII acreditava-se ser possível classificar um espaço como cidade a partir da presença de algumas características fixas tais como: um domínio territorial; uma organização político-administrativa; uma estrutura econômica, e certo número de habitantes ocupando um mesmo território. Nos dias de hoje, utilizando os mesmos critérios é possível identificar “cidades” em uma mesma cidade, o que implica em uma nova forma de compreensão do espaço e na exigência de reflexões sobre o tema.

Tratando-se de amplo campo de pesquisa o entendimento da cidade passa hoje por várias tentativas de definição empreendidas pelas mais diversas áreas de conhecimento. Historiadores, sociólogos, geógrafos, matemáticos, urbanistas entre outros profissionais, buscam respostas para a desconcertante realidade espacial que se instalou após a Revolução Industrial e desenvolveu-se até chegar à realidade urbana na qual vivemos. A noção de cidade divide assim opiniões e exige a soma de esforços no que se refere à sua compreensão para que seja possível atuar em sua organização e desenvolvimento.

No que se refere à busca de clareza sobre este tema, o historiador Lewis Mumford (2004: 9) afirma que “não há definição que se aplique sozinha a todas as suas manifestações nem descrição isolada que cubra todas as suas transformações, desde o núcleo social embrionário até as complexas formas da sua maturidade e a desintegração corporal da sua velhice”. Sob esta visão histórica parece não haver critérios universais capazes de determinar o que seja cidade em qualquer tempo sendo necessária uma definição para cada etapa de desenvolvimento do espaço assim denominado.

Sob um enfoque sociológico e filosófico, Lefèbvre (2004: 51) reconhece a dificuldade de compreensão do fenômeno urbano no tempo e entende que a cidade torna “quase” evidente a teoria da *complexificação* nascida das ciências naturais pela qual os fenômenos sociais vão de uma relativa complexidade a uma maior. Porém, o autor afirma também que as relações sociais “nunca são simples”, mesmo em sociedades arcaicas. Assim, ao mesmo tempo em que afirma haver maior dificuldade de compreensão do espaço urbano na contemporaneidade

desmistifica a noção de que tal espaço seria mais complexo que os que o precederam e que, portanto, sua compreensão atual seria mais difícil que outras anteriores ou mesmo exigente de uma definição única.

Já a geografia, ciência humana dedicada também à compreensão do que pretendemos chamar de cidade, propõe o entendimento do espaço urbano como um conjunto de elementos intercambiáveis aos quais é atribuído um valor particular de acordo com as relações que estabelecem entre si e com o meio. Para Santos (1985: 5-11) tais elementos seriam “homens, firmas, instituições, meio ecológico e infra-estruturas”. As firmas teriam como função a produção de bens e serviços; as instituições, a produção de normas; o meio ecológico corresponderia ao conjunto territorial que forma a base do trabalho humano; e as infra-estruturas seriam o trabalho materializado e geografizado. O espaço da cidade seria assim, dotado da materialidade que as relações entre os elementos fossem capazes de determinar. Desta forma, cada período histórico seria capaz de possuir espaços urbanos com materialidades diversas a partir de relações igualmente diversas entre elementos semelhantes.

Por fim, buscando ordenar estas propostas e tornando ainda mais necessária a definição de cidade, temos hoje a disciplina urbanística. Com a tarefa de tratar da materialidade a ser conformada a partir do arranjo dos elementos no espaço, o urbanismo “dedica-se às medidas técnicas, administrativas, econômicas e sociais” necessárias ao desenvolvimento racional e humano da cidade (FERREIRA, 1999: 2033). Mas como fazê-lo se a única certeza sobre a qual concordam todas as disciplinas que se debruçam sobre o estudo da cidade é a multiplicidade de características que devem ser consideradas para sua definição? Será mesmo impossível defini-la de modo absoluto? Como estudá-la então de maneira clara e coerente no contexto histórico?

Verifica-se ainda que toda esta dificuldade de definição que envolve a noção de cidade é reforçada atualmente em razão da realidade contemporânea constituir-se como a consequência de um processo de desenvolvimento urbano nem sempre compreendido mas certamente resultante de um longo período de acumulação de experiências sócio-econômicas e espaciais. O “imenso arquivo de documentos” (SECCHI, 2006: 42) no qual vivemos hoje, reúne no território de uma única cidade as mais diversas manifestações espaciais urbanas já surgidas ao longo da história, o que torna em princípio completamente impossível uma definição única de

cidade e sim quantas definições quantos forem os “pedaços” de território passíveis de uma caracterização homogênea.

No entanto, apesar dos apontamentos sobre este tema demonstrarem dificuldades para determinação de uma definição “universal”, a noção de cidade apresentada por Max Weber parece ser abrangente de todas as considerações anteriores. Acumulando os conhecimentos de jurista, economista e sociólogo, Weber (1979) considerou haver inúmeras categorias de cidade que poderiam ser determinadas a partir da identificação de alguns elementos pré-estabelecidos como propõe hoje a geografia. Tais elementos foram apresentados de forma simplificada pelo autor como: a existência de um domínio territorial, uma organização político-administrativa e uma estrutura econômica, o que inicialmente não resulta em novidade. Porém, Weber considerou além da presença destes elementos no espaço, a importância de um outro apontado como principal razão da crise da cidade: a presença humana.

Necessária à completude do conceito weberiano de cidade a presença do “elemento vida” no espaço implica basicamente na necessidade de abastecimento e de trocas, o que faz do meio urbano invariavelmente um *lócus* de mercado. Weber (1979: 69) define como “essencial” a existência de “um intercâmbio regular e não ocasional” de mercadorias como elemento fundamental da atividade lucrativa e do abastecimento dos habitantes de uma localidade para que ela se diferencie de uma simples aldeia. Assim o mercado seria o responsável pela função primeira que a cidade deveria cumprir sendo também o elemento determinante das interações espaciais caracterizadoras do território urbano.

Mas a cidade não tem apenas uma função. A atividade intercambial associa-se a inúmeras outras e todas elas se refletem no espaço construído. Nesse sentido, o reconhecimento de diversas formas de manifestação do espaço urbano a partir de atividades necessárias à manutenção da vida humana talvez seja a principal contribuição de Weber (1979) para o estudo da cidade. Na medida em que não elege ou refuta nenhuma das configurações do espaço e simultaneamente valoriza as interações sociais, o autor identifica que há processos diferentes de transformação dos territórios a partir da conduta política, econômica e administrativa que dependem, sobretudo, de atividades humanas. Todos estes fatores juntos e inter-relacionados é que configuram uma cidade.

Além disso, a cidade é reconhecida em qualquer tempo não por uma denominação ou características físicas, mas pelo que faz. “A função é, de certo modo, a “profissão” exercida pela cidade, a sua razão de ser” (DELLE DONNE, 1979: 94). A função implica, deste modo, na identidade da forma-conteúdo, o que conduz de imediato à aparentemente óbvia dúvida: se são diversas e inúmeras as funções da cidade hoje, como tal conceito poderia cobrir as experiências antigas e contemporâneas? Sobre isto, Weber (1969: 73) esclarece que as cidades representam quase sempre tipos mistos e que, por essa razão, não podem ser classificadas em cada caso senão tendo-se em conta seus componentes predominantes. Assim, de acordo com a prevalência de uma ou outra função entre as inúmeras presentes no espaço podemos determinar categorias de cidade a partir de um único conceito.

É portanto sem desconsiderar nenhuma das possíveis manifestações urbanas do espaço no tempo que Weber (1969) consegue determinar um conceito de cidade ao mesmo tempo preciso e flexível para que possa se ajustar bem a uma pesquisa histórica sobre a cidade em sua trajetória temporal. Seu conceito é preciso na medida em que estabelece elementos fixos - território, economia e características político administrativas – como norteadores da análise do espaço citadino permitindo assim o tratamento homogêneo de suas várias manifestações no tempo, e simultaneamente flexível na medida em que considera a presença humana com sua necessidade primeira de abastecimento como o aspecto capaz de estimular o surgimento territorialidades diversas.

De modo peculiar o autor une materialidade e imaterialidade na definição de cidade e, consciente da existência de inúmeros espaços passíveis de serem classificados como tal, contraria Mumford (2004) no que se refere à impossibilidade de determinação de uma definição aplicável às diversas manifestações urbanas no decorrer da história. Ao mesmo tempo, estabelece certa simplicidade de análise do espaço e põe em xeque, assim como Lefèbvre (2004), a teoria da *complexificação* desmistificando a idéia de extrema dificuldade de análise do fato urbano. E, finalmente, aproxima-se da objetividade de Santos (1985) na medida em que reduz a um pequeno número os elementos capazes não só de definir o que seja cidade mas também de determinar a configuração do espaço citadino oferecendo condições para sua classificação em categorias de acordo com uma função predominante.

Partiremos, portanto, do conceito de Weber (1969) para estudarmos a trajetória do espaço urbano no tempo de modo que possamos identificar as leis que regem a transformação da

cidade no decorrer de seu percurso histórico. Através dos apontamentos weberianos analisaremos as categorias espaciais urbanas que se desenvolveram até a contemporaneidade buscando deste modo investigar a chamada “crise da cidade” e em que medida ela constitui-se como verdadeira ou corresponde apenas à visão particular de alguns autores. Para tanto propomos então cartografar a História da cidade no entorno do “ponto de inflexão” apontado por Lefèbvre (2004), e também por Mumford (2004), como o marco originário da crise contemporânea.

## **2.4 Uma História cartografada**

A proposição de uma história cartografada da cidade se deve a dois motivos igualmente importantes: por ser o espaço o depositário das informações transmitidas ao longo do tempo sendo capaz de registrar em sua materialidade a dimensão imaterial da vida urbana; e, concomitantemente, por ser a cidade contemporânea “uma criação nascida de numerosos e diversos momentos de formação” com a unidade de cada momento passível de leitura apenas por meio do caráter formal e espacial (ROSSI, 2001: 66).

Sendo o objetivo desta pesquisa a investigação das leis que regem a transformação da cidade no tempo em algumas etapas que precederam a cidade contemporânea, não pode prescindir das funções que determinaram a configuração do espaço em cada uma delas. Ainda que seja “inconcebível reduzir a estrutura dos fatos urbanos a um problema de organização de alguma função” conforme nos lembra Rossi (2001: 32), é fundamental compreender que ela faz parte do conjunto de aspectos que oferecem completude ao conceito de cidade e que imprimem individualidade ao fato urbano, servindo de instrumento de diferenciação das experiências a serem analisadas.

Como limites temporais, para que possamos nos deter à trajetória das formas e funções que conduziram à nossa realidade, determinamos o período que se estende da cidade antiga à moderna até o momento em que esta se prepara para transmitir à contemporaneidade suas experiências. Tal determinação se dá a propósito da divisão lefebvriana deste mesmo intervalo de tempo em antes e depois do século XVI com esta data definindo o ponto crucial de alteração dos propósitos de produção de cidades com a redução da importância do valor de uso em razão da prevalência do valor de troca.

Acrescentamos, porém, à linha de tempo estabelecida por Lefèbvre (2004) duas categorias de cidade às quatro anteriormente propostas pelo autor. Mantendo o ponto médio como o século XVI ampliamos sua extensão nos dois sentidos adotando a cidade política, romana e medieval como anteriores ao “ponto de inflexão” e a cidade mercantil, industrial e contemporânea como posteriores a ele. Eis a representação das etapas que propomos:

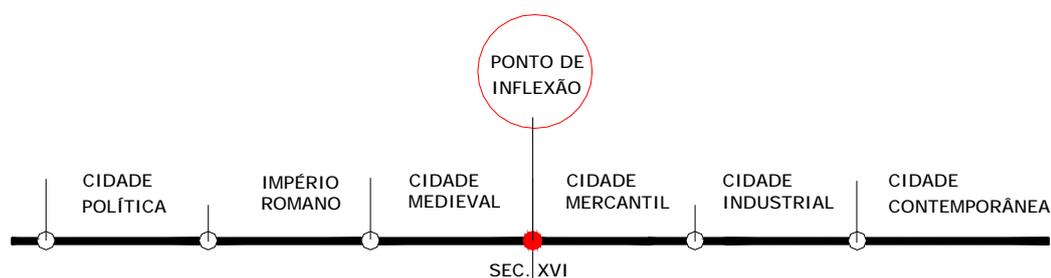


FIGURA 2 – Linha de tempo lefebvriana estendida e adaptada conforme nossa proposta de estudo.

Fonte: LEFÈBVRE, 2004: 27.

Como último critério, para tratarmos homoganeamente os intervalos de tempo selecionados e comparar os resultados produzidos por cada “modernização” do espaço, consideraremos os elementos fixos determinados por Weber (1969) como caracterizadores de um conceito único de cidade e os aspectos mais relevantes relacionados ao conteúdo social em cada etapa analisada. Podemos falar assim em termos de limite territorial, organização político-administrativa, estrutura econômica e aspectos sociais, em busca do entrelaçamento das dimensões material e imaterial na configuração de categorias de cidade e em busca do entendimento da natureza do espaço em cada etapa de seu desenvolvimento.

Antes de partirmos propriamente para a primeira experiência urbana que propusemos, é necessário lembrar que o surgimento de cidades relaciona-se à sedentarização do homem com a divisão de tarefas entre urbanas e rurais. Enquanto as aldeias constituíam-se como “pequenas células comunais não diferenciadas” nas quais “cada parte desempenhava todas as funções”, as cidades apresentaram-se como “tecidos diferenciados” dotados de “órgãos

especializados pensando em nome do todo e o dirigindo” (MUMFORD, 2004: 43). Deste modo, uma nova estrutura organizacional foi implantada e a vida passou a depender do relacionamento bem sucedido entre os diversos grupos que viviam em um mesmo território.

Como resultado da divisão do trabalho e da separação de funções no espaço, o intercâmbio tornou-se uma atividade essencial para a manutenção da vida coletiva. Estando parte da população voltada à produção de alimentos e a atividades diversas, e outra parte dedicada às tarefas político-administrativas a cidade precisou funcionar por meio das trocas regulares manifestando assim sua função primeira apontada por Weber (1979): a de *lócus* de mercado. Segundo Mumford (2004: 119) “na cidade, o trabalho especializado passou, pela primeira vez, a ser ocupação de todos os dias” e “a bênção de uma vida variada, plenamente humanizada e liberta das compulsões ocupacionais, foi monopolizada pelas classes dominantes”. Foi assim estabelecida a estrutura política, econômica e social das cidades antigas bem como daquela que constitui a base de toda a civilização ocidental: a cidade grega.

A transição entre aldeia e cidade na Grécia se deu de forma lenta preservando características daquela primeira experiência de vida associada. “Felizmente, o padrão de aldeia não foi subitamente desfeito pois a maior parte das cidades gregas não aspirava a ter grande população ou grandes domínios (MUMFORD, 2004: 147). Sua população deveria ser suficientemente numerosa para formar um exército na guerra, mas não tanto a ponto de impedir que os cidadãos se conhecessem pessoalmente e assim pudessem eleger seus magistrados (BENÉVOLO, 2005: 77).

Como mecanismo de preservação da qualidade das relações civis, quando atingia-se o limite de realização da cidade, outras eram fundadas em territórios distantes. “Os gregos tinham consciência de sua comum civilização, porém não aspiravam à unificação política” de suas cidades em razão de sua “superioridade” depender do conceito de *pólis* por meio do qual entendia-se a cidade como o local onde era possível realizar a liberdade coletiva do corpo social (BENÉVOLO, 2005: 77). A unificação corresponderia à perda de um número possível de inter-relações que permitissem a preservação dessa qualidade. Por isso, cada cidade deveria bastar a si mesma sendo capaz de gerir seu próprio território e sociedade.

O funcionamento político-administrativo dependia de alguns órgãos abrangentes de um número significativo de cidadãos voltados às decisões coletivas. Eram eles: o lar comum ou

*prítaneu*, consagrado ao Deus protetor da cidade e onde oferecia-se sacrifícios e recebia-se hóspedes estrangeiros; o conselho ou *bulé* que representava a assembléia dos cidadãos mandando seus representantes ao *prítaneu*; e a assembléia dos cidadãos propriamente dita, que se reunia para ouvir as decisões dos chefes de governo ou deliberar (BENÉVOLO, 2005: 76). Através destes órgãos era possível governar satisfatoriamente a cidade fazendo prevalecer as decisões tomadas coletivamente.

Como conseqüência da estrutura administrativa da cidade grega o espaço urbano recebeu uma configuração claramente setorizada em zonas sagradas, públicas e privadas. Antes mesmo de conformar-se a partir de um desenho previamente pensado, a cidade foi capaz de materializar os valores sociais que determinavam a prevalência dos espaços coletivos - locais de reuniões e comércio - sobre os demais. Assim, ainda que as construções “não obedecessem a qualquer plano urbanístico” (SENNETT, 1997: 52-53) a coletividade mostrou-se preponderante sobre quaisquer outros interesses na conformação do espaço.

Por tais razões, a cidade desenvolveu-se a partir de dois tipos espaciais distintos: as edificações particulares - todas de mesmo tipo e variando apenas em tamanho - que se distribuía livremente no território urbano sem formar bairros reservados a “classes ou estirpes diversas” (BENÉVOLO, 2005: 78), e os espaços reservados à prática política onde se realizavam as assembléias dos cidadãos e a multidão permanecia “exposta e feliz” num ambiente em que “reinava a harmonia entre carne e pedra” (SENNETT, 1997: 31), ou seja, entre corpo social e espaço construído.

O centro dinâmico da cidade grega era “o ágora”. Nele se concentravam as atividades da assembléia dos cidadãos e também as comerciais. Era o local onde “a gente da cidade ia se reunir” tanto para “decidir se um assassino pagara uma adequada multa de sangue aos parentes do homem assassinado” quanto para o “dia de feira” em que “o camponês levava seu alho, suas verduras ou azeitonas” para vender e “comprava um pote ou mandava consertar seus sapatos pelo sapateiro” (MUMFORD, 2004: 166-167). “Transitando entre diversos grupos, podia-se tomar conhecimento do que acontecia na cidade e trocar idéias sobre os mais variados assuntos. O espaço aberto era um convite, inclusive, a que se tomasse parte, mesmo eventualmente, em questões jurídicas” afirma Sennett (1997: 31).

Deste modo, além da função primeira de qualquer experiência urbana – a de estabelecimento de mercado - a cidade grega tinha como elemento fundamental e determinante da organização de seu território o desejo de preservação das inter-relações pessoais entre seus habitantes. A sobreposição desta função em relação a qualquer outra é o que nos permite inseri-la em uma **categoria Política** de acordo com os critérios de classificação estabelecidos por Weber (1979). A função primordial do espaço urbano ou sua “profissão” era, neste caso, a de garantir as relações entre os cidadãos na administração da vida coletiva preservando assim suas características qualitativas.

Esta clareza funcional da cidade Política resultou tanto em formas urbanas “naturalmente” desenvolvidas quanto em configurações produzidas geometricamente e previamente “planejadas”. No primeiro caso o espaço desenvolveu-se de necessidade em necessidade até atingir o limite territorial e populacional pré-estabelecido para a realização da cidade. Já num segundo momento, um desenho ortogonal foi implantado a partir do entendimento da regularidade como capaz de ordenar a vida coletiva de modo mais eficiente e racional que o primeiro, criando para isto a planta ortogonal, invenção atribuída a Hipódamo de Mileto (BENÉVOLO, 2005: 113) e que se tornaria uma prática cada vez mais comum na história.

A produção não planejada da cidade grega ocorreu, segundo Benévolo (2005: 87), por meio de uma “sistematização” que apesar de não corresponder a um “projeto regular e definitivo” resultou em “extraordinária unidade” derivada do senso de responsabilidade de todos aqueles que contribuía para a sua realização. Por outro lado, as experiências planejadas, nas quais estavam presentes intenções claras de ordenamento, revelaram-se apenas como uma “nova regra” que antes de comprometer a estrutura organizacional da cidade, confirmaram os caracteres do espaço e sua sistematicidade observa o autor (2005: 113). Os resultados atingidos em ambas as experiências revelam-se portanto semelhantes em termos qualitativos ainda que esteticamente diferenciados como podemos observar abaixo:



FIGURA 3 - Planta irregular da cidade de Atenas com os bairros localizados no entorno dos edifícios públicos. Verifica-se a clara divisão entre áreas públicas (Ágora), sagradas (Acrópole) e privadas (residências).

Fonte: BENÉVOLO, 2005: 104.

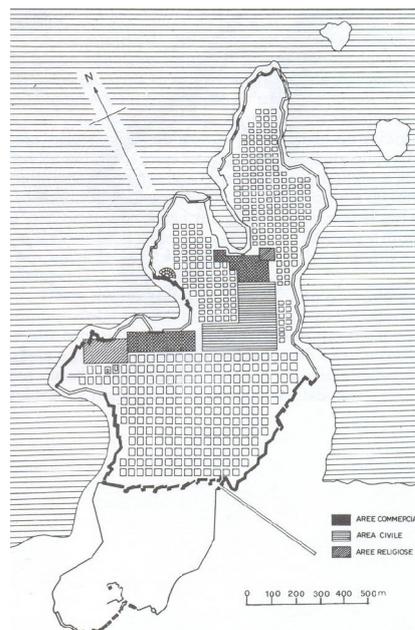


FIGURA 4 - Planta regular da cidade de Mileto desenhada por Hipódamo. Verifica-se a divisão do território em quadras medindo aproximadamente 30 x 52 metros. As hachuras apontam a divisão da cidade em áreas comerciais, religiosas e civis.

Fonte: BENÉVOLO, 2005: 116.

Percebemos que na categoria Política de cidade tanto a configuração regular e previamente planejada como a naturalmente desenvolvida mantiveram uma configuração capaz de refletir a importância dos espaços públicos, sagrados e privados para o corpo social que os habitava. O entrelaçamento entre os elementos materiais e imateriais que oferecem completude ao conceito de cidade produziu nesta fase formas-conteúdo qualitativamente semelhantes

independentemente de sua configuração regular ou irregular. Sabemos, porém, que isto se deu sobretudo em razão do rigor de critérios para a determinação do que seria cidade e à imperativa fundação de outras quando um limite ideal de realização fosse atingido. O rigor tornou-se assim a grande marca da cidade nesta etapa de desenvolvimento.

Mas o poder de realização da cidade grega não foi o seu rigor e sim o equilíbrio que era capaz de manter a partir dele. Mumford (2004: 165-166) mostra que sua real força estava no fato de não ser “nem por demais pequena nem por demais grande, nem por demais rica, nem por demais pobre” sendo por isso capaz não só de impedir que “a personalidade humana se tornasse anã em vista de seus próprios produtos coletivos” como de utilizar “plenamente todos os agentes urbanos de cooperação e comunhão”. No entanto, a delicadeza de movimentos necessários à preservação da cidade ideal tornou o equilíbrio não só sua força como sua maior fragilidade. Mantê-lo foi, e continua sendo, o maior desafio da cidade.

Por isso os gregos viram as possibilidades de realização de sua unidade e articulação urbanas exauridas assim que a cidade perdeu um limite pré-definido e se expandiu por uma extensão de terras superior àquela passível de controle. “O Império Romano, produto de um único centro urbano de poder em expansão, foi em si mesmo uma vasta empresa construtora de cidades” deixando a marca de Roma em todas as partes da Europa, África do Norte e da Ásia Menor (MUMFORD, 2004: 227). O desejo incontido dos imperadores pela conquista de novos territórios terminou por **dissolver o equilíbrio urbano** instalado pelos gregos exigindo o rearranjo dos elementos capazes de promover a categoria Política e provocando a primeira “modernização” da cidade ocidental.

A partir da perda do limite territorial, espaço urbano, sociedade, estrutura política, cultura e valores morais se alteraram profundamente. Segundo Mumford (2004: 236-237), “para verificar o que Roma significou, tanto em seu melhor momento físico quanto em seu pior momento humano, é preciso concentrar a atenção na própria cidade de Roma”. Segundo o autor, fora ali o ambiente onde a nova escala urbana se estabeleceu e onde soldado e engenheiro juntaram forças na tentativa de controlar a grande quantidade de pessoas reunidas no mesmo território dando à cultura de massa “um apropriado disfarce urbano que refletisse a magnificência imperial.”

Ao contrário dos gregos que buscavam a independência de suas cidades conscientes da participação de todas elas em uma civilização única (BENÉVOLO, 2005: 77), os romanos desejaram a unificação política das suas formando um Império. Este deveria acolher “homens e coisas provenientes do mundo inteiro” e “unificado, fortificado, circundado por muros e percorrido por estradas” deveria corresponder a uma única cidade. Para os romanos a “urbe” correspondia ao “orbe” (BENÉVOLO, 2005: 137). Por isso, adotando como função primeira da cidade a tarefa de conquistar territórios por meio de invasões e guerras, aquela civilização acabou por produzir o que podemos chamar de **categoria Bélica** de cidade.

“As pedras fundamentais da cidade romana” foram “retiradas principalmente de duas outras culturas, a etrusca e a helênica”. Por isso, em princípio os romanos desenvolveram-se de modo semelhante aos gregos adequando a vida urbana a ambientes naturais, mas logo o empenho na conquista de novos territórios e povos fez com que a cidade se expandisse rapidamente resultando na ocupação de grande extensão de terras do mundo ocidental conhecido, fossem elas previamente ocupadas ou não. Para bem se ajustar aos novos territórios conquistados “Roma foi o grande moinho de salsichas que transformou outras culturas, em toda a sua variedade de forma e conteúdo” (MUMFORD, 2004: 228-230).

Nesse sentido, na medida em que avançaram em suas conquistas ocupando territórios habitados desde o Paleolítico, os romanos acabaram por se tornar uma civilização formada por povos diversos. Além de etruscos e gregos reuniram também celtas, cartagineses, sabinos e samnitas entre outros (MORAES, 2003: 53 e 56), com suas culturas e modos de viver. No entanto, “o objetivo do plano imperial era criar cidades com a máxima rapidez, impondo-se à geografia no instante em que o exército conquistador se apossava dos territórios” considerando para isso que “as terras fossem desérticas” antes da conquista. Procuraram assim, fazer com que os povos conquistados adotassem rapidamente os hábitos romanos (SENNETT, 1997: 98).

O domínio de grande parte da península Itálica e posteriormente do Mediterrâneo fez de Roma não só uma potência militar mas também econômica com o destaque político dos grandes comerciantes que passaram a direcionar os rumos da cidade de acordo com seus interesses. “O crescimento das atividades mercantis só poderia efetivar-se com a conquista de novas regiões e mercados” o que significava cada vez mais terras e escravos (MORAES, 2003: 56) necessários à preservação da estrutura de poder romana. Formou-se assim, um

círculo vicioso em que quanto maior o território, maior a necessidade de conquistas para a manutenção de um exército defensor das fronteiras.

Simultaneamente a este crescimento de Roma, “como um imã, a cidade atraía imigrantes vindos de territórios dominados e que queriam estar perto do centro de riqueza e poder” (SENNETT, 1997: 87). O resultado deste movimento migratório foi o inchaço populacional do núcleo urbano central do Império que adquiriu problemas de abastecimento, saneamento, higiene e habitação. Em Roma “a maioria da população era pobre e vivia em bairros desprovidos de qualquer estrutura; a imensa massa miserável simplesmente perambulava pela cidade” descreve Moraes (2003: 58).

A iminência de revoltas populares fez com que os imperadores implantassem um sistema de distribuição gratuita de trigo aos plebeus permitindo sua entrada nos circos da cidade. “Era a política do ‘pão e circo’ que procurava minimizar os conflitos sociais por meio de um paternalismo custeado pelo Estado” adiando a solução do problema sem resolvê-lo (MORAES, 1997: 58). Desta forma, Roma conheceu ao mesmo tempo “as indignidades do supercongestionamento” e “o luxo do espaço público, generosamente entalhado em grandes estruturas” sem as quais as dificuldades poderiam ter sido “insuportáveis” afirma Mumford (2004: 247).

Também nesse sentido, outro “instrumento” utilizado de maneira eficaz pelo Estado para manter a estrutura de poder vigente e conter possíveis revoltas populares foi a religião. Diferentemente do politeísmo grego que aproximando homem e divindade oferecia autonomia ao cidadão, o cristianismo os distanciava retomando a idéia – existente antes apenas nas sociedades primitivas - de um “salvador”. Por isso, aquela religião favorecia ao mesmo tempo “a resistência das camadas populares” às duras condições de vida na cidade, e era capaz de manter a estrutura de poder devido à sua rigidez hierárquica” sendo assimilável tanto pelas camadas mais pobres quanto pelas mais poderosas. (MORAES, 1997: 65). Assim, Igreja e Estado passaram a fazer parte de uma única estrutura de poder administrativo.

Em termos imateriais, “o advento do cristianismo conferiu à dor do corpo um novo valor espiritual”. Distanciado da matéria e próximo de Deus, “o crente” gradativamente “perderia o apego aos lugares que habitava” (SENNETT, 2004: 110). Deste modo, enquanto o governante “agia com determinação férrea e sagacidade diante das responsabilidades que assumia de

armar o palco para distração e glória de Roma”, o cidadão comum “teatralizava a vida na cidade”, vivendo “no limiar entre a ilusão e a realidade”, entre a vida espiritual e a rudeza da vida terrestre (MUMFORD, 2004: 88-92).

Nesse contexto, se por um lado os espaços públicos deviam acalmar a população e evidenciar o poder dos imperadores sendo por isso grandiosos, por outro, o crescimento da “massa humana deformava as ruas da cidade à medida em que as construções avançavam verticalmente, forçando os mais pobres à *insulae* – estrutura irregular dos primeiros prédios de apartamentos, construídos andar por andar” (SENNETT, 1997: 87). Materialmente falando, a cidade dividia-se entre os exíguos espaços de moradia e os colossais espaços públicos onde “a escala era tudo” e “o arquiteto romano encontrava uma forma de massa para todas as ocasiões coletivas da vida” (MUMFORD, 2004: 248), algo que se repetiria futuramente na Paris de Napoleão III.

Simultaneamente às transformações do núcleo central do Império as novas cidades fundadas em suas móveis fronteiras recebiam um “desenho regular, de origem militar ou civil,” resultante do método utilizado para demarcação dos terrenos agrícolas, correspondendo a “um prosseguimento simplificado e padronizado da prática hipodâmica difundida no mundo helenístico” (BENÉVOLO, 2005: 193 – 197). “Sempre em ângulo de noventa graus, as duas ruas principais – *decumanus maximus e cardo maximus* – cruzavam-se no meio da cidade, criando-se quatro quadrantes simétricos, mais tarde repartidos em outros quatro, e assim sucessivamente” (SENNETT, 1997: 96) até o estabelecimento de quadrículas a serem distribuídas entre as funções urbanas.

A nova forma atingida a partir da categoria Bélica de cidade dividiu-se assim, tanto entre espaços grandiosos e exíguos que compartilhavam o território de uma mesma cidade, como entre experiências de reforma do espaço urbano constituinte do “coração” do Império e a implantação de novas “cidades” para além deste núcleo original. Enquanto em Roma propriamente, o espaço tornou-se reiteradamente modificado com a inserção de equipamentos públicos destinados a reunir a população para o lazer e o comércio, e a supri-la de infraestrutura como esgoto e água, nos demais territórios do Império, cidades foram fundadas através de “figuras geométricas abstratas e atemporais” que permitiam aos romanos “certa tranquilidade em relação a sua época” (SENNETT, 1997: 83) por poderem negar o espaço

previamente construído e fundar outro bem ajustado a seus propósitos. Como exemplos destas “cidades” do Império temos:

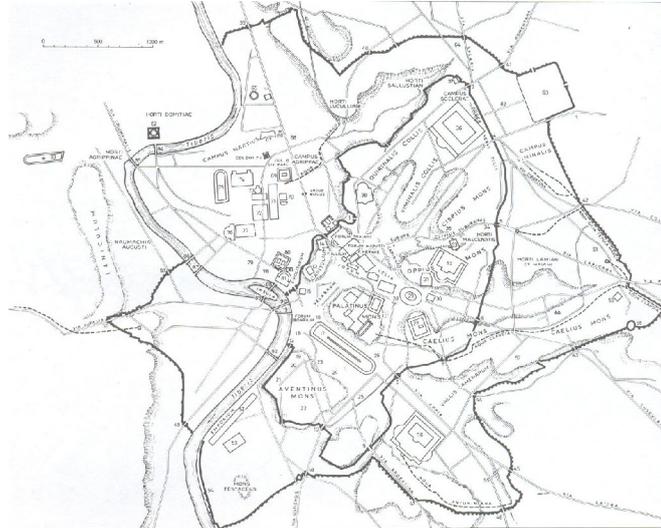


FIGURA 5 – Roma com sua planta irregular desenvolvida “naturalmente” na medida em que os territórios ao redor do núcleo original da cidade eram conquistados. Podemos perceber a divisão do espaço urbano entre os grandes equipamentos públicos destinados à inserção da infra-estrutura necessária à vida coletiva (representados no mapa) e os espaços privados (que nem mesmo merecem representação) uma vez que se inserem no que “sobra” da cidade.  
Fonte: BENÉVOLO, 2005: 144.

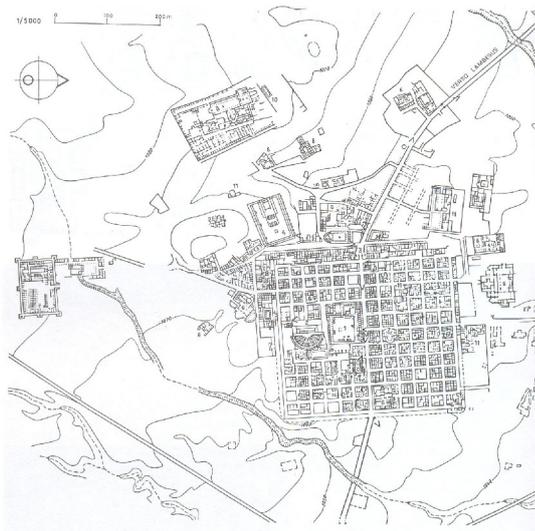


FIGURA 6 – Planta regular da cidade de Treves implantada nas “fronteiras móveis” de Roma onde percebemos a divisão do território em quadrículas de dimensões iguais. Observamos que a forma urbana constitui-se como uma “modernização” do traçado hipodâmico de organização territorial urbana.

Fonte: BENÉVOLO, 2005: 202.

É importante ressaltar que ambas as experiências apresentadas constituem-se como partes de uma mesma cidade que é o Império Romano diferentemente da civilização grega onde cada cidade possuía independência e autonomia em relação às demais. Por essa concentração urbana e humana, nos sugere Mumford (2004: 230) “fazer uma distinção entre o recipiente e conteúdo”. Afirma o autor que no Império Romano enquanto “o recipiente, esteticamente falando, era não raro uma maravilha de dignidade formal e magistral compostura”, “o conteúdo muitas vezes era revoltante e algumas vezes um verdadeiro esgoto de mesquinhez e iniquidade humana.”

Este descolamento entre forma e conteúdo revela-nos, portanto, que a simples perda de um dos elementos determinados por Weber (1979) como essenciais à definição de um conceito de cidade, implica no rearranjo de todos os demais com a alteração das propriedades gerais tanto do espaço como da vida coletiva. Podemos não apenas constatar a formação de outra realidade a partir dos rearranjos e “a forma como se combinam sistemas técnicos de diferentes idades” como também perceber que conseqüências implicam sobre as formas de vida possíveis em uma cidade (SANTOS, 1999: 35).

Por outro lado, embora “do ponto de vista do urbanismo e da política, Roma continue sendo uma lição significativa sobre o que se deve evitar” (MUMFORD, 2004: 266), através de sua história verificamos que o mesmo processo que leva à dissolução da cidade pode também promover sua recuperação. Prova disto é a preparação da realidade medieval a partir do próprio esgotamento da capacidade administrativa do Império romano quando cessam as expansões e o Estado, em crise, divide seu território em unidades menores que resultarão em novas cidades independentes num período subsequente.

Através da categoria Bélica de cidade compreendemos então que há uma interdependência entre os aspectos que regem a materialidade da vida coletiva e a imaterialidade das relações, e que faz com que haja integração entre forma e conteúdo. No caso de Roma, a transformação de uma única cidade em um “império de cidades” com a inexistência de um limite territorial pré-definido e estático terminou por conduzir à perda de sua capacidade político-administrativa impossibilitando a realização da forma-conteúdo de modo unitário como ocorrera na categoria Política. Conforme Mumford (2004: 204-205) foi absorvendo mais pessoas do que poderia propriamente alojar, alimentar, governar ou educar, que Roma já não

era mais uma cidade, pois, sua conseqüente desorganização a impedia de levar a cabo as funções de uma.

Finalmente, tendo conquistado quase todo o mundo ocidental então conhecido os excessos de Roma levaram-na ao colapso definitivo. De acordo com Moraes (1997: 63) findo o expansionismo, havia um déficit público crescente em razão de um exército consumidor de grande parte dos recursos do Estado, acarretando a emissão de moedas, desvalorizando-as e elevando o custo de vida. Com o empobrecimento da maior parte da população e a insegurança e violência promovendo forte movimentação para o campo, as cidades se esvaziaram fazendo surgir uma nova estrutura econômica e social, com a ruralização da economia, o arrendamento de terras e o trabalho servil.

Um dos passos decisivos na produção de uma nova realidade urbana foi a divisão do território romano em unidades menores. “Com o objetivo de administrar melhor seu império, Carlos Magno desmembrou-o em diversas unidades administrativas (condados), governadas por nobres de sua confiança (condes)” (MORAES, 1997: 76). Tal iniciativa, objetivando apenas a recuperação da ordem política e administrativa da “cidade” imensamente expandida, acabou por resultar em uma nova organização não só territorial como também social a partir do estabelecimento de relações diferentes das previamente existentes e que resultariam em outra forma de vida urbana.

A redefinição das fronteiras da “cidade” embora visasse restabelecer um limite territorial que permitisse sua realização resultou, mais uma vez, no rearranjo dos demais elementos constituintes de seu conceito promovendo uma nova realidade urbana. A tentativa de recuperação do domínio político-administrativo através de um novo limite territorial urbano, acabou por fortalecer a nobreza local resultando na descentralização política e em novos laços sociais solidificando vínculos entre doação de terras e prestação de serviço militar em um mundo sujeito a constantes invasões e guerras (MORAES, 1997: 76).

O “Império de cidades” dividiu-se assim entre grandes propriedades organizadas sobre as estruturas romanas pré-existentes e novas estruturas construídas em meio ao campo. Em princípio, “as novas instalações” se adaptaram ao ambiente natural bem como entre as ruínas do ambiente previamente construído não respeitando nenhuma regra preconcebida de organização espacial e seguindo com indiferença tanto as formas irregulares do terreno quanto

as formas regulares dos manufaturados romanos. Fizeram assim, desaparecer a diferença física e jurídica entre campo e cidade (BENÉVOLO, 2005: 255) e se conformaram em muitos casos como verdadeiras aldeias.

De acordo com Mumford (2004: 273-274) “a vida desceu a um nível de subsistência” em que “por nada mais que a segurança do corpo o homem dava-se por satisfeito em se colocar sob a proteção de algum chefe bárbaro”. Simultaneamente, a sociedade dividiu-se entre “os que rezavam, os que lutavam e os que trabalhavam” estando todos inseridos num contexto que mantinha as relações sociais feudais funcionando. Enquanto as duas primeiras classes cuidavam da segurança temporal e espiritual, os trabalhadores se dedicavam ao suprimento de todos ressalta Holanda (2002: 233).

Essa lógica social estabeleceu uma nova forma de vinculação do homem ao espaço urbano a partir de uma relação de “dependência que não podia ser quebrada por nenhuma das partes” (HOLANDA, 2002: 243). Enquanto na cidade Política, esta ligação havia se dado de forma natural e baseada em regras estabelecidas coletivamente e no Império Romano teria se tornado, em parte, obrigatória, uma vez que parcela significativa da população era dominada e escravizada para a defesa do território, na Idade Média ela era fruto da necessidade de sobrevivência de todos. Era a soma de interesses de uma classe dominante, sedentária e proprietária do solo, e de uma classe trabalhadora e dependente do mesmo que ordenava as relações feudais (MORAES, 1997: 84-85).

Nesse sentido, “a posse da terra era o elemento que definia a divisão da sociedade” entre “os senhores feudais, proprietários, que podiam ser leigos ou eclesiásticos; e os não-proprietários, isto é, os servos que correspondiam à maioria da população (MORAES, 1997: 84-85). A partir da conjugação de dois elementos – domínio territorial e necessidade de segurança - foi estabelecido um “pacto social compulsório” através do qual foi também definida a principal função do espaço urbano na Idade Média: a de oferecer proteção a seu corpo social. Segundo Mumford (2004: 274) foi por “pura e simples necessidade” que redescobriu-se a antiga salvaguarda urbana da muralha, o que permite-nos inserir a forma-conteúdo medieval em uma **categoria Fortificada** de cidade.

“O recinto murado não só dava proteção contra as invasões exteriores como tinha uma nova função política”: era capaz de manter a liberdade em seu interior fazendo com que as pessoas

afluíssem a tais “abençoadas ilhas de paz”. “Por meio da muralha, uma pequena cidade, outrora inerme ante mesmo uma pequena força armada, tornava-se uma fortaleza” (MUMFORD, 2004: 275). Mas esta qualidade urbana logo desencadearia um novo movimento de expansão da cidade. O afluxo de pessoas para o recinto murado expandiria novamente os territórios rompendo sucessivamente os limites estabelecidos por seus muros.

Outra forma de proteção, desta vez imaterial, foi a oferecida pela Igreja Católica que estruturou a visão de mundo do indivíduo medieval sendo a guardiã da cultura clássica na Idade Média uma vez que monopolizava o conhecimento (MORAES, 1997: 77). Segundo Brandão (1991: 34) era a Igreja “a fonte de todas as verdades” e o “vértice regulador de toda pirâmide hierárquica da sociedade”. Sua função primordial era a de “estruturar e organizar o espaço” tornando visível seu papel como instituição dentro da sociedade.

Entretanto, além de manter uma estrutura social hierárquica, “as pedras das igrejas e catedrais expressavam a afeição passional e eterna dos cristãos às cidades em que viviam, e o quanto eles careciam da comunidade”, alimentando assim um “intenso apego ao lugar” (SENNETT, 1997: 139), algo que os romanos haviam perdido. O fato da Igreja estar presente da menor das aldeias à maior das cidades fazia com que suas torres fossem o primeiro objeto que o viajante divisava no horizonte e sua cruz o último símbolo levantado diante dos olhos do agonizante (MUMFORD, 2004: 290). Seu papel era, portanto, de estruturação tanto da visão de mundo do homem medieval quanto de seu próprio mundo reduzido ao território murado da cidade.

Paralelamente à influência Católica, em termos político-administrativos, durante o feudalismo, o poder do Estado tornou-se “quase inexistente” em razão de sua fragmentação por territórios diversos (MORAES, 1997: 84). Por isso, num primeiro momento, as cidades tiveram “um lugar marginal” não funcionando como centros administrativos e em mínima parte como centros de produção e de troca principalmente por não haver nem coordenação, nem segurança que permitisse sua realização como tal (BENÉVOLO, 2005: 253). No entanto, de acordo com Mumford (2004: 267), em meio à lenta agonia do império e à decadência da cidade já “brotava uma nova vida, como as sementes brotam do lixo, num monturo em fermentação”.

Como em outros períodos, bastava a entrada de um novo elemento na história para que sua conjugação com os demais produzisse uma nova realidade. E foi assim que as cidades

retomaram toda sua vitalidade quando parte da população que não encontrava trabalho nos campos passou a refugiar-se na face externa de seu perímetro murado fazendo crescer a massa dos artesãos e dos mercadores que viviam à margem da organização feudal (BENÉVOLO, 2005: 259). Deste momento em diante, em poucos séculos, as cidades da Europa recapturariam grande parte do terreno que a desintegração do Império Romano havia perdido (MUMFORD, 2004: 277).

Mas antes que uma nova expansão urbana surtisse efeitos, todos os elementos norteadores da realidade medieval implicaram em um padrão de organização espacial peculiar no qual, segundo Mumford (2004: 339), havia “um modo de urbanismo que atendia às exigências da vida e se emprestava à mudança e à inovação, sem se deixar esmagar por ela”. A multiplicidade de espaços urbanos medievais desenvolveu-se, segundo o autor, “dentro de semelhante cânone de planejamento” em que “ninguém era tentado a negar a forma antiga”. Deste modo, em todos os casos, dava-se continuidade à história da forma-conteúdo pré-existente.

Em consequência deste “urbanismo medieval” houve assim “uma superposição de vários tipos mórficos desenvolvidos ao longo dos séculos” observa Holanda (2002: 234). Nesse sentido, completa Mumford (2004: 327), havia três modelos básicos de cidade que correspondiam à sua origem histórica, suas peculiaridades geográficas e seu modo de desenvolvimento aos quais se somavam antigos modelos rurais como “os encontrados na aldeia de rua, na aldeia de encruzilhadas, na aldeia ordinária e na aldeia redonda, que podiam ser representadas graficamente por =, +, # e 0”. A conjugação de todas estas formas não poderia ter sido diferente da multiplicidade de soluções apresentadas nesta etapa de desenvolvimento da cidade.

Esta adaptabilidade da forma urbana constituiu-se como uma das principais características da cidade medieval, mas sua maior qualidade estava no valor dado aos processos invisíveis que se realizavam em seus diferentes territórios. Através deles, em cada “pedaço da cidade” a distinção entre espaço e lugar refletiu-se na estrutura material da vida coletiva. Segundo Mumford (2004: 160-161) mais do que apego emocional por onde se vivia, havia o envolvimento em uma experiência temporal, sobretudo, por meio da permutação de produtos e/ou valores que unia o funcional uso do espaço com o oportuno uso do tempo.

Neste sentido, ocorre que “a realidade dos territórios e as contingências do meio associado asseguram a impossibilidade da desejada homogeneização” (SANTOS, 1999: 37) buscada em outros momentos da História. Neste, os resultados das formas heterogêneas surpreendem ao produzir um equilíbrio urbano que contradiz com a aparente desordem da cidade. Seus espaços públicos, sagrados e privados não se dividem em zonas contíguas e separadas como na cidade antiga, mas formam um espaço “comum, complexo e unitário, que se espalha por toda a cidade” (BENÉVOLO, 2005: 269).

Concomitantemente, uma descentralização das funções sociais essenciais da cidade impede o congestionamento institucional e a circulação desnecessária transformando todos os espaços em áreas utilizáveis conforme as necessidades humanas (MUMFORD, 2004: 335). Das ruas aos largos das igrejas e praças de mercado – todo o território urbano se presta a vários usos, e até mesmo as edificações particulares contribuem para formar o ambiente citadino (BENÉVOLO, 2005: 269). Cada elemento constituinte da cidade – a rua, a praça, o bairro – possui, portanto, as características que seu uso lhe permite ter, resultando assim em territorialidades diversas coexistentes em um mesmo território urbano.

Constatamos assim que a conjugação de materialidade e imaterialidade na produção da cidade medieval se dá de forma única a partir de dois aspectos: primeiro, da união de diferentes formas e tempos constituindo um mosaico de adaptações físicas do espaço à vida coletiva; e em seguida, da consideração de cada cidade como um caso especial levando-se em conta um sem número de circunstâncias - como a natureza do terreno, a tradição local, as sugestões exóticas e o simbolismo sagrado e profano permitindo-lhe territorialidades diversas (BENÉVOLO, 2005: 382).

Por este duplo motivo, tanto nos casos em que as cidades medievais resultaram de um desenvolvimento “espontâneo” quanto nas ocasiões em que foram fundadas a partir de um impulso inventivo de grandes proprietários de terra, seus resultados foram semelhantes no que se refere à dimensão imaterial. Nesse sentido, embora os espaços se revelassem os mais diversos possíveis, seu espaço teria sido sempre carregado de propósitos e produtor de territorialidades capazes de tornar cada forma-conteúdo única e resultante da soma de “sistemas de objetos” e de “sistemas de ações” (SANTOS, 1999: 83). Como exemplos desta categoria Fortificada de cidade podemos então apontar duas situações típicas:



FIGURA 7 – Planta da cidade de Pádua resultante de seu desenvolvimento espontâneo ao longo do tempo. Podemos observar uma diferenciação sutil entre espaços públicos e privados pelo alargamento do traçado irregular das ruas em alguns pontos específicos permitindo deste modo, a inserção da igreja e de praças.  
 Fonte: BENÉVOLO, 2005: 271.

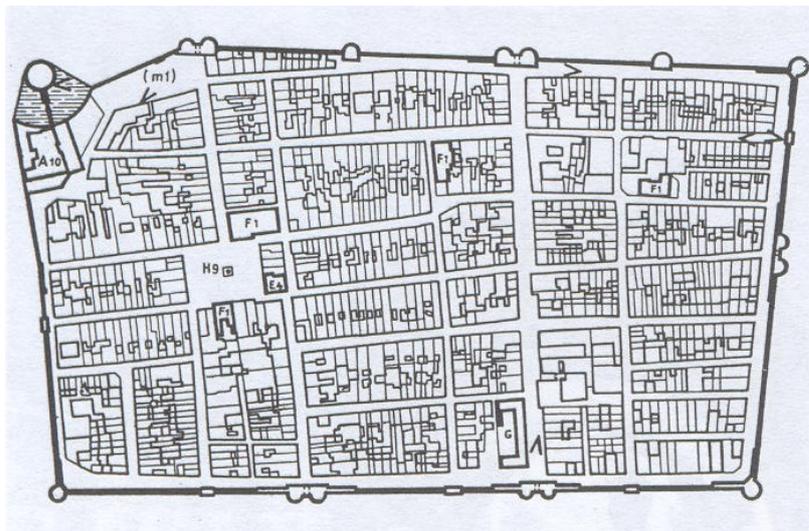


FIGURA 8 – Planta da cidade de Aigues Mortes fundada pelo rei da França Luís IX. Resultante de um impulso planejador, além de um traçado regular e condizente com o terreno, verifica-se de modo semelhante a Pádua (acima) uma diferenciação pouco acentuada entre espaços públicos e privados. A praça revela-se proporcional aos quarteirões onde se inserem as edificações públicas e particulares.  
 Fonte: BENÉVOLO, 2005: 386.

Mas apesar destes tipos morfológicos satisfazerem bem nossos propósitos cartográficos, devemos nos lembrar que estamos ainda em um intervalo de tempo no qual a forma conteúdo busca retomar suas qualidades perdidas em fins do Império Romano. O recinto murado, embora satisfaça alguns dos elementos determinantes do conceito weberiano de cidade - tais como a existência de um limite territorial, uma organização político administrativa e um número de inter-relações no espaço - em muitos casos constitui-se apenas como uma categoria de cidade que se assemelha ao comportamento autônomo das aldeias.

Somente em fins da Idade Média, entre os séculos XII e XV, o reaquecimento das atividades comerciais e o surgimento da burguesia permitiram o revigoramento definitivo da cidade e sua recuperação como “estabelecimento de mercado” conforme propõe Weber (1979). De certo modo, sua função primeira de local de trocas havia se tornado secundária em razão da necessidade de defesa ser preponderante durante esta fase. Por isso, somente na Alta Idade Média, quando cessam as invasões bárbaras e interrompe-se tal necessidade podemos falar em **restabelecimento completo da cidade**.

Para Holanda (2002: 235) este intervalo de tempo foi um período de significativas mudanças que indicaram o começo de uma era de transição, com o correspondente deslocamento da sede de poder do campo para as cidades, ou seja, dos feudos para o espaço urbano. O feudalismo, na sua forma mais pura, já se encontrava em declínio, continua o autor, enquanto o espaço urbano revivia vigorosamente. Gradativamente outros elementos capazes de manter a estabilidade das relações feudais, além da necessidade de defesa, tais como a grande propriedade privada e a submissão do cidadão ao dogma religioso, modificaram-se com a recuperação da estrutura econômica e do dinamismo urbanos pelas mãos da burguesia.

De acordo com Moraes (1997: 90) o reaquecimento das atividades comerciais ocorreu enquanto a produção agrícola e manufatureira crescia. Este teria sido o impulso que faltava para a revitalização da cidade após sua dissolução em fins do Império Romano. O aperfeiçoamento das técnicas de produção tanto na agricultura como na indústria permitiam agora tanto o abastecimento local, quanto o acúmulo de uma “sobra” resultante de maior produção que a demandada pela população, favorecendo assim o aperfeiçoamento das relações de troca.

O revigoramento do comércio não só intensificou localmente as atividades de troca como passou a exigir novos mercados consumidores capazes de absorver o excedente de produtos. Em consequência disto, o padrão medieval de interações em que campo e cidade constituíam-se como uma “unidade em termos ecológicos” foi rompido com o estabelecimento de novas relações (MUMFORD, 2004: 367). Estas se deram a partir da ampliação das trocas que, de locais passaram a “transpaciais” interrompendo a impermeabilidade entre as classes sociais e exigindo um novo poder político (HOLANDA, 2002: 233).

Alterou-se assim o quadro urbano “do curto mundo da cidade medieval, com suas distâncias que se cobrem à pé, suas perspectivas fechadas e seu espaço interrompido, para o mundo largo da política barroca” (MUMFORD, 2004: 392). Neste momento somente a recuperação da figura do Estado centralizado parecia capaz de estabelecer uma unidade de moedas, tributos, leis e taxas que permitissem comerciar melhor entre territórios e organizar a vida coletiva dentro dos moldes econômicos que se instalavam (MORAES, 1997: 94). A partir disso a cidade estaria pronta para retomar sua expansão dissolvendo-se mais uma vez para voltar a existir em etapa posterior.

Com a conquista do Novo Mundo no século XV o passo definitivo foi dado rumo à consolidação da **categoria Mercantil** e à retomada da expansão da cidade. A distância “entre o desejo e a necessidade dos europeus de se lançarem à expansão marítima e sua real capacidade de realizar esse feito” (MORAES, 1997: 104) acabou por contribuir para o alargamento dos horizontes materiais e imateriais da cidade. Em sentido material, isto se deu pela conquista de terras que, de certa forma, se agregariam aos territórios conquistadores fazendo parte do universo local da cidade ainda que situadas a grandes distâncias, ou seja, do outro lado do oceano; e em sentido imaterial, pela exigência de ampliação significativa do conhecimento técnico do mundo para que tal empreitada fosse possível.

Assim, enquanto as transformações gerais que ocorriam na Europa medieval tornavam cada vez mais necessárias a atualização e a dinamização do conhecimento, este impulsionava o abandono das explicações sobre os seres humanos baseadas em Deus, nos aspectos divinos e nos dogmas católicos (MORAES, 1997: 110-111). Em consequência disto, a imagem urbana renascentista não mais deveria apresentar o caráter simbólico e religioso da Idade Média e sim o rigor intelectual e a dignidade cultural do homem. Este, segundo Brandão (1991: 53 - 57),

passava agora a imaginar o mundo em termos de números e a construir com base numa lógica matemática buscando “converter-se em centro e pólo organizador do Universo”.

Deste modo, a combinação de Estado centralizado e atividade mercantil desencadeou, entre outros, um processo de transformação social que revela, mais uma vez, a interdependência entre as dimensões material e imaterial na produção do espaço citadino, porém, com algumas peculiaridades. De acordo com Santos (1999: 93) o que decorre da mudança da sociedade é igualmente a mudança em quantidade e qualidade do conjunto das funções sociais. Estas passam então a se realizar onde as condições para sua instalação se apresentam como melhores, o que explica, ao menos em parte, as conseqüências da nova estrutura política, econômica e social para o espaço urbano.

Nesse sentido, a conquista do Novo Mundo e a imediata contraposição do modo de vida simples das sociedades aqui encontradas com o progresso atingido pelo chamado mundo civilizado implicou em importante elemento de transformação da produção do espaço. Mais do que um “misto de assombro e rejeição” causado nos europeus o modo de vida encontrado na América mostrou-se facilmente dominável por eles, o que implicou na determinação das funções predominantes de cada território – conquistado ou conquistador - dentro do novo sistema de trocas (MORAES, 1997: 132).

Na lógica desse sistema, a colônia deveria ceder suas riquezas naturais e matérias-primas para a metrópole revender a elevado preço e, em contrapartida, teria restringidas suas atividades manufatureiras sendo forçada a consumir os produtos europeus. Cada país colonizador (metrópole) tinha a posse definitiva de sua colônia, e somente ele poderia desenvolver atividades econômicas e comerciais na sua região colonial (MORAES, 1997: 133). Deste modo, foram criados territórios com função preponderante de fornecer a base para a manufatura e outros com a função preponderante de agregar valor às matérias-primas fornecidas pelos primeiros. Podemos falar então em **duas categorias de cidades: as Produtoras e as Consumidoras.**

Diferentemente das categorias de cidades vistas nas etapas precedentes não temos agora espaços não planejados. A variação destes se dá não mais pela espontaneidade de uns em contraposição à inventividade planejadora na produção de outros. Na medida em que é possível, todos devem ser planejados de acordo o “novo complexo de traços culturais” através

do qual “um novo padrão de existência brotava” transformando “radicalmente” tanto a forma quanto o conteúdo da vida urbana no século XV (MUMFORD, 2004: 376). As diferenças estabelecem-se, no entanto, em razão da função de cada território, uma vez que é ela o fator determinante da negação da história da cidade ou de sua continuidade. Como exemplos destes espaços podemos observar as seguintes experiências:

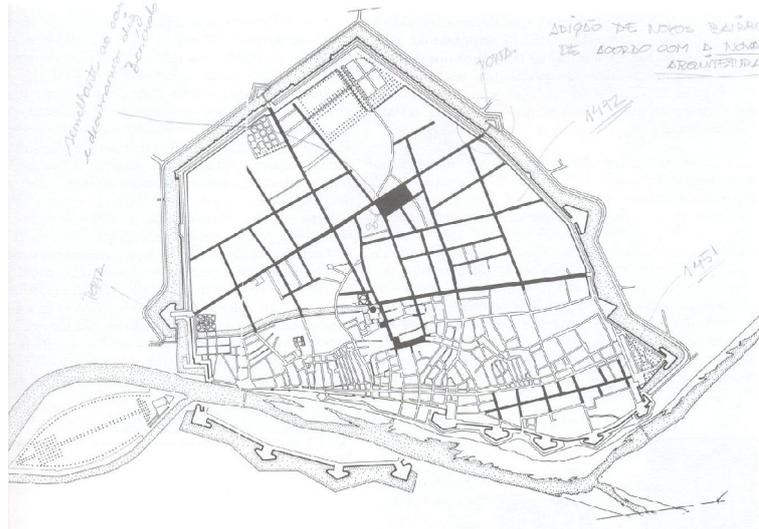


FIGURA 9 – Planta da cidade europeia de Ferrara em que a cidade mercantil, assentada sobre um território configurado ainda no período medieval, é alterada através de um traçado que busca estabelecer a regularidade desejada pela nova cultura sem contudo, negar o espaço previamente ocupado.

Fonte: BENÉVOLO, 2005: 439.

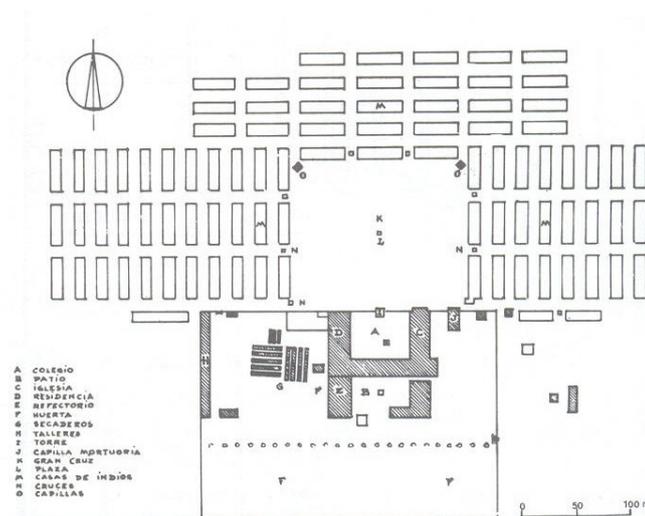


FIGURA 10 – Planta da cidade americana de São José de Chiquitos (Bolívia) em que um “tabuleiro” de ruas retilíneas define quarteirões iguais com uma praça central conseguida a partir da simples supressão de alguns deles. Contrariamente às cidades europeias, o território previamente ocupado é desconsiderado em nome da regularidade desejada pela nova cultura mercantil.

Fonte: BENÉVOLO, 2005: 493.

Novamente podemos verificar que o rearranjo dos elementos constituintes da cidade recuperam características presentes em outras etapas de seu desenvolvimento resultando em “modernizações” que se refletem na produção do espaço. Na cidade mercantil, amalgamados ao elemento comercial que reentra na História, encontramos dois aspectos correspondentes à realidade romana e medieval respectivamente. O primeiro deles refere-se à recuperação da autoridade do Estado em considerar como “desérticos” os territórios conquistados transformando sua configuração ao gosto europeu e subjugando seus habitantes; e o segundo, refere-se à reprodução da lógica feudal em que toda a terra urbana pertence a um único proprietário, porém, sendo este não mais um senhor feudal mas o próprio Estado como é o caso das colônias.

Deste modo, após voltar a realizar-se por um breve intervalo de tempo situado entre a queda física e ideológica dos muros medievais e a retomada do expansionismo territorial com a conquista do Novo Mundo, **a cidade prepara novamente sua dissolução**. Daqui por diante a realidade produzida será resultado de uma aceleração do processo de “cissiparidade, subdivisão e esfacelamento” das características do espaço (SANTOS, 1999: 95) a partir da entrada de elementos transformadores da forma-conteúdo em proporções cada vez maiores com o estímulo constante da idéia de progresso que até a Modernidade era apenas resultado de lampejos que se restringiam a cada civilização.

Neste momento da história, temos um salto das ciências e das técnicas decorrendo da experiência do progresso vivida em toda sua plenitude sendo este um dos principais fatores de transformação da cidade. Até o final do século XVI, a idéia de progresso – que é um conceito eminentemente ocidental – não havia se manifestado esclarece Le Goff (2003: 235-246). Ao mesmo tempo, em períodos anteriores, inúmeros teriam sido os obstáculos à sua implantação e ainda que em certos momentos da Antiguidade e da Idade Média ela tivesse surgido, sua idéia explícita desenvolveu-se somente entre os séculos XV e a Revolução Francesa, continua o autor.

Na transição da cidade mercantil para a industrial, com o advento do Iluminismo no século XVII, novos valores como o humanismo, o individualismo e o conhecimento baseado na razão, no método científico e no experimentalismo, passaram a reger a vida humana. A partir disso todo movimento gerado na história e no tempo corresponderia, acima de tudo, a uma nova mentalidade e uma nova maneira de pensar o mundo e agir sobre ele (MORAES, 1997:

179). A retomada da expansão da cidade resultaria, portanto, de uma “nova sociedade animadora de suas formas” (SANTOS, 1999: 88). Estava pronto assim o conteúdo-social que daria continuidade a mais um dos momentos de dissolução da cidade e promoveria a realidade na qual vivemos.

No entanto, apesar do grande alarde que gira em torno da instalação desta nova crise da cidade que precede nosso tempo, podemos perceber através desta breve história da trajetória das formas e funções do espaço no tempo, que se trata apenas de mais uma entre tantas crises pelas quais a forma-conteúdo passou desde suas primeiras experiências no ocidente. Pudemos constatar que há um movimento constante de perda e reinvenção de sentido da cidade que constitui-se como uma característica intrínseca de sua incontestável natureza histórica e humana, por meio da qual cada momento de crise é sempre sucedido por um momento de recuperação plena da forma-conteúdo.

Além disso, a produção de diversas categorias espaciais no decorrer da história, mesmo nos momentos em que a cidade não encontrava meios para se realizar plenamente, revela-nos ser este um mecanismo eficiente encontrado pela forma-conteúdo para preservar os aspectos transmissíveis de geração em geração ao longo do tempo. É deste modo que o espaço contemporâneo pôde compor-se das contribuições mais distantes no tempo envolvendo cuidadosamente a delicada relação entre as formas e conteúdos sociais que se transformam de modo descompassado no decorrer do tempo.

Podemos observar ainda, que a entrada de novos elementos na história é sempre capaz de promover rearranjos de maior ou menor proporção, mas jamais possibilitou a perda da capacidade de realização do espaço citadino por tempo indeterminado. Nesse sentido, verificamos que os resultados produzidos pela cidade estão sujeitos a revisões periódicas, com a perda e posterior recuperação dos elementos que a completam promovendo realidades sempre diferentes das previamente existentes mas preservando, ao menos em parte, a História progressa.

A partir disso, a linha de tempo pode então ser representada da seguinte forma:

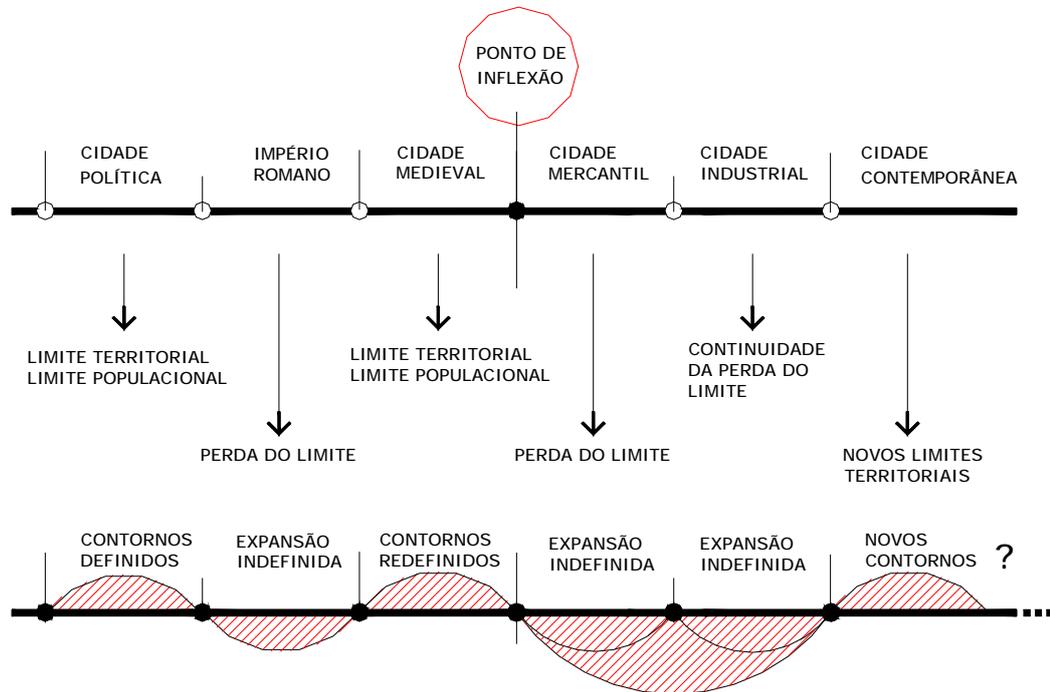


FIGURA 11 – Adaptação da linha de tempo lefebvriana com o registro do movimento da cidade em seu processo de perda e reinvenção de sentido.

Fonte: Adaptado de LEFÈBVRE, 2004: 27 pela autora.

Através desta representação podemos constatar que há uma seqüência de perdas e reinvenções de sentido do espaço urbano que simplificam nossa percepção de todo o processo permitindo-nos a observância não apenas de um, mas dos vários momentos de crise em que a cidade se dissolve para voltar a existir em etapas posteriores. A última crise, porém, seria resultante de um movimento atípico da trajetória da cidade no tempo, e talvez por esta razão, tenha sido percebida como definitiva e considerada até hoje como o momento final de sua dissolução. Verifica-se na linha de tempo, representada acima, que a expansão urbana iniciada com a cidade mercantil é continuada pela cidade industrial conduzindo à realidade contemporânea, o que ocasiona a abrangência de dois intervalos de tempo que expressam o movimento contínuo de expansão e dissolução urbana no qual ainda nos encontramos imersos.

Nesse sentido, há um aumento na velocidade de transformação da forma-conteúdo fazendo com que as experiências abranjam intervalos de tempo cada vez mais curtos. Nota-se que enquanto as cidades antigas mudavam lentamente podendo ser até mesmo consideradas

imutáveis por tempo indeterminado (BENÉVOLO, 1981: 24), as cidades Modernas e Contemporâneas passam por mutações técnicas e humanas que desenvolvem-se em intervalos temporais mais curtos provocando a aceleração do processo de transformação da forma-conteúdo. Assim, o intervalo de tempo que cobre conjuntamente a experiência mercantil e industrial é ainda menor que o tempo que cobriria tão somente a experiência romana ou mesmo a medieval.

Devemos considerar ainda que um evento como a “construção de uma cidade”, é resultado de um feixe de vetores conduzido por um processo “só identificável quando se perfaz e se completa” (SANTOS, 1999: 76). Por isso, e por estarmos inseridos na realidade produzida após a crise Moderna, a percepção do todo a partir de uma visão externa se torna mais um dos agravantes que conduzem ao pensamento da perda definitiva da capacidade de realização da cidade. No entanto, embora não saibamos qual a realidade que surgirá na seqüência, temos a tarefa de buscar compreender nosso momento e identificar em que medida a forma-conteúdo vem se realizando na atualidade já que fato histórico é que de algum modo ela vem se realizando.

### **3 A CIDADE CONTEMPORÂNEA: formação e transformação de territórios.**

“O tempo é o grande inventor e a verdade é filha do tempo e não da autoridade.” (Francis Bacon)

#### **3.1 Da Modernidade à Contemporaneidade**

A passagem da Idade Moderna para a Contemporânea no que concerne à trajetória da cidade no tempo tem como marco inicial a Revolução Industrial<sup>1</sup>. Este evento, didaticamente delimitado entre os anos de 1760 e 1830 (BENÉVOLO, 2001: 62) oferece-nos como marco a falsa impressão de ter a cidade “adormecido” mercantil e “despertado” capitalista-industrial, com todas as conseqüências deste acontecimento para a vida humana em seu território. Vista assim, tal Revolução parece determinar um antes e um depois para a história, negando de certa maneira o processo de desenvolvimento da cidade até o fim da Idade Moderna.

Sabemos, no entanto, que a Revolução Industrial representa apenas o momento em que foram apresentados os resultados de quase quatro séculos de conquistas nas mais diversas áreas de conhecimento científico (MORAES, 2003). Conquistas estas, refletidas nas profundas transformações econômicas, políticas e sociais materializadas pela cidade industrial em sua realidade prático-sensível, ou seja, em sua forma-conteúdo. Um ponto de chegada mas também de partida para uma era de ativa fermentação de idéias (CARVALHO, 1970: 96) que impulsionaria um movimento de consolidação de um novo modo de vida urbano resultante de processos que vinham ocorrendo há muito na história das formas e funções da cidade.

---

<sup>1</sup> A história estabelece como marco inicial do período contemporâneo pelo menos três eventos que revolucionaram a vida humana nos planos econômico, político e social determinados pela Revolução Francesa, a independência dos Estados Unidos e a Revolução Industrial (MORAES, 2003: 177). No entanto, optamos aqui por adotar este último como principal marco de transição por duas razões explicitadas por Hobsbawn (1982: 43-44) para que seja visto como o ponto de partida de nosso tempo: primeiro, por ter de fato ocorrido “antes que a Bastilha fosse assaltada”; e, segundo, “porque sem ela (a Revolução Industrial) não podemos entender o vulcão impessoal da história sobre o qual nasceram os homens e os acontecimentos mais importantes de nosso período e a complexidade desigual de seu ritmo”.

De acordo com Hobsbawn (1982: 44-45) em fins do século XVIII, “pela primeira vez na história da humanidade, foram retirados os grilhões do poder produtivo das sociedades humanas, que daí em diante se tornaram capazes da multiplicação rápida, constante, e até o presente ilimitada, de homens, mercadorias e serviços.” Segundo o autor, não se tratou de um episódio com um princípio e um fim, mas de algo que tinha como essência a implantação de uma mudança revolucionária destinada a se tornar norma, revelando-se assim, “o mais importante acontecimento da história do mundo, pelo menos desde a invenção da agricultura e das cidades”.

À frente das transformações contemporâneas, como um dos aspectos mais reveladores desta nova etapa de desenvolvimento urbano e humano, houve uma completa alteração da dinâmica social. Além de aumentar sensivelmente – em razão da queda da taxa de mortalidade, melhoria da expectativa de vida entre outros fatores – a população passou a se movimentar intensamente no território e em várias direções. De acordo com Moraes (2003: 241-242), as migrações ocorriam naquela época, do campo para as cidades, ocasionadas pelo êxodo rural; das pequenas para as grandes cidades, com o desenvolvimento do processo de urbanização; de uma região para outra, sendo das mais pobres e rurais para as mais industrializadas; e também, transoceanicamente, sobretudo para o continente americano devido ao barateamento do transporte marítimo e em razão das precárias condições de vida camponesa na Europa.

O homem moderno havia se tornado, “acima de tudo, um ser humano móvel” (SENNETT, 1997: 213) e, como não poderia deixar de ser, a alteração radical do conteúdo social que passou a habitar as cidades se refletiu rapidamente no meio físico acarretando a formação de novas unidades territoriais bem como a ocupação de áreas ociosas que viriam a se tornar partes da cidade. Assim como o homem, as fronteiras urbanas também haviam adquirido mobilidade. “A rapidez e o caráter aberto das transformações que se desenvolveram em poucos decênios não levaram a um novo equilíbrio estável mas deixaram prever outras transformações cada vez mais profundas e mais rápidas” (BENÉVOLO, 2005: 552).

Entre muitos, dois movimentos principais de transformação territorial atuavam sobre a cidade existente: um de adensamento e outro de expansão. Para Lefèbvre (2004: 26) algo descritível como “implosão-explosão” da cidade, ou seja, uma “enorme concentração (de pessoas, de atividades, de riquezas, de coisas e de objetos, de instrumentos, de meios e de pensamento) na realidade urbana, e a imensa explosão, a projeção de fragmentos múltiplos e disjuntos

(periferias, subúrbios, residências secundárias, satélites etc)”. O primeiro movimento era estimulado pelo desenvolvimento dos meios de transporte coletivos e pela implantação das indústrias nos arredores da cidade onde se situavam as fontes de energia; e o segundo estimulado pelas transformações tecnológicas das construções, que permitiam maior verticalização e concentração populacional nas áreas centrais.

Esta nova dinâmica urbana teve repercussões nos mais diversos campos da vida transformando não só os territórios mas também as relações sociais. Em outras palavras, não só a forma urbana mas a maneira como o conteúdo que a preenchia lhe dava vida. “O trabalho, o lazer, os comportamentos, as relações com a natureza, com a cidade, a política, as artes, o tempo”, enfim, “o mundo material e cultural dos indivíduos foi profundamente afetado” (MORAES, 2003: 244). Segundo Frampton (2003: 3), o aumento súbito da capacidade humana de exercer controle sobre a natureza bem como as mudanças tecnológicas e da consciência dos indivíduos levaram às grandes transformações que ocorreram na sociedade. Essas transformações deram origem a uma nova formação cultural apropriada ao estilo de vida da aristocracia decadente e da burguesia ascendente, levando à produção de “categorias de conhecimento” e a um “modo historicista de pensamento, reflexivo o bastante para questionar sua identidade”.

Quanto ao território, entre as transformações técnicas e econômicas mais significativas impulsionadas pela Revolução Industrial e que geraram grande impacto na vida cidadina Frampton (2003: 13) destaca: a produção de trilhos de ferro à partir de 1767; a utilização da semeadeira mecânica para plantio cujo uso teria sido generalizado após 1731; a substituição da lavoura comum pelo sistema de quatro colheitas para alimentar uma população industrial que crescia com rapidez; o aumento da produção da indústria têxtil com o invento da máquina de fiar e do tear a vapor; a inauguração do serviço ferroviário público (1825); a utilização da tração a vapor nas locomotivas e na navegação de longa distância (1865) entre outras. Estas mudanças tecnológicas levaram a uma nova infra-estrutura urbana que, segundo o autor, “no lapso de um século” transformou “totalmente” a “cidade finita” que existira na Europa “ao longo dos quinhentos anos precedentes”.

O horizonte da cidade expandiu-se assim de forma comparável ao modo pelo qual a riqueza se desenvolvia naquele momento afirma Simmel (1979: 20). Logo que certo limite territorial fora ultrapassado, as relações econômicas, pessoais e intelectuais da população bem como a

predominância intelectual da cidade sobre sua zona não-urbana cresceram em progressão geométrica continua o autor. “De cada fio” que se estendia para fora da cidade, sempre novos cresciam “como que sozinhos” tal como na “cidade invisível” de Ercília onde os mesmos eram estendidos entre as arestas das casas para estabelecer as ligações que orientavam a vida da cidade produzindo “teias de aranha de relações intrincadas a procura de uma forma” (CALVINO, 2006: 72).

Multiplicando as funções da cidade e como uma “arborescência da acumulação capitalista” (LIPIETZ, 1988: 177) o desenvolvimento industrial trouxe consigo grande incremento ao setor terciário tornando-o um dos principais responsáveis pela intensificação dos “estímulos nervosos” que constituem a “base psicológica” do homem metropolitano (SIMMEL, 1979: 12). Devido à relativa mecanização do setor primário (agricultura, atividades extrativistas) e à atratividade exercida pela oferta de trabalho assalariado no meio urbano, além da drenagem dos campos, uma grande demanda por bens e serviços surgiu. “A vida nas cidades gerou necessidades específicas, que a ciência e a tecnologia procuraram satisfazer” recriando todo o tempo o novo modo de vida (MORAES, 2003: 243).

Gradativamente, passara a haver um decréscimo do número de pessoas dedicadas ao setor primário (agricultura e atividades extrativistas), e uma maior concentração das mesmas nos setores secundário (indústria, construção civil) e terciário (serviços em geral). Segundo Moraes (2003: 244) enquanto o crescimento urbano colaborava com o desenvolvimento dos serviços fazendo este setor avançar “na mesma proporção que o setor industrial”, desenvolvia-se decisivamente outra atividade que sempre havia estado vinculada às cidades: o intercâmbio comercial. Este resultaria na característica mais significativa da metrópole, implicando na extensão funcional da cidade para além de suas fronteiras físicas fazendo a vida “transbordar em ondas para uma vasta área nacional ou internacional” (SIMMEL, 1979: 21).

Como consequência imediata do desenvolvimento espantoso do setor terciário nos séculos que se seguiram à Revolução Industrial surgiram diversos tipos de trabalhadores urbanos, tais como: lojistas, balconistas, caixeiros, corretores, bancários, funcionários administrativos, entregadores entre outros (MORAES, 2003: 244). Com estes, se multiplicaram os papéis da cidade inviabilizando sua categorização funcional como era possível até o fim da Idade Média. De fato, afirma Rossi (2001: 31), a classificação por função que outrora teria sido avançada no estudo do espaço urbano, revela-se agora demasiado simplificada, o que ocorre

por haver grande variação de papéis coexistindo em igual importância na cidade tornando impossível a escolha de um que predomine sobre os demais.

Esta diversificação funcional do comércio e dos serviços implicou, sobretudo, no aumento significativo da sutileza dos processos caracterizadores do espaço urbano. Uma vez que o setor terciário corresponde a um conjunto de atividades produtivas que “não resultam em bens tangíveis” e que atendem a uma função social mais que material (FERREIRA, 1999: 1848), sua identificação e mapeamento na cidade torna-se quase uma virtualidade. Os serviços, exercidos onde, quando e da maneira como são demandados pela sociedade são atividades excessivamente flexíveis para que se enquadrem em parâmetros absolutos de classificação, o que justifica a dificuldade de compreensão de seus reflexos sobre o espaço construído.

Para Lipietz (1988: 178-188) a própria definição de terciário seria possível apenas pela sua diferenciação em relação às outras atividades. O autor observa que a dificuldade de realização desta tarefa é de tal ordem que as atividades terciárias já teriam sido até mesmo “classificadas dogmaticamente” como “improdutivas”, o que de modo algum corresponderia à sua realidade prática uma vez que possuem um papel fundamental de “regulação”, isto é, de “resolução das contradições econômicas e sociais exacerbadas pela acumulação capitalista.” Assim, para Lipietz (1988: 178), o modo menos controverso de definir o setor terciário seria compreendê-lo como abrangente de toda atividade que “não valoriza capitais por um processo de trabalho material”.

Em termos formais, todo este intenso movimento de transformação do conteúdo social impulsionado pela imaterialidade de grande parte de seus elementos estimuladores, refletiu-se no espaço urbano revelando a grande força que os processos “invisíveis” da vida coletiva são capazes de exercer na matéria sobre a qual ela se realiza. As experiências urbanas surgidas em meio a este processo, divididas entre as dificuldades de ajuste territorial encontradas na Europa e a simplicidade de aplicação de uma planta regular possível apenas no continente americano, logo colocariam a descoberto que na cidade “a materialidade histórica define-se em função da concretude das ações humanas” na medida em que estas aliam “as condições objetivas da sociedade (as de vivência material) com as subjetivas” (GOMES, 1990: 26).

No entanto, antes que o processo de construção da forma-conteúdo industrial fosse desvendado e que as transformações culturais e territoriais atingissem o outro lado do oceano, a forma assumida pela metrópole de Londres em muito assustou quem viu surgir a primeira cidade industrial moderna. Segundo Schneider (1962: 199 - 210) aquela tornou-se durante setenta anos a maior cidade do mundo e neste período fez subir a população de seu aglomerado humano de 2,5 para 8 milhões de habitantes destruindo sua milenar textura urbana e abrindo a porta para uma época em que uma rede de grandes cidades se enlaçaria ao redor da Terra. Onde houvesse carvão e ferro e onde trepidassem teares, “repulsivas cidades-fábrica brotavam do chão” sem tempo para a planificação, o bom senso e a higiene, formando uma imagem “assustadoramente feia da cidade sem fronteiras que não existia para servir de morada mas para explorar a natureza e os seres humanos” continua o autor.

Num contexto em que se desenvolviam as ciências, vigorava a idéia de progresso e buscava-se a afirmação da racionalidade e do homem diante do mundo, o reflexo de toda a dinamicidade da vida coletiva no espaço urbano não pareceu, portanto, ser símbolo de avanço mas sim de decadência. Sem planejamento e infra-estrutura, saneamento, moradias adequadas entre outros elementos básicos, a cidade passou a oferecer duras condições de vida à população trabalhadora implicando assim na necessidade de intervenção do Estado para a garantia das condições mínimas de sobrevivência naquele espaço insalubre e desordenado, suscitando discussões sobre a forma ideal capaz de ajustar-se à nova realidade que se impunha.

Os resultados apresentados por Londres impulsionaram um pensamento “corretivo” do espaço que pretendia atingir uma configuração urbana que bem se ajustasse às transformações em curso naquele momento. Embora a idéia de cidade ideal tivesse estado profundamente arraigada em todos os períodos históricos precedentes como observa Argan (2005: 73), os problemas materializados pelo espaço citadino surgido no contexto industrial inglês não só implicaram em sua retomada mas em reflexões mais profundas e avançadas que se refletiriam em etapas subseqüentes. O pensamento formado em meio ao desenvolvimento científico e ao aumento da capacidade de transformação da natureza pelo homem se refletiu não só na tentativa de correção do espaço urbano existente mas também em sua negação, colocando em xeque a cidade real contrapondo-a a um ideal de cidade construído para além de seus limites.



FIGURA 12 – Gravura de Gustave Doré retratando a situação miserável dos trabalhadores na Londres industrial da segunda metade século XVIII. Grande parte da população perambulava pelas ruas da cidade ou recolhia-se em casas insalubres e porões sem iluminação e com ventilação insuficiente.

Fonte: BENÉVOLO, 2005: 560.

Porém, o que era fundamental perceber na cidade que se desenvolvia na transição da Idade Moderna para a Contemporânea não era propriamente a capacidade de configuração física ordenada ou desordenada. Embora fosse importante implantar os elementos necessários à manutenção da vida coletiva no interior de tamanha concentração humana garantindo assim condições mínimas de salubridade e eficiência ao território, não se tratava de uma questão exclusivamente material. Era necessário compreender que ainda que aparentemente caótico, o espaço não era resultado do acaso como parecia, mas sim uma estrutura determinada pelos processos sociais que se ligavam a ele e que exprimiam, ao especificá-lo, os determinismos de um período da organização social (CASTELLS, 1983: 146 – 147).

No entanto, num primeiro momento, a percepção do processo de transformação do espaço fora ofuscada pelo próprio processo. A industrialização e a avalanche humana que invadiu as cidades, somada à desenfreada ganância na primeira fase da era industrial, além de produzir “as mais feias cidades e bairros” já surgidos “em toda a História” (SCHNEIDER, 1962: 327) não permitiu identificar seus agentes em meio ao turbilhão de eventos que ocorriam. De acordo com Arendt (2005: 28-33), fora um momento de ruptura no qual não teria havido nem passado nem futuro mas “tão somente a sempiterna mudança do mundo e o ciclo biológico das criaturas” que nele viviam. Segundo a autora, por um instante a realidade havia se tornado

opaca à luz do pensamento e a verdadeira função da mente de compreender o acontecido não permitia a reconciliação do homem com o mundo desconexo que se descortinava diante de seus olhos.

Tendo a Revolução Industrial irrompido sobre a Inglaterra tomando-a como ponto de partida antes de alastrar-se pelo mundo prevaleceu, portanto, certa tendência de adoção da cidade de Londres como o “modelo absoluto”, e “negativo”, do que seria a cidade industrial-capitalista. O fato de ter sido aquela a cidade-berço de tal Revolução, fez dela o exemplo mais representativo da agressividade das transformações que o novo modo de vida que surgia implicava, favorecendo a negação dos inúmeros fatores históricos concorrentes para a configuração do espaço citadino até fins da Idade Moderna bem como do processo contínuo de perda e reinvenção de sentido da cidade que vimos no capítulo anterior. Segundo Hall (1995: 24) teria sido ali, mais que em qualquer outra cidade britânica, o palco onde se representou a maior parte desse drama até a exaustão.

Mas Londres correspondia apenas ao primeiro dos muitos resultados que viriam a se apresentar no decorrer das décadas que se seguiriam e também a uma consequência dos séculos que haviam se passado. No entanto, antes que o tempo pudesse dar seu testemunho apresentando além do lado obscuro o do triunfo da nova era que inegavelmente colocava o mundo (e as cidades) em condições melhores que em qualquer época anterior (HOBSBAWN, 1982: 322), a velocidade das transformações fez com que a primeira cidade industrial, ao tomar forma e surgir “de repente como um fenômeno exterior aos indivíduos a que dizia respeito” impulsionasse uma atitude de observação e reflexão (CHOAY: 2003:4). A partir deste momento, a busca por uma abordagem adequada da forma-conteúdo teve início dividindo o século XIX em três experiências distintas e complementares que resultaram na cidade contemporânea e no que pensamos sobre ela.

### 3.1.1 O pensamento social europeu e as origens da urbanística moderna.

O século que se seguiu aos primeiros resultados apresentados pela forma-conteúdo industrial recebeu como herança os grandes problemas sociais e territoriais refletidos no ambiente desordenado e inabitável da cidade liberal (BENÉVOLO, 2005: 567). O espaço urbano excessivamente expandido e adensado registrava a brusca, e radicalmente desigual alteração das condições de vida na cidade onde nem todos podiam usufruir dos avanços e benefícios dos serviços e a pobreza, a miséria e os flagelos sociais cresciam mais rapidamente que as próprias estruturas urbanas (MORAES, 2003: 244). Ao século XIX cumpria então a tarefa de dar início às reflexões para a correção das contradições da cidade que surgira.

Neste ínterim, ao mesmo tempo em que o fenômeno urbano surpreendia pelas rápidas alterações que sofria, o vigor das idéias liberais estabelecidas como continuidade ao iluminismo alimentavam a noção de que “o indivíduo livre” deveria preceder o Estado que, por sua vez, seria constituído por meio de um pacto realizado entre os indivíduos, a fim de alcançar melhor convivência. O Estado deveria “apenas guardar esta ordem pactuada por meio das leis, intervindo o mínimo possível na vida dos cidadãos” (MORAES, 2003: 233 - 234). A caótica cidade tornara-se assim não só um problema a ser resolvido mas também um adequado objeto de experimentação por meio do qual os primeiros socialistas do século XIX, impregnados de valores liberais, formularam suas profundas críticas ao progresso industrial elaborando soluções alternativas à cidade real (VICENTINO; DORIGO, 2003: 342).

Procurando identificar as razões das injustiças sociais provocadas pelo sistema capitalista industrial que se refletiam na cidade, os primeiros pensadores socialistas dedicaram-se à compreensão empírica das relações entre o modo de produção e a estruturação do território e da vida citadinos. Denunciando e repensando os males produzidos pelo regime burguês que através do dinheiro tudo corrompia fazendo nascer a pobreza da própria abundância, e importando-se em transformar e melhorar o homem através da educação - inspiração advinda de Rousseau e da filosofia da era das Luzes -, os socialistas da primeira metade do século tiveram o propósito de tornar o mundo racional o que, de fato, significava torná-lo moral como explica Bottigelli (1971:21-23).

De acordo com Le Goff (2003: 258-259) a preocupação dos precursores do socialismo bem como dos pensadores burgueses naquele que foi “o grande século da idéia de progresso” teria

sido, sobretudo, a procura por leis que explicassem os eventos em curso. Porém, numa era de superlativos em que surgiam novos e numerosos compêndios de estatística, nos quais buscava-se registrar todos os aspectos do mundo conhecido e em que as cidades de grande tamanho se multiplicavam mais depressa que em qualquer época anterior (HOBSBAWN, 1982: 321), os primeiros socialistas puderam apenas “tirar das suas próprias cabeças os elementos de uma nova sociedade” em razão destes ainda não serem bem visíveis na velha (BOTTIGELLI, 1971: 23).

De modo ainda embrionário, o pensamento social da primeira metade do século se limitou então a “apelar para a razão” para lançar os fundamentos de suas propostas concretas porque não podia simplesmente fazê-lo “ainda” à História contemporânea (BOTTIGELLI, 1971:23). Contudo, em essência, o socialismo já correspondia a um movimento no sentido de uma ordem de sociedade baseada no princípio de associação, sua mais exata caracterização segundo Bernstein (1997: 87), por expressar tanto uma relação econômica – no mais amplo sentido da palavra – como jurídica, ao mesmo tempo. Surgiram assim as propostas que lançaram as primeiras luzes sobre a cidade “sombreada” da fase capitalista-industrial.

Ainda que fosse um grande equívoco dizer que a Inglaterra era, originalmente, um terreno favorável para a criação de sociedades cooperativas (BERNSTEIN, 1997: 102) foi lá que as idéias socialistas tiveram seu fundamento pela atividade de um rico industrial: Robert Owen (1771-1858). Com uma trajetória de vida que se estendia do trabalho em fábricas de algodão até a gerência de uma fiação em Manchester (*New Lanark*), Owen pôde observar de perto as condições desumanas dos trabalhadores e revoltou-se com as perspectivas do progressismo industrial defendendo a impossibilidade de se formar um ser humano superior no interior de um sistema egoísta e explorador como o que se apresentava (VICENTINO; DORIGO, 2003: 343).

Na direção de *New Lanark*, o industrial havia encontrado uma classe trabalhadora desmoralizada, com os operários entregues ao alcoolismo e grande imoralidade nas relações entre homens e mulheres, o que teria impulsionado sua decisão de transformar aquelas condições de vida afirma Bottigelli (1971: 24). Segundo o autor, os numerosos escritos de Owen revelam, além de uma preocupação com a vida concreta da classe operária com propostas de construção de alojamentos que lhes oferecessem dignidade, a concepção de um plano completo de educação, com idéias muito revolucionárias que contemplavam ginástica,

arte e instrução, sobretudo às crianças. Com a aplicação de suas idéias, que levaram em poucos anos à redução do tempo de trabalho fazendo crescer os lucros e desaparecer o alcoolismo, Owen vislumbrara, através de *New Lanark*, o socialismo como um sistema de associações cooperativas por meio do qual seria possível melhorar as condições gerais de vida.

Assim, como solução para a injusta cidade industrial, Owen propôs a criação de uma comunidade ideal, de “igualdade absoluta” inserida em espaços minuciosamente planejados e situados em meio ao campo (VICENTINO; DORIGO, 2003: 343). Estabelecendo desde o número de habitantes e área a ser ocupada por eles – cerca de 1200 pessoas num terreno agrícola de mais ou menos 500 hectares - até a localização de todos os equipamentos e construções necessárias à vida individual e coletiva (BENÉVOLO, 2005: 567) Owen acreditou poder organizar um modo de vida justo unindo uma forma adequada - e definitiva - às funções necessárias a uma vida digna.

A experiência concreta do industrial se deu em 1825, com a fundação de sua comunidade modelo no Estado da Pensilvânia, Estados Unidos. *New Harmony*, denominação dada pelo próprio idealizador, fora construída em 30.000 acres de terra sendo dotada de habitações, edifícios públicos, escolas, bibliotecas, armazéns, lavanderia, estabelecimentos industriais, matadouro, moinho entre outras edificações necessárias a seu pleno funcionamento autônomo (BENÉVOLO, 2005: 567-568). Deste modo, Owen acreditou ser possível não apenas estabelecer uma ordem urbana mas favorecer a formação de um “homem novo” a partir de um “novo habitat” observa Choay (2003: 62).

No entanto, logo que fora inserida na realidade, a proposta do industrial mostrara que não era viável afirma Bottigelli (1971: 25). Segundo o autor, era tal o regime de concorrência na América, país sem precedentes feudais, que uma cooperativa como a de *New Harmony* não dispunha de meios suficientes para lutar contra os rivais capitalistas. Ficou claro assim que Owen não havia ainda compreendido que o “motor” da História era, na sua época, a luta entre o patronato e a classe operária tendo continuado, mesmo depois do fracasso de sua cidade ideal, fiel às suas concepções utópicas e a considerar o mundo presente um mundo imoral continua o autor.



FIGURA 13 – Ilustração de “Nova Harmonia” com as edificações residenciais contornando sua forma regular e as edificações internas que completavam seu programa de necessidades. Fonte: [http://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/a/a9/New\\_Harmony\\_by\\_bate\\_\(view\\_of\\_a\\_community\\_as\\_proposed\\_by\\_Robert\\_Owen-printed\\_1938.jpg](http://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/a/a9/New_Harmony_by_bate_(view_of_a_community_as_proposed_by_Robert_Owen-printed_1938.jpg). 10 de Junho, 2007.

Concomitantemente, compartilhando da ideologia planejadora de Owen, o francês Charles Fourier (1772-1837) propôs também um espaço inteiramente planejado como solução para a cidade industrial. Fourier porém, baseou-se em um sistema filosófico e político desenvolvido por ele mesmo para propor um grande edifício onde as relações entre os homens pudessem ser otimizadas (BENÉVOLO, 2005: 568). Entendendo a diversidade de posições sociais e de funções da cidade como um problema, o escritor projetou um edifício monumental onde um número máximo de pessoas – cerca de 1620 - deveria se alojar de forma a ativar um modo ideal de ocorrência das relações entre os diversos papéis exercidos por elas na sociedade. Propunha assim a coexistência das múltiplas funções em um espaço rigorosamente organizado ao qual deu o nome de Falanstério (CHOAY, 2003: 67-75).

O modelo de Fourier constituiu-se como uma espécie de “edifício-cidade” e não propriamente como uma aldeia de cooperação como no caso de Owen. O próprio Fourier descreveu-o minuciosamente como um palácio monumental em forma de ferradura tal como *Versailles*, com um pátio central e vários pátios menores. Nele, a vida deveria desenvolver-se “como em um grande hotel, com os velhos alojados no térreo, as crianças no mezanino e os adultos nos andares superiores” (BENÉVOLO, 2001: 178). Por meio de uma análise das funções humanas, seu idealizador teria chegado até mesmo a localizar separadamente as diversas formas de trabalho - industrial, liberal e agrícola - em áreas setorizadas (CHOAY, 2003: 9).

Assim, a forma de vida proposta através do Falanstério não só “corrigiria os defeitos” da cidade real como ofereceria à sociedade industrial uma ordem material dotada de qualidade estética e funcional.



FIGURA 14 – Ilustração do Falanstério de Fourier: um edifício regular onde seria possível desenvolver um modo de produção e consumo em que os homens desenvolveriam suas capacidades de maneira adequada e menos egoísta melhorando as condições de vida em sociedade.

Fonte: [http://ies1libertas.cult.gva.es/departamentos/historia/historia\\_2\\_bach/fotos/175.jpg](http://ies1libertas.cult.gva.es/departamentos/historia/historia_2_bach/fotos/175.jpg). 10 de Junho, 2007.

Seguindo este pensamento, além das propostas de Owen e Fourier surgiram muitas outras que, pela teoria ou pela prática, buscaram soluções para a cidade industrial contabilizando pelo menos 28 tipos ao longo de todo o século XIX segundo Hall, (1995: 108). Em alguns casos elas apenas davam continuidade às idéias já apresentadas, como ocorrera com Jean Baptiste Godin que realizou um edifício para seus funcionários nos moldes do Falanstério de Fourier denominando-o Familistério (BENÉVOLO, 2005: 568). Em outros, elas extrapolavam a possibilidade de realização concreta constituindo-se apenas como proposições teóricas para a cidade industrial como é o caso de Julio Verne, que se deteve em descrições das necessidades higiênicas da população urbana e em recomendações sobre o que não permitir que ocorresse nas cidades (CHOAY, 2003: 109-112).

Contudo, nascidas do protesto pelas condições inaceitáveis da cidade existente e buscando romper com seus vínculos tradicionais por meio da análise e da programação racional do espaço e da vida, estas iniciativas, embora surgidas de idéias liberais, acabaram finalmente por resultar no contrário teórico da cidade liberal por objetivarem a solução de todos ou quase todos os aspectos da vida familiar e social (BENÉVOLO, 2005: 568). A fim de atingir seus objetivos, acabaram por reduzir a multiplicidade de elementos condicionantes da “desordem” da sociedade industrial, direcionando suas críticas e propostas para indivíduos pensados como “tipo” observa Choay (2003: 8). Independente de todas as contingências e diferenças de lugares e tempo, tais indivíduos podiam ser definidos em necessidades-tipo dedutíveis com um pensamento sempre orientado para o futuro e dominado pela idéia de progresso afirma a autora.

Em contrapartida, enquanto por um lado negava-se a historicidade da vida urbana buscando resolver os problemas colocados pela relação dos homens com o meio e entre si através do racionalismo e da técnica que negava a realidade para construir uma ideal, por outro reagia-se a isso apontando que “a deformidade espalhada pela sociedade industrial resultava de uma desintegração por carência cultural” (CHOAY, 2003: 8-13). Os principais defensores desta idéia - John Ruskin (1818-1900) e William Morris (1834-1896) – refutavam a capacidade da indústria de “destruir a alegria do trabalho e aniquilar a possibilidade de arte” ao enquadrar a vida humana e as formas dela resultantes às determinações da razão (BENÉVOLO, 2001: 200). Para estes últimos “as pompas mais grosseiras da industrialização” deveriam ser repelidas em nome de um retorno a uma vida mais simples, centrada no artesanato e na comunidade lembra Hall (1995:108).

Num primeiro momento porém, essa oposição entre as ideologias do progresso e da cultura revelara tão somente que nas primeiras décadas do século não se havia ainda chegado a um entendimento sobre “quem ou o quê” coordenava as transformações pelas quais passava a cidade desde fins do século anterior. O que as primeiras reflexões e experimentos do pensamento socialista haviam demonstrado até então era seu padecimento de um vício imperdoável pela natureza histórica do espaço urbano: a adoção como premissa de uma completa “eliminação do imprevisível” em suas propostas (CHOAY: 2003: 14). Conseqüentemente, tal eliminação implicava em uma contradição insuperável diante da dinamicidade que adquirira a vida urbana na era industrial, e que, talvez, tenha transformado as propostas surgidas ainda mais rapidamente em utopias.

Mas em meio a essa discussão que evidenciava a insuficiência prática das teorias socialistas emitidas na primeira parte do século surgia, paralelamente, a personalidade de Karl Marx (1818-1883) observa Carvalho (1970: 118). De acordo com o autor, ao passo que os socialistas ditos utópicos eram, em regra, partidários de uma *evolução* que encontrava, na burguesia, incompreensão e mesmo oposição violenta, Marx combinava correntes de idéias diferentes – como a filosofia clássica alemã, a economia política inglesa e as doutrinas revolucionárias francesas entre outras - percebendo assim a existência de um processo histórico na formação da sociedade capitalista de modo mais coerente e menos controverso.

Sem contrapor-se ao caráter do ideal acalentado pelos socialistas da primeira metade do século, Marx dedicou-se ao estudo do movimento da História em sua dimensão concreta tendo, segundo Bernstein (1992: 258), “o privilégio de reconhecer” a interação entre a vontade dos homens e a lei do desenvolvimento da sociedade. De acordo com o autor, Marx percebera que de nada servia partir do homem tal como era ou deveria ser esquecendo-se que se tratava de um “animal social” que representava “o suporte da evolução de um conjunto” que ultrapassava e que, no fim, o submetia às suas próprias necessidades. Assim, na concepção marxista, a sociedade não passava de uma reunião de homens e constituía-se como uma realidade cujas leis eram radicalmente diferentes das do desenvolvimento individual, continua o autor.

Juntamente com Friedrich Engels (1820-1895), Marx realizou uma profunda análise e crítica à sociedade capitalista com o propósito de descobrir seus mecanismos de desenvolvimento e suas contradições. Desenvolvendo um pensamento baseado em uma interpretação materialista da História, os precursores do chamado socialismo científico partiram da distinção fundamental entre homens e animais para propor sua teoria. Observando que os homens somente se distinguem dos animais ao iniciar a produção de seus meios de vida (o que correspondia à produção indireta de sua própria vida material) Marx e Engels encontraram a sustentação de que precisavam para sua ideologia. Em suas palavras disse-se: “As nossas premissas são os indivíduos reais, a sua ação e as suas condições materiais de existência” (ENGELS; MARX, 1989: 18).

Através do socialismo científico, pôde-se perceber que não era uma imagem ideal do homem que motivava e justificava a ação política como haviam pensado os utópicos, mas sim o “desabrochar” do indivíduo real que resultava da própria natureza da sociedade

(BOTTIGELLI, 1971: 257). Esta natureza estaria vinculada à forma como os homens produzissem seus meios de existência revelando-se como o reflexo dos modos de produção correspondentes a cada período histórico. Marx e Engels (1989: 19-20) mostraram ser possível reconhecer o grau de desenvolvimento atingido pelas forças produtivas de uma nação a partir do desenvolvimento atingido pela divisão do trabalho uma vez que seria na forma como os indivíduos manifestam a sua vida que verifica-se o reflexo exato daquilo que são. Cada novo estágio na divisão do trabalho determinaria assim as relações entre os indivíduos no que tocasse à matéria, aos instrumentos e aos produtos do trabalho afirmaram.

Verificou-se ao estudar a história progressiva que a realização de suas etapas sucessivas de desenvolvimento ocorria “sempre” por meio de “indivíduos determinados (em relações de produção determinadas)” com uma atividade produtiva que se desenrolava “de um determinado modo”, e que entrava em relações sociais e políticas “determinadas” (ENGELS; MARX, 1989: 24). Constatou-se que no decurso da História, as relações entre os homens haviam se tornado antinômicas e que esse antagonismo havia constituído, pelas próprias lutas que suscitara bem como por seus resultados, a própria “marcha do progresso” observa Bottigelli (1971:257). Esta dialética dos contrários teria evitado a estagnação da humanidade e, ao criar uma infinita variedade de riquezas e de necessidades, realizara as condições que permitiriam passar a um estado superior continua o autor.

Deste modo, a produção de idéias, de representações e da consciência estaria direta e intimamente ligada à atividade material dos homens sendo esta “a linguagem da vida real” no entender dos socialistas científicos (ENGELS; MARX, 1989: 25). Todo o universo simbólico de representações, pensamento e intelectualidade humana seriam assim conseqüências do comportamento material necessário à vida. Ser materialista significou, portanto, “inculcar todos os fenômenos presentes e passados aos movimento necessários da matéria” que, por sua vez, responsabiliza-se por determinar “a forma das idéias e as direções da vontade” observa Bernstein (1997: 34-35). Segundo o autor, o materialista resulta ser “um calvinista sem Deus” que “se não crê numa predestinação ordenada por uma divindade, acredita, contudo, que a partir de um determinado ponto escolhido no tempo, todos os eventos posteriores são previamente determinados.”

Com Marx e Engels (1989: 27) terminava a especulação sobre as condições de vida industriais e, na vida real, começava, segundo eles próprios, a “verdadeira ciência positiva”

que expressava a atividade e o processo de desenvolvimento prático dos homens. Descortinou-se assim uma possibilidade de pensamento perfeitamente aplicável à compreensão da vida citadina cujos processos podiam agora ser explicados tendo a realidade como princípio, meio e fim. De acordo com a nova visão historicista e materialista “a desordem urbana” não existia de fato como afirma Castells (1983:23). Na realidade ela era decorrente do mercado e da ausência de controle sobre a atividade industrial continua o autor.

Podemos perceber assim, que o pensamento social do século XIX, situado entre o inevitável avanço industrial e o desejo de contenção das injustiças por ele provocadas, dividiu-se entre as utopias e a realidade revelando o quanto as preocupações dos pioneiros resultaram, bastante objetivamente, do compromisso com os milhões de pobres encurralados nos cortiços da cidade (HALL, 1995: 9). De modo controverso e com resultados divergentes e simultaneamente complementares inaugurou-se uma preocupação diferenciada com o “elemento vida” na cidade num contexto único na História: enquanto até o fim do Antigo Regime, as cidades haviam sido planejadas para abrigar um conteúdo social previamente existente, na transição para a contemporaneidade havia um conteúdo em constante formação e necessitando permanentemente de reflexões acerca da organização de sua vida no território urbano.

Em fins do século, a cidade caótica surgida do desenvolvimento industrial era apenas o aspecto particular de um problema geral (CHOAY, 2003: 15). No entanto, o pensamento utópico que acabara por criar “categorias” de cidade para uma cidade não mais categorizável devido à sutílização dos processos de transformação do território e à multiplicação das funções urbanas, continuaria a influenciar a produção de espaços destinados a se tornar cidades ainda por muito tempo. As cidades ideais penetraram na cultura moderna como um “modelo pleno de generosidade e de simpatia humana” servindo de incentivo para o progresso das instituições urbanísticas até nossos dias (BENÉVOLO, 2001: 182). E ainda que, em contrapartida, o pensamento científico tivesse alertado para o fato de ser a cidade uma forma conteúdo irreduzível a padrões rígidos de planejamento ao revelar a subordinação da matéria aos modos de produção e reprodução da vida humana, foram aquelas as bases para o surgimento da urbanística moderna.

### 3.1.2 Haussmann e a reforma de Paris

Em meio ao debate sobre a cidade industrial, enquanto se opunham os ideais utópicos e científicos dos socialistas, na França era posta em prática a efetiva reforma da cidade. Ali não teria havido muito tempo dedicado às idéias nem tampouco teria se cogitado organizar a forma-conteúdo fora de seu núcleo original como haviam proposto os primeiros socialistas. Na “Babilônia do Sena”, cujo número de habitantes havia chegado a um milhão em meados do século XIX tornando-a a terceira cidade da Europa, depois de Roma antiga e da moderna Londres (SCHNEIDER; 1962: 191), a coordenação de interesses entre os grupos dominantes – empresários e proprietários – logo estabeleceu um “novo modelo de cidade” a ser posto em prática sobre seu próprio território.

Na França o resultado da contraditória união dos efeitos produzidos pelo pensamento esquerdista de Marx e do abandono da tese liberal com o retorno do Estado interventor sob o comando de Napoleão III resultou na reforma de grande parte da cidade de Paris inserindo-a no modelo de progresso desejado desde os primórdios da Modernidade (MORAES, 2003: 200 - 205). Segundo Delle Donne (1983: 27) a expansão da industrialização juntamente com os fenômenos de desagregação social e de revolta latente teriam posto claramente à vista que mudança social e integração não caminhavam paralelamente como o Iluminismo havia teorizado. Este descompasso entre teoria e prática teria então tornado importante a procura de medidas capazes de impedir a ameaçante explosão social.

Para Benévolo (2001, p.182) o fato de ter se tratado de um momento de revisão ideológica em que eram contrapostas as reformas setoriais - elaboradas pelos socialistas utópicos - e a proposta marxista de revolução social, foi um dos principais fatores determinantes do deslocamento do debate político deixando de lado os vínculos tradicionais com a técnica urbanística. Este fato somado ao poder do Estado pós-liberal teria então unido os elementos necessários para que se justificasse a realização da reforma da cidade sem grandes empecilhos – exceto o espaço construído - e buscando tanto facilitar a livre circulação das multidões quanto desencorajar os movimentos de grupos organizados (SENNETT, 1997: 264).

Um novo traçado urbano deveria, portanto, não só permitir a ordenação do espaço e a inserção da infra-estrutura necessária à melhoria das condições de vida na cidade, como também

permitir a passagem de duas carroças militares, uma ao lado da outra facilitando o avanço das tropas napoleônicas e fazendo com que a milícia tivesse plenas condições de reprimir qualquer revolta (SENNETT, 1997: 268). Segundo Schneider (1962: 191 - 192) teria sido segredo público que a intenção principal do imperador déspota era abrir para os canhões de seu exército um campo de tiro direto através dos inquietos bairros operários mas, ao mesmo tempo, que tal iniciativa pode ter sido apenas uma consequência da simples predileção de muitos ditadores pela rua larga e reta vista como o triunfo do espírito autoritário sobre o labirinto que é o símbolo da alma e o traçado da maioria das cidades antigas.

Qualquer que tenha sido o verdadeiro motivo, foi nesse contexto, incumbido de abrir através do confuso amontoado de becos estreitos do centro da cidade de Paris uma série de longas avenidas que o Prefeito do Sena, Georges Eugène Haussmann (1809-1891), levou a cabo o maior esquema de redesenvolvimento urbano dos tempos modernos, destruindo boa parte da malha medieval e da Renascença por meio da adoção dos princípios lineares romanos e valendo-se de compasso e régua para calcular o traçado das ruas (SENNETT, 1997: 268). Para Mumford (2004: 424) teria sido com desdém por todas as funções urbanas exceto o tráfego que uma supervalorização da figura geométrica teria passado então a delimitar o conteúdo social em vez de derivar dele.

Nesse sentido, provavelmente Lefèbvre (2004: 53) teria tomado o exemplo de Paris como mais uma ideologia totalizadora e correspondente a uma prática mutiladora que, pura e simplesmente, faz o espaço urbano específico desaparecer ao subordinar a realidade urbana à planificação geral. No entanto, embora grandiosa, destruidora e valorizadora das formas geométricas, a tarefa de Haussmann não chegaria a destruir por completo os espaços diferenciais do organismo urbano medieval preservando-lhe deste modo a vitalidade. Segundo Benévolo (2005: 581) a destruição provocada por Haussmann teria sido “incompleta” em respeito aos monumentos principais e às ruas e praças mais características das quais dependia a “qualidade formal” da nova cidade.

Ainda que sob críticas e protestos, entre 1851 e 1870, Paris teve sua tortuosa e secular forma urbana recortada e destruída intensamente. Novas ruas foram traçadas no núcleo central e na periferia da cidade correspondendo a aproximadamente 30% do total das existentes até aquele momento. Foram abertos 95 quilômetros de novas ruas cortando em todos os sentidos o espaço medieval e fazendo desaparecer outros 50 quilômetros de antigas ruas na área central.

O empenho em resolver as dificuldades da vida urbana que oneravam de modo mais pesado as classes mais fracas teriam então, transformado a cidade em um “grande aparato discriminante” e confirmador do domínio das classes mais fortes (BENÉVOLO, 2005: 589).

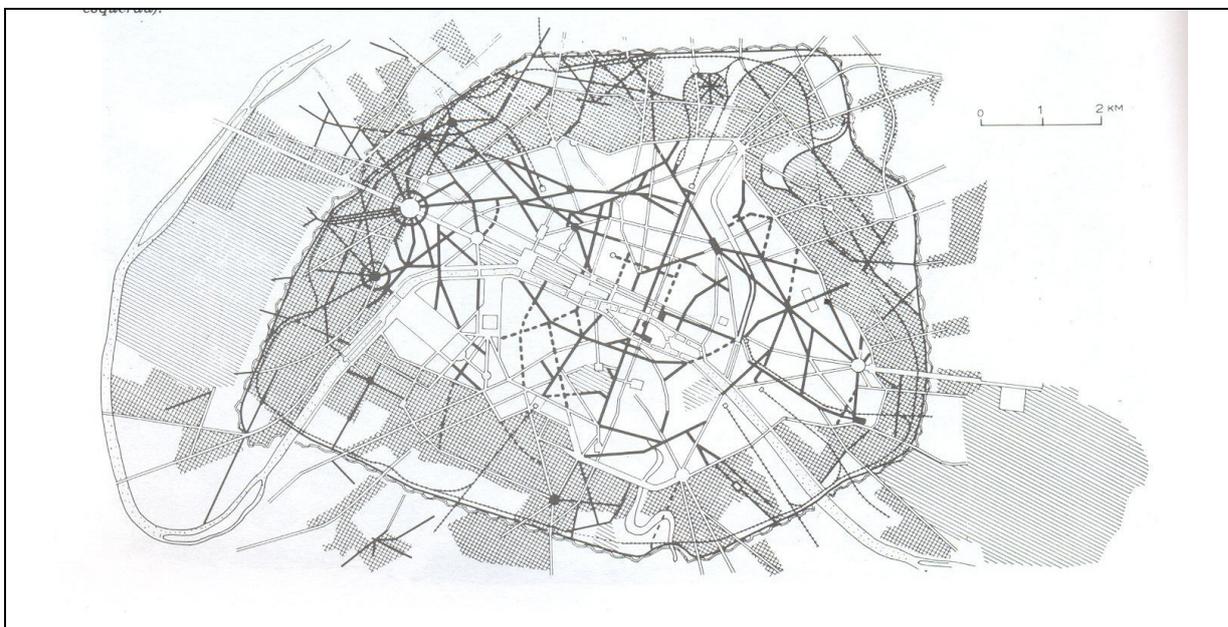


FIGURA 15 – Planta de Paris resumindo os trabalhos de Haussmann sobre a cidade existente: em preto as novas ruas abertas; em tracejado quadriculado os novos bairros; e em tracejado horizontal dois parques construídos na periferia.  
Fonte: BENÉVOLO, 2005: 592.

De fato, a reforma de Paris representou mais que uma audaciosa tentativa de correção dos problemas da cidade industrial. Ela teria representado também a divisão do espaço urbano entre dois grupos: um correspondente à administração pública propriamente dita; e outro correspondente aos empresários e proprietários de imóveis urbanos que passaram a se beneficiar especialmente das melhorias da cidade. Nesse sentido, relata Benévolo (2001: 102) que teriam sido demolidas 27 500 edificações para a construção de outras 100 000 novas, porém, as áreas desapropriadas e arrumadas segundo o plano, por determinação do Conselho de Estado, acabaram sendo restituídas aos seus antigos donos o que permitiu o confisco por estes de toda a mais valia produzida. Em termos substanciais, continua o autor, “uma transferência de dinheiro dos contribuintes para os proprietários de áreas” que tornou a expropriação desejada como uma fonte de enriquecimento.

Entretanto, embora devemos reconhecer que tenha sido esta uma falha grave – e passível de correção - no que concerne à distribuição dos benefícios do processo de reurbanização de

Paris, por outro lado não há como não vislumbrar as melhorias atingidas. O próprio Benévolo (2005: 573) observa que a liberdade completa antes concedida às iniciativas privadas, é limitada agora pela intervenção da administração que estabelece os regulamentos e executa as obras públicas. Uma vez que sozinha a administração não era capaz de realizar todo o trabalho necessário à melhoria do espaço da cidade, era preciso encontrar meios para que isto ocorresse. Sendo também imperativa a recuperação das condições mínimas de salubridade e infra-estrutura urbanas, como solução, um “acordo” entre empresários e poder público pareceu a alternativa mais viável para a execução de tantas tarefas.

Deste modo, à administração teria ficado reservada a gerência de um espaço mínimo necessário para fazer funcionar o conjunto da cidade, ou seja, tudo o que abrangesse a rede de percursos e instalações – ruas, praças, estradas de ferro, aquedutos, gás, eletricidade, telefones etc - e, aos empresários, estaria reservado todo o restante do espaço atendido pela rede de serviços realizada pela administração (BENÉVOLO, 2005, p. 573). Apesar das críticas, o resultado desta parceria refletido pelo novo desenho da cidade não teria porém, trazido mais problemas que soluções. Segundo Schneider (1962: 192) “as alamedas de cem quilômetros de Haussmann certamente não prejudicaram Paris”. Não teria sido sem razão que, segundo o autor, a França teria dado “como um presente à humanidade, a capital universal da cultura e do espírito livre.”

De acordo com Berman (1992: 145-147) o novo *boulevard* parisiense foi a mais espetacular inovação urbana do século XIX tendo sido decisivo ponto de partida para a modernização da cidade tradicional. No nível da rua as pessoas se enfileiravam em frente a pequenos negócios e lojas de todos os tipos e restaurantes com terraços e cafés se distribuíam nas calçadas que, por sua vez, eram extravagantemente amplas, juncadas de bancos e luxuriosamente arborizadas transformando a cidade em um “espetáculo particularmente sedutor, uma festa para os olhos e para os sentidos”. As imagens de Paris tornaram-se “altamente revolucionárias para a vida” citadina franqueando “toda a cidade, pela primeira vez em sua história, à totalidade de seus habitantes” após “séculos de vida claustal, em células isoladas”. A capital francesa teria se tornado assim um espaço físico e humano unificado em que no lugar de habitações miseráveis, camadas de escuridão e congestionamento, surgiam espaços livres e estímulos para a expansão dos negócios e pacificação das massas criando novas bases econômicas, sociais e estéticas e tornando-se o verdadeiro modelo do urbanismo moderno que

passaria a ser reproduzido em cidades de crescimento emergente, em todas as partes do mundo, de Santiago a Saigon, continua o autor.

Para propiciar tanto a reorganização do espaço da cidade quanto a preservação das condições salutaras adquiridas após as demolições, necessário se fez também o estabelecimento de leis. Estas foram elaboradas primeiramente no sentido de permitir a destruição necessária – lei de expropriações de 1840 – para em seguida regular a reocupação das áreas tanto novas quanto reformadas da cidade – lei sanitária de 1850 (BENÉVOLO, 2001: 100). Também como solução para a gestão da nova Paris, onde muitas unidades territoriais haviam se somado ao núcleo original desde o início da industrialização, determinou-se ainda a divisão da cidade em 20 distritos com relativa autonomia (BENÉVOLO, 2005: 593), tal como um dia fora feito em Roma em razão da imensidão de seu território.

Deste modo foram estabelecidas novas regras para a ocupação do espaço urbano sob a fiscalização da administração pública. Ao final dos trabalhos de Haussmann, a cidade estava enobrecida por um traçado regular e destacador de seus edifícios monumentais, tendo recuperado condições adequadas de salubridade para a vida coletiva, um dos problemas mais graves do início da industrialização. A construção ao longo das novas ruas passara então a ser disciplinada de modo mais preciso que no passado com a determinação da obrigatoriedade de requerimentos de construção, criação de novas relações entre altura das edificações e largura das ruas, além da inclinação das coberturas entre outras exigências (BENÉVOLO, 2001: 98).

Quanto às novas formas espaciais, logo que puderam ser novamente preenchidas pelo conteúdo social, revelaram a expressão da estrutura econômica dominante e do processo de valorização do espaço “que ocorre em qualquer época e em qualquer lugar” de acordo com cada modo de produção específico (MORAES; COSTA, 1984: 122). A cidade que agora deveria obedecer ao rigor das leis havia adquirido também leis próprias. A divisão dos espaços públicos e privados entre empresários e administração, embora tivesse um objetivo comum – a reorganização da cidade – representava interesses divergentes. Enquanto os proprietários retinham todo aumento de valor produzido pelo desenvolvimento da cidade, a administração não podia recuperar o dinheiro gasto para construir os serviços públicos (BENÉVOLO, 2005: 574). Essas duas forças atuantes no espaço acabaram por promover a alteração de seu preenchimento pelo conteúdo social.

Se em um momento inicial de industrialização a área central da cidade adensava-se enquanto a periferia se estendia, após os trabalhos de reforma realizados por Haussmann o espaço urbano sofreu um reforço deste movimento, porém, em sentido inverso. Não era mais a simples concentração de trabalhadores na área central e de indústrias na periferia que determinava a conformação e o crescimento da cidade mas o valor da terra e, conseqüentemente, dos aluguéis. Nesse sentido, Moraes e Costa (1984: 119) afirmam que a sociedade relaciona-se com seu espaço material e todas as coisas que ele contém, através de um permanente processo de valorização criando e transferindo os valores produzidos. Em Paris os reflexos do sistema capitalista sobre o comportamento da cidade logo refletiram os resultados de uma nova lógica valorativa do espaço.

Ainda de acordo com os autores (1984: 123) a valorização do espaço demonstra assim que possui um movimento próprio e que a relação sociedade-espaço revela-se sempre uma relação valor-espaço. Por isso, como em todos os tempos históricos, no novo sistema capitalista-industrial, a realidade específica do modo de produção vigente fazia com que a apropriação dos recursos do espaço e a construção de formas humanizadas sobre ele representassem também a criação de valor afirmam. Deste modo, alterando-se o processo de valorização, o entrelaçamento entre forma e conteúdo na configuração da cidade não poderia passar sem transformações. Não há, por conseguinte, que se considerar a cidade um simples “aparato discriminante” como propõe Benévolo (2005: 589) mas sim, uma expressão da escolha de um novo sistema de valorização do espaço baseado no novo modo de produção.

As razões que justificam ter sido a reforma de Paris um evento emblemático são portanto várias. Apesar de não se tratar da primeira intervenção sobre territórios urbanos previamente existentes<sup>2</sup>, tal reforma colocou em evidência pelo menos três características fundamentais para a contemporaneidade: a **possibilidade** de intervenção no espaço urbano industrial sem que fosse preciso negá-lo do modo como haviam feito os socialistas utópicos ao propor modelos ideais externos à cidade existente; a **necessidade** do estabelecimento de leis que permitissem a realização de reformas sobre o espaço construído bem como possibilitassem o controle de sua ocupação após as mesmas; e finalmente, a **imperatividade** das leis da cidade

---

<sup>2</sup> Em condições muito semelhantes e visando dotar a cidade da infra-estrutura necessária à melhoria das condições de vida Roma teria sido reformada durante seu período imperial. O também estendido e adensado território romano tivera que ser parcialmente destruído para receber aquedutos e equipamentos de diversão coletiva que visavam não só suprir necessidades básicas como conter possíveis revoluções através da conhecida política do “pão e circo” (MORAES, 2003).

capitalista-industrial sobre as estratégias de regulação do espaço como resultado de um novo sistema de valorização do território.

Segundo Choay (2001, p. 175-79), ainda que Haussmann tenha colecionado inimigos em sua época e tenha sido considerado um vândalo por destruir impiedosamente grande parte de Paris, é dele o mérito de ter colocado o espaço urbano e sua historicidade em evidência. Segundo a autora, até a segunda metade do século XIX os estudos históricos haviam se preocupado com a cidade apenas do ponto de vista de suas instituições jurídicas, políticas e religiosas, além de suas estruturas econômicas e sociais. “O espaço era o grande ausente” afirma. Somente a partir do momento em que ele se torna um obstáculo e precisa ser destruído, que ganha a adequada importância.

Por tudo isso, é preciso reconhecer que se as cidades são mesmo como árvores que devem ser destruídas até as raízes antes que deixem de viver (MUMFORD, 2004: 269), como poucas, Paris soube brotar novamente ao redor de sua base mesmo tendo seus troncos cortados. A lição de Paris talvez tenha sido ainda a de revelar ao mundo que “as cidades vivas têm de fato uma estupenda capacidade natural de compreender, comunicar, planejar e inventar o que for necessário para enfrentar as dificuldades” como observa Jacobs (2003: 498), qualquer que seja o sistema valorativo do espaço.

A “aventura” de Haussmann não deve portanto, ser considerada nada menos do que audaciosa, já que mostra à contemporaneidade que era preciso destruir parcialmente a cidade antiga em busca de uma adaptação às novas exigências que se impunham numa tentativa de **resignificação coordenada** do território urbano que recuperasse sua condição salutar. A felicidade desta experiência teria sido ainda a de articular adequadamente a dupla operação de construção-destruição na qual reside a possibilidade de as cidades desenvolverem-se harmoniosamente já que uma cidade que se constrói é, ao mesmo tempo, uma cidade que se destrói (GOITIA, 2003: 189). Haussmann deu assim, mais um passo em direção ao pensamento e à ação sobre a cidade contemporânea.

### 3.1.3 A cidade no Novo Mundo

Quase ao mesmo tempo em que na Europa se descobrira a importância do conteúdo social – pelos socialistas utópicos e científicos – e do espaço – por Haussmann – para a configuração de cidades, no continente americano um outro evento ocorria. Enquanto no Velho Mundo o espaço secularmente construído precisava ser **resignificado**, na América, dotada de imensos territórios ocupados de maneira incipiente, era possível a simples **significação** do mesmo nos moldes da ordem econômica, social, política e cultural que surgia. Ali podiam ser construídas cidades inteiras voltadas desde sua fundação para a nova lógica valorativa do espaço e da vida coletiva.

Enquanto as cidades européias constituíam-se como “depósitos de um caudal cultural” sendo “conscientes dos valores permanentes” que nelas residiam e mantendo por isto um “equilíbrio aceitável entre o fazer e o desfazer”, nos Estados Unidos a falta de pressão do passado teria deixado maiores margens de liberdade, em princípio, propiciadoras de vantagens (GOITIA, 1982: 205-207). Por esta razão, desde o período colonial, os vastos territórios da América puderam ser ocupados por cidades que refletiram rigidamente a nova praxe urbanística e o caráter dos mecanismos de ordenação espacial importados da Europa (BENÉVOLO, 2005: 607).

A experiência americana, iniciada quase um século antes da reforma de Paris, em 1776, determinara desde o início condições muito particulares para a determinação de um pensamento sobre a cidade capitalista-industrial. Além de ter sido a primeira colônia a romper com a metrópole agravando a crise do Antigo Regime na Europa e servindo de exemplo para as lutas de independência no continente americano, “pela primeira vez um país adotava de maneira clara, na sua Constituição e na forma de governo, os princípios iluministas fazendo-os logo se refletirem no desenho de suas cidades (MORAES, 2003: 186). Simultaneamente, enquanto a Europa vivia plenamente as conseqüências da Revolução Industrial, nos Estados Unidos este processo era ainda embrionário e permitia uma previsão dos desenvolvimentos futuros. Deste modo, as conseqüências da natureza geometricamente ordenada desejada desde o início da Modernidade pelos europeus pôde revelar-se com total liberdade através dos “experimentos” de cidade americanos.

Entretanto, o pensamento sobre a cidade nos Estados Unidos não contou somente com a tradição européia. Antes mesmo da independência, a escassez de braços e instrumentos para o trabalho de construção teria exigido grande esforço no sentido de simplificação das obras. Para construir as edificações coloniais os americanos precisaram desenvolver um pensamento construtivo objetivo. A reduzida mão de obra fez com que a técnica construtiva fosse planejada, em princípio despreziosamente, como no modo de produção industrial. Assim, as edificações eram apenas montadas no canteiro de obras e o restante era realizado em oficinas e serrarias onde algumas máquinas contribuía com o serviço (BENÉVOLO, 2001: 209). Havia, portanto, uma produção seriada antes mesmo que surgisse efetivamente ali o modo de produção industrial.

Com o tempo, o que era apenas a melhor solução para a escassez de braços voltados ao trabalho de construção edilícia se tornaria, inevitavelmente, uma prática refletida também no planejamento de cidades. As tendências existentes na arquitetura americana teriam assim, se estendido ao organismo urbano cuja conformação passara a se dar a partir da medida modular oferecida pelo quarteirão. Aberto em todos os sentidos e com vias desenhadas de modo a sugerir uma possível continuação indefinida na direção dos campos circunvizinhos, o espaço citadino passara a ser delimitado por linhas geométricas que se estendiam até os confins naturais de seu entorno (BENÉVOLO, 2001: 210). Uma reinvenção da planta regular grega sob um novo sistema valorativo do espaço urbano.

Nesse contexto, após a independência daquele país, uma “cultura urbanística” peculiar seria formada através da soma de três aspectos determinantes da excepcionalidade de sua contribuição para o pensamento sobre a cidade contemporânea. As práticas de simplificação construtiva desenvolvidas na antiga colônia somada aos conceitos perspécticos absorvidos da tradição européia e à liberdade de intervenção humana em espaços não tocados ou minimamente transformados pelo homem, implicaram em uma configuração de cidade que resultaria no século seguinte em algo não correspondente nem à realidade européia nem à genuinamente americana. Durante todo o século XIX os Estados Unidos tornaram-se deste modo um grande “laboratório” para a forma-conteúdo **criada e desenvolvida** em um ambiente capitalista-industrial.

O primeiro “experimento” americano em termos urbanos se deu logo que uma sede de poder político para o novo país se tornou necessária. O primeiro presidente da nação, George

Washington, foi autorizado em 1790 a escolher um lugar, de superfície maior que 250 quilômetros quadrados, onde se criaria a capital federal de tal modo que a administração a nível nacional pudesse ser dirigida com plena independência e liberdade (MORRIS, 1995: 422). Para projetá-la, porém, foi chamado o engenheiro francês Pierre Charles L'Enfant (1745-1825), de firmes convicções republicanas, e defensor da representação do patriotismo na configuração dos espaços públicos como uma mensagem à juventude e à posteridade (MUMFORD, 2004: 436-437).

Assim, num período em que os norte-americanos procuravam desenvolver a jovem nação afirmando suas estruturas políticas nacionais e republicanas, o planejamento da primeira cidade “independente” do país baseou-se nos conceitos próprios da cultura europeia onde freqüentemente era um edifício dominante que comandava a composição e, o bairro ou a própria cidade apoiavam-se sobre eixos que saíam deles (BENÉVOLO, 2001: 210). As idéias de L'Enfant com respeito à urbanização da cidade priorizaram a abertura das principais ruas e a localização física dos edifícios públicos antes mesmo que uma só unidade dos quase 15.000 terrenos disponíveis fosse vendida observa Morris (1995: 424).

Reforçando a aplicabilidade dos propósitos urbanísticos europeus e, ao mesmo tempo, imprimindo o caráter desejado para a cultura americana em formação, a adoção dos princípios clássicos de composição formal pelo segundo presidente americano – Thomas Jefferson (1743-1826) – em muito contribuiu para o aspecto final do plano. Em sua dupla qualidade de estadista e arquiteto Jefferson não teria manifestado dúvidas ao aderir aos modelos antigos “de modo irrestrito”, distinguindo “a todo momento” o que deveria ou não ser utilizável em sua pátria (BENÉVOLO, 2001: 212). De acordo com Morris (1995: 426), Jefferson teria desenhado efetivamente o que possivelmente foram os esboços originais da nova cidade tendo também cedido “generosamente” a L'Enfant “uma coleção de uma dezena de planos de cidades européias.”

O projeto teria se iniciado, portanto, não pelo sistema de ruas, mas pelos edifícios e praças principais com linhas ou avenidas de comunicação direta destinadas não só a facilitar o tráfego mas a preservar em toda sua extensão uma reciprocidade de visão além de dedicarem especial atenção à conveniência e às agradáveis perspectivas em caminho (MUMFORD, 2004: 437). A forma final da cidade teria surgido então a partir do cruzamento de todos os percursos entre as construções importantes e, apesar do resultado final ter se mostrado uma

figura intrincada, segundo Morris (1995: 428), a aparente complexidade do traçado teria se desenvolvido a partir de uma base muito simples configurada pelo triângulo que determinava o Capitólio, a Residência do presidente e, a interseção de seus respectivos eixos leste-oeste e norte-sul, o Washington Memorial. Esses eixos correspondiam aos de uma retícula regular e eram a base essencial da divisão do solo afirma o autor.

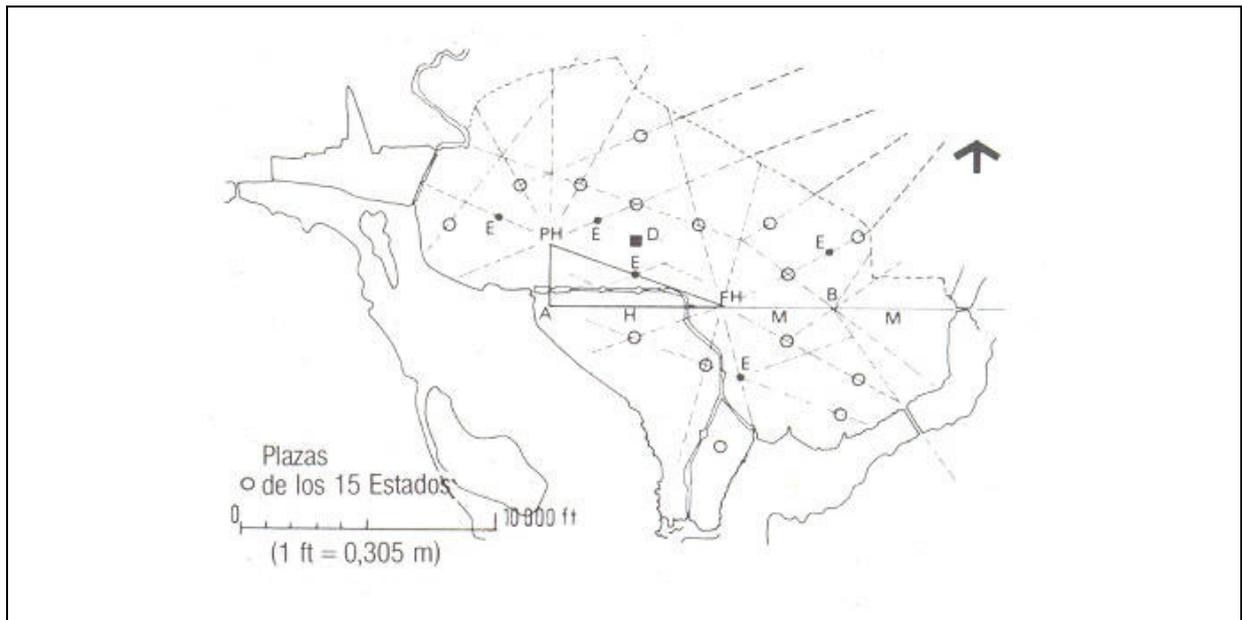


FIGURA 16 - Plano para Washington baseado nos conceitos perspécticos europeus e nos propósitos cívicos de Thomas Jefferson. Cada letra representa no desenho representa um marco e entre eles se cruzam grandes avenidas. À esquerda e ao centro o triângulo que determina a localização do Capitólio, da Residência do presidente e do Washington Memorial.

Fonte: MORRIS, 1995: 424.

Deste modo foram materializados no plano de Washington os marcos e pontos nodais que, segundo Lynch (2006: 93), constituem “a matéria-prima da imagem ambiental na escala da cidade” e que, em Paris, haviam resultado não da criação mas da preservação do que existia previamente à reforma da cidade. Contudo, o reflexo da cultura europeia e a tentativa de formação de um “espírito patriótico” na América teria atingido seu objetivo apenas em parte. As intenções magníficas de Washington teriam sido abandonadas em meio à sua formação fazendo-a resultar em um “**plano sem cidade**” (MORRIS, 1995: 429). Enquanto na superfície tinha todos os aspectos de um soberbo plano barroco com a localização dos edifícios públicos, as imponentes avenidas, as abordagens axiais e a escala monumental, na realidade “a estrutura existia, mas faltava o conteúdo” (MUMFORD, 2004: 438).

Os marcos e pontos estratégicos de Washington, estabelecidos com cuidado por L'Enfant, careciam do predomínio espacial necessário à sua fixação na memória coletiva que, por sua vez, lhe imprimiria importância e significado. Faltava-lhes pelo menos uma das duas condições que, conforme Lynch (2006: 89), são necessárias à fixação dos elementos como marcos: ainda que eles tivessem adequada visibilidade a partir de muitos outros lugares da cidade, faltava-lhes a possibilidade de criação de um contraste local com os elementos vizinhos. A própria ausência de construções teria tornado “profunda a homenagem de L'Enfant à avenida” embora a cidade tivesse sido planejada como uma série de teias de aranha de tráfego, entrelaçadas com as ruas principais de dimensões generosas, observa Mumford (2004: 437).

Mas a experiência americana não se curvaria diante do fracasso do plano de Washington na constituição de um espaço urbano vivente. A compreensão do problema de uma forma grandiosa sem conteúdo suficiente que lhe desse vida, tornou o segundo “experimento” bastante diferente e tão interessante como o primeiro. Contrariamente à experiência de Washington e surgindo efetivamente como uma cidade no sentido de uma forma-conteúdo que se constrói no tempo, Nova York se fundou sem plano pré-concebido e somente depois de um século e meio de crescimento orgânico começaram a tratar-se dos primeiros bairros em retícula (MORRIS, 1995: 412-413). Naquela ocasião, dos 45 milhões de europeus que procuravam uma nova pátria nos Estados Unidos, considerável parte deles teria ficado, logo ao chegar, “pendurada no grande portão de entrada” enquanto outros tomavam posse do imenso país afirma Schneider (1962: 238). Formava-se assim, um conteúdo social prévio às definições racionais de um plano e, conseqüentemente uma nova experiência urbana.

Para atender as necessidades derivadas do intenso crescimento populacional, o Estado autorizou, em 1807, a nomeação de comissários encarregados da ordenação urbana da parte central da ilha de Manhattan impondo-lhe uma retícula absolutamente uniforme, baseada em doze avenidas de 30 metros de largura na direção norte-sul e cento e cinquenta e cinco ruas na direção leste-oeste (MORRIS, 1995: 415). A geometria da cidade constituiu-se assim por uma rede interminável de quarteirões idênticos abandonando resolutamente os esquemas perspécticos à maneira de L'Enfant e aplicando em escala até então inédita a malha uniforme de ordenamento do espaço urbano (SENNETT, 1997: 290).

O plano de Nova York de 1811 constituiu-se assim como a primeira manifestação de uma tradição essencialmente americana cujas origens remontavam ao período colonial. Segundo Benévolo (2001: 218) os propósitos da arquitetura (e do urbanismo) bem como as relações com a Europa teriam então começado a modificar-se enquanto surgia uma organização local da cultura (revistas, escolas, associações etc) fazendo nascer também a idéia de uma justificativa "ideológica, autônoma e nacional" para as propostas desenvolvidas no país. O sentimento americano era portanto não mais o de tranqüila confiança com que Jefferson teria visto a cultura européia mas o de um "ansioso desejo de emulação" continua o autor.

Para Mumford (2004: 457) o primeiro resultado concreto em termos urbanísticos da ainda jovem cultura americana provavelmente estaria inserido em meio aos muitos planos que "não serviam para nada que não fosse uma pronta divisão da terra" em terrenos de especulação com uma total "ausência de adaptações mais específicas à paisagem ou ao propósito humano". No entanto, como resultado de um plano reticulado e vazio de propósitos, na segunda metade do século XIX Nova York era uma cidade febrilmente ativa, regurgitando de barulhentos carros puxados por cavalos e em cujas ruas não raro palácios de mármore alternavam com barracões de tábuas" (SCHNEIDER, 1962: 242), ao contrário de Washington onde os propósitos cívicos do plano não haviam garantido vida à cidade.

De fato, Nova York teria resultado da pronta divisão de um vasto território sem a imposição de qualquer localização e de modo que "ao invés de olharem as estrelas, seus construtores consultaram os bancos" (SENNETT, 1997: 291). Contudo, apesar do inexorável processo de ocupação das áreas sem edificar da retícula de 1811 ter alcançado a rua 42 em 1850 sem que se houvesse feito previsão de espaços livres e voltados às necessidades essencialmente humanas como se poderia argumentar, isto não teria impedido sua implantação posterior. Os interesses ligados aos bens de raízes não foram capazes de impedir o projeto para um vasto parque e, em meados de 1856, se haviam adquirido 328 hectares de solo urbano a um custo que girava em torno de 8 milhões de dólares para sua implantação (MORRIS, 1995: 415).

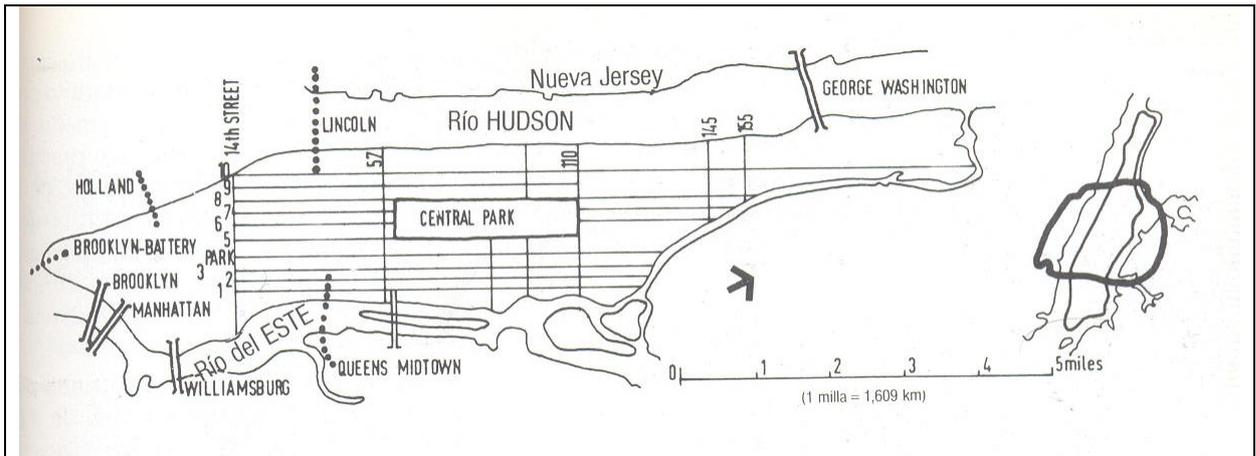


FIGURA 17 – Plano de expansão de Nova York (1811) baseado no urbanismo considerado genuinamente americano. Ao centro a área “retirada” da retícula para a implantação do Central Park.

Fonte: MORRIS, 1995: 417.

Com isso, o espaço planejado e desenvolvido sob a nova lógica capitalista-industrial, revelou que a divisão da cidade em “unidades abstratas para comprar e vender” (MUMFORD; 2004: 456) não substituiu o valor de uso pelo valor de troca relegando invariavelmente as necessidades humanas a um segundo plano. Verifica-se que com a intensificação do comércio e da produção de mercadorias (e neste caso, o terreno é uma mercadoria), ocorre que a ênfase passa a ser na produção de valores de troca e não naqueles de uso. Contudo, o valor de uso continua tendo uma existência real, só que agora como veículo do valor de troca (MORAES; COSTA, 1984, 111). Por isso, a produção de um parque não previsto implicava em alto custo de implantação mas não em sua impossibilidade.

Entretanto, apesar da pontual reação da cidade vivente à simplicidade do plano com a produção de um parque nos terrenos mais valorizados da península de Manhattan, logo se percebeu que a neutralidade da rede de ruas que não impunha qualquer localização, marcos ou pontos nodais que estabelecessem uma identidade com o habitante, representava verdadeiramente um problema. De acordo com Sennett (1997: 291) embora teoricamente a ausência de um ponto central e limites indefinidos devessem possibilitar múltiplos locais de encontro, na prática a falta de direcionamentos teria provocado uma maior facilidade de demolição de todos os obstáculos de pedra, vidro ou ferro erigidos no passado. Esse planejamento urbano ilimitado e carente de pontos de referência teria feito ainda, com que o

turista apenas “suspeitasse” que o centro de Nova York situava-se em torno do Central Park afirma o autor.

Contudo, com as inovações técnicas assumindo um papel capital na determinação da forma bidimensional e tridimensional das cidades, “os defeitos” do Plano acabaram por se tornar verdadeiramente “um negócio” passando a cooperar com a perpetuação da ausência de vínculos entre forma e conteúdo. O progresso técnico tornou possível a construção de pontes que facilitaram a extensão horizontal da cidade, enquanto os altos edifícios fizeram o mesmo com o crescimento vertical produzindo espetaculares efeitos observa Morris (1995: 415). Se até aquele momento o limite vertical de uma estrutura de paredes portantes de pedra estava no ponto onde seu próprio peso as esmagaria, os edifícios altos que surgiam em Nova York tinham garantida sua verticalidade pelo esqueleto de aço (SCHNEIDER, 1962: 241). Manifestava-se assim, o processo de explosão-implosão da cidade de que fala Lefévre (2004: 26), alterando o preenchimento da forma pelo conteúdo mas perpetuando a ausência de vínculos entre ambos.

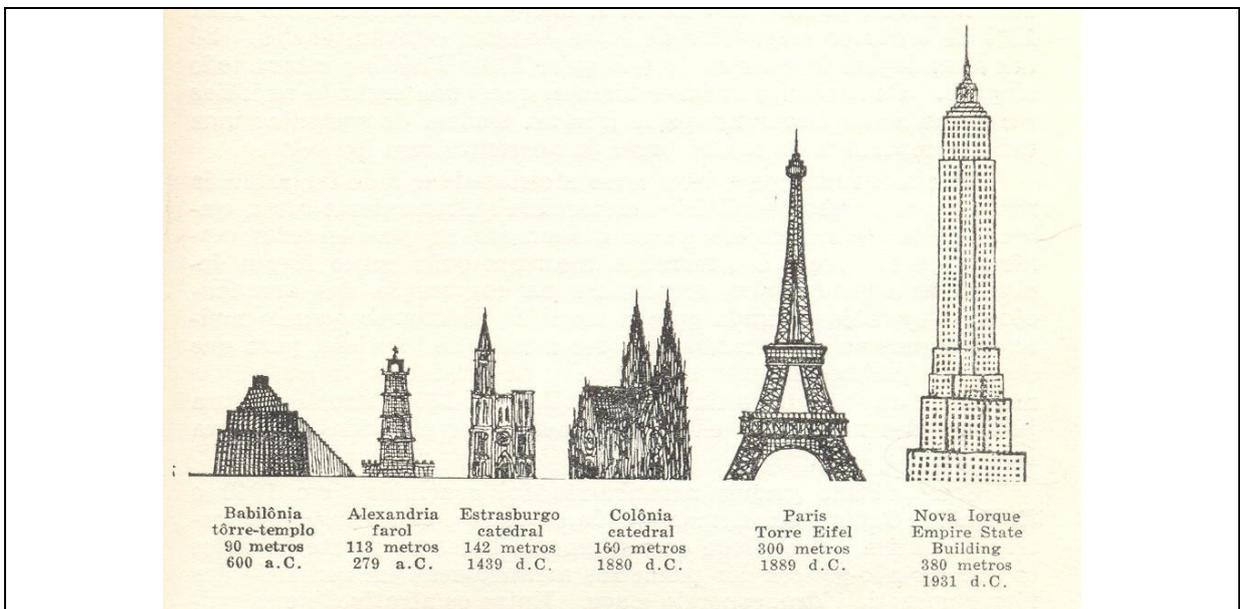


FIGURA 18 – A construção de torres esteve sempre presente na história da cidade como símbolos de poder baseado na lógica valorativa de cada época. Na fase capitalista-industrial estes símbolos teriam atingido sua maior altura devido ao desenvolvimento da técnica construtiva.

Fonte: SCHNEIDER, 1962: 243.

De acordo com Schneider (1962: 242), o território da cidade dividido em zonas segundo a altura e sujeito a regras de ocupação, regulamentos complicados e absolutamente não insensatos, permitiu então satisfazer de modo imponente e um pouco grotesco o antigo prazer das cidades em construir torres. Teriam contribuído com sua parte motivos financeiros, o esperado efeito publicitário e a “mania de grandeza metropolitana”, fazendo despertar a lembrança de Babilônia, cidade da altivez, que teria disfarçado com religião a torre que expressava sua soberbia. Já em Nova York, observa o autor, elas eram erguidas com “o simples pretexto de serem práticas” e estarem de acordo com a lógica valorativa do espaço citadino.

Se o motivo mais simples dos donos de construções “sempre fora” o de superar o valor dos terrenos com a renda dos aluguéis de escritórios empilhados vinte, cinquenta, cem vezes em cima dos outros (SCHNEIDER, 1962: 242), em Nova York as condições de um plano que confirmava a ausência de vínculos concretos entre território e habitante proporcionaram a situação ideal para a apropriação quase pura e simples do espaço urbano pela lógica do lucro, residindo aí sua principal contribuição ao pensamento contemporâneo sobre a cidade. Teria sido por esta soma de fatores que Nova York teria mostrado à contemporaneidade que a existência prévia de um conteúdo social e uma intensa vitalidade urbana também não garantia a significação do espaço se a forma não contemplasse os elementos necessários à ocorrência de inter-relações na constituição efetiva de uma forma-conteúdo.

Enquanto em Washington havia um ideal cívico materializado no plano mas faltava um conteúdo significativo, “os enérgicos solavancos provocados por sucessivas demolições e construções de casas e grandes prédios comerciais e residenciais em Nova York, vedaram à cultura cívica o testemunho do tempo” (SENNETT, 1997: 299) causando o mesmo problema. Se o plano de L’Enfant havia pecado por excesso de pontos referenciais e ausência de quem lhes imprimisse significados reais, o de Nova York pecara pela falta deles e pelo excesso de energias dispostas a apropriar-se do território organizado. Assim, “os dilemas do despertar visceral” de uma sociedade de tipo capitalista-industrial foram “muito bem expressos na história e na geografia de Nova York” como afirma Sennett (1997: 290).

A pergunta a ser feita seria, portanto, a seguinte: se Nova York contasse em seu plano com os mesmos elementos de significação que L’Enfant estabelecera para Washington teria se transformado efetivamente em um veículo tão eficiente do valor de troca? Não sabemos se os

americanos se fizeram esta pergunta, no entanto, em Chicago uma resposta teria surgido logo nas primeiras décadas do século XX: era preciso devolver à cidade caótica, nascida de um crescimento demasiado rápido e de uma mistura demasiado rica de nacionalidades sua perdida harmonia visual e estética, criando assim, o pré-requisito físico para o surgimento de uma ordem social harmoniosa (HALL, 1995: 212). Retomava-se deste modo um discurso de união entre forma e conteúdo na formação de cidades.

Destruída quase completamente por um incêndio em 1871 quando já contabilizava 300 000 habitantes, Chicago vivera intensamente o momento de verticalização e expansão das cidades a partir do desenvolvimento da técnica construtiva bem como as conseqüências deste fato para a vida em seu território. A cidade viu surgir em apenas 10 anos - entre 1890 e 1900 - um moderno centro de negócios, com edifícios para escritórios, grandes magazines e hotéis tal como havia ocorrido em Nova York (BENÉVOLO, 2001: 233- 234). Porém, Chicago despertara para a necessidade de estabelecimento de um plano regulador já nos primeiros anos do século XX. Seu idealizador, Daniel Hudson Burnham (1846-1912), logo vislumbrara a necessidade de retomada dos propósitos do chamado movimento City Beautiful cujo nascedouro “geográfico e espiritual” havia sido a Europa (HALL, 1995: 207).

Percebeu-se que o estilo plástico daquele movimento era “a personificação de um ideal cívico em um tempo de larga imigração, antes da comunicação de massa, quando a necessidade de legitimação econômica, cultural e política das instituições foi sentida amplamente pelas elites locais” (FOGLESONG, 1986: 125)<sup>3</sup>. Por esta razão, reconheceu-se que não se tratava apenas de um movimento de embelezamento e ordenação da cidade a partir da criação ou preservação de monumentos, mas de uma maneira de planejar o espaço urbano que permitia estabelecer vínculos concretos entre forma e conteúdo social, servindo sobretudo aos territórios onde a imigração e as diferenças culturais eram marcantes como na América. E sendo ainda “o objetivo primordial do planejador eliminar os focos geradores de doenças, depravação moral, descontentamento e socialismo” (HALL, 1995: 208), não havia restado dúvidas quanto à retomada daquele “modelo” de cidade.

---

<sup>3</sup> Texto original em inglês: “City Beautiful Works were the physical embodiment of a legitimating civic ideal at a time of large-scale immigration, before the rise of mass communication, when the task of legitimating economic, cultural, and political institutions fell largely to local elites.”

Deste modo, o planejamento City Beautiful, de origens nos bulevares e passeios públicos das grandes capitais européias – como Paris, por exemplo – fora retomado em Chicago por razões de enfrentamento de uma crescente heterogeneidade étnica e cultural, representando o início da percepção da importância simbólica do espaço para o estabelecimento de vínculos entre habitat e habitante. Segundo Benévolo (2001: 242) o progresso no sentido das formas puras teria colocado em jogo as conexões de valores que a cultura americana não estava apta a apreciar e Burnham teria interpretado “da única maneira possível” as exigências de organização que haviam nascido quando a cidade atingira certa consistência.

Por tais razões, embora haja discussões sobre a ordem dos acontecimentos na Europa e Estados Unidos, verifica-se uma característica peculiar a esta última experiência que faz dela única assim como as demais. Se comparada com as que vimos anteriormente, podemos perceber que a cidade neste caso não foi tratada como um espaço ideal para um cidadão ou sociedade tipo como fizeram os socialistas utópicos, nem tampouco como um espaço ideal para um cidadão real como na Paris de Haussmann. Era a primeira vez que se planejava uma cidade ideal e real para um “cidadão” inexistente, ou seja, o espaço urbano foi efetivamente idealizado e construído na América do Norte para receber um conteúdo social em formação conjunta com o processo de industrialização que ali se desenvolvia.

A busca de alternativas para a cidade industrial durante o século XIX resultou assim, em cada parte do mundo, em contribuições particulares e igualmente partícipes na formação do pensamento urbanístico contemporâneo mostrando a importância da ligação entre forma e conteúdo bem como a delicada relação que a envolve. Das primeiras cidades ideais propostas pelos socialistas, passando pela reforma da cidade existente de Haussmann até chegar ao projeto da cidade futura dos americanos, tais experiências se estenderam do diagnóstico do espaço urbano industrial ao prognóstico do espaço futuro a ser preenchido por uma sociedade em formação. Tudo isso revelou que “a mobilidade de uma urbe, razão de sua vida e do seu ser histórico, faz (também na contemporaneidade) com que as suas transformações sejam simultaneamente físicas e sociais” (GOITIA, 1982: 207).

O século XIX teria ainda introduzido uma nova noção de cidade ao dividir a história das formas e funções espaciais em “artes urbanas e urbanismo” conforme propõe Choay (2003: 2). Verifica-se que enquanto até o fim do Antigo Regime a idéia de cidade havia correspondido a formas-conteúdo naturalmente desenvolvidas, neste momento ela passava a

ser o resultado de um pensamento reflexivo, crítico e de pretensões científicas materializado pelo urbanismo afirma a autora. A criação de espaços destinados a transformar-se em cidades se tornara assim uma marca de nosso tempo colocando em evidência as dificuldades e sutilezas que concorrem para a constituição de uma forma-conteúdo, e para alguns autores resultando num grande fenômeno: “a progressiva submersão da cidade” (MUMFORD, 2004: 443).

Contudo, negando essa última afirmação, compreendemos que o que pôde ser percebido de fato durante os cem anos que sucederam a Revolução Industrial foi o modo como se comportavam as cidades utópicas, as reformadas e aquelas ideais que, segundo Goitia (1982: 213), eram produzidas “ao contrário” na América do Norte, ou seja, aquelas resultantes de espaços planejados que viriam a se tornar cidades na medida em que fossem preenchidos por um conteúdo social. O século XIX revelou, sobretudo, que toda ação ligada ao urbanismo e à construção era inescapavelmente política e que o entendimento da cidade e a capacidade de trabalhar nela e com ela exigia vê-la como uma concatenação de coisas desejadas e produzidas pelo homem como observa Ryckwert (2004: 348).

Após as experiências desenvolvidas pós-revolução, a “velha” cidade industrial de fins do século XVIII, encortiçada, obscura, e vista como aquela “da noite apavorante” como escreveu Hall (1995: 17), já não podia mais ser vista como uma “vítima passiva de uma sucessão de circunstâncias” ou ainda como “a contrapartida maléfica da natureza” (JACOBS, 2003: 498) simplesmente por ter se revelado capaz de combater mesmo os problemas mais difíceis buscando novas formas de existir qualquer que fosse a configuração de seu espaço. O século XIX havia demonstrado que a cidade era uma obra resultante da vontade humana e o pensamento sobre sua forma ideal, nada mais que um ponto de referência para medir os problemas reais enfrentados na contemporaneidade e não a solução definitiva para os problemas que apresentava.

### **3.2 Invenção e reinvenção da cidade: um movimento permanente.**

No século XX o ecoar das experiências empreendidas no século anterior não resultara em mais que poucas idéias-chave que só fizeram reciclar-se e reconectar-se (HALL, 1995: 9). Os fundamentos para a compreensão da cidade contemporânea já haviam sido lançados. No século XIX, ao mesmo tempo que “entre os construtores de cidades havia se tornado comum entender como ‘cidade de amanhã’ ou ‘cidade do futuro’ exclusivamente cidades como os urbanistas as desejavam construir” havia se constatado que só em parte elas teriam concordância com este “lema da moda” (SCHNEIDER, 1962: 297). Os resultados das cidades planejadas mostraram que, na realidade, era apenas relativa a possibilidade de realização deste “caprichoso” desejo dos planejadores.

Com seus movimentos intensos de transformação e resposta aos estímulos provocados pela industrialização e pelas tentativas de “correção” dos problemas gerados a partir dela, a cidade revelara-se um “estado de espírito”, um corpo de costumes e tradições, de sentimentos e atitudes organizados, inerentes a esses costumes e transmitidos por essa tradição como apontou Park (1979: 26). Sua dinâmica durante o século XIX havia posto às claras que ela não era “meramente um mecanismo físico e uma construção artificial”, mas estava envolvida em processos vitais das pessoas mostrando-se um produto da natureza, e particularmente da natureza humana observou o autor. A cidade contemporânea mostrou-se não só capaz de se adaptar à mudança, como de contribuir poderosamente para ela (BRAUDEL, 1985: 22).

O desejo de se planejar uma forma ideal que eliminasse ou reduzisse os problemas resultantes da industrialização havia colocado em evidência a questão da “qualidade” do espaço urbano produzido como solução, sobretudo nos Estados Unidos onde os resultados da forma urbana planejada tiveram grande impacto na formação de um conteúdo social que se relacionasse com ela como vimos. Não era preciso apenas organizar objetivamente as “quantidades” sobre um território mas promover interações qualitativas que criassem identidade entre habitat e habitante. Neste sentido, de acordo com Argan (2005: 74), o desenho da cidade ideal que teria servido de parâmetro para a avaliação dos problemas da cidade real também contribuiria para a observação de que no âmbito da realidade realizava-se um “valor de qualidade” que superava os propósitos de simples ordenamento territorial.

Percebera-se através das experiências urbanísticas do século XIX que a morfologia não era mais que um instrumento de organização espacial com valor artístico nulo além de um objeto puramente técnico e incapaz de constituir-se como obra de arte (ROSSI, 2001: 23). Verificou-se que o “ser” da cidade não se restringia à sua forma e que a abordagem de uma existência tangível não dava conta de seu conteúdo e de seu movimento como apontam Moraes e Costa (1984: 50). Assim, compreendeu-se que a explicação de todas as alterações que se produziam na estrutura física da cidade residia em processos ecológicos que atingiam desde as estruturas urbanas mais estáticas e aparentemente imóveis às mais dinâmicas (GOITIA, 1982: 209).

Os efeitos do novo modo de produção sentidos sobre as velhas e novas estruturas urbanas não revelaram como propôs Mumford (2004: 448) “que as constantes humanas não tinham lugar no esquema capitalista” contemporâneo mas, ao contrário, mostraram que ainda que a planta do território objetivasse reduzir a diversidade da vida urbana industrial a imposições ordenadoras, dentro das limitações prescritas por um plano os inevitáveis processos da natureza humana continuavam a imprimir-lhe um caráter como afirmou Park (1979: 29). “A verdade”, escrevera o autor, “é que a cidade está enraizada nos hábitos e costumes das pessoas que as habitam”. Assim, a forma impressa no território constitui-se apenas um complemento e não o elemento principal de configuração do espaço citadino principalmente em um momento de multiplicação das funções urbanas como o de nascimento da cidade contemporânea.

De acordo com Goitia (1982: 208) percebera-se que embora em termos ecológicos a área da cidade fosse exígua para a identificação de diferenças naturais, climáticas, de altitude e ambiente que dividissem os homens por razões biológicas, nela havia um campo de viva concorrência capaz de agrupá-los de diversas maneiras conforme suas condições sociais, econômicas e culturais, permitindo assim a investigação do comportamento humano através da chamada Ecologia Humana. Deste modo, percebera-se que “no espaço restrito da cidade, os matizes ecológico-sociais” eram mais diferenciados do que em qualquer outro lugar, sendo portanto, capazes de demonstrar a diversidade de adaptação social ao espaço. A cidade contemporânea passou a ser vista assim como a representação materializada da capacidade de ajuste da vida às mais diversas situações concretas impostas ao homem por estratégias de ordenamento espacial.

O planejamento físico do território pôde então ser percebido apenas como a materialização de uma técnica racional que, “sem o sopro vital da sociedade que a utiliza” constitui-se apenas

como um objeto sem significado como mais tarde escrevera Santos (1999: 47). Segundo o autor, a técnica por si é capaz de refletir apenas o “tempo congelado” sendo, por esta razão, necessário considerar uma idade científica da técnica – correspondente à data em que ela fora concebida -, e uma idade histórica correspondente à data em que, na história concreta, ela teria se incorporado à vida de uma sociedade. A partir desta visão, podemos compreender que como todas que a precederam, a cidade contemporânea é o resultado de uma técnica de planejamento que ganha significado apenas quando exposta à ação do tempo.

Além disso, com a teoria ecológica, atribuiu-se um “significado de tipicidade do fato urbano”, o que implicou na “recusa de se considerar a cidade como um produto meramente artificial, capaz de poder ser adaptado com oportunas modificações às diversas necessidades” (DELLE DONNE (1983: 44). No século XIX, as experiências urbanas haviam revelado que “as sociedades humanas, para reproduzirem as condições de sua existência, estabeleciam relações vitais com o espaço e que o homem, com seu trabalho, criava e transferia valores que, em parte, se agregavam ao território condicionando processos futuros (MORAES; COSTA, 1984: 119-121) como os de verticalização e espraiamento da cidade por exemplo. Deste modo, a relação homem-espaço demonstrada por cada uma das experiências urbanas desenvolvidas na transição para a contemporaneidade mostrou-se “típica” e resultante de condicionantes não universalizáveis por uma técnica de planejamento.

De acordo com Park, Burgess e Mackenzie, principais defensores da abordagem ecológica da cidade, não só as relações sociais mas também a padronização espacial que era aplicada ao território urbano se desenvolvia a partir das muitas decisões pessoais independentes, baseadas em considerações morais, políticas, ecológicas e econômicas (GOTTDIENER, 1993: 43). Deste modo, constatou-se já nos primeiros anos do século XX que o entendimento da cidade como uma figura tridimensional e dinâmica, bem como o acompanhamento de seu processo de autogeração, tecelagem e extensão territorial exigia uma disciplina humana como afirma Ryckwert (2004: 349). Assim, a partir da perspectiva ecológica, o urbanismo deveria ser entendido como “um processo que conduziria ao aparecimento de novas unidades ecológicas”, como subsistemas de um sistema geral (DELLE DONNE, 1979: 48).

O pensamento ecológico propôs assim a compreensão da cidade como um organismo que, ainda que planejado de maneira inorgânica e com uma finalidade pré-concebida, seria capaz de reinventar o território produzindo sobre ele territorialidades. Percebeu-se que muitos dos

elementos que normalmente se considerava como cidade – seu estatuto, organização formal, edifícios, ruas e etc – eram, na verdade, meros dispositivos que “somente se tornavam partes da cidade viva quando e enquanto se interligavam através do uso e costume” como observou Park (1979: 27). Deste modo, os ecologistas realizaram o que propusera Foucault (1992: 149) para a apreensão da linguagem das coisas: limitaram e filtraram o visível até que a estrutura exposta permitiu-lhes transcrevê-la em uma teoria da linguagem, neste caso, a linguagem urbana contemporânea.

Essa estrutura, essencialmente humana, revelou por fim que não havia forma capaz de conter as transformações qualitativas da cidade. Nem o urbanismo, nem a planta regular idealizada através dele, eram capazes de impedir a constante invenção e reinvenção da cidade. Bastava oferecer a esta tempo e habitantes para que produzisse seus próprios resultados. Assim, ainda que o desenvolvimento da cultura moderna fosse caracterizado pela preponderância do que se poderia chamar de “espírito objetivo sobre o espírito subjetivo”, na realidade era possível perceber que isso equivalia a dizer que, “na linguagem como na lei, na técnica de produção como na arte, e na ciência como nos objetos do ambiente doméstico, estava sempre incorporada uma soma de espírito” como afirmou Simmel (1979: 23).

Na cidade contemporânea, assim como em qualquer outra, não haveria, portanto, ventrílocos ou marionetes que tivessem uma função definitiva capaz de legitimar a idéia de crise. Haveria sim uma relação dialética permanente entre eles, e que agora, por meio da descoberta dos processos ecológicos, dividiria a cidade imensamente expandida em um sem número de **unidades de conservação da vida**, ou seja, em núcleos cuja especificidade transformaria a totalidade do espaço urbano em uma “constelação” de territórios dotados de territorialidades diversas. A capacidade de invenção e reinvenção da cidade vista a partir da formação e da transformação de seus territórios é, portanto, uma realidade também para a cidade contemporânea revelando que esta encontra meios de existir mesmo em meio à dissolução de suas fronteiras físicas e à arregimentação de seu espaço. A “linguagem da vida real” revelara no século XIX ser sempre “filha do tempo”, o “grande inventor” da História e das cidades, e não da “autoridade” dos planos urbanísticos reguladores do território capitalista-industrial.

## 4 DA CIDADE NO TEMPO AO TEMPO DE UMA CIDADE

“[...] jamais se deve confundir uma cidade com o discurso que a descreve. Contudo, existe uma ligação entre eles” (CALVINO, 1990: 59).

### 4.1 O triunfo da modernidade no tempo das certezas

Durante os três séculos que sucederam a queda dos muros da cidadela medieval inúmeras foram as determinações impostas ao tempo, à história e à geografia das cidades. O homem que se lançara no século XVI à liberdade, à conquista de um mundo ainda desconhecido e ao prazer de viver em permanente transformação, fora gradativamente absorvido pelo turbilhão de novidades que ele mesmo criara tornando-se confuso em seus próprios pensamentos. Os celebrantes do capitalismo envolveram surpreendentemente a humanidade com sua audácia e energia revolucionárias, sua atividade dinâmica, seu espírito de aventura e capacidade não apenas de dar mais conforto aos homens, mas de torná-los mais vivos observa Berman (1992: 97).

Em fins do século XIX o capitalismo havia aprimorado expressivamente seus primeiros esboços surgidos em tempos longínquos em algumas cidades mediterrânicas e, por toda parte onde eclodia a abolição da servidão, o novo modo de produção tornava-se um fato consumado fazendo dos territórios urbanos o resultado das transformações implicadas em sua implantação e desenvolvimento (LEFÈBVRE, 2001:140 - 141). Como um processo civilizatório, além de desenvolver e mundializar as suas forças produtivas e as suas relações de produção, o capitalismo havia estendido ao mundo suas instituições, padrões e valores sócio-culturais, formas de agir, pensar e imaginar em conformidade com as exigências da racionalidade, produtividade e lucratividade exigidas pelo sistema (CAPELATO, 1996:40).

No período abrangente dos anos de 1750 a 1900, a idéia de progresso não apenas atingiu seu zênite como passou de uma das idéias mais importantes do Ocidente à condição de idéia dominante em torno da qual passaram a articular-se as demais observa Nisbet (1985: 181). As

noções de liberdade, igualdade e soberania popular desenvolvidas após a Revolução Industrial tornaram-se algo por que se devia trabalhar e, inseridas no contexto da idéia de progresso, pareciam não só meramente desejáveis, mas também historicamente necessárias, sendo também inevitável sua eventual realização uma vez que toda a história fora então compreendida como uma ascensão lenta e gradual, mas contínua e necessária em direção a um fim determinado completa o autor. O capitalismo e o industrialismo haviam induzido o homem a crer em sua autonomia sobre os processos que envolviam seu bem estar material e moral.

Na medida em que a realidade do progresso era atestada pelas conquistas do conhecimento humano e pelo domínio do homem sobre o mundo natural convenciam-se os numerosos historiadores, cientistas, filósofos e intelectuais dos séculos XVIII e XIX de seus benefícios à humanidade. Parecia inevitável que a finalidade ou o objetivo final do progresso fosse um constante avanço da liberdade individual de pensar, trabalhar e criar que atribuía aos homens uma espécie de poder “de um tipo raramente ou, até então nunca visto na história”: um poder “menos preocupado com a limitação e o constrangimento da ação humana do que com amoldar e torcer” sua consciência (NISBET, 1985: 189-245). O progresso implicava assim na conquista intelectual do homem por si mesmo.

Teria sido embalado pelo poderoso encantamento que emanava da palavra ciência e compreendendo de modo indistinto as palavras progresso, evolução e desenvolvimento que o século XIX completara finalmente o processo de secularização da primeira iniciado ainda durante o iluminismo. Desvincular definitivamente o progresso de sua ligação com Deus revelava finalmente um projeto de intervenção no processo de desenvolvimento da sociedade através da **construção consciente da história**. Como consequência, a ciência histórica daquele século teria se tornado uma espécie de “história da história”, ou , uma produção que reúne o conjunto de fenômenos constituintes da cultura de uma época na construção de um caráter do que é histórico, ou seja, de uma historicidade (LE GOFF, 2003: 48).

Neste ínterim emergiam os valores modernos através dos quais toda a realidade deveria se apresentar como um produto do devir histórico da humanidade. Enquanto nas sociedades primitivas, e até mesmo na Idade Média, a preocupação em “adquirir uma história” levava muitas vezes à criação de mitos e curiosidades que explicassem os fatos, na sociedade moderna o objeto para tal aquisição não precisava se estender além da própria existência

humana ocupando-se de uma história do vivido (LE GOFF, 2003: 55-57). O novo hábito de **historiar** permitiu ao homem considerar-se apto à conquista e determinação não apenas do presente mas também do futuro.

Iniciara-se assim, um **tempo de certezas** preenchido por uma sociedade confiante em suas conquistas e capaz de domar a natureza a partir de uma miríade de invenções sucessivas que a tornavam apta a domesticar o futuro, prever e impedir flutuações conforme Costa e Schwarcz (2000: 10-15). Se a chegada de um novo século sempre fizera a humanidade sonhar, o fim do século XIX teria sido o que melhor concretizara esta utopia afirmam as autoras. Atingira-se uma era em que “a ‘sciência’ impunha-se como forma de redimir incertezas” e as exposições universais demonstravam “didaticamente” os benefícios da ciência e do progresso alcançados destacando “civilização e modernidade” como as palavras de ordem sob as quais se atingiria o ideal acalentado.

Concomitantemente, de acordo com Berman (1992: 15), alimentadas por muitas fontes, as transformações da vida moderna envolveram os homens em novas experiências de tempo e espaço, de si mesmos e dos outros e das possibilidades e perigos da vida. As relevantes descobertas das ciências físicas que modificaram nossa imagem do universo e o lugar que ocupávamos nele; a transformação do conhecimento científico em tecnologia através da industrialização da produção; a explosão demográfica que gerara um rápido, e muitas vezes catastrófico, crescimento urbano; os novos sistemas de comunicação de massa, dinâmicos e responsáveis por unir os mais diversos indivíduos e sociedades, entre outros empreendimentos humanos, levaram os processos sociais a um “**perpétuo estado de vir a ser**”<sup>4</sup> ressalta o autor.

Aquele fim de século representara assim o triunfo de uma certa modernidade que não podia esperar revelando também as incertezas do permanente estímulo a novas formas de vida por meio de tantas transformações. Para Berman (1992: 16-17), um momento equivalente à terceira e última fase de um processo de modernização iniciado no século XVI, quando as pessoas não possuíam a consciência do que as havia atingido, e intermediado pela Revolução Francesa. Esta, despertara o sentimento de se viver um período de transformações convulsivas da vida pessoal, social e política enquanto ainda redundava na memória coletiva um mundo não moderno que implicava em uma “sensação de se viver em dois mundos”. Na transição do

---

<sup>4</sup> Grifo nosso.

século XIX para o XX a humanidade encontrava-se finalmente contextualizada no mundo moderno porém, segundo o autor, imersa em uma idéia de modernidade que já perdia muito de sua nitidez, ressonância e profundidade além da capacidade de organizar e dar sentido à vida das pessoas (BERMAN, 1992: 16-17).

Se por um lado a crença no progresso havia se tornado uma religião universal de ambos os lados do Atlântico estabelecendo um “globalismo” capaz de transformar a história humana em uma história universal, por outro, o fato deste evento implicar em uma configuração histórico-social abrangente no âmbito da qual passaram a se mover indivíduos e coletividades, formas sociais de vida e trabalho, instituições, valores e tradições diversos, implicava além de muitas possibilidades para a vida humana também em novos dilemas (IANNI, 1996: 37-38). Logo, a certeza de que seria possível controlar tudo encontraria seus limites no lado menos brilhante dessa história revelando faces menos luminosas porém igualmente representativas da *belle époque*.

A mesma ciência e progresso que tornavam os homens civilizados traziam uma modernidade que causava ansiedade e angústia transformando a certeza na grande utopia daquela virada de século. Paralelamente à conquista de uma história universal foram atingidas infinitas transformações da vida coletiva que não permitiam desvincular a noção de civilização da cidade uma vez que era esta última o lugar em que “o mundo moderno” se realizava. Invenções como o vaso sanitário, a anestesia, a iluminação elétrica, o telefone, os aviões e veículos automotores, o fogão a gás, o refrigerador, a escova de dentes e o dentífrico, entre outras, conduziram a uma imensidão de novas experiências e a uma completa transformação dos hábitos diários provocando mutações comportamentais antes impensadas (COSTA; SCHWARCZ, 2000: 25).

Em sentido oposto aos determinismos da ciência, a modernidade correspondia à alteração radical da natureza da vida social cotidiana afetando os aspectos mais pessoais da existência humana e caracterizando-a por profundos processos de reorganização do tempo e do espaço afirma Giddens (2002: 9-11). Deste modo, contrariando as certezas de uma possível construção da história em direção a um fim determinado, “a modernidade institucionaliza o princípio da dúvida e insiste que todo conhecimento tome a forma de hipótese” tornando esta uma postura vital para aferir até que ponto os resultados reais poderiam (e podem) vir a divergir das previsões aponta o autor.

Enquanto para sobreviver na sociedade moderna as pessoas aprendiam não só a se ajustar às mudanças em curso como a desejá-las e buscá-las de maneira ativa se deliciando na mobilidade e se empenhando na renovação sem lamentações nostálgicas relacionadas às relações fixas e imóveis do passado (BERMAN, 1992: 95), tão flexíveis quanto as mudanças buscadas tornavam-se as relações entre os dois níveis da vida humana: o material e o espiritual. Deste modo, os espaços e os tempos modificaram-se, pois puderam adquirir outros significados, ou mesmo multiplicar-se e, sob todos os aspectos, a nova e poderosa totalidade social se apresentou como um novo e intrincado cenário de forças sociais, conhecidas e desconhecidas, envolvendo desafios práticos e teóricos (IANNI, 1996: 46).

O triunfar da modernidade em uma era de certezas conduziu assim não só à multiplicação das experiências humanas neste mundo como também à subdivisão infinita do que as envolvia: o tempo. Este, que sob diversas formas, é a “condição da História” e deve fazer corresponder seus quadros de explicação cronológica à duração do vivido (LE GOFF, 2003: 47), esfacelava-se então em uma infinidade de fragmentos que não podem ser periodizados ocasionando a perda de seu vínculo com o espaço da maneira como existira nas sociedades pré-modernas. De acordo com Giddens (2002: 22), enquanto naquelas sociedades tempo e espaço se conectavam através da situacionalidade do lugar, na modernidade este vínculo se perdera em uma “dimensão ‘vazia’ de tempo” em que o quando passou a não mais se ligar ao onde do comportamento social e, menos ainda, à substância desse comportamento.

Como uma “ciência do tempo” a História passara então a fazer-se e refazer-se em meio aos “mecanismos de desencaixe” equivalentes a “fichas simbólicas” e “sistemas espacializados”, ou, de maneira mais clara, aos meios de troca que possuem um valor padrão que permite o intercâmbio em uma pluralidade de contextos e o conhecimento técnico que penetra virtualmente em todos os aspectos da vida social conforme expõe Giddens (2002: 23-24). Em meio à separação de tempo e espaço, fundamental para o maciço dinamismo que a modernidade introduz nas questões sociais humanas, segundo o autor, universaliza-se o “**uso da história para se fazer história**” afastando a vida social moderna das amarras da tradição conclui.

Paralelamente à história universal desenvolve-se também uma história local sujeita às influências da primeira, o que implica em mudanças de dimensão e de valor em que o espaço,

reflexo das relações sociais vigentes, torna-se simultaneamente concentrado e universal (GEORGE, 1997: 101). Neste contexto de possível florescimento de um multiculturalismo e de alteração dos sentidos do passado e do presente que lançam interrogações e utopias no futuro, transforma-se não apenas a história como também a geografia constata Ianni (1996: 46). Inaugura-se um novo ciclo da história em que muitas geografias configuradas por processos invisíveis passam a fazer parte do universo material das cidades, ou, nas palavras de Calvino (2006: 24), em que “uma paisagem invisível condiciona a paisagem visível”.

Através do trabalho de sociólogos, filósofos, artistas e críticos chegara-se à compreensão de uma multiplicidade de tempos sociais passíveis de divisão conforme a velocidade dos eventos que ocasionavam. Deste modo, distinguiram-se o “tempo individual”, o “tempo social” e o “tempo geográfico” sendo este último “quase imóvel” em relação aos demais (LE GOFF, 2003: 57). A partir desta nova concepção de tempo que passou a se refletir na própria construção da história, a cidade que no passado era o lugar fechado e seguro para se viver tornou-se o lugar da insegurança, da inevitável luta pela sobrevivência, do medo e da angústia. Assim, não poderia mais ser vista como um espaço construído e objetivado pois tornara-se um sistema de potencialidade ilimitada como observa Argan (2005: 214-215).

A cidade, como parte das condições históricas implicadas no capitalismo e resultado da acumulação de capital - que se completa nela e por ela - revelou-se então uma “coisa social” na qual tornaram-se “sensíveis” e “não evidentes” as relações que, para serem compreendidas, deveriam agora ser concebidas pelo pensamento partido de sua realização concreta (LEFÈBVRE, 2001: 140-141). Atingiu-se assim, um momento em que a produção social do espaço passou a preceder a construção intencional da história, de modo que passaram a ser as novas geografias produzidas na cidade os elementos de suporte para a produção da história (SOJA, 1993: 21-22). Tal inversão de papéis configurou então, o maior triunfo da modernidade sobre as frágeis certezas da humanidade: a prevalência do espaço sobre o tempo, ou, da geografia sobre a história.

## 4.2 A cidade como discurso da modernidade

A tomada de consciência do condicionamento da paisagem urbana pelos processos sociais desenvolvidos em seu interior fora uma das grandes descobertas do conhecimento científico do século XIX em meio à emergência da problemática histórica e geográfica das cidades modernas. A compreensão de que os mecanismos desencadeadores das transformações reveladas pelos territórios urbanos, sobretudo após a Revolução Industrial, eram “apenas” o reflexo do modo de reprodução material da vida humana fora, de fato, um grande feito dos pensadores daquele século. Feito este, reconhecível fundamentalmente, por estes encontrarem-se inseridos no processo de transformação convulsivo de sua própria história quando diariamente surgiam novidades e o desejo de modernidade dominava a todos.

A convicção de que teriam sido desvendadas as leis da história por meio do reconhecimento da capacidade humana de dominar a natureza e dar forma à sua condição de ser social, levava ao entendimento de que havia uma realidade passível de compreensão “objetiva” na qual os processos “invisíveis” de transformação territorial podiam ser tomados como “estimuladores da descoberta científica”. Na medida em que o homem desenvolvia seu conhecimento do que existia como realidade objetiva aumentava sua confiança em si mesmo como “ser superior dotado de capacidade de idealizar, pensar, raciocinar, sintetizar e refletir essa mesma realidade” (GOMES, 1990: 9-20).

Convencidos de que partiam exclusivamente da vida real e, por isso, encontravam-se livres de qualquer influência sensível e, portanto, não científica, Marx e Engels (1989: 27) declararam ter posto fim à especulação sobre as formações sociais pós-industriais dando início a uma “ciência real”, “positiva” e expressiva da atividade e desenvolvimento prático dos homens. No mundo moderno, quando tudo deveria se tornar passível de uma explicação racional e cientificamente comprovável, acreditaram os filósofos que, conforme afirma Hissa (2006:58), os devidos limites haviam sido impostos à imaginação permitindo atingir os pretendidos caminhos do rigor científico e de sua indiscriminada procura da objetividade.

Entretanto, apesar do grande avanço que representou o materialismo histórico, segundo Le Goff (2003:95-96), a tese fundamental de que o modo de produção da vida material condicionaria o processo social, político e intelectual não teria conseguido formular leis gerais

para a história. Segundo o autor o resultado do trabalho de Marx teria sido o de tão somente “conceitualizar” o processo histórico sem, contudo, preencher a lacuna do “mais perigoso de seus conceitos: a distinção entre infra e superestrutura”. O filósofo, afirma, teria fornecido apenas bases teóricas, mas não práticas, ao problema das relações entre história e política”.

Embora as premissas marx-engelianas fossem mesmo reais, havia ainda algo mais a ser compreendido acerca da cidade moderna uma vez que o entendimento da constituição puramente social do espaço equivaleria a afirmar que a natureza seria capaz de produzir cultura como observou mais tarde Castells (1979: 34). Segundo o autor teria sido necessário ainda o entendimento do “mundo social” como um “conjunto integrado por elementos ‘naturais’ e por elementos ‘construídos’” constituintes de uma estrutura não só indissolúvel no real mas analiticamente indissociável. A cidade deveria ser vista como uma organização moral e física surgida como resposta às necessidades dos seus habitantes mas que, uma vez formada, impunha-se a eles como um fato bruto exterior.

Contudo, de acordo com Soja (1993: 18), tão inamovivelmente hegemônico fora o historicismo da consciência teórica desenvolvido no século XIX que a importância atribuída a ele tendeu a obstruir uma igual sensibilidade crítica à espacialidade da vida social. Ainda que o espaço se revelasse não apenas como resultado da história mas também de uma multiplicidade de geografias humanas que formavam-se e reformavam-se freneticamente em meio aos muitos tempos sociais que passavam a envolver a vida nas cidades, o território urbano continuou a ser tratado como “fixo, morto e não dialético” enquanto o tempo continuava a ser compreendido não só como dialético mas como a riqueza, a vida e o contexto revelador.

Diferentemente das cidades pré-modernas, a estreita relação entre matéria e energia na constituição dos territórios urbanos contemporâneos havia ultrapassado, e muito, uma velocidade possível à compreensão total de seu processo histórico de transformação pelos homens. Segundo Argan (2003: 214), no contexto de desenvolvimento da cidade contemporânea, a realidade não é mais dada em escala humana, isto é, na medida em que pode ser concebida, pensada e compreendida pelo homem, mas em uma dimensão do infinitamente grande e do infinitamente pequeno não podendo, portanto, ser pensada mas tão somente dominada. Acreditando conhecer os mecanismos de construção da história e tendo a ciência como norteadora de uma ordem das coisas, sem grande dificuldade, os propósitos de

solução dos problemas urbanísticos deslocaram-se para a questão da simples urbanização do território.

De acordo com Lipietz (1988: 18) a concepção desenvolvida acerca da configuração urbana a partir da prática social resultou assim em uma concepção do espaço e do tempo como realidades neutras e dadas com as quais se confrontavam outras realidades – relações, quantidades, acontecimentos – que, por sua vez, se inscreviam e se desenrolavam tendo como substrato as primeiras. Juntamente com isto, conforme o autor, a importância dada pela ciência à quantificação e à descrição dos problemas surgidos no espaço geográfico das cidades encobria a importância de uma reflexão para posterior medição fazendo prevalecer uma prática que não nos fez avançar “quase nada”.

Na medida em que o mundo objetivo atuava sobre os homens e estes tomavam consciência dele através dos resultados positivos trazidos pela modernidade, passava a ser visto também como um mundo ideal. A persistência de uma “fé no progresso econômico e na necessidade desta forma de progresso para viabilizar as demais” (NISBET, 1985: 303) teria sido então o principal motor impulsionador da implantação da realidade objetivamente planejada nas cidades. Nestas, as evidências da evolução e do desenvolvimento desejado com o progresso eram permanentemente colocadas à mostra pelas transformações da vida cotidiana em termos de conforto e bem estar compelindo os homens a crer cada vez mais em seus benefícios.

A cidade planejada nos moldes da ciência moderna emergiu então, curiosamente, no mesmo momento em que o passado, “vital para a idéia de progresso” tornava-se definitivamente obsoleto como observa Nisbet (1985: 327). A opção pelo progresso que fazia os homens voltarem-se para o futuro e que fora conquistada somente com a conscientização de um longo passado, fora então adotada pela prática urbanística tomando como premissa o esquecimento da recém tomada consciência do movimento progressivo da humanidade até o presente explicita o autor. Era o início do fim de uma idéia e o começo de uma nova transformação urbana, ou, como falamos muitas vezes neste estudo, de um momento de reinvenção da cidade que, desta vez, reagiria à tentativa de se deixar todo o passado para trás.

Ainda que a velha realidade perturbadora das cidades pós-industriais estivesse presente em fins do século XIX e tentasse, pelos meios disponíveis, revelar sua prevalência e impor seus valores de sustentação, uma nova mentalidade ia-se ocupando, ora mais lenta, ora mais

rapidamente, do espaço da anterior. O novo modo progressista de compreender o processo de “evolução” rompeu assim com a continuidade histórica e a novidade passou a ser aceita como representativa da sociedade entregue aos anseios e aspirações que o progresso trazia consigo (GOMES, 1990: 28). Tal fato implicou então na negação e substituição das velhas estruturas urbanas não apenas para solução dos problemas práticos da cidade moderna – como esgoto e abastecimento de água – mas para a construção de uma história nova e, ideologicamente, defendida como melhor.

A cidade planejada nos novos moldes tornava-se assim um discurso livre de conceitos previamente formados como desejava a modernidade. Mesmo em meio às evidências de sua densidade social, espacial e temporal assume-se então uma postura em que os aspectos quantitativos, equivalentes tão somente à aparência das coisas, ganham prevalência sobre os aspectos qualitativos, ou seja, à sua essência afirma Gomes (1990:45). Segundo o autor, o velho é então substituído por haver se tornado “a-histórico” diante da nova mentalidade. Ocasiona-se por fim, uma simplificação da problemática urbana para a configuração das cidades como símbolos do desejado progresso e conquista do futuro.

De certo modo, revela-se assim um contragolpe dos homens sobre a cidade que os amedrontava e dominava há pelo menos um século. Poderosos (economicamente) e conhecedores (cientificamente) de si e do mundo, finalmente podiam eliminá-la e transformar, para seu próprio usufruto, seus territórios caóticos e insalubres para o corpo e espírito modernos. Através de grandes planos cujo funcionamento perfeito e asseio seriam os maiores símbolos da autoridade humana sobre a vida, mais uma vez desde que a imposição de um tabuado de xadrez sobre o território tornara-se “uma moda universal grega”, a técnica de ordenamento do espaço seria adotada como forma de domínio da cidade (SCHNEIDER, 1962: 305).

Ao contrário porém, de muitas configurações intencionais dos territórios pré-modernos nas quais foram apenas refletidas a conformação social pré-existente - como é o caso de Mileto -, na contemporaneidade, a diminuição momentânea do esforço crítico de compreensão dos tempos e espaços que haviam passado a cooperar na conformação da História urbana a partir da implantação do novo modo de produção capitalista, levou à simplificação do conhecimento da forma-conteúdo. Logo, a cidade discurso da modernidade retomaria sua fala.

### 4.3 Belo Horizonte: a modernidade projetada

Na contextura da modernidade, enquanto se tornavam inúmeras as experiências humanas de tempo e espaço, a centralidade assumida pela questão urbana atingira em fins do século XIX a periferia do mundo ocidental levando a reestruturações totais dos sistemas econômico, social e político, e determinando a transformação dos territórios urbanos, herdeiros do antigo modo de produção pré-capitalista, em reflexos da concepção objetiva da realidade. Configurava-se assim, de modo claro e emblemático na América, a procura por um modelo de cidade correspondente à confiança moderna nos destinos traçados pelo progresso que, por sua vez, prometia garantir a inserção no mundo civilizado.

Em um país recém liberto do domínio da metrópole e imerso no pleno ajuste de suas instituições e valores e, por esta razão, apto a receber um novo modelo de cidade, manifestava-se em toda sua plenitude, o desejo de liberdade para a conquista da modernidade. Era um momento de desfazimento das amarras de um antigo regime considerado “uma planta exótica” no continente, e de ruína da viga mestra que movimentava a economia nacional (COSTA, 1974: 6-11). Ao mesmo tempo em que se instalava a República, o fim da escravidão dava lugar ao modo de produção capitalista que já havia se espalhado por grande parte do mundo. O Brasil, produto e instrumento da modernidade ibérica, conquistado sobretudo em razão dos notáveis desenvolvimentos da tecnologia náutica, lançava-se então à sua própria modernização (PAULA: 2000:21).

O ambiente no qual somente algumas décadas antes do fim daquele século havia-se encerrado o ciclo “semi-feudal” que marcara as relações de dominação existentes entre colônia e metrópole, era, naturalmente, um campo fértil para a insurgência dos mais legítimos impulsos de remodelação dos propósitos antiquados e conservadores do Império. Estava-se diante da consolidação de um crescente espírito comercial que germinara durante o período mineratório e os anos de gestação da República, entre a Independência do país (1822) e o fim da escravidão (1888). A obtenção de certa liberdade política e econômica durante este intervalo de tempo constituíra-se então, como o primeiro sinal de chegada da realidade emancipatória capitalista que redefiniria também o processo civilizatório brasileiro, assim como o fizera em outros lugares do mundo.

O transplante das instituições modernas e sua aclimação em território nacional não se deu, porém, de modo rápido e simples (PAULA, 2000: 8). Tratou-se de um longo processo de sedimentação no qual os eixos estruturadores de sua instalação se conformaram. De acordo com Costa e Schwarcz (2000: 25), um processo cuja dificuldade de determinar o que seja causa ou efeito pode ser traduzida como a face do teatro da modernidade que o Brasil pretendia acompanhar. Face esta, cujos primeiros indicativos de chegada haviam surgido muito antes do fim do século XIX quando a sensação de que o país estava em harmonia com o progresso e a civilização mundiais tomou conta definitivamente dos pensamentos e ações.

Em Minas Gerais, uma de suas mais importantes províncias à época da economia mineratória, já manifestavam-se nos idos do século XVIII indicadores expressivos da qualidade e densidade da vida urbana observa Paula (2000: 43-45). De acordo com o autor, a concentração da maior população do Brasil naquele território, aliada à atividade itinerante da mineração, à exigência de poucos recursos para a extração do metal e à desnecessária concentração de propriedade, já revelava certa tendência de expansão da estrutura urbana mineira com o crescimento da qualidade e quantidade dos serviços oferecidos pelas cidades surgidas com aquela atividade exploratória.

Manifestavam-se assim, ainda em tempos pré-modernos, os primeiros sinais do que Lipietz (1988: 178) denominou “arborescência da acumulação capitalista”, uma vez que determinante para esta expansão da estrutura urbana mineira fora menos o ouro, que logo se esvaiu, e mais os serviços urbanos oferecidos pelas cidades. Verificou-se posteriormente que, as raízes da transformação econômica do Brasil estavam presentes não só no século XVIII, como teria sido durante os séculos seguintes com a exploração de diamantes, a produção agrícola e manufatureira, que os primeiros passos teriam sido dados rumo às relações modernizadoras que estavam por vir.

Com a crescente importância assumida pelo café na segunda metade do século XIX e o surgimento de um forte Setor de Mercado Externo acentuaram-se finalmente as forças centrífugas de dilaceramento da província, que se dividiu progressivamente em regiões autônomas e estanques entre si mas que entrosavam com economias circunvizinhas, agrupadas ao redor de pólos de crescimento exteriores a Minas Gerais afirma Singer (1974: 213). Entretanto, enquanto o mercado se expandia e uma nova classe apta a preparar as transformações estruturais necessárias à instalação da modernidade surgia, a capital da

província se restringia cada vez mais ao simples papel de Sede da Administração provincial alienando-se da vida econômica da província observa o autor.

Repetindo, de certo modo, o processo de surgimento da burguesia que derrubara os muros medievais ao transformar as cidades em estabelecimentos de um mercado amplo, o surgimento de uma nova classe burguesa a partir da importância assumida pelo café em Minas, levou a grandes transformações no pensamento. De acordo com Costa (1974: 25-26), ocorreria uma abertura na história deste para a realização de um novo período no qual o país tomaria, pela primeira vez, conhecimento do que fosse progresso moderno e uma certa riqueza e bem estar material. “A ascensão da burguesia e o predomínio do espírito urbano sobre a mentalidade ligada ao domínio rural” passaram então a conformar os elementos necessários à formação de um pensamento crítico que trazia a ciência, mola propulsora do progresso, ao primeiro plano.

A emergência de uma classe média e a possibilidade de formação de uma elite intelectual sustentada pelo tripé formado pela medicina (cujas primeiras escolas datam de 1808-1809), as ciências jurídicas (com duas academias fundadas em 1827), e a engenharia (consolidada com a criação da Escola Politécnica do Rio de Janeiro, em 1874, a Escola de Minas de Ouro Preto, de 1876, a Politécnica de São Paulo em 1894 e a americana Mackenzie College, também em São Paulo, em 1896) levou então à consolidação de um pensamento crítico (SEGAWA, 1999: 18). Este, legitimava a obsolescência das estruturas urbanas remanescentes do antigo regime, partindo em defesa da instalação de um modelo de cidade correspondente às transformações da vida moderna que atingia o país.

Neste ínterim, as idéias republicanas que haviam estado presentes durante todo o regime imperial, adquiriram a corporeidade necessária para se instalarem como símbolos de um novo tempo em que a ânsia de enriquecimento e prosperidade, até então relativamente inexistente, pulsava no seio da sociedade conforme observa Costa (1974: 46-47). A República, reforça o autor, delineava novas perspectivas mais consoantes com a fase de prosperidade material na qual o País entrava em fins do século. Tratava-se assim, da movimentação peculiar de reajuste dos elementos conformadores de cidades que, na modernidade, passara a se revelar através da posição dianteira assumida pelo Estado na liberação das forças econômicas e sociais já existentes que pressionariam até a exaustão as velhas estruturas.

Apresentando-se, sob a roupagem republicana, o Estado assume assim seu característico papel de representante dos interesses sociais coletivos, fazendo supor em fins do século que “a República representava a modernidade que se instalava no país, tirando-o da ‘letargia da monarquia’ e da ‘barbárie da escravidão’” (COSTA; SCHWARCZ, 2000:27). A nova organização político-administrativa preenchia então, do único modo possível segundo Lojkin (1981: 114-115), a sua função hegemônica, ou seja, utilizando-se da clara promessa de representar a unidade da formação social - o Estado-nação - que deveria reunir todas as classes sociais.

Concluía-se deste modo a consolidação de três dos principais eixos estruturantes dos significados e conseqüências da modernidade: um **mercado** em ampla generalização pelo território; uma **organização político-administrativa** autônoma e específica, cujo poder normatizador-coercitivo apontava para a hegemonia do interesse público sobre o privado; e, uma **centralidade da razão** que, conforme Paula (2000: 16-17), secularizava as esferas da ciência e da ética, alterando valores fundamentais ao entendimento da realidade. A partir disso, a transformação das mentalidades e costumes bem como a modificação do território em que eles deveriam acontecer se deu como uma conseqüência inevitável e “quase” natural.

Conformado o pensamento e as principais instituições modernas, emergira em fins do século XIX, “uma verdadeira batalha simbólica” para a conformação concreta da modernidade no país (COSTA; SCHWARCZ, 2000: 27). Era preciso traduzir em forma de cidade o momento promissor que se vivia e criar condições para sua continuidade. Na última nação a abolir o cativeiro buscava-se finalmente implantar um projeto republicano que vendia uma imagem de modernidade mesmo em meio à lembrança do sistema escravocrata que levava à conformação de uma sociedade patriarcal, marcada pelas relações de ordem pessoal (COSTA; SCHWARCZ: 11-12).

Criava-se assim, o primeiro grande projeto de modernidade no Brasil: a construção de uma cidade planejada em moldes modernos e civilizados que pudesse sediar, econômica e administrativamente, o Estado de Minas Gerais. De modo objetivo e, por conseguinte, socialmente simplificado, montava-se então a nova cena urbana em que, utilizando-se da ciência, da técnica e da racionalidade, seria possível atingir novos patamares na busca pela efetiva conquista do futuro.

### 4.3.1 A formação da cidade

Com a tarefa de centralizar o poder do Estado, oferecer coesão à desenvolvida malha urbana de Minas Gerais e refletir a modernidade que atingia, com alguns séculos de atraso, o país, surgiu, na última década do século XIX, Belo Horizonte. Resultado de uma idéia amadurecida muitas décadas antes de sua implantação, ainda em tempos imperiais, a nova capital nasceu com o árduo compromisso de iniciar uma nova história para o Brasil. Nela, foram depositadas a fé no progresso e no crescimento econômico que, manifestados na própria constituição do território urbano, conduziram à conquista de um futuro moderno e civilizado.

Como “uma oportunidade rara de colocar em prática o projeto tantas vezes discutido de uma ‘cidade racional’, regenerada, para um ‘homem novo’” como lembra Salgueiro (1997:80), Belo Horizonte representou a tradução de ideais republicanos e positivistas que, de modo peculiar, se uniram em torno do propósito de sua construção. Em uma sociedade burguesa formada por médicos e engenheiros – mais próximos das ciências positivas graças à índole de sua profissão – além de advogados e bacharéis militares, o positivismo encontrou ligações com a propaganda republicana que resultaram na conformação de um pensamento refletido no modo de se planejar a cidade.

De acordo com Costa (1974: 31), as primeiras manifestações da doutrina de Comte no Brasil, datadas de 1850, teriam levado a teses de doutoramento junto à Escola Militar que conduziram a certa “deformação do militar em bacharel” viciando o ensino de nossa Escola de Guerra e tirando-lhe o caráter específico. Por esta razão, a Escola Militar se tornara por muitos anos uma escola de engenheiros – espécie de *École Polytechnique* semelhante à de Paris - em que as idéias positivistas foram difundidas. Teria sido então, em virtude da adesão da academia às idéias de Comte, que a propaganda republicana teria conquistado o apoio decisivo da juventude militar para a implantação do novo regime.

Deste modo, no momento em que as cidades se afirmavam como palco do moderno, tendo como referência a organização, as atividades e o modo de vida do mundo europeu, os engenheiros colocaram-se como agentes dessa modernização adotando a ciência e a técnica como instrumentos condutores do progresso material do país cujo objetivo último era a industrialização (SEGAWA, 1999:19). Emergia assim uma inteligência técnica no Brasil que se dedicaria à cruzada da modernização urbana, à regulamentação do higienismo e à

construção de cidades afirma Salgueiro (1997: 19). Completava-se ainda o cenário ideal em que o urbanismo passaria a ser entendido como um saber dotado de poderes absolutos na conformação do espaço e da vida urbanos.

Neste contexto, a partir da concessão ao grande empreendedor da modernidade para o estabelecimento de um mercado e habitantes em local determinado, uma das formas definidas por Weber (1969: 75) para a criação de cidades, foram realizadas as primeiras tarefas para a construção de Belo Horizonte. Através do Estado, com a missão de espacializar a história em curso e garantir a representatividade republicana, positivista e progressista da nova capital, um engenheiro: Aarão Leal de Carvalho Reis (1853-1936). A união entre a recém inaugurada instituição Moderna brasileira e os conhecimentos de Reis em Ciências Físicas, Matemática, Economia, Política, Estatística, Contabilidade, entre outras disciplinas, se refletiu logo nos primeiros esboços apresentados para a nova cidade (SALGUEIRO, 1997: 25-28).

Concluída em 23 de março de 1895 por uma Comissão Construtora chefiada por Reis, a planta da então chamada “Cidade de Minas” apresentava-se devidamente setorizada e em conformidade com as exigências da ciência urbanística que acabava de nascer. Dividia-se em três zonas: uma urbana, uma suburbana e uma de sítios. Ao centro, a zona urbana - 8.815.382 m<sup>2</sup> - onde generosos quarteirões de 120 x 120m, ruas e avenidas de 20 e 35 m, além dos principais equipamentos públicos e administrativos se concentravam; na periferia desta, a zona suburbana – 24.930,803 m<sup>2</sup> – composta por quarteirões irregulares, lotes de áreas diversas e ruas traçadas em conformidade com a topografia, dotadas de apenas 14m de largura; e na periferia das duas anteriores, a zona de sítios – 17.474.619 m<sup>2</sup> – com amplos lotes destinados à lavoura (BARRETO, 1995: 251).

Expressando as preocupações estéticas e a “cultura técnica”, a ordem formal da zona urbana foi dada por duas malhas quadriculares sobrepostas e deslocadas entre si em 45<sup>0</sup>. Em uma delas, configurava-se a divisão dos quarteirões, na outra, as principais avenidas que cruzariam a cidade. Ao centro de ambas, uma grande avenida em sentido norte-sul, com 50m de largura, inserida como elemento de marcação do eixo em torno do qual deveria ser ocupada a nova cidade. De acordo com Reis, tal avenida deveria constituir-se em “centro obrigado” e, assim, forçar a população, tanto quanto possível, a ir-se desenvolvendo de forma centrífuga como era conveniente à economia municipal, à manutenção da higiene sanitária e ao prosseguimento regular dos trabalhos técnicos de instalação da cidade (BARRETO, 1995: 251).

Com o propósito de orientar a ocupação do território planejado, para os primeiros 30.000 habitantes, foram reservadas sete seções urbanas - equivalentes a 4.395.212 m<sup>2</sup> - e outras seis suburbanas - com 3.855.993m<sup>2</sup> - consideradas matematicamente muito superiores ao necessário para a instalação dos mesmos. Por determinação da Comissão, na medida em que tais seções fossem apropriadas por seus respectivos donos, os trabalhos de preparação de ruas, avenidas e praças de seu entorno deveria ser continuado de modo a obedecer a afluência da população. Previa-se que esta, dirigida pelas concorrências organizadas pelo Estado às quais deveria submeter-se para a compra de lotes, instalar-se-ia exatamente do modo previsto pelos estudos para a implantação da nova capital.

Circunscritos no interior dos simbólicos “muros” definidos por uma avenida de contorno que estabelecia o limite entre a zona urbana e suburbana, e, orientados em sentido norte-sul pela avenida mais larga projetada no plano, os pioneiros destinados a oferecer os primeiros sinais vitais à nova capital, possuíam previamente à sua chegada um destino já traçado. Determinavam a estrutura urbana da jovem cidade duas figuras geométricas: o círculo correspondente ao contorno do núcleo central e a reta nele circunscrita que ligava a extremidade norte à sul da cidade. Tratada como uma “verdadeira maravilha da ciência” pela imprensa nacional como lembra Barreto (1995: 255), a cidade prometia assim, garantir a ordem e o progresso necessários à conquista de um futuro próspero para o país.

Como parte fundamental de seu ordenamento, na área urbana foram minuciosamente distribuídas as principais funções da cidade: um centro administrativo - formado pelo palácio do governo e suas secretarias -, uma capela, um hotel, escolas, hospital, jardim zoológico, e um parque com 800 x 800 m destinado a ser o mais importante e grandioso de quantos houvesse na América. Tangenciando a avenida principal, dois bairros: o dos Funcionários e o bairro Comercial, igualmente importantes para o atendimento dos propósitos de uma capital sustentável econômica e administrativamente como se pretendia com a substituição da obsoleta, insalubre e tortuosa Ouro Preto. As funções menos nobres, porém também importantes, completavam-se na periferia. Nesta encontravam-se o cemitério, o matadouro, o hipódromo, os reservatórios de água e oficinas do ramal férreo, entre outras, além da área de sítios destinada a abastecer a cidade com gêneros alimentícios (GOMES; LIMA, 2005:121).

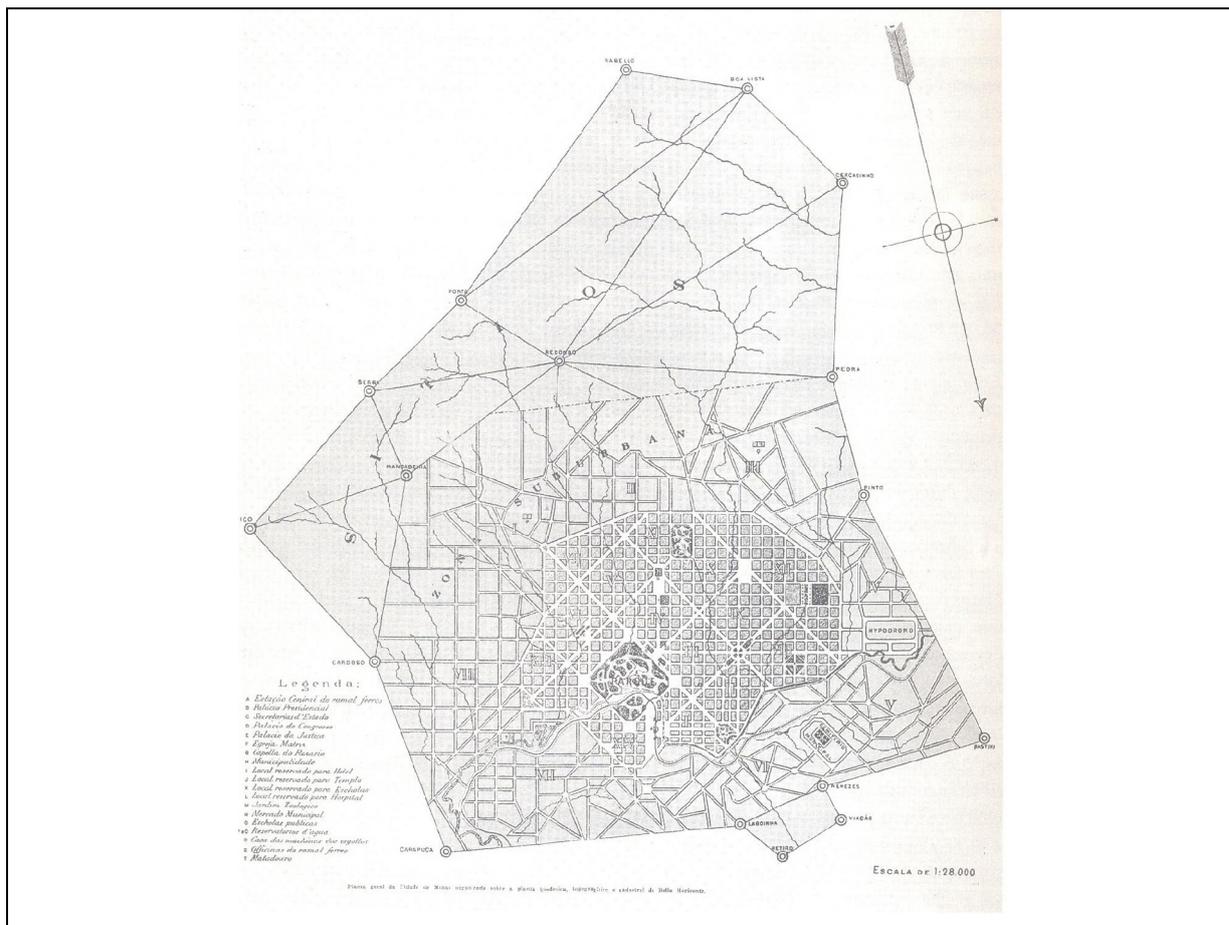


FIGURA 19 – Planta da “Cidade de Minas” elaborada pela Comissão Construtora apresentada ao Estado em 23 de março de 1895. Verifica-se a divisão do território da cidade em três zonas claramente definidas pelo traçado e pelos limites estabelecidos pelo perímetro da avenida de contorno: a zona urbana (ao centro); a zona periurbana (na periferia da primeira); e a zona suburbana (externa às duas anteriores).  
Fonte: BARRETO, 1995: 252.

No que se referia às edificações particulares, a área central foi também minuciosamente dividida em números: 3.639 lotes (de 480 a 600 m<sup>2</sup>), dos quais 417 eram reservados e só podiam ser vendidos ao fim de 10 anos, 353 pertenciam aos funcionários públicos (a serem sorteados), 597 haviam sido doados aos proprietários de prédios em Ouro Preto, 114 seriam concedidos em pagamento a ex-proprietários de terra do antigo arraial sobre o qual se implantava a cidade e os 2.158 restantes seriam postos à venda mediante leilões (SINGER, 1974: 220). Manifestava-se assim, o rigor no **tratamento matemático da cidade** e a restrição de seus planejadores à **leitura objetiva do território** urbano adotando critérios de ocupação pouco adaptáveis à natureza do espaço urbano moderno. Como observa Salgueiro (1997: 102), a representação de um conjunto de conhecimentos técnicos que passavam “em silêncio sobre as questões de uma ‘geografia social’ na construção da paisagem” urbana.

Como parte do programa necessário à instalação da modernidade, a capital devia também assumir uma função primordial ao exercício de seu papel republicano e inaugurador de um novo tempo na história nacional. Para fazer cumprir a “função didática” necessária à formação de cidadãos comprometidos com o progresso, uma toponímia representativa das principais cidades, rios, montanhas e datas históricas do Estado de Minas e da União foi escolhida para a denominação de ruas e praças da cidade (BARRETO, 1995: 253). A escolha da nomenclatura pretendia simbolizar “a nação projetada no espaço” urbano e oferecer a possibilidade de uma utilização educativa do mesmo, o que, segundo Salgueiro (1997: 81-83), remontava à leitura utópica da cidade surgida com a Revolução Francesa e desenvolvida durante o século XIX.

Nesse sentido, verifica-se que, em termos espaciais, embora o idealizador da planta da nova cidade tivesse os olhos no futuro, a objetividade refletida por ela correspondia na verdade a uma reiterada continuidade da forma quadricular empregada em muitas cidades pré-modernas conforme aponta Paula (2000: 25-26). No entanto, segundo o autor, apesar das semelhanças, as diferenças de motivação, de valores e interesses materiais, se encarregariam de transformá-la em um objeto diverso de todos aqueles pré-modernos. A regularidade da planta de Belo Horizonte, embora tivesse grandes semelhanças com as plantas de origem militar da antiguidade, em nada se pareceria com aquelas cidades após seu preenchimento pelo corpo social contemporâneo. Ela seria o reflexo da mesma modernidade em permanente estado de vir a ser que a criara.

Contudo, teria sido de forma “distraída” dos aspectos sociais, que o autor da planta acreditara entregar ao seu grande empreendedor - o Estado - um projeto satisfatório da integralidade das necessidades da vida moderna. De acordo com Reis, a planta entregue, além de satisfazê-lo por completo, demonstrava um cuidadoso estudo e detido exame da topografia do terreno que permitira uma configuração construtiva e dos arruamentos de maneira a dar uma idéia do que viria a ser a nova cidade (BARRETO, 1995:250). Com seus traços geométricos traduzidos em eixos viários e contornos delimitadores e norteadores da vida, além de determinar a partir de **onde** deveria se dar a ocupação do território, o engenheiro-chefe e seus auxiliares determinaram até mesmo **como** se daria a apropriação de seu espaço. No afã de criar representações de uma nova era, organizaram não só o substrato no qual deveria se desenvolver a vida mas também esta última, demonstrando uma exacerbada certeza sobre o seu poder de intervir na história.

Apresentada a planta, verificou-se que o real propósito da Comissão era o de através de um rigoroso planejamento voltado para a racionalidade do traçado urbano, o higienismo e o esteticismo, substituir todos os vestígios de um modo de vida que, embora já tivesse traços de modernidade, ainda remetia à fase colonial e estagnária que vivera até pouco antes o país. Nas palavras de Lemos (1998: 84) um objetivo claro de substituição de um *modus vivendi* através da transmutação tanto do urbanismo quanto da arquitetura com o propósito de elucidar uma ética moderna incorporada aos interesses republicanos vigentes. A aplicação dos princípios objetivos ao território urbano pretendia assim evidenciar certa capacidade de transformação da vida pela transmissão de informações novas pelo próprio espaço da cidade.

Apesar do esforço civilizador, já à época de sua inauguração em 12 de dezembro de 1897, o território urbano destinado a formatar a cidade de Belo Horizonte, apresentava os primeiros resultados de uma ocupação não planejada. O propósito de desenvolvimento centrífugo da cidade logo se revelara inverso à realidade social contemporânea que atingira finalmente o Brasil naquele fim de século. Composta em seus anos iniciais por um contingente formado por trabalhadores, aventureiros e imigrantes que ali encontraram grande dificuldade de estabelecer-se devido ao fato de não haver previsão de espaço para a população pobre (GOMES: LIMA, 2005: 122), a cidade planejada sobre as certezas da ciência já materializava suas primeiras dúvidas.

De acordo com Singer (1974: 221), as diferenças entre discurso e realidade foram um reflexo das esperanças frustradas de que Belo Horizonte se tornaria de imediato o centro da economia mineira, o que não ocorreu pelo menos nas primeiras décadas que se seguiram à sua inauguração. Em verdade, o impacto inicial da nova Capital sobre a economia regional pode até mesmo ser considerado nulo afirma o autor, o que teria motivado a ocupação de seu território apenas por uma população de funcionários públicos que se contrapunha aos trabalhadores empenhados na construção da cidade alojados às margens da zona urbana. Enquanto para os primeiros haviam sido determinados lotes e até mesmo bairros, para os demais não havia lugar no plano.

Assim, quase ao mesmo tempo em que a política oficial definida para a apropriação do espaço urbano havia determinado o eixo norte-sul como prioritário estabelecendo quatro vetores iniciais de ocupação - configurados pelo bairro dos Funcionários, a área próxima à Estação Ferroviária, a avenida Afonso Pena e a avenida do Comércio (atual Santos Dumont) -, o

movimento natural de desenvolvimento leste-oeste, característico do antigo arraial de “Belo Horizonte” sobre o qual surgia a nova cidade, era retomado sem constrangimento, contrariando o plano urbanístico realizado com tanto esmero. Verificavam-se então, as primeiras diferenças entre o projeto da cidade ideal e sua real configuração. Logo na primeira década de vida, já era possível perceber as conseqüências da desconsideração de segmentos menos favorecidos da sociedade para a qual havia sido planejada (PLAMBEL, 1985: 42-43).

Dos estudos topográficos às condições climáticas, da qualidade dos mananciais aos sistemas de esgoto e coleta de lixo passando pelo cálculo dos recursos de vida referentes à instalação de comércio e indústria, tudo havia sido pensado sistematicamente de modo a estabelecer uma perfeita “mecânica do urbano” (SALGUEIRO, 1997: 151-153). Entretanto, de forma imprevista, a necessidade de assentamento dos estratos sociais menos favorecidos, como o próprio operariado implicado na construção da cidade, subverteu as tentativas de controle do Estado sobre o planejamento e ocupação do território. Os primeiros sinais vitais da nova capital revelaram-se assim, condizentes com o caráter transformador da vida sobre o espaço que, sozinho, constitui-se somente a representação de uma “história congelada” como afirma Santos (1999: 86).

Inaugurada ainda longe de estar terminada e com muitas obras incompletas, a cidade necessitaria ainda de muitos anos para o atendimento até mesmo dos serviços básicos de infra-estrutura (SINGER, 1974: 222). Mas, se por um lado, não era oferecido nenhum conforto e comodidade, por outro, a notícia das rendosas obras que se encetavam em Belo Horizonte, com perspectivas de ganho abundante e fácil atraíam trabalhadores de ambos os sexos e de todas as nacionalidades que, impedidos de ocuparem a zona urbana, improvisavam cafuas e barracões na periferia fazendo crescer a população e surgir as primeiras demandas por atividades comerciais (BARRETO, 1995: 347) que acelerariam seu processo de transformação contraditório diante das certezas da ciência urbanística.

Enquanto diziam-se maravilhas do que a nova cidade iria ser e os ambiciosos de fortuna passavam não só a vê-la como um novo eldorado que recordaria os áureos tempos do nascer de Minas, o entorno da Estação ferroviária, um dos principais acessos à nova capital, ia-se adensando pela população que chegava à recém fundada cidade dando origem a um amontoado de pequenas edificações de tábuas e zinco que logo as pessoas denominaram “Favela”. Estabelecidos os primeiros habitantes, como uma conseqüência imediata, surgiram

logo atividades necessárias ao seu suprimento. Assim, juntamente com os moradores recém chegados, estabeleceram-se também as primeiras atividades comerciais referentes a armazéns destinados a abastecê-los de gêneros alimentícios e outras utilidades (BARRETO, 1995: 367).

Em 1901, somente quatro anos após a inauguração da nova capital, já haviam sido instalados o primeiro Mercado Municipal e um número significativo de pequenas indústrias, tais como, serrarias, carpintarias, fábricas de ladrilhos, marmorarias, fábricas de carroças, de tecidos, olarias, curtumes, fábricas de sabão entre outras. Estas movimentavam o comércio local e revelavam o contraditório processo de ocupação do território urbano contemporâneo surpreendendo a cada dia os idealizadores da moderna capital. Na medida em que chegavam novos habitantes e cresciam a demanda e a diversidade dos serviços, o futuro batia às portas da cidade. Não o futuro planejado mas o futuro naturalizado pela vida que já se desenvolvia ali. O progresso que chegava revelava a prevalência do tempo sobre o espaço da cidade demonstrando que era aquele e não este o determinante das novas geografias humanas que já começavam a surgir.

Passada a primeira década de vida, Belo Horizonte contava com uma população de 38.000 habitantes, dos quais 70% encontrava-se fora dos limites da zona urbana ocupada então quase exclusivamente por funcionários públicos (Superintendência de Desenvolvimento da Região Metropolitana de BH - PLAMBEL, 1985: 45). Justamente estes excluídos, os pioneiros responsáveis pelo estabelecimento da ligação entre matéria e energia que somente juntas constituem efetivamente cidades, encontravam-se em atividade nas principais tarefas que ofereciam vitalidade à jovem capital dividindo-se entre os setores primário (12,1%), secundário (40,2%) e terciário (29,64% em serviços domésticos e 16,47 no comércio). Era através deles que a totalidade da população – urbana e suburbana - se abastecia nas relações estabelecidas durante as trocas saudáveis e diversificadas que somente as cidades vivas são capazes de proporcionar.

Ocupando-se das áreas menos nobres da cidade, situadas em sentido leste-oeste, os promotores dos primeiros sinais vitais de Belo Horizonte determinaram assim o contraste da cidade planejada com a cidade em vias de produção, manifestando a prevalência dos processos sociais sobre o espaço urbano quantificado, descrito em números e preciso em suas formas geométricas. O desmonte das certezas do planejamento absoluto da vida revelava desde a entrada da cidade em sua primeira modernidade, que a tentativa de imprimir um valor

de qualidade ao espaço passava, obrigatoriamente, pela compreensão dos processos sociais implicados em seu preenchimento.

No entanto, mesmo herdeiro da bagagem de um século inteiro de investigações que haviam dado muitos passos no sentido do conhecimento da natureza das cidades modernas, o envolvimento demasiado com a ciência urbanística nascente na transição dos séculos XIX para o XX acabou por provocar certa estagnação do pensamento social conduzindo ao entendimento da cidade como um espaço objetivo e ideal. O Brasil, assim como muitas nações do mundo, encontrava-se confiante na possibilidade de domesticar o futuro apostando em verdades absolutas e na resolução de todos os problemas urbanos através de um raciocínio simplista que definia com argumentos válidos, embora não conclusivos, o certo e o errado (COSTA; SCHWARCZ, 2000: 12).

Assim, a ciência urbanística representada pela criação de Belo Horizonte, ao mesmo tempo em que resolvia questões relevantes para a salubridade da cidade perdia de vista o entendimento de que o espaço e o tempo são elementos delineadores e abrangentes das qualidades essenciais do mundo físico como afirma Soja (1993: 35). De acordo com o autor, as dimensões abstratas da espacialidade, da temporalidade e do ser social não são mais vistas como os elementos que abarcam todas as facetas da existência humana oferecendo-lhe vida através de um constructo social que molda a realidade empírica e é simultaneamente moldado por ela. Deste modo, desconsiderando tais aspectos, a ordem espacial da existência humana passava a ser pensada tão somente como uma produção material.

Desta forma, ainda que o propósito de Reis fosse baseado em idéias de remodelação das coisas e do espaço, característica intrínseca aos homens do século XIX empenhados na busca de soluções para melhoria da qualidade de vida e conquista de um futuro promissor, entre o olhar que contemplava o horizonte nas manhãs frias da nova capital, e o gesto fundador e organizador do espaço estabeleceu-se “um verdadeiro abismo” como observa categoricamente Salgueiro (1997: 154). Trazia-se de volta os mesmos desafios que outrora criaram a certeza da conquista do progresso e que se materializavam nas dúvidas causadas pela mobilidade da modernidade.

### 4.3.2 A transformação da cidade

Durante todo o século XX o desenvolvimento da cidade-símbolo da modernidade no Brasil se faria de modo a contrastar com seu plano original criando atritos permanentes com os propósitos engenheirísticos de perfeita arregimentação da vida e do espaço urbano em meio ao dinamismo econômico e cultural inato dos tempos modernos. Faria com isto, emergir reiteradamente, novas propostas de organização espacial reflexivas do mesmo objetivo fundante da nova capital revelando um pensamento fixo e único por meio do qual se pretendia organizar a realidade prático-sensível em permanente movimento da cidade contemporânea.

A imobilidade do pensamento científico e progressista diante da flexibilidade das ações humanas sobre o espaço podia não só ser sentida na cidade em formação como vista no vazio que dominava o território planejado em contraposição à efervescência que já se verificava em suas imediações. O crescimento simultâneo de uma cidade oficial, em conformidade com os padrões determinados pelo Poder Público, e uma cidade real correspondente às necessidades, possibilidades e carências da maior parte da população (PLAMBEL, 1985: 46) era o principal indício de que algo havia de ingênuo no desejo incontido de conquista do progresso pelos meios então estabelecidos.

Entendida em sentido amplo como um caminho para a evolução não apenas material mas também moral dos indivíduos, a idéia de progresso da qual o principal idealizador de Belo Horizonte era militante fora traduzida através de preocupações sinceras com o desenvolvimento do país e a regeneração do homem por meio da instrução e da cidadania como constatou Salgueiro (1997: 29-30). Segundo a autora, acreditava-se que era chegada a hora do conhecimento científico influenciar a política determinando para esta última alguma ordem compreensível e sistematizável pela intelectualidade humana, no que o conhecimento politécnico de Reis se adequava com perfeição.

A intenção de se fazer com que a razão e a ciência estabelecessem as decisões políticas no interior do plano da cidade, embora teoricamente convincente e até mesmo responsável por muitos benefícios estéticos e relativos à saúde do organismo urbano, em termos práticos não correspondia à vitalidade que seu corpo social adquirira com a entrada no mundo moderno. De fato, não era difícil reconhecer que o legado deixado pela experiência de progresso vivida pelo século precedente era não só considerável como a herança deixada por ele parecia boa, e

o caminho apontado seguro (COSTA; SCHWARCZ, 2000: 58). Contudo, a opção pelo conhecimento do real apartado da riqueza e imprevisibilidade da vida provocou um descompasso entre forma e conteúdo na formação do espaço citadino.

Passados os vinte primeiros anos de vida dedicados à complementação dos trabalhos de instalação da capital, a cidade já se encontrava em crise diante dos verdadeiros valores do progresso. O advento da Primeira Guerra (1914-1918) colocara em xeque as reais certezas da ciência em razão de sua manifesta capacidade de orquestrar o extermínio de milhões de pessoas por meio de armas produzidas em escala industrial. Apesar disso, enterrados os mortos, logo a cidade retomara seu crescimento e as esperanças no futuro ressurgiram no horizonte deixando no passado o que a ele pertencia. Como um sinal da volatilidade moderna, foram retomadas as obras de consolidação da cidade.

Em contrapartida às perdas ocasionadas pela guerra, um novo impulso econômico assaltara o país e conseqüentemente o Estado de Minas. Os estímulos internos à produção industrial, motivados pela dificuldade de importação de bens de consumo estrangeiros durante os quatro anos do conflito, levaram à aceleração do desejado processo de desenvolvimento nacional elevando um pouco mais a importância dos grupos sociais urbanos formados por uma emergente burguesia industrial e seu operariado (MORAES, 2003: 297-303). Belo Horizonte elevava-se então, à condição econômica de um centro regional de relativa importância onde o número de profissionais liberais e operários já se tornava evidente juntamente com suas implicações na transformação da cidade.

Já na década seguinte, a nova capital representava um dos centros industriais mais expressivos de Minas fazendo notar em seus estratos sociais o aumento do número de profissionais neste ramo de atividade (34,6%), em profissões liberais (7,3%), e no comércio e corretagem (12%) (SINGER, 1974: 234). A cidade deixava a condição inicial de capital administrativa para se tornar também uma capital econômica, passando a abrigar no restrito espaço da zona urbana a quase totalidade das indústrias de médio porte (de 20 a 50 funcionários) existentes, e na zona suburbana as ainda poucas de maior porte. Como estímulo à instalação industrial ofereciam-se incentivos, tais como isenção de impostos e fornecimento de energia elétrica para estabelecimentos com capital superior a vinte contos (ESTADO DE MINAS, 1997).

Concomitantemente, enquanto a zona urbana era equipada com novos estabelecimentos industriais, comerciais e culturais, e a vida tornava-se intensa em seu interior com a realização de conferências, audições musicais, eventos teatrais e cinematográficos, exposições artísticas e produções literárias, todos apresentados nas sofisticadas casas de espetáculos e cinemas que se multiplicavam pela cidade, na zona de sítios as primeiras modificações territoriais ocorriam. Enquanto o centro ganhava ares de uma sofisticada modernidade, a periferia assumia a realidade da maior parte da população dividindo suas ex-colônias agrícolas e anexando-as à zona urbana inserido-se assim, ainda que de forma diversa, nos mesmos ares centrais que ativavam e nutriam novas formas de vida e ação (ESTADO DE MINAS, 1997).

Em conseqüência da subdivisão das glebas rurais em pequenos lotes colocados à venda por companhias de desenvolvimento da capital, grande estímulo à expansão “extra-muros” surgiu. Tornados menores e economicamente mais acessíveis, os terrenos resultantes do desmembramento de territórios periféricos passaram a cumprir, sob o comando estatal, um papel de reserva da zona urbana, garantindo a preservação da ordem em seu interior. O rigor adotado no núcleo central tornara-se assim, responsável por penalizar a zona suburbana que passara a receber não apenas uma população de menor poder aquisitivo como tudo o que fosse considerado menos relevante ao primeiro anel da cidade (LEMOS, 1988: 69).

Deste modo, na década de 30 se estendiam os horizontes dos primeiros bairros populares projetados pelo próprio poder público que não só permitia como estimulava a expansão da periferia garantindo o “saneamento social” do centro. Simultaneamente, constatava-se uma inflexão importante no urbanismo uma vez que tornavam-se evidentes os efeitos da forma de crescimento que a cidade vinha assumindo desde sua fundação tornando imperativa a necessidade de uma postura mais crítica em relação ao plano. Tais aspectos provocaram a emergência de novas discussões e reproposições que visavam a articulação entre a cidade ideal e a cidade real enquanto esta última continuava a aumentar tornando iminente a deformação definitiva do plano (GOMES; LIMA: 2005: 122).

Em meio à discussão sobre a forma urbana, a cidade crescia não apenas em tamanho como também em problemas. De acordo com o Departamento Geral de Estatística do Estado, 603 estabelecimentos industriais de pequeno porte já haviam se instalado em fins da década de 30 e o comércio elegante do centro era motivo de orgulho para os cidadãos. Ao mesmo tempo, na periferia, já se sentia o reflexo de um afluxo de pessoas que, estimuladas pelo crescimento

econômico da capital, sua elevação à condição de centro cultural e de saúde, vieram se somar aos privilégios oferecidos pela cidade sem, contudo, encontrar abrigo no plano. De 55,5 mil habitantes em 1920, Belo Horizonte subira seu contingente populacional para 214 mil almas nas proximidades da década de 40 (ESTADO DE MINAS, 1997).

Na medida em que inseria-se na modernidade, a cidade revelava o característico processo de concentração/ centralização que envolve a problemática urbana das cidades circunscritas no contexto emancipatório do capitalismo (LEMOS, 1982: 1). A cidade apresentava, já nas primeiras décadas de vida, um movimento de urbanização no sentido de transferência de atividades e populações rurais para a cidade formal através da agregação de territórios periféricos ao centro – concentração – e, ao mesmo tempo, um desenvolvimento desigual das atividades econômicas que concentravam-se no interior do núcleo urbano central - centralização. Tais características refletiam deste modo os primeiros efeitos do advento e evolução do capitalismo sobre as estruturas urbanas pensadas de modo ainda fixo pela ciência urbanística que havia criado a cidade.

Na contra-mão dos acontecimentos e apesar de o espaço planejado tornar-se cada vez menos determinante das transformações sociais e econômicas expostas com o desenvolvimento da cidade, era sobre ele que recaíam as principais iniciativas do poder público. Às transformações territoriais ocorridas de forma diversa do que havia sido prognosticado, o Estado passou a responder com novos planos reforçando a prevalência do caprichoso desejo de construção da história sobre as novas geografias que já despontavam na paisagem. Diante de uma cidade que, com apenas 34 anos, extrapolara em 30 milhões de metros quadrados o território previsto pela Comissão Construtora, a Diretoria de obras voltava-se para o fato de que a área urbana encontrava-se “circundada de maneira asfixiante por um emaranhado de vilas de 10 a 14 metros de largura” (ESTADO DE MINAS, 1997).

Surgiram assim as primeiras propostas de replanejamento do território da capital vistas como a única solução possível para os problemas sócio-espaciais que se apresentavam. Para elaborar o Plano Regulador que devolveria a ordem ao território urbano foi criada a Comissão Técnica Consultiva da Cidade. Esta, seguindo a moda em vigor de acompanhamento dos exemplos das consideradas grandes e adiantadas cidades do mundo, adotara como função primordial a de orientar a execução do plano e zelar pelo seu “fiel cumprimento”. Sob os cuidados de Lourenço Baeta Neves, engenheiro politécnico assim como Reis, formado pela

Escola Livre de Engenharia de Belo Horizonte onde era professor, entre outras, da disciplina de Higiene e traçado de cidades, a Comissão logo elaborou um “plano de expansão racional da cidade” já que não era possível contê-la (GOMES; LIMA, 2005: 123).

Através da subcomissão de Arquitetura e Urbanismo representada por Lincoln de Campos Continentino defendia-se que a falta de visão de conjunto e de previsão eram as mais graves falhas cometidas nas cidades de todo o mundo (GOMES, LIMA: 2005: 124-125). Não menos especializado que os demais engenheiros que haviam discutido o crescimento urbano e ainda pós-graduado em Harvard, Continentino possuía a bagagem e a credibilidade necessárias à época para ser não só ouvido como seguido sem muitos questionamentos. Em seu projeto global defendia: um sistema de grandes avenidas interligando a zona urbana à suburbana e às cidades vizinhas; um sistema de parques e jardins interligado a tais avenidas; a substituição dos tortuosos traçados suburbanos por arruamentos mais adaptados à topografia; e, ainda, a definição de um zoneamento com a divisão da cidade em três áreas – residencial, comercial e industrial - com a elaboração de um código que regulasse a ocupação do solo.

Buscando organizar, controlar e estabelecer parâmetros de crescimento que permitissem a retomada do controle sobre a cidade, o Estado provocou, inversamente ao desejado, a determinação de poderosos vetores de expansão urbana. Norteados pela ideologia da modernização e dispostos a estendê-la à totalidade da mancha urbana que já se tornara o território da cidade naqueles anos, acabou por provocar sua extensão para ainda mais adiante. Embora o Plano Regulador de Continentino jamais tenha sido implantado em sua inteireza, os apontamentos oferecidos por ele influenciaram as transformações que se seguiram nas décadas seguintes de 40 e 50 causando significativos deslocamentos nas fronteiras estendidas da cidade (ESTADO DE MINAS, 1997)

Em plena reestruturação econômica do país quando este passava a assentar-se em bases urbano-industriais encerrando a fase inicial de um desenvolvimento agrário-exportador em que se desenvolveram somente indústrias de bens de consumo duráveis, a cidade recebeu um novo impulso rumo ao progresso com as intervenções urbanas advindas de novas esperanças de desenvolvimento. Afirmando-se por meio da bandeira industrialista, o Estado, passou a empenhar-se na recuperação da imagem da capital mineira como cidade moderna e, portanto, condizente com o projeto nacional (PLAMBEL, 1985: 69). Para tanto, mandou elaborar a primeira planta cadastral da amadurecida capital traçando sobre ela os novos bairros,

extensões e aberturas de avenidas, além de conjuntos habitacionais. Enquanto isso, a vida, que já se mostrava longe de tornar-se impossível diante do caos visual da cidade era potencialmente estimulada pelo cenário de maior clareza que passou a resultar da visão global de seu território.

Como reflexos do novo impulso de progresso resultante de uma noção já deturpada em relação à de Reis, foram interligados os limites da antiga zona urbana à cidade de fato existente, através da implantação de duas avenidas radiais: a leste, a extensão da avenida Amazonas, e, a norte, a avenida Antônio Carlos. Em suas extremidades, dois bairros representativos dos contrastes da natureza do espaço urbano contemporâneo, igualmente representativos de propósitos desenvolvimentistas: a Cidade Industrial (1941), projetada para receber as indústrias pesadas que, por seu porte, não mais cabiam na paisagem central; e a Pampulha (1943), destinada a servir de símbolo do lazer e sofisticação que podia oferecer uma cidade moderna.

Deste modo, como uma **fonte geradora** de novas estruturas, novas práticas e relações urbanas, o Estado reforçou a interligação entre a forma espacial e o processo social “criando os efeitos empíricos do desenvolvimento geograficamente desigual” sem contudo, haver pretendido, de modo algum, este resultado (SOJA, 1993: 66). A criação de novos centros urbanos com funções específicas – lazer e indústria – levou então, à redução da importância da antiga zona urbana como principal área referencial da cidade e à dispersão ainda maior do território citadino com a alteração do eixo de crescimento norte para o vetor norte-centro-oeste determinado pelas avenidas e bairros implantados (PLAMBEL, 1985: 71).

O propósito de recuperação do controle do crescimento sócio-espacial da cidade através das novas intervenções implicou assim em estímulo ainda maior à extensão periférica levando à percepção de que o acompanhamento das transformações urbanas superava a capacidade de regulação por parte do poder público e revelando uma certa “ingovernabilidade” da cidade diante de tão rápidas transformações. Somente entre 1940 e 1946 quase 30 novos loteamentos haviam sido aprovados e cerca de 23.000 lotes foram disponibilizados em diversas regiões da capital, levando o então prefeito, Otacílio Negrão de Lima, a assumir a incapacidade de suprimento dos serviços urbanos básicos que reivindicava a população em permanente crescimento (ESTADO DE MINAS, 1987).



oeste. Formado pelas principais vias de acesso ao centro, o eixo fora literalmente invadido por estabelecimentos comerciais abrindo caminho para a metropolização (ESTADO DE MINAS, 1997).

Neste momento, a cidade já contava com 34 favelas que abrigavam uma população de aproximadamente 41.000 habitantes, o que levou à criação, em 1955, de um Departamento Municipal de Habitação e Bairros Populares. Mais uma vez, assumia-se o compromisso de fazê-la organizada por meio da adoção do discurso progressista que afirmava estar em busca da “recuperação moral e econômica dos habitantes das favelas, por via da eliminação destas e sua substituição por bairros populares e moradias de baixo custo” (GOMES; LIMA, 2005: 133). Paralelamente à iniciativa privada, que produzia desenfreadamente novos loteamentos, o poder público passava então a construir conjuntos residenciais de até 96 apartamentos - como fora o caso do Conjunto Santa Maria - em busca do reestabelecimento da ordem.

Em paralelo ao desenvolvimento dos corredores viários pericentrais onde haviam se concentrado as atividades terciárias provocando a descentralização da cidade, cresceram os propósitos de replanejamento do território. Gradativamente, estimulando o processo de metropolização, porém, declarando estar em busca da restauração de uma ordem urbana, o poder público se rendia ao movimento das forças de mercado e, conforme expõe Singer (1974: 266), passava a intervir deliberada e conscientemente na condução do processo de expansão urbana. A partir disso as tentativas de racionalização e tratamento científico do espaço tornaram-se tão vãs quanto a busca de contenção das forças sócio-econômicas em mutação permanente.

Em meio à perceptível coincidência da problemática do urbano com a do planejamento urbano através da transformação do espaço em elemento mais determinado que determinante pelo complexo técnico-social das atividades de produção e intercâmbio (CASTELLS, 1979: 209), a partir de fins dos anos 40 o poder público volta-se para novas propostas periféricas como as de criação de cidades satélites polarizadas por Belo Horizonte - apresentada à Câmara Municipal em 1949 pelo prefeito Otacílio Negrão de Lima - e a instalação de um Serviço do Plano Diretor - datada de 1951 e apresentada por Américo René Giannetti. Insiste-se deste modo, no propósito de desenvolvimento num sentido harmônico e racional diante de uma cidade cujos processos sociais tornavam-se a cada dia mais autônomos.

Neste ínterim, novos ritmos e atividades se multiplicaram por toda a cidade e a antiga zona urbana, que se tornara apenas o centro simbólico do crescido território citadino, começa a desaparecer enquanto tal, isto é, enquanto lugar que serve de ponto de referência para a identificação da linguagem urbana conforme observa Castells (1979: 195). Como uma conseqüência dos novos tempos que se refletem no espaço urbano, de acordo com o autor, embora o centro conserve seus monumentos e não deixe de condensar expressões vividas nos anos iniciais da cidade, neste momento passa a assimilar o impressionismo dos arranha-céus e a mudança de valores implicadas na modernidade tendendo a especificar-se num conjunto de relações recíprocas entre o traçado da cidade e os fluxos de circulação periféricos.

Verifica-se que, mais do que através da ocupação direta do espaço urbano pela indústria, a industrialização provoca uma nova forma de mobilização de todo o território pelas próprias formas de existência, de habitação e de deslocamento dos homens que ela cria, fazendo com que o povoamento - industrial e urbano - reflita uma paisagem nova em que tudo depende da cidade e tudo está sujeito ao uso que dela pode fazer o cidadão (GEORGE, 1997: 134). Transformando-se em pólo da economia regional na década de 50, Belo Horizonte passou a refletir do modo descrito, todos os efeitos resultantes de sua entrada em uma segunda etapa de desenvolvimento moderno provocada pelo aperfeiçoamento do processo de desenvolvimento industrial com a implantação de estabelecimentos destinados à produção pesada e de bens de consumo duráveis.

Na segunda metade do século a contraditória combinação entre crescimento econômico e um regime de governo ditatorial provocou “milagres” tanto na economia como no movimento de explosão da cidade. Na década de 70, ao mesmo tempo em que proliferavam indústrias na periferia e a região metropolitana concentrava quase 80% dos investimentos realizados em Minas Gerais, o setor terciário sofria um processo de “concentração e modernização” que se tornava perceptível na ampliação e multiplicação dos serviços com o surgimento de grandes estabelecimentos comerciais – como o CEASA e o MAKRO – às margens dos eixos de circulação regional.

A expansão urbano-industrial favorecia assim a primazia do comércio sobre as demais atividades desenvolvidas na cidade, inclusive sobre a atividade industrial. Em 1975 ocupavam-se de funções comerciais 40,8 % dos trabalhadores urbanos e, entre 1949 e 1970, o Censo registrara que 85% da riqueza gerada pela capital provinha desta atividade enquanto

somente 11% correspondiam à atividade industrial. Apesar da importância desta última, seu estímulo à atividade comercial se refletiu em todo o território da metrópole que passou a constituir-se de sub-centros articulados por corredores de atividades terciárias e de apoio à indústria.

Acompanhando a oferta de serviços e infra-estrutura, a população ocupou-se então das áreas favorecidas pela instalação dos distritos industriais, situadas a norte e oeste da capital, formando novos núcleos que dariam origem à formação de “cidades” na cidade, ou seja, a novos centros cuja oferta de serviços seria capaz de suprir as principais funções necessárias à vida urbana, inseridos no território de uma única cidade. De modo inverso ao movimento inicial do organismo urbano no sentido de concentração/centralização acentua-se um movimento de centralização/dispersão (PLAMBEL, 1985: 109-110). Perdida na imensidão de um espaço urbano infinito, denso e multifacetado, a cidade passava assim, a reinventar seu território dividindo-se em novos núcleos determinados por administrações regionais.

Nas décadas que antecedem o centenário da ainda jovem, porém, experiente capital, enquanto renovavam-se as esperanças de formação de unidades territoriais de conservação da vida iniciando uma nova etapa de desenvolvimento urbano sobre a qual pouco ainda conhecemos, novos planos de organização espacial foram novamente implantados numa corrida perpétua em busca da ordem urbana. Embora todos os projetos até então implantados houvessem sido burlados pela cidade real, o poder público continuaria a quantificar elementos e a produzir planos diretores destinados a atender uma demanda por instrumentos de controle e previsão do crescimento da cidade (GOMES, LIMA, 2005: 134).

Em meio à imersão do espaço urbano na imaterialidade de uma cidade invisível resultante da evidente condição etérica de seu movimento sócio-espacial, nas décadas que se aproximam do fim de mais um século, Belo Horizonte recebe ainda numerosos estudos quantitativos cujo objetivo continua a refletir o desejo de traduzir em números a realidade da metrópole buscando fazê-la coincidir com os insaciáveis objetivos do progresso que, tendo revelado, há muito, toda sua imoralidade, continuava (e ainda continua) a ser perseguido sem restrições.

#### 4.4 Da cidade postulada à cidade produzida

Em seu processo de planejamento, crescimento e replanejamento constantes, a cidade postulada como o símbolo da inserção brasileira nos tempos modernos revelou, em pouco mais de cem anos de existência, o movimento permanente de reinvenção de sentido a que se dedicam os organismos urbanos em sua trajetória de superação das sucessivas crises que comprometem a realização plena da forma-conteúdo. De modo emblemático, no curto intervalo que se estende de seu nascimento à maturidade, a primeira criação moderna em forma de cidade em nosso país demonstra a distância que nos separa, ainda hoje, da compreensão do fenômeno urbano colocando-nos diante de nossa própria criação.

Recuperando elementos marcantes pela longevidade histórica que possuem, planejada como um feudo e traçada “num só golpe, fixa e congelada para sempre, como se feita da noite para o dia por gênios das Mil e Uma Noites” (MUMFORD, 2005: 426), Belo Horizonte demonstrou logo em seus primeiros anos de vida, o quão sutis são os processos de transformação sócio-espacial que fazem de uma simples forma urbana, forma-conteúdo ou cidade. A determinação de limites físicos e populacionais, bem como a definição de espaços diferenciais destinados a somente três modos de vida – o do cidadão urbano, o do suburbano e o do agricultor – em meio à multiplicidade de tempos e espaços que criam novas e múltiplas formas de vida na modernidade, revelaram o quanto nossos projetos e conhecimentos urbanísticos são ainda incompatíveis com a etapa de sedentarização em que nos encontramos.

Pensada por uns e construída por todos, a cidade ideal transformada permanentemente em cidade real apresentou-se, em vários momentos, como um símbolo da sucumbência do conhecimento à pragmaticidade de uma disciplina científica que desconsiderava os processos sociais em nome da ordem e beleza estáticas que o excesso de vida da modernidade não mais permitiam. De acordo com Secchi (2006: 19) um rompimento com o fato de ser a tarefa de se desenhar cidades uma atividade prática e produtora de resultados concretos, de casas, ruas, praças e espaços verdes, mas também de experiências sensíveis reunidas pelos inúmeros tempos e espaços, individuais e coletivos, que se multiplicavam na modernidade.

Concomitantemente, através de sua curta e densa história é possível verificar que, se as tentativas de definição e demarcação de uma nova disciplina capaz de intervir de modo seguro e objetivo no território urbano marcam a trajetória de desenvolvimento da cidade, não menos

marcante é o vínculo estabelecido entre o pensamento urbanístico e a administração municipal. Desde a transferência ao Estado de toda a terra destinada à construção da nova capital, teria sido através dele que o ritmo de desenvolvimento orientado para o progresso adquirira maior ou menor dinamicidade. Conforme aponta Lefèbvre (2001: 161) tal transferência seria a responsável pela atribuição de recursos e poder colossais ao Estado concedendo-lhe autoridade suficiente para intervir no curso da história.

Através da preocupação industrialista que prometia fazer progredir, moral e materialmente, os homens, teria sido o conjunto dos poderes políticos da nação, em todas as suas instâncias, um dos atores de destaque na materialização dos efeitos contraditórios do progresso durante todo o século XX. O impulso dado pelo Estado na liberação das forças de mercado por uma fé inabalável na idéia de progresso como a solução para a conquista de um futuro melhor, fora determinante para o crescimento e acirramento das questões urbanas da cidade em questão. Tal incentivo tornara-o, senão o maior, o mais apto empreendedor da modernidade que, perfeitamente retratado no desenvolvimento da capital mineira, assumira o papel de historiar.

Entretanto, os resultados produzidos pelas rápidas transformações sócio-espaciais, mesmo sob a orientação de sucessivos planos reguladores orquestrados pelo poder público em suas reincidentes tentativas de produção de uma história nova, revelaram-se, a cada dia, mais controversas. A cidade demonstrara que aquilo que realmente se conseguia com o progresso era muito menor que o prometido por ele, ao mesmo tempo em que recuperava sua precedência sobre as iniciativas de dominação que recaíam sobre seu espaço. A prevalência das novas geografias que surgiam de forma rápida e pouco compreendida revelaram, no caso de Belo Horizonte, um eterno desejo de se fazer história mesmo em meio à prevalência da configuração sócio-espacial que já comandava a história da cidade.

O desenvolvimento da capital demonstra assim, que as geografias passam não apenas a se impor à construção da história da cidade como a cidade, através de seu representante maior na modernidade, passa a valer-se delas para fazer a história. O Estado gradativamente ajusta-se à inversão dos processos de transformação sócio-espacial moderna e passa a cooperar com a transformação e expansão dos territórios urbanos estabelecendo novas funções e estimulando novas configurações geográficas sem, contudo, pretendê-las ou prever suas conseqüências. Embora em tese as propostas de intervenção urbana realizadas durante todo o século, pretendessem garantir a sistematicidade e a coordenação de todas as funções municipais e

orientar no sentido do progresso material e social dos indivíduos, a realidade implantada por ele foi a de multiplicação do sistema urbano e das dificuldades de coordenação do mesmo.

De acordo com Singer (1974: 266) “o erro básico” cometido pelo Estado teria sido o de confundir causa e efeito na produção do espaço citadino. Segundo o autor, a ausência da percepção de que os centros econômicos se tornam, às vezes, Capitais Políticas, devido à sua pujança econômica mas, que Capitais Políticas não se tornam centros econômicos sem um impulso adequado para isto, talvez tenha sido o principal fator que o teria levado a não compreender de que modo o estímulo ao que se entendia como “caos urbano” era dado. Sob o disfarce de representante do interesse geral da sociedade, com suas ações políticas o Estado foi responsável pela acentuação das formas contraditórias do desenvolvimento urbano.

A preocupação recorrente com uma demanda que acreditava-se ser por instrumentos de controle e previsão do crescimento e também a busca incessante pela coordenação do desenvolvimento dos serviços e obras públicas em toda a cidade, absorveram de maneira tal as iniciativas públicas que acabaram, de certa forma, por impedir o estudo da essência das transformações. Nas palavras de Santos (1999: 95) dificultaram o entendimento do real como um processo de “cissiparidade, subdivisão e esfacelamento” das experiências e modos de vida determinados pela modernidade, esvaziando de movimento a busca pela compreensão da totalidade formada pela soma das partes da cidade.

Diante de um desenvolvimento sócio-espacial sempre precedente às iniciativas de reestabelecimento da ordem urbana, havia (e ainda há), sobretudo, um desafio claro de compreensão da espacialidade criada pelo conteúdo social que na cidade moderna passa não apenas a preencher o espaço mas a produzir rapidamente novas formas urbanas. Conforme Soja (1993: 74), diante de uma interação complexa e problemática entre a produção das geografias humanas e a constituição das relações e práticas sociais na cidade, tornara-se necessária uma interpretação teórica e política da realidade. Esta, por sua vez, deveria compreender que a espacialidade criada pela vida social era algo simultaneamente contingente e condicionador, um resultado e um meio de construção da história, ou seja, algo que faz “parte de um materialismo histórico e geográfico, e não de um simples materialismo aplicado às questões geográficas”.

Verifica-se assim, que o critério fundamental para a compreensão da natureza da cidade inserida no contexto da modernidade não é a compreensão do espaço como pretendia a disciplina urbanística, e sim, o ambiente. É através do caráter de totalidade oferecido pela idéia de ambiente que podemos encontrar elementos que nos permitam identificar de que maneira se organizam as energias emancipatórias modernas, de modo que estas possam apontar-nos caminhos possíveis para o conhecimento das características econômicas, sociais e culturais que juntas, implicam no dinamismo das transformações contemporâneas. Deste modo, talvez seja possível intervir de forma mais coerente no processo histórico da sociedade.

Contudo, nessa busca é importante ressaltar que a cidade é, acima de tudo, o resultado do diálogo, da procura incessante pelo equilíbrio entre opostos. Não requer apenas ruas retas mas também tortuosas, não apenas verdor mas também vidro e concreto, não apenas conservação e trato dos monumentos mas também o entusiasmo da novidade, enfim, não apenas ordem mas também desordem para que possa realizar-se em toda sua plenitude como observa Schneider (1962: 328- 329). Por isso, nenhum plano total é útil à cidade bastando a ela a determinação de um centro de gravidade em torno do qual possa se desenvolver, afinal, “a vida e, por conseguinte, a cidade, precisam de certa dose de desleixo” completa o autor.

Por tudo isso, Belo Horizonte revela-se um experimento emblemático de cidade que muito tem a nos ensinar sobre formas-conteúdo. Como uma espécie de resumo da História, esta cidade, formada por um pensamento estático e transformada pela dinamicidade da vida moderna, planejada por alguns e apropriada por todos, demonstrou em seu processo de planejamento e replanejamento que “jamais se deve confundir uma cidade com o discurso que a descreve” como afirma Calvino (1990:59), e que, embora haja uma ligação entre eles é a atividade prática dos homens e não a teoria que determinam os resultados. O curto intervalo de tempo que separa o “feudo” da metrópole revela ainda, que a única certeza sobre o fenômeno urbano é sua permanente capacidade de estímulo, criação e preservação da vida. Se, de algum modo, ocorre a perda da natureza humana na produção do espaço urbano, não é senão porque nós, que fazemos da cidade o que ela é, a perdemos. A cidade, tal como um espelho, apenas reflete-nos e devolve-nos nossas próprias dúvidas.

## 5 CONCLUSÃO

A investigação da natureza do espaço urbano a partir do processo de formação e transformação dos territórios citadinos em sua trajetória histórica até a contemporaneidade implica no desfazimento de um quebra-cabeça montado pela humanidade em permanente mutação desde a origem da cidade. Equivale a olhar o passado registrado pela forma-conteúdo e reconstruí-lo com a visão do presente assumindo o risco de, ao investigar a natureza historicizada pelos homens, justificarmos os erros cometidos e encontrarmos um modo de torná-los aceitáveis mediante a construção de argumentos convincentes. Contudo, ainda que partíssemos em nossa defesa, teríamos diante de nós os resultados de uma voluntária ou involuntária incompreensão acerca do fenômeno urbano refletidos pelas cidades que atualmente configuram o mundo em que vivemos.

O entendimento do processo de totalização que ocorre na história bem como da necessidade de descompasso entre as transformações da forma urbana e do conteúdo social que a preenche, permitiram-nos nesta pesquisa perceber de que modo as cidades se constroem no tempo a partir de elementos estáveis e dinâmicos e porquê o espaço citadino contemporâneo configura-se como um arquivo de documentos do passado. A partir disso, a investigação das diversas categorias de cidade surgidas no ocidente nos conduziram ao entendimento de que não há apenas um momento de crise situado na transição da Idade Média para a Moderna como afirmam Lefèbvre (1969; 2004) e Mumford (2004). Verificamos haver vários momentos de crise que garantem a transmissão das experiências urbanas no tempo fazendo da cidade contemporânea o resultado de todas as outras que a precederam.

A identificação da existência de sucessivas crises como momentos de transição entre a necessária perda e reinvenção de sentido das cidades para a produção de diferentes realidades com a entrada de novos elementos na história, demonstrou-nos ser esta uma característica intrínseca ao processo sutil de interligação entre espaço e sociedade na constituição de formas-conteúdo capazes de transmitir suas experiências através do tempo. Revelou ainda, haver certa autonomia desta formação social típica no apontamento dos resultados de cada desacerto ou tropeço em que recaímos ao objetivar produzi-la, oferecendo-nos tanto oportunidades de contribuir espontaneamente para sua realização como coagindo-nos a adaptações compulsórias às suas necessidades vitais.

Constatamos assim, que a natureza do espaço urbano constitui-se como uma força ativa capaz de estabelecer e conservar a ordem de tudo o que existe em seu interior por meio de uma delicada relação entre espaço e sociedade podendo, quase sempre, produzir resultados radicalmente diferentes em momentos históricos subseqüentes. Deste modo, apresenta-se em qualquer tempo como uma formação sócio-espacial dotada de frágil equilíbrio e impressionante força que, juntos, são capazes de estabelecer e conservar a ordem garantindo, simultaneamente, um caráter versátil à forma-conteúdo. A natureza do espaço é assim, o reflexo da natureza humana que o preenche e se equilibra a partir de elementos complementares capazes de garantir conforto quando estáveis ou capazes de produzir instabilidade quando algum se torna abundante diante da escassez de outro.

Através da prospecção da crise situada ao redor do ponto de inflexão determinado pelo século XVI pudemos constatar ter sido aquele um momento de aceleração do processo de sedentarização que dera origem às cidades. Em sentido oposto ao superficialmente notável, um momento único de correspondência entre os dinâmicos processos sociais modernos e as transformações vertiginosas da forma urbana. Identificamos com isso que alterações amplas ocorreram no modo de interligação entre espaço e sociedade bem como no movimento e velocidade de transformação dos territórios urbanos diferenciando-os da realidade “quase estática” conhecida pelas cidades pré-modernas. Verificamos assim, que as razões fundamentais que levaram à consideração de uma divisão da história em antes e depois daquele século ocorreram não necessariamente em termos concretos como demonstra a semelhança entre as dificuldades enfrentadas pelo Império Romano e aquelas presentes na cidade industrial, por exemplo. Tal diferenciação ocorrera, sobretudo, em termos sensíveis refletidos na materialidade da cidade.

Juntamente com a multiplicação das funções exercidas pelas cidades com o desenvolvimento das atividades terciárias demonstramos em seguida o aumento da interdependência entre os homens e a multiplicação das inter-relações ocorridas no espaço urbano. Este, por sua vez, passara a ser o reflexo de um sistema de serviços de potencialidades ilimitadas e desconhecidas até o momento precedente. A partir desta constatação, tornou-se possível o reconhecimento de uma nova linguagem urbana iniciada no século XVI que, se por um lado confirmou a existência de uma inflexão na história da cidade com a produção de espaços dotados de uma dinamicidade nunca antes vista, por outro, negou a perda da orientação humana na produção dos mesmos defendida por Lefèbvre (1969; 2004) e Mumford (2004).

Nos séculos que se sucederam ao desenvolvimento comercial que derrubara os muros da cidade medieval constatamos que os resultados negativos revelados pela cidade moderna no que se referia ao pleno atendimento das necessidades de seus habitantes, sobretudo pela primogênita cidade industrial londrina, conduziram o pensamento acerca do fenômeno urbano a um equivocado entendimento da cidade como carente de propósitos humanos. Porém, concomitantemente, identificamos que mesmo considerada um exemplo absoluto de decadência da forma-conteúdo, a capital inglesa desencadeara uma atitude de reflexão e observação da condição dinâmica dos organismos urbanos modernos que, por sua vez, levava à compreensão da efetiva prevalência das transformações sociais na determinação da configuração dos territórios citadinos.

Contrariamente ao entendimento dos autores em questão, o empenho do século XIX na compreensão dos resultados produzidos pela caótica e insalubre Londres levava a experiências urbanas que aclararam as razões que teriam conduzido a cidade a tal configuração. Apresentando novos apontamentos para a compreensão da forma-conteúdo, as experiências desenvolvidas no grande século da idéia de progresso negaram definitivamente a possibilidade de instalação de um tempo em que a “antacidade e a não-cidade” dominaria a cidade como afirmou Lefèbvre (2004). Entre as utopias e realidades produzidas em diferentes locais do mundo, pudemos compreender que o desencadear de uma preocupação social constituiu-se como o ponto focal na busca da apreensão do processo de transformação da cidade que então se apresentava.

Como nenhum outro o século XIX lançara assim, os fundamentos para a compreensão da cidade moderna revelando que o pensamento dos homens havia se voltado decisivamente à busca de conhecimentos sobre o modo de produção da forma-conteúdo. Tendo em vista o diagnóstico dos problemas ocasionados pelas transformações sócio-espaciais da modernidade, as tentativas de compreensão da linguagem urbana que prospectamos a partir do pensamento social europeu, da reforma de Paris por Haussmann e das cidades produzidas no Novo Mundo, revelaram os significativos avanços atingidos com tais experiências em relação aos processos de interligação entre espaço e sociedade na constituição de cidades.

Nos modelos urbanos ideais planejados pelos socialistas utópicos, pudemos compreender a pouca resistência da forma rigidamente configurada do espaço à realidade social instalada na era moderna. A procura pela correção das injustiças sociais provocadas pelo sistema

capitalista através de uma empiria definidora da relação entre o modo de produção e a estruturação do território e da vida cidadãos, demonstrou não haver correspondência possível entre uma forma fixa e uma sociedade em pleno movimento. Tal experiência apontava assim, para a sutileza que envolve o processo de produção de cidades e revelava, na prática, não só a inconsistência das teorias conhecidas mas também a prevalência dos processos sociais sobre a transformação do território.

Na Paris reformada por Haussmann, embora tenhamos verificado um ajuste menos controverso do espaço planejado de modo ideal à realidade social dinâmica que o preenchia, pudemos perceber também a força do conteúdo social sobre a forma que o abriga. Através da preservação de certo equilíbrio entre o fazer e o refazer a cidade, o idealizador da moderna capital francesa revelou à contemporaneidade a possibilidade de destruição parcial do espaço urbano consolidado e a necessidade do estabelecimento de regras para sua realização e perpetuação dos resultados obtidos. Contudo, simultaneamente, revelou a imperatividade das leis da cidade sobre as tentativas de arregimentação de seu espaço em meio à dinâmica social moderna.

Por fim, nas cidades realizadas no Novo Mundo, livres de qualquer pressão do passado e, por esta razão, passíveis de uma configuração idealmente planejada para uma sociedade ainda em formação, verificamos não haver regras capazes de determinar a ordem necessária à constituição de formas-conteúdo. As cidades americanas revelaram que a criação de espaços destinados a se tornar cidades não era capaz, unilateralmente, de garantir sua efetiva constituição assim como a existência de uma sociedade sem espaços dotados de significados que promovessem relações entre forma e conteúdo não o garantia. As experiências do Novo Mundo apontaram assim, para a necessidade de uma relação dialética entre espaço e sociedade na formação de cidades.

Deste modo, contribuindo de forma distinta e complementar para a compreensão da natureza do espaço urbano, as experiências desenvolvidas nos oitocentos revelaram como se comportavam as cidades utópicas, as reformadas e aquelas produzidas ao contrário na América do Norte, esclarecendo a importância da relação dialética entre matéria e energia no processo de formação de cidades. Exaltaram assim, o fato de que as ações ligadas à prática urbanística eram inevitavelmente ações políticas que, como tal, implicavam no conhecimento da cidade como um conjunto de elementos desejados e produzidos pelos homens.

Entretanto, apesar dos apontamentos obtidos para a compreensão da forma-conteúdo durante o século XIX, a imersão da humanidade em múltiplas experiências de tempo e espaço proporcionadas pela evolução científica e pelo progresso que prometia bem estar moral e material, ocasionou a redução do esforço crítico de compreensão do fenômeno urbano. Embalados pelo encantamento da realidade emancipatória capitalista e assumindo a condição de ventrílocos nos processos de transformação da natureza, os homens tornaram a cidade tão somente um discurso da modernidade. Em outras palavras, suprimiram os conhecimentos obtidos e acreditaram poder transformar os espaços urbanos em símbolos da autonomia humana sobre a natureza.

Tendo partido do diagnóstico da cidade industrial chegamos assim, ao prognóstico da cidade do futuro através de tentativas de construção consciente de uma história condizente com o progresso e autonomia humanos. Absorvidos por sensações e embebidos nos voláteis valores modernos, acreditamos estar diante de um tempo de certezas preenchido por uma sociedade confiante em suas conquistas e apta a domesticar o futuro. Contudo, a radical transformação do conteúdo social provocada pelas intensas experiências da modernidade, logo permitiu a constatação da autonomia da cidade com a identificação da prevalência da geografia sobre a própria construção da história, um mecanismo de reinvenção da cidade em meio à crise contemporânea.

De modo único, tratando o espaço como fixo e não dialético, a experiência urbana desenvolvida em pouco mais de cem anos por Belo Horizonte, nos permitiu demonstrar finalmente o quanto nosso conhecimento acerca da natureza do espaço urbano apartou-se então dos reais processos de formação e transformação dos territórios citadinos na virada do século XIX para o XX. Em meio à emergência da problemática histórica e geográfica das cidades, na curta trajetória entre o nascimento e a maturidade, a capital mineira revelou o quão distantes ainda nos colocamos da compreensão da forma-conteúdo contemporânea e o poder que esta tem de reagir às investidas de nossa arrogância contra a vida obrigando-nos a concluir que, apesar de nós, as cidades jamais perdem sua natureza humana.

## REFERÊNCIAS

- ARENDETT, Hannah. **Entre o passado e o futuro**. São Paulo: Perspectiva, 2005.
- ARGAN, Giulio Carlo. **História da arte como história da cidade**. São Paulo: Martins Fontes, 2005.
- BARRETO, Abílio. **Belo Horizonte: memória histórica e descritiva: história média**. Belo Horizonte: Fundação João Pinheiro, Centro de Estudos Históricos e Culturais, 1995.
- BENÉVOLO, Leonardo. **História da cidade**. São Paulo: Perspectiva, 2005.
- BENÉVOLO, Leonardo. **As origens da urbanística moderna**. São Paulo: Lisboa, 1981.
- BERMAN, Marshall. **Tudo que é sólido desmancha no ar: a aventura da modernidade**. São Paulo: Companhia das Letras, 1992.
- BERNSTEIN, Eduard. **Socialismo evolucionário**. Rio de Janeiro: Zahar, 1997.
- BOTTIGELLI, Emile. **A gênese do socialismo científico**. Lisboa: Estampa, 1971.
- BRANDÃO, Carlos Antônio Leite. **A formação do homem moderno vista através da arquitetura**. Belo Horizonte: Ed. UFMG, 1991.
- BRAUDEL, Fernand. **A dinâmica do capitalismo**. Rio de Janeiro: Rocco, 1985.
- CALVINO, Ítalo. **As cidades invisíveis**. São Paulo: Companhia das Letras, 2006.
- CAPELATO, Maria Helena Rolim. Mudanças Históricas e revisões historiográficas. In: \_\_\_\_\_ **Modernidade: globalização e exclusão**. São Paulo: Imaginário, 1996.
- CARVALHO, Delgado de. **História geral: civilização contemporânea**. V 4. Rio de Janeiro; São Paulo: Record, 1970. v 4
- CASTELLS, Manuel. **Problemas de investigação em sociologia urbana**. Portugal: Presença, 1979.
- CASTELLS, Manuel. **A questão urbana**. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1983.
- CHOAY, Françoise. **A alegoria do patrimônio**. São Paulo: Estação Liberdade; UNESP, 2001.
- CHOAY, Françoise. **O urbanismo: utopias e realidades**. São Paulo: Perspectiva, 2003.
- COSTA, João Cruz. **Pequena história da República**. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1974.
- COSTA, Ângela Marques da Costa; SCHWARCZ, Lília Moritz. **No tempo das certezas:**

1890 -1914. São Paulo: Companhia das Letras, 2000.

DELLE DONNE, Marcella. **Teorias sobre a cidade**. Lisboa: Ed. 70, 1983.

FERREIRA, Aurélio Buarque de Holanda. **Novo Aurélio Século XXI**. Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 1999.

FOGLESONG, Richard E. **Planning the capitalist city: the colonial era to the 1920s**. United States: G.A., 1986.

FOUCAULT, Michel. **As palavras e as coisas: uma arqueologia das ciências humanas**. São Paulo: Martins Fontes, 1992.

FORTI, Reginaldo; LOJKINE, Jean; CASTELLS, Manuel. **Marxismo e urbanismo capitalista**. São Paulo: Ciências Humanas, 1979.

FRAMPTON, kenneth. **História crítica da arquitetura moderna**. São Paulo: Martins Fontes, 2003.

GEORGE, Pierre. **A ação do homem**. São Paulo: Difusão Européia, 1997.

GIDDENS, Anthony. **Modernidade e Identidade**. Rio de Janeiro: Jorge Zahar, 2002.

GOITIA, Fernando Chueca. **Breve história do urbanismo**. São Paulo: Lisboa, 1982.

GOMES, Horieste. **A produção do espaço geográfico no capitalismo**. São Paulo: Contexto, 1990.

GOMES, Marco Aurélio A. de Filgueiras; LIMA, Fábio José Martins de Lima. Pensamento e prática urbanística em Belo Horizonte, 1895-1961. In: LEME, Maria Cristina da Silva (Org). **Urbanismo no Brasil, 1895-1965**. Salvador: EDUFBA, 2005.

GOTTDIENER, Mark. **A produção social do espaço urbano**. São Paulo: EDUSP, 1993.

HALL, Peter Geoffrey. **Cidades do amanhã: uma história intelectual do planejamento e do projeto urbanos do século XX**. São Paulo: Perspectiva, 1995.

HISSA, Cássio Eduardo Viana. **A mobilidade das fronteiras: inserções da geografia na crise da modernidade**. Belo Horizonte: Ed. UFMG, 2006.

HISSA, Cássio Eduardo Viana. Ambiente e vida na cidade. In: BRANDÃO, Carlos Antônio Leite (Org). **As cidades da cidade**. Belo Horizonte: UFMG, 2006.

HOBSBAWN, Eric J. **A era das revoluções: Europa 1789-1848**. 3 ed. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1982.

IANNI, Octávio. Observações sobre o globalismo. In: QUEIROZ, José J. **Modernidade, globalização e exclusão**. São Paulo: Imaginário, 1996.

HOLANDA, Frederico de. **O espaço de exceção**. Brasília: UNB, 2002.

JACOBS, Jane. **Morte e vida de grandes cidades**. São Paulo: Martins Fontes, 2003.

ESTADO DE MINAS. **BH 100 anos: nossa história**. Belo Horizonte: Ciclope, 1997. 1 CD ROM.

LEFÈBVRE, Henri. **O direito à cidade**. São Paulo: Moraes, 1969.

LEFÈBRE, Henri. **A cidade do capital**. Rio de Janeiro: DP&A, 2001.

LEFÈBVRE, Henri. **A revolução urbana**. Belo Horizonte: ed. UFMG, 2004.

LE GOFF, Jacques. **História e memória**. São Paulo: Unicamp, 2003.

LEME, Maria Cristina da Silva (Org). **Urbanismo no Brasil, 1895-1965**. Salvador: EDUFBA, 2005.

LEMOS, Celina Borges. **Determinações do espaço urbano: a evolução econômica urbanística e simbólica do centro de Belo Horizonte**.1988. 2v. Dissertação (Mestrado em Sociologia Urbana) – Faculdade de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Federal de Minas Gerais, 1988.

LEMOS, Celina Borges. A cidade republicana: Belo Horizonte, 1897/1930. In: CASTRIOTA, Leonardo Barci (Org). **Arquitetura da Modernidade**. Belo Horizonte: Ed. UFMG, 1998.

LEMOS, Maurício Borges. **Urbanização, terciarização e espaço**. Belo Horizonte: UFMG, Centro de Desenvolvimento e Planejamento Regional, 1982.

LIPIETZ, Alain. **O capital e seu espaço**. São Paulo: Nobel, 1988.

LOJKINE, Jean. **O estado capitalista e a questão urbana**. São Paulo: Martins Fontes, 1981.

LYNCH, Kevin. **A imagem da cidade**. São Paulo: Martins Fontes, 2006.

MARX, Karl; ENGELS, Friedrich. **A ideologia alemã**. São Paulo: Hucitec, 1989

MORAES, Antônio Carlos Robert; COSTA, Wanderley Messias da. **A valorização do espaço**. São Paulo: Hucitec, 1984.

MORAES, José Geraldo Vinci de. **História geral e Brasil**. São Paulo: Atual, 2003.

MORRIS, Anthony Edwin James. **História de la forma urbana: desde sus orígenes hasta la Revolucion Industrial**. Barcelona: Gustavo Gili, 1995.

MUMFORD, Lewis. **A cidade na história: suas origens, transformações e perspectivas**. São Paulo: Martins Fontes, 2004.

NISBET, Robert. **História da idéia de Progresso**. Brasília: Ed. Universidade de Brasília, 1985.

PARK, Robert Ezra. A cidade: sugestões para a investigação do comportamento humano no meio urbano. In: VELHO, Otávio Guilherme (Org). **O fenômeno urbano**. Rio de Janeiro: Guanabara, 1979.

PAULA, João Antônio de. **Raízes da modernidade em Minas Gerais**. Belo Horizonte: Autêntica, 2000.

PLANEJAMENTO DA REGIÃO METROPOLITANA DE BELO HORIZONTE - PLAMBEL. **A estrutura urbana da RMBH**: o processo de formação do espaço urbano. 1985. v 1.

ROSSI, Aldo. **A arquitetura da cidade**. São Paulo: Martins Fontes, 2001.

RYKWERT, Joseph. **A sedução do lugar**: a história e o futuro da cidade. São Paulo: Martins Fontes, 2004.

SALGUEIRO, Heliana Angotti. **Engenheiro Aarão Reis**: o progresso como missão. Belo Horizonte: Fundação João Pinheiro, 1997.

SANTOS, Milton. **A natureza do espaço**: técnica e tempo, razão e emoção. São Paulo: Hucitec, 1999.

SANTOS, Milton. **Espaço e método**. Rio de Janeiro: F. Alves, 1985.

SCHNEIDER, Wolf. **De Babilônia a Brasília**: a cidade como destino do homem, de Ur a utopia. São Paulo: [s.m.], 1962.

SECCHI, Bernardo. **Primeira lição de urbanismo**. São Paulo: Perspectiva, 2006.

SEGAWA, Hugo. **Arquiteturas no Brasil, 1900-1990**. 2 ed. São Paulo: Edusp, 1999

SENNETT, Richard. **Carne e pedra**: o corpo e a cidade na civilização ocidental. Rio de Janeiro; São Paulo: Record, 1997.

SIMMEL, George. A metrópole e a vida mental. In: VELHO, Otávio Guilherme (Org). **O fenômeno urbano**. Rio de Janeiro: Guanabara, 1979.

SINGER, Paul. Belo Horizonte. In: SINGER, Paul. **Desenvolvimento econômico e evolução urbana**. São Paulo: Editora Nacional, 1974.

SOJA, Edward W. **Geografias pós-modernas**: a reafirmação do espaço na teoria social crítica. Rio de Janeiro: [s.m.], 1993.

VELHO, Otávio Guilherme (Org). **O fenômeno urbano**. Rio de Janeiro: Guanabara, 1979.

VICENTINO, Cláudio; DORIGO, Gianpaolo. **História geral e do Brasil**. São Paulo:

Scipione, 2001.

WEBER, Max. Conceito e categorias de cidade. In: VELHO, Otávio Guilherme (Org). **O fenômeno urbano**. 4 ed. Rio de Janeiro: Guanabara, 1979.

This document was created with Win2PDF available at <http://www.win2pdf.com>.  
The unregistered version of Win2PDF is for evaluation or non-commercial use only.  
This page will not be added after purchasing Win2PDF.