Universidade de São Paulo

Faculdade de Arquitetura e Urbanismo

Martin Benavidez

NAVEGAR NA CONTRACORRENTE

UMA LEITURA DA METRÓPOLE FLUVIAL

Dissertação apresentada à Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo para obtenção do título de Mestre em Arquitetura e Urbanismo na área de concentração Projeto, Espaço e Cultura.

Orientador: Prof. Dr. Luís Antônio Jorge

EXEMPLAR REVISADO E ALTERADO EM RELAÇÃO À VERSÃO ORIGINAL,
SOB RESPONSABILIDADE DO AUTOR E ANUÊNCIA DO ORIENTADOR.

O original se encontra disponível na sede do programa.

São Paulo, Junho de 2017

Autorizo a reprodução e divulgação total ou parcial desse trabalho, por qualquer meio convencional ou eletrônico, para fins de estudo e pesquisa, desde que citada a fonte.

benavidez.martin@gmail.com

Catálogo na Publicação

Serviço Técnico de Biblioteca

Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo

Benavidez, Martin

B456n

Navegar na contracorrente: uma leitura da Metrópole Fluvial / Martin Benavidez ; orientador Luís Antônio Jorge. - São Paulo, 2017. 205.

Dissertação (Mestrado) - Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo. Área de concentração: Projeto, Espaço e Cultura

1. Metrópole Fluvial. 2. Urbanismo. 3. Infraestrutura. 4. São Paulo. 5. Delijaicov, Alexandre Carlos Penha. I. Jorge, Luís Antônio, orient. II. Título.

Martin Benavidez

NAVEGAR NA CONTRACORRENTE

UMA LEITURA DA METRÓPOLE FLUVIAL

Dissertação apresentada à Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo para obtenção do título de Mestre em Arquitetura e Urbanismo na área de concentração Projeto, Espaço e Cultura.

À memória de meu tio,
Gustavo Serra, porque a poesia é feita de silêncios.

À pedra que me escuta,
Mariano Horenstein, quem quer que ele seja.

Agradecimentos

A Alexandre Delijaicov,

pelos depoimentos, mas, sobretudo, por remagnetizar as bússolas.

A Luís Antônio Jorge,

pela liberdade com que orientou este trabalho.

A Vera Pallamin e Eugênio Queiroga,

pelas contribuições na banca de qualificação.

A Milton Braga,

pela conversa do cotidiano.

A Fernando Marineli,

pela revisão e as contribuições ao texto.

A Federica Andreoni, Carmela Rocha, Gleuson Pinheiro e Guilherme Pianca,

pelas leituras e comentários fraternos.

Resumo

“Navegar na contracorrente: uma leitura da *Metrópole Fluvial*” aborda o imaginário de São Paulo como *Metrópole Fluvial*, objetivado no trabalho de Alexandre Delijaicov, entendido como um discurso singular no horizonte da urbanística contemporânea.

A questão que motiva esta pesquisa é o descompasso existente entre a escala e a complexidade dos problemas inerentes às aglomerações urbanas contemporâneas, e a dimensão epistemológica da urbanística como disciplina que procura enfrentá-los. Um olhar da história recente da urbanística sugere que quanto mais eficientes se tornaram as nossas condições técnicas de atuar no território, mais dificilmente temos nos aproximado da possibilidade de fazer uso delas como ferramenta para fundar ou refundar as nossas cidades com o vigor que a escala dos seus problemas demanda. A difícil arte de construir coletivamente o lugar para a vida neste planeta parece hoje infinitamente menos desenvolvida do que os meios técnicos com que poderíamos encarar essa tarefa. Nesse contexto, a urbanística contemporânea parece ter assumido uma posição de retaguarda no campo do discurso social, pois, preocupada em responder à lógica do presente, ela parece incapaz de questionar a sua natureza.

Assumindo que esta problemática se vincula tanto a uma dimensão objetiva do modo de produção do espaço contemporâneo, quanto aos desdobramentos ideológicos no campo das urbanísticas que acompanharam as viragens do capitalismo do último meio século, o trabalho procura problematizar esse ponto de encontro a partir da leitura do imaginário da *Metrópole Fluvial* entendida não como um receituário de soluções, senão como modo de problematizar a urbanística contemporânea.

Resumen

“Navegar en la contracorriente: una lectura de la *Metrópolis Fluvial*” aborda el imaginario de São Paulo como *Metrópolis Fluvial*, objetivado en el trabajo de Alexandre Delijaicov, entendido como un discurso singular dentro del horizonte de la urbanística contemporánea.

El asunto que motiva esta investigación es el desajuste que existe entre la escala y la complejidad de los problemas inherentes a las aglomeraciones urbanas contemporáneas y la dimensión epistemológica de la urbanística como disciplina que procura enfrentarlas. Una mirada de la historia reciente de la urbanística sugiere que cuanto más eficientes se tornaron nuestras condiciones técnicas de actuar en el territorio, más difícilmente nos hemos aproximado a la posibilidad de utilizarlas como herramientas para fundar o refundar nuestras ciudades con el vigor que la escala de sus problemas demanda. El difícil arte de construir colectivamente un lugar para la vida en este planeta parece hoy infinitamente menos desarrollado que los medios técnicos con que podríamos encarar esa tarea. En este contexto, la urbanística contemporánea parece haber asumido una posición de retaguardia dentro del campo del discurso social, pues, preocupada en responder a la lógica del presente, ella parece incapaz de cuestionar la naturaleza de sus designios.

Asumiendo que esta problemática se vincula tanto a una dimensión objetiva ligada al modo de producción del espacio contemporáneo, cuanto a su dimensión ideológica dentro del campo de las urbanísticas que siguieron el viraje al capitalismo del último medio siglo, este trabajo intenta problematizar ese punto de encuentro, a partir de la lectura del imaginario de la *Metrópolis Fluvial*, entendida no como un recetario de soluciones, sino como un singular modo de problematizar la urbanística contemporánea.

Abstract

“Cross-current navigation: a reading of the *Fluvial Metropolis*” approaches São Paulo as a *Fluvial Metropolis*, following Alexandre Delijaicov’s paper and understanding it as a singular discourse within the horizon of contemporary urbanism.

The subject matter of this research arises from the lack of parallelism between the scale and complexity of problems inherent to contemporary urban agglomerations and the epistemological dimension of urban planning as a discipline that seeks to address them. A look back at the recent history of urbanism suggests that the more efficient the technical conditions to operate in the territory became, the harder we came to the possibility of using them as tools to found or re-found our cities with the vigor the scale of their problems demands. The difficult art of collectively building a place to house life on this planet seems today much less developed than the technical means we could face said task with. In this context, contemporary urban planning seems to have taken a rear position within the field of social discourse since, concerned with responding to the logic of the present, it seems incapable of questioning the nature of its implications.

Assuming that this issue is connected both to an objective dimension linked to the way of production of contemporary space, and to its ideological dimension within the field of the urban planning trends that followed the turn to capitalism of the last half century, this paper tries to question that meeting point, from the reading of the imaginary of the *Fluvial Metropolis*, understood not as a prescription with solutions, but as a unique way of challenging contemporary urbanism.

Índice

Agradecimentos	1
Resumo	2
Resumen	3
Abstract	4
Índice	5
Introdução: Não apto para entusiastas	Error! Bookmark not defined.
O objeto como marca duma ausência	8
Redesenhando a carta de navegação	13
Cérbero e o risco da justaposição	15
Primeira Parte: A cidade, ou o que resta dela	17
Apenas palavras?	18
A condição urbana contemporânea	20
O urbano generalizado	23
O imperativo dos fluxos	31
O fragmento como matriz	36
A transição metropolitana	42
Segunda Parte: O fim e o dia depois	47
Um luto não atravessado	48
O tempo verbal da cidade	53
O sentido da corrente	61
Aqui dentro, ali fora	61
O milagre da modéstia	63
Uma urbanística da sinédoque	67
Rio abaixo	77
Cada um por si, e deus por todos	83
Razões de um descontento	92

Terceira Parte: O imaginário da Metrópole Fluvial.....	96
O sentido da coisa	97
Sobrevoando aquilo que será.....	101
Uma imagem	101
As águas e o território	103
Portos, cargas e o sistema hidroviário.....	105
O Parque Fluvial e a topologia da metrópole.....	109
Eclusas, pontes e a métrica do Bulevar Fluvial.....	114
Cidade Canal Billings-Taiaçupeba.....	116
Uma leitura possível.....	119
Tensões espaciais	123
O sistema e a singularidade	123
A esquina e a metrópole	126
Máquina e fruição.....	129
A dimensão do metaprojeto.....	133
Tensões temporais.....	138
Uma arqueologia do futuro	138
A várzea e a possibilidade de deter o tempo.....	147
Porto final.....	162
Epílogo: O projeto, a ruína e o sentido do recomeço	164
Entre Sísifo e Prometeu	165
Por uma utopia na contracorrente.....	169
Bibliografia.....	171

Introdução

El que avisa no traiciona *

O objeto como marca duma ausência

Quem estiver à procura de respostas, pode parar por aqui. Continuamos só nós, aqueles para quem o inconcluso não seja sinônimo do indecoroso.

Este trabalho nasce, talvez como qualquer outro, das ruínas de um gigantesco fracasso. Ou melhor, de um conjunto de fracassos que conformam a constelação tênue, moribunda, de restos de algumas das inquietudes que motivaram a pesquisa. Para não me estender demais sobre as fraquezas do trabalho, mencionarei apenas três.

Em primeiro lugar, o fracasso decorrente de ter imaginado inicialmente estes escritos como um modo de antecipar o futuro que a *Metrópole Fluvial* permite visualizar, algo análogo ao que Walter Benjamin capturou do século XIX: isto é, o singular entroncamento entre a metrópole e a experiência do espaço e do tempo que junto com ela cobra forma. Como se fosse possível trazer do futuro que o imaginário insinua, como o viajante, notícias de um mundo desconhecido e promissor. Dantesco fracasso metodológico, pois logo se tornou evidente que à pesquisa é vedado aquilo que só à imaginação poética é dado: capturar a cifra do porvir.¹ Em segundo lugar, porque apesar de ter imaginado uma abordagem sistêmica do objeto de estudo –

* Provérbio da língua espanhola, próximo da expressão portuguesa “quem avisa, amigo é”.

¹ Na versão inicial deste projeto, o objeto de estudo proposto – por então o Hidroanel Metropolitano de São Paulo – revelou não permitir discutir o assunto proposto, caracterizado como a relação a partir da qual “os limites epistemológicos do pensamento urbano atuam sobre a produção efetiva da cidade e, no caminho inverso, como a cidade conforma e dá corpo aos próprios imaginários que norteiam os projetos”. Se efetivamente interessava refletir em torno da relação dialógica entre a cidade como experiência real do espaço, do tempo, dos outros e de nós mesmos, e a cidade na dimensão das suas representações simbólicas, então a definição de um objeto de estudo que permita a avaliação dessa experiência se tornava imprescindível. Como seria possível refletir em torno dessa experiência como condição de possibilidade de determinados imaginários urbanos, através de um objeto que ainda não saiu da fase de concepção preliminar? Um ajuste foi necessário, assim, para ambos os termos: objeto e assunto da pesquisa.

capaz de resultar numa perspectiva precisa sobre ele – intuo que o trabalho tem introduzido questões cujos desdobramentos em nenhum caso têm significado a possibilidade de chegar a resultados conclusivos. Diante disso, penso ainda possível ler estas notas como um mapa de questões a serem encaradas no futuro. E, por último, um fracasso de cuja responsabilidade posso me deslindar. Refiro-me ao colapso até da última das esperanças num avanço rumo à cidade desejada pela via do *progresso*, decorrente de observar a calamitosa situação em que boa parte das aglomerações urbanas latino-americanas se encontram hoje, após quinze anos de processos de crescimento econômico ininterrupto. Diante das ruínas desta cena, que torna evidente que inclusive a distribuição de renda não garante acesso à cidade (Maricato, 2015, p. 18), apenas resta uma certeza: hoje, mais uma vez, vemo-nos obrigados a sonhar com a invenção de uma urbanística capaz de evitar toda tentativa de dançar no ritmo de expansão econômica que propõem as sereias do mundo contemporâneo e, simultaneamente, capaz de evitar a naturalização do desastre que o vendaval do presente deixa por trás de si. A tarefa não é fácil, e não é necessário dizer que realizá-la não é objeto deste trabalho. Em todo caso, ela compõe o seu plano de fundo: essa urbanística que nos urge é uma *ausência* sem a qual é difícil compreender o sentido desta escrita.

Diante desta *ausência*, o imaginário da *Metrópole Fluvial* não representa uma entidade positiva capaz de completar essa *falta* da disciplina que hoje resulta imprescindível imaginar. Pelo contrário, o objeto de estudo escolhido neste trabalho é pensado como um modo de ler, em negativo, a forma daquilo que *sobra* da urbanística contemporânea. Como se esse *corpus* pudesse ser lido não apenas como uma afirmação, senão como o recorte que permite visualizar aquilo que a estrutura das urbanísticas contemporâneas parece sistematicamente ocultar. Para ilustrar esse procedimento, poderíamos lembrar a célebre pintura de René Magritte, intitulada “O doador feliz”. Nesta tela, é precisamente um recorte do primeiro plano da composição – aquilo que *falta* – o que define a particularidade da figura que faz possível enxergar o fundo ocultado pelo primeiro plano. A figura da pintura é, assim, uma ausência que nos permite compreender um plano vedado pela superfície. Em termos semelhantes, para esta pesquisa o sentido da *Metrópole Fluvial* como objeto de estudo se revela apenas se contraposto ao fundo dos discursos que dão corpo à

urbanística – discursos que a descrevem, problematizam-na e que definem seus alcances e prioridades como disciplina. Assim, o que interessa é aproximar-se da figura que essa ausência delimita, do modo como ela revela aquilo que no primeiro plano sobra. Aquilo que esse recorte permite ver por trás, o plano que a partir dele se revela, é objeto de uma discussão de uma outra natureza.

“O doador feliz”, de René Magritte.

Nesta perspectiva, o que procuro é abordar o objeto de estudo como um discurso disruptivo dentro do campo da urbanística contemporânea, que coloca questões sobre o próprio campo disciplinar, e que permite repensar os axiomas com os quais o arquiteto se aproxima hoje dos problemas da aglomeração urbana contemporânea – suas categorias, seus instrumentos de projeto, suas prioridades. Interessa encontrar, nos procedimentos de projeto que Alexandre Delijaicov utiliza, aspectos que sugiram a possibilidade de navegar à contracorrente das ações que a urbanística contemporânea torna hegemônicas – inclusive aquelas surgidas de tentativas progressistas. E, para tal, o que me proponho realizar é uma leitura desse imaginário, visando pescar nele as características que o coloquem no fértil campo dos objetos tensos.

De nenhuma maneira compete ao trabalho destacar qualquer tipo de conveniência dos projetos que sustentam a ideia da *Metrópole Fluvial* – e, menos ainda, sua viabilidade técnica ou econômica. Existem equipes, no marco da própria Universidade de São Paulo, capacitadas para avaliar esses projetos desde as perspectivas específicas que algo assim demanda. Tampouco me proponho a realizar uma dissimulada alegação em favor da conveniência de adotar, no marco da política de desenvolvimento urbano das próximas décadas, as diretrizes que o Hidroanel Metropolitano estabelece. O próprio projeto, tornado público em 2011, faz isso por si. Não consideraria razoável, por outra parte, reafirmar uma tese que certamente não tem sido até agora negada mais do que pelo passo do tempo.

A ideia que estrutura esta abordagem é que, antes do que um conjunto de respostas aos problemas de São Paulo, o imaginário da *Metrópole Fluvial* pode ser lido como um conjunto de interrogações à urbanística como disciplina, e, simultaneamente, como uma forma de reflexão sobre a natureza da aglomeração urbana contemporânea.

Como desdobramento desta abordagem, considerei pertinente pensar as características da *Metrópole Fluvial* para além das suas especificidades geográficas, históricas, sociais e econômicas, pois neste trabalho o foco está nas suas implicações como modo específico de projetar, e não como hipótese peculiar sobre São Paulo – leitura possível, e, aliás, de interesse para futuras indagações. Neste sentido, a

Metrópole Fluvial é abordada na sua dimensão de *projeto*. Isto é, circunscrita não no amplo campo do urbanismo, senão dentro do recorte que a noção de *urbanística* guarda dentro de si.

Redesenhando a carta de navegação

Dois seminários internacionais, realizados entre a FAU-USP, a Faculty of Architecture and the Built Environment da TU Delft, e a Princeton University School of Architecture, entre 2014 e 2015, respectivamente, sugeriram para mim a necessidade de reajustar o sentido desta pesquisa. Em ambas as oportunidades, professores estrangeiros convidados a discutir o projeto do Hidroanel Metropolitano de São Paulo apontaram, de maneira recorrente, questões com fundamentos em comum. A similitude desses olhares – com os quais identifiquei a minha primeira aproximação ao caso de estudo no momento da minha chegada a São Paulo – indicou para mim a existência de um patamar interpretativo comum, que de alguma maneira parecia não capturar o sentido da *Metrópole Fluvial* como projeto.

Isto podia ser resumido em quatro assuntos fundamentais. Em primeiro lugar, com um certo descontentamento com a lógica de *plano* que o Hidroanel Metropolitano de São Paulo apresentaria segundo essas leituras, pois isso representava um vício de simplificação do problema da aglomeração urbana contemporânea. Em várias oportunidades sugeriu-se a ideia de tornar o projeto uma “visão”, no sentido de uma “indução” de processos que se desencadeariam ao longo do tempo. O segundo aspecto recorrente pode ser compreendido como um desdobramento dessa primeira observação, e se relacionava com o suposto caráter homogêneo do espaço que os mapas e desenhos do projeto apresentavam. O projeto, segundo esta perspectiva, não atenderia à “singularidade” dos lugares nos quais o sistema seria implantado. Em terceiro lugar, sugeriu-se que as continuidades do sistema integrado de canais constituíam uma característica desnecessária: o anel proposto não precisaria, a rigor, ser mais do que uma ferradura conformada pelos canais do Tietê e do Pinheiros, sem canal lateral de interligação entre eles. A cidade-canal Billings-Taiaçupeba, nesta perspectiva, seria apenas acessória. Ainda mais, as “linhas contínuas” dos canais projetados poderiam ser “linhas tracejadas”, que se uniriam à medida que elas fossem “necessárias e possíveis”. Afinal, a nossa experiência da cidade, argumentava-se recorrentemente, não se conforma de maneira contínua. Ela é feita de fragmentos e descontinuidades, que nossos roteiros

articulam de maneira um tanto arbitrária. Por que não projetar então pequenos trechos, “ensaios” pontuais, sob a forma dos fragmentos que constituem a base da nossa experiência da cidade? Por fim, uma questão de natureza técnico-econômico. Diante de um projeto que oferece uma perspectiva sobre como reestruturar a maior aglomeração urbana da América do Sul, que organiza uma rede de espaços públicos à escala da metrópole, que sugere uma mudança profunda na estruturação do transporte de cargas urbano e interurbano, que reorganiza o sistema de distribuição e coleta de insumos e desperdícios da cidade, os arquitetos deixávamos (negligentemente) nas mãos dos técnicos do Estado de São Paulo a possibilidade de definir se o projeto seria viável, ou apenas uma “fantasia”.

O gesto final de delegar a condição e o sentido do projeto aos técnicos que avaliam aspectos absolutamente parciais – embora importantes – do projeto, revelou para mim algo que unificava o sentido da aparição dos primeiros três assuntos. Refiro-me à dimensão de um sintoma de algo que, operando por trás do nosso olhar disciplinar, no plano da formulação dos problemas, impede-nos de agir à altura dos problemas que as aglomerações urbanas hoje enfrentam. O sentido da pesquisa em curso cobrou, assim, uma maior clareza. Não se trataria de ensaiar uma defesa setorial, parcial, do projeto. Não se trataria de contribuir para alargar os fundamentos da sua viabilidade ou de reforçar os atributos que ele mesmo torna evidentes para quem se coloca à sua frente. Tratar-se-ia de repensar, a partir dele, as condições da leitura que os professores convidados sistematicamente faziam do trabalho. Desmontar a *episteme* desde a qual hoje tomamos a palavra. Questionar aquilo que definia uma espécie de derrota *a priori* na mirada do arquiteto sobre os problemas da metrópole, para tentar compreender as razões eclipsadas dessa espécie de *claudicação deliberada*. Acredito que essa tarefa, que desde então motivou este trabalho, demanda uma abordagem teórica mais consistente da que foi aqui possível realizar. Ainda assim, explico a minha mais sincera expressão de desejo: que o leitor consiga – como se se tratasse de três papéis manteiga que, sobrepostos na contraluz, desenhavam uma figura em comum – entrever as relações internas entre os três planos de análise deste trabalho, o que eu talvez não tenha conseguido mais do que delinear.

Cérbero e o risco da justaposição

A estrutura desta dissertação poderia ser entendida por meio da imagem de Cérbero, monstro tricéfalo da mitologia grega. Cada uma de suas cabeças corresponde às três partes do trabalho. Elas olham assuntos diferentes, e, certamente, correm o risco de constituir três trabalhos independentes. Menos sistêmica do que eu desejava, essa estrutura luta por manter as suas três cabeças ligadas a um corpo só, e coloca na possibilidade de consegui-lo todas as esperanças de não se extraviar na estética do fragmento, que a própria pesquisa se propõe a repensar.

A primeira das suas cabeças olha para a condição do espaço urbano contemporâneo, abordando as mudanças qualitativas na forma de produção do espaço, que se desdobram da passagem do modo de acumulação industrial para o modo de acumulação flexível, conforme propôs David Harvey. Como é óbvio, essas notas não procuram esgotar o assunto, senão incorporá-lo como marco da discussão do objeto de estudo proposto. Pois, entender a crise da urbanística contemporânea diante da qual o imaginário da *Metrópole Fluvial* se apresenta como um discurso relevante, supõe a necessidade de conceituar previamente as mudanças da natureza do seu objeto de estudo, isto é, da cidade.

A segunda das cabeças ensaia uma abordagem do campo da urbanística a partir da crise do modernismo que permite estabelecer o lugar específico do objeto de estudo enquanto discurso. Partindo da ideia de que o último meio século tem presenciado um deslocamento da disciplina à retaguarda – não apenas por parte das previsíveis posições da reação, senão por parte das próprias experiências urbanísticas ligadas às esquerdas progressistas –, é analisado um conjunto deliberadamente reduzido de discursos do campo da urbanística, não para discuti-los nas suas especificidades senão para tentar capturar aspectos em comum. A intenção disso é pontuar os assuntos que a *Metrópole Fluvial* parece questionar.

Já a terceira das cabeças propõe uma leitura do imaginário da *Metrópole Fluvial* a partir da análise de três textos que podem ser lidos como o desdobramento

de uma única ideia, ao longo de mais de duas décadas de pesquisa do arquiteto paulista Alexandre Delijaicov: a sua dissertação de mestrado, de 1998, a sua tese de doutoramento, de 2005, e o Estudo de Pré-viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental do Hidroanel Metropolitano de São Paulo, realizado em 2011.² Assim, esta parte visa estabelecer a especificidade do trabalho de Delijaicov dentro do campo da urbanística contemporânea, e o posicionamento dele diante da produção atual do espaço urbano.

Sobre o final do texto, um epílogo ocupa o lugar das habituais conclusões. Impossibilitado de realizar uma síntese das três partes da dissertação, as notas finais procuram encontrar um ponto de fuga no qual seja possível encaminhar as indagações que este trabalho abre em direção ao futuro.

² A partir daqui também chamado simplesmente Hidroanel Metropolitano.

Primeira Parte

A cidade, ou o que resta dela

Apenas palavras?

É possível ainda hoje falar sobre a *cidade*? Se com essa categoria podemos nos referir a entidades históricas e físicas tão diversas quanto às decorrentes dos sofisticados assentamentos astecas ou das pequenas comunidades europeias da Alta Idade Média, se com ela podemos aludir ao traçado rigorosamente idealizado dos acampamentos militares renascentistas, à *Großstadt* do século XIX, às realizações da planificação do século XX, à megacidade do mundo contemporâneo, ou, inclusive, às psicodélicas disneylândias do *Urban Sprawl* americano, talvez deveria começar por me perguntar: acaso esse significante não se encontra hoje definitivamente esgotado? É ainda possível acharmos algo em comum entre Viena, Bogotá e Shenzhen, Roma, Calcutá e Nova Iorque, Mumbai, Praga e Caraguatatuba?

Aproximarmo-nos das questões relativas à *cidade*, dentro do campo da arquitetura e do pensamento urbano, significa lidar desde o início com a ambiguidade e a indefinição com que esta noção é utilizada inclusive na literatura especializada. É claro que a categoria que me ocupa remete a questões tão amplamente discutidas na história do nosso campo que imaginar para ela um horizonte de interpretação relativamente estável, e independente das variações paradigmáticas pelas quais pode ser abordada, resulta evidentemente ingênuo. Ainda mais se aceitarmos que os campos da arquitetura e do urbanismo reúnem uma constelação de agentes, discursos, interesses e práticas tão diversificadas e contrapostas que os seus próprios limites disciplinares são constantemente colocados em crise.

Não vou, portanto, lamentar a falta de uma teoria unificada da cidade. No entanto, parece-me absolutamente imprescindível abordar esta dificuldade apelando a um certo inconformismo, pois enfrentar esse problema é condição de possibilidade para estabelecermos um diálogo que vise esclarecer o horizonte das nossas ações sobre as cidades. Parece-me, pois, necessário repensar o que estamos dizendo quando evocamos a *cidade* nas nossas discussões disciplinares. Se, como

sugere Pierre Bourdieu, “quem nomina domina”, a questão que se impõe é se acaso existe hoje um discurso no campo do pensamento urbano capaz de comandar a luta pela definição dos conceitos centrais da análise e ação sobre a cidade. Ou, pelo contrário, se são essa ambiguidade e essa imprecisão da categoria responsáveis pelo empobrecimento do valor relativo do nosso discurso diante da hegemonia das forças que fazem da cidade apenas uma variável econômica, ou, em termos de Logan e Molotch, uma *máquina de crescimento* (Observatorio metropolitano , 2015).

Conforme explicou David Harvey no seu já celebre trabalho intitulado “A condição pós-moderna”, a forma como experimentamos o tempo e o espaço da cidade mudou a partir da década de 1970, junto com as transformações no modo de produção das nossas condições de vida, que para o autor caracterizam um *modo de acumulação flexível* (Harvey, 2012). A partir disso, resulta fácil imaginar que a *cidade*, entendida tanto na sua dimensão espaço-material quanto na sua dimensão simbólica, não pode ter-se mantido indiferente a tais transformações. Nesse sentido, antes do que uma crise da vigência da noção de *cidade*, o que parece ter acontecido nestas últimas cinco décadas é uma mudança na natureza do seu *referente*.

Nesta primeira parte do trabalho, procurarei esclarecer alguns dos principais aspectos das mudanças ocorridas na cidade a partir da segunda metade do século XX, para tentar caracterizar o que Olivier Mongin denomina a *condição urbana* do mundo contemporâneo. Evidentemente, este trabalho não visa esgotar o assunto, senão apenas comentar alguns dos seus aspectos centrais, que posteriormente resultarão fundamentais para a abordagem dos discursos sobre a cidade, próprios das urbanísticas oportunamente analisadas. Fazê-lo se explica por motivos estritamente metodológicos, pois é lógico intuir que repensar as aproximações e práticas urbanísticas em relação à cidade só é possível se antes conseguirmos conceitualizar as transformações que tem experimentado sua natureza como objeto de estudo.

A condição urbana contemporânea

Começo por colocar uma observação acaso óbvia: entender a *cidade* hoje como uma organização finita e harmônica de edificações, ou a expressão do *urbano* como aquilo contraposto ao *rural*, representa mais um obstáculo do que uma ferramenta de análise. Em primeiro lugar, porque a existência generalizada de cidades que aglomeram milhões de habitantes em milhares de quilômetros quadrados revela a insuficiência de qualquer princípio ideal de organização do espaço capaz de explicar o processo de construção das cidades. Também porque a abordagem de uma megacidade contemporânea, como é o caso de São Paulo, pode ser entendida, se a expressão é aceita, como uma aproximação à experiência do infinito. E, por outro lado, porque há décadas que as teorias da cidade têm evidenciado grandes dificuldades para distinguir com clareza os limites que separam a cidade do campo. Se a cidade se encontra em todas as partes, sugere Massimo Cacciari, então não há cidade (Cacciari, 2010, p. 53). Portanto, deixarei de lado, apenas momentaneamente, essa categoria para pensar aquilo que está por trás da emergência daquelas múltiplas formas com que a *cidade* se expressa hoje. Abordarei a noção de *condição urbana* não como uma substituição – já que evidentemente aponta para questões diferentes – senão como forma de retroceder um passo e voltar a ela de um modo distinto.

No trabalho homonimamente intitulado, Olivier Mongin problematiza a natureza da cidade contemporânea introduzindo a noção de *condição urbana*. Com ela, o autor não se refere não a uma entidade definida física, espacial ou temporalmente, pois a diversidade com que a cidade se expressa hoje, como vimos anteriormente, se apresenta irreduzível nesses termos. Com esta categoria o autor francês se refere a um substrato inerente aos múltiplos tipos de configurações espaciais que, frequentemente, se apresentam diferentes e contraditórias entre si. Segundo o autor francês, a *condição urbana* se refere aos territórios, mas também ao tipo de experiência da qual a cidade é condição de possibilidade. Desta maneira, a análise que Mongin oferece oscila entre um entendimento da cidade como coisa mental, e a cidade como espaço material: entre ciência e fenomenologia, entre saber

objetivo e narrativa, a cidade oscila entre uma *cidade objeto* e uma *cidade sujeito* (Mongin, 2006, p. 37). Em última instância, se como indicara Marshall Berman, “a modernização da cidade simultaneamente inspira e força a modernização da alma dos seus cidadãos” (Berman, 1986, p. 142), podemos então supor que ambas as dimensões se encontram profundamente relacionadas.

Ao abordar a *condição urbana* contemporânea, Olivier Mongin descreve dois cenários diferentes separados por uma transição relativa ao modo de produzir e experimentar a cidade. Por um lado, a condição urbana própria de um *tipo ideal de cidade*, como um fenômeno em extinção, que remete à ideia – certamente um tanto ambígua – da cidade clássica europeia. E, por outro, a condição urbana do que o autor considera as formas da pós-cidade, ou as metamorfoses do *urbano contemporâneo*, ligadas à multiplicidade das formas pelas quais o urbano se expressa atualmente.

Se o trabalho de Olivier Mongin permite compreender bem aspectos relativos à experiência do espaço urbano, contribui pouco para iluminar os motivos que explicam as mudanças que ele tem experimentado. Nesse sentido, o trabalho de David Harvey constitui uma ferramenta de análise fundamental para compreendermos a base econômica de tais transformações, partindo da ideia de que as qualidades objetivas do tempo e do espaço físicos não podem ser compreendidas de forma independente das práticas e dos processos materiais que servem para reproduzir a vida social (Harvey, 2012, p. 228). Se bem o assunto escapa ao alcance destas notas, interessa resgatar de maneira sintética aqueles aspectos do fenômeno que impactam de forma direta na produção do espaço urbano, pois só dessa maneira será possível compreender que os processos tratados ao longo desta primeira parte se fundam em aspectos materiais da produção e reprodução da vida nas cidades contemporâneas.

Ainda segundo o geógrafo inglês, o esgotamento do modelo fordista de acumulação, no final na década de 1960, tornou necessária uma transformação profunda no modo de produção capitalista. Isto abriria passo ao chamado *modo de acumulação flexível*, que, acelerando os tempos de rotação da produção e do consumo, permitiu absorver o excedente de capital que então se encontrava paralisado pelo esgotamento do ciclo anterior. Desta maneira, seria possível resolver uma crise

sistêmica de enormes proporções. Para Harvey, a partir dessa aceleração, este novo modo de acumulação produziria uma compressão espaço-temporal, na qual tem se produzido uma *aniquilação* do espaço por intermédio do tempo. Os impactos desse fenômeno se estendem a todas as dimensões da experiência:

Como os usos e significados do espaço e do tempo mudaram com a transição do fordismo para a acumulação flexível? Desejo sugerir que temos vivido nas duas últimas décadas uma intensa fase de compressão do tempo-espaço que tem tido um impacto desorientado e disruptivo sobre as práticas político-econômicas, sobre o equilíbrio do poder de classe, bem como sobre a vida social e cultural (Harvey, 1992, p. 257).

Ainda segundo David Harvey, o *modo de acumulação flexível* é caracterizado pelo declínio das indústrias extrativas e da manufatura, e pelo crescimento do setor de serviços. Também pela dispersão e pela diversificação da divisão espacial-territorial da força de trabalho, pela organização de redes globais de produção e de terceirização dos processos produtivos, e pela diminuição e dispersão dos centros de produção. Isto foi possível graças aos avanços tecnológicos e organizacionais que permitem a produção flexível, em séries pequenas que evitam a produção de estoques, comandados por uma demanda cada vez mais personalizada. No plano da organização do Estado, este modo de produção está marcado pela desregulação dos fluxos de capital, que se tornam cada vez mais internacionais, e das condições de trabalho, pela descentralização do poder político e concorrência entre regiões e cidades, e pela adoção da lógica empresarial na gestão do setor público (Harvey, 1992, pp. 168-169).

Na década de 1970, segundo Harvey, teve começo uma crescente desindustrialização das economias centrais, que passaram a se especializar no setor dos serviços e delegaram a produção primária e secundária aos países onde o valor da força de trabalho permitia uma redução dos custos de produção. A partir desse momento, a economia global se tornaria cada vez mais predominantemente financeira, relegando a um segundo plano a economia real ou produtiva. Este aspecto resulta central para compreender a cidade contemporânea, pois a produção

do espaço urbano estaria indissociavelmente ligada ao mundo das finanças, como demonstraria a implosão do sistema financeiro no final da década passada. Se, durante a fase industrial do capitalismo, a produção do espaço urbano desempenhou a função de “válvula de escape do capital” (Gottdiner, 1990), a partir do esgotamento do modo de acumulação industrial ela ocuparia uma posição central para o desenvolvimento capitalista (Harvey, 2007).

Na continuação, apresentarei algumas das consequências centrais dessa transição a uma nova fase do modo de produção capitalista, a partir das quais é possível caracterizar a *condição urbana* contemporânea.

O urbano generalizado

Ocupemo-nos um momento do aspecto físico-material do espaço. A extensão *ad infinitum* das cidades após a década de 1950 iniciara um ciclo de crescimento do mundo urbano que traria como consequência, no início do século XXI, que mais da metade da população mundial morasse em aglomerações urbanas. Este fato extensivamente comentado evidencia um ritmo de crescimento que tem sido, sem sombra de dúvidas, absolutamente arrasador. A consolidação do modelo fordista de produção industrial, implementado não sem dificuldade a partir do começo do século XX, teve seu apogeu na saída da Segunda Guerra Mundial. Isto implicaria o desenvolvimento e rápida expansão das economias desenvolvidas, mas também daquelas até então marginais na rede mundial de produção capitalista. Concomitantemente, implicaria a necessidade de expandir os mercados capazes de absorver os excedentes de capital que os novos modos de organização do trabalho e produção trouxeram.

Dentro desse processo de desenvolvimento econômico, a produção do espaço urbano ocupou um lugar central. Durante décadas, as cidades presenciaram profundas transformações nas suas estruturas espaciais, fundamentalmente associadas a um crescimento demográfico sem precedentes que foi tracionado pela demanda de um exército industrial de reserva que garantiu as condições para a expansão industrial capitalista. A metrópole industrial, forma urbana cuja origem

remonta ao século XIX, tornar-se-ia, um século depois, uma realidade em todas as latitudes do globo. Milton Santos refere-se sinteticamente a esse processo nos seguintes termos:

O crescimento metropolitano resulta de um conjunto de processos sistematicamente interligados, entre os quais a integração do território, a desarticulação das economias tradicionais e dos cimentos regionais, os novos papéis da circulação no processo produtivo, o desencadeamento de grandes correntes migratórias, paralelamente ao processo de contração das rendas. Esse conjunto de processos traz às grandes cidades numerosas levas de habitantes do campo e das cidades menores, que se instalam como podem e, via de regra, terminam por se aglomerar em enormes periferias desprovidas de serviços e onde o custo de vida, exceto o da habitação assim conquistada, é mais caro que nas áreas mais centrais (Santos, 2009, pp. 53-54).

No caso de São Paulo, a migração extensiva do campo à cidade caracterizou, nas primeiras décadas da segunda metade do século XX, um *padrão periférico de crescimento urbano*, cujo resultado é descrito pelo sociólogo brasileiro Paulo César Xavier Pereira como um

[...] aglomerado que tinha uma área densa e central e diversas áreas dispersas, precárias e distantes. Assim, a aglomeração tinha áreas densas, e também, dispersas, fragmentadas e desiguais no seu conjunto, porque era impulsionada pela homogeneização industrial capitalista e, sobretudo pela iniciativa de construção da casa própria pelo trabalhador para resolver seu problema de moradia (Pereira, 2008).

Segundo David Harvey, este processo de expansão do mundo urbano se explica como um modo de absorção dos excedentes de capital imobilizados durante o período da Segunda Guerra Mundial. A crise aguda em que o mundo

capitalista se encontrava submergido na metade do século XX implicaria a busca por uma forma de sair do estancamento econômico e oferecer uma melhoria nas condições de vida das populações que estavam dispostas, depois de ter atravessado o sacrifício da guerra, a retornar às condições do pré-guerra. A urbanização do mundo ocidental seria, para o geógrafo inglês, uma estratégia de sobrevivência capitalista:

Para se manter democráticas e capitalistas, as políticas do pós-guerra tinham de tratar de questões do pleno emprego, da habitação decente, da previdência social, do bem-estar e das amplas oportunidades de construção de um futuro melhor.

Embora as táticas e condições variassem de lugar para lugar (em termos de, por exemplo, grau de destruição durante a guerra, nível aceitável de centralização do controle político ou de compromisso com o Estado de bem-estar social), havia em toda parte a tendência a considerar a experiência de produção e planejamento de massa da época da guerra um meio de lançar um vasto programa de reconstrução e de reorganização. Foi quase como se uma versão nova e rejuvenescida do projeto do Iluminismo tivesse surgido, como Fênix, da morte e destruição do conflito global. A reconstrução, reformulação e renovação do tecido urbano se tornaram um ingrediente essencial desse projeto (Harvey, 1992, p. 71).

Se bem que existiram exceções, como as decorrentes da política de criação de novas cidades com que a Grã-Bretanha visou, no período do pós-guerra, restringir a suburbanização, na maioria dos casos este processo acelerado de urbanização implicou a concentração do crescimento demográfico em aglomerações urbanas cuja extensão espacial cresceu exponencialmente.

População de Megacidades (em milhões de habitantes)

	1950	2004	Variação
Cidade do México	2,9	22,1	762%
Seul-Incheon	1,00	21,9	2190%
Nova Iorque	12,3	21,9	178%
São Paulo	2,4	19,9	829%
Mumbai	2,9	19,1	659%
Délhi	1,4	18,6	1329%
Jakarta	1,5	16	1067%
Daca	0,4	15,9	3975%
Calcutá	4,4	15,1	343%
Cairo	2,4	15,1	629%
Manila	1,5	14,3	953%
Karachi	1	13,5	1350%
Lagos	0,3	13,4	4467%
Xangai	5,3	13,2	249%
Buenos Aires	4,6	12,6	274%
Rio de Janeiro	3	11,9	397%
Teerã	1	11,5	1150%
Istambul	1,1	15,1	1373%
Pequim	3,9	10,8	277%
Bangcoc	1,4	9,1	650%
Gauteng	1,2	9	750%
Kinshasa	0,2	8,9	4450%
Lima	0,2	8,2	4100%
Bogotá	0,7	8	1143%

O quadro anterior, elaborado por Mike Davis, permite observar a dimensão desse fenômeno nas últimas cinco décadas do século XX (Davis, 2013). Do ponto de vista da concentração demográfica, a cidade do México, por exemplo, passou de quase 3 milhões de habitantes na década de 1950 a 22 milhões no começo de século XXI, num ritmo muito similar ao experimentado por São Paulo. No mesmo período, Jakarta passou de 1 milhão e 500 mil habitantes a 16 milhões, e a região de Seul-Incheon, na Coreia, passou de 1 milhão de habitantes a mais de 21

milhões. Jaca, por sua vez, passou de 400 mil habitantes a quase 16 milhões em meio século, o que representa um crescimento de quase 4000%! Segundo um recente informe de Nações Unidas, prevê-se que a tendência continue se acentuando nas próximas décadas. Isto não significa que a maioria da população mundial resida em cidades desta escala, pois esta cifra atualmente representa algo menos do que 7% da população. Mas na medida em que estas cidades projetam um crescimento em tamanho e quantidade, espera-se que nas próximas décadas recebam uma proporção crescente de população migrante (United Nations, 2016). De qualquer maneira, atualmente existem mais de quinhentas cidades com mais de um milhão de habitantes, e na próxima década essa quantidade deve crescer em 20%, chegando a alocar mais que a quarta parte da população global, segundo o mesmo informe.

De qualquer forma, a partir da década de 1950 a suburbanização das grandes cidades se consolidou como o processo através do qual o excedente de capital industrial conseguiu ser absorvido, tanto dentro como fora do mundo capitalista avançado. Este processo tomou forma através da proliferação de cidades-dormitório, do *urban sprawl* que robustos investimentos em novas infraestruturas de transporte metropolitano viabilizaram, e também através da incorporação de uma extensa força de trabalho (Pereira, 2008, p. 8) confinada na precarização total das condições de vida que caracteriza as *favelas*, as *villa miseria*, as *barriadas*, ou os *slums*.³

Dizer hoje que a pauperização extrema do espaço constitui um efeito colateral, uma consequência indesejável de um modo perfectível de produzir urbano, resulta inaceitável. Em primeiro lugar porque sabemos que, do ponto de vista quantitativo, um fenômeno que caracteriza a terceira parte do *habitat* humano de nenhuma forma pode ser abordado como um dado marginal.⁴ E também porque sabemos que tal empobrecimento resulta condição de possibilidade do processo de

³ “Embora algumas favelas tenham uma longa história – a primeira favela do Rio de Janeiro, no morro da Providência, surgiu na década de 1880 –, a maioria das megafavelas cresceu a partir da década de 1960” (Davis, 2013, pág. 37).

⁴ “Os favelados, embora sejam apenas 6% da população urbana dos países desenvolvidos, constituem espantosos 78.2% dos habitantes urbanos dos países menos desenvolvidos; isso corresponde a pelo menos um terço da população urbana global”. (Davis, 2013, pág. 34)

expansão e crescimento das cidades como máquinas de produzir riquezas, dentro da lógica do padrão periférico de crescimento urbano.

Seja através da criação de novas cidades promovidas por governos centrais, seja pela suburbanização desenvolvida fundamentalmente pelo setor privado, ou, finalmente, pela *urbanização sem urbanismo*⁵ dos setores pauperizados, a expansão das cidades após a Segunda Guerra Mundial constituiu um fenômeno generalizado que colocou em crise a dimensão espacial como *limite* do urbano:

A própria possibilidade de fixar limites à cidade parece, hoje, inconcebível, ou melhor, reduziu-se a uma questão puramente técnico-administrativa. Chamamos cidade a esta “área” por razões absolutamente ocasionais. Os seus limites não são mais que um mero artifício (Cacciari, 2010, pp. 53-54).

Resulta importante perguntarmo-nos, a partir desta observação, se a acumulação quantitativa de espaço construído não deu lugar a uma transição qualitativa da *cidade* como tal. Neste ponto, Mongin ilumina um aspecto de fundamental interesse, caracterizando a extensão da condição urbana contemporânea como o *urbano generalizado*. A dissolução dos limites entre o *urbano* e o *rural* inaugura na cidade a *potência do ilimitado*, que apaga as tensões entre o *dentro* e o *fora*, tornando o espaço um *continuum* homogêneo:

Essa “continuidade” espacial, territorial, geográfica, segundo a qual o urbano está em todas partes, tem como corolário a desapareição da distinção entre o urbano e o não urbano, simbolizado durante muito tempo, e erradamente, pelo campo (Mongin, 2006, p. 195).

⁵ Vale destacar que esta expressão encobre o fato de este processo não ser em forma alguma uma consequência imprevista do modo de produção industrial: “agora se considera que o predomínio dessa solução habitacional que tinha sido ungida pela ‘tradição’, pela valorização da periferia das cidades e institucionalizada como maneira de incorporar as massas populares ao urbano ‘está longe de representar a falta de planejamento, o padrão periférico corresponde a uma estratégia de máxima acumulação capitalista’” (Pereira, 2008, p. 11).

Esta diluição dos limites espaciais da cidade contemporânea, segundo o autor, cria as condições para a emergência de dois tipos fundamentais de cidades:

[...] por um lado, a cidade que é ilimitada no plano espacial, uma cidade que se estende além das suas muralhas; por outro, a cidade que se limita para melhorar sua relação imediata com um espaço intramuros. A cidade sem limites se desdobra até o infinito, é a cidade mundo, a megacidade; ao invés, a cidade que se limita, se contrai, se fecha sobre si mesma para fugir dos seus próprios limites, é a cidade global (Mongin, 2006, p. 173).

Evidentemente, essas duas tendências do urbano não esgotam a análise das formas que hoje o extenso conjunto das cidades assume, mas indicam a existência de duas forças que tracionam os processos urbanos, redefinindo em sentidos antagônicos os seus limites. Essa tendência à expansão apresenta um aspecto ambíguo. O mundo urbano contemporâneo, segundo Mongin, é atravessado por forças centrífugas e centrípetas que repelem seus limites em sentido duplo:

No sentido em que se desdobra ao infinito, se vira de dentro para fora, se alarga desmesuradamente no plano espacial e no plano demográfico (metrópole, megacidade, cidade mundo). Mas também no sentido de que se dobra e se contrai para criar as melhores condições para ter um acesso privilegiado ao mundo ilimitado do virtual (Mongin, 2006, p. 190).

Em última instância, o que resulta evidente é a obsolescência das categorias antinômicas que dominaram durante décadas o pensamento urbano, como *centro-periferia*, *cidade-campo*, *urbano-rural*, *formalidade-informalidade*, para entender os processos de produção do espaço contemporâneo. O sociólogo estadunidense Mike Davis, no seu fundamental trabalho sobre a pauperização das aglomerações urbanas do “terceiro mundo” intitulado “Planeta Favela”, refere-se à obsolescência de uma dessas categorias nos seguintes termos:

[...] “periferia” é um termo extremamente relativo e específico de um momento: a orla urbana de hoje, vizinha de campos, florestas ou desertos, pode amanhã tornar-se parte de um denso núcleo metropolitano (Davis, 2013, pág. 47).

A voracidade do processo de urbanização exclui a possibilidade de situarmo-nos além da cidade, e isto pode ser compreendido em princípio por duas questões. Por um lado, porque o desenvolvimento das tecnologias de transporte e comunicação permite hoje reduzir a relevância da localização dos lugares como determinante dos processos urbanos, debilitando a dimensão espacial das distâncias. E, por outro, partindo do primeiro ponto, porque hoje todo espaço é potencialmente urbanizável, com independência dos atributos que o definem como tal. Pois para a aglomeração urbana contemporânea não há deserto que não possa virar oásis, ou várzea que não possa virar condomínio, não há déficit de água que detenha o devir de uma metrópole em cabeceira de bacia, não há morro que não possa virar favela ou floresta que não possa se tornar clareira. O espaço é, diante das forças que tracionam a aglomeração urbana, uma *commodity*: homogêneo e indiferenciado. Para Massimo Cacciari, isto significa o enfraquecimento dos *lugares*, pois

[...] o lugar é o sítio onde paramos: é pausa – é análogo ao silêncio de uma partitura. Não há música sem silêncio. O território pós-metropolitano ignora o silêncio numa partitura: não nos permite parar, “recolher-nos” no habitar. Ou seja, não conhece, não pode conhecer distâncias (Cacciari, 2010, p. 35).

Num tom semelhante, Rem Koolhaas sugere que o espaço contemporâneo é sempre *interior*, e tão extenso que raramente se percebem os seus limites: fomenta a desorientação (Koolhaas, 2014, p. 71). O *junkspace*, neologismo que o autor utiliza para tratar o assunto,

[...] suprime as distinções, corrói a determinação e confunde a intenção com a realização; substitui a hierarquia pela acumulação, a composição pela adição. Mais e mais, mais é mais (Koolhaas, 2014, p. 72).

Embora esta noção parecesse se referir ao *interior* da arquitetura contemporânea – o aeroporto, o shopping center, o hotel ou o centro de convenções –, ela descreve com rigor a experiência da cidade como pura *interioridade*. Na aglomeração urbana sempre há mais. Ainda assim, o que o “*more is more*” – expressão que, ironizando a celebre frase popularizada por Mies van der Rohe, o arquiteto holandês utiliza para descrever o espaço da cidade contemporânea como fracasso das aspirações modernas – parece não conseguir descrever é que *mais* é efetivamente *mais*, até aquilo se tornar uma coisa *outra*. Pois, se no passado a condição urbana era definida por uma série de tensões que contrapunham a cidade ao campo, dos centros relativamente densos às periferias suburbanas, hoje a diluição dos limites entre essas categorias inaugura uma condição qualitativamente diferente, que se expressa de formas variadas e contraditórias. Como sugere Pereira, quando na cidade se desfaz esse conjunto de oposições “é porque não há fronteiras, há ausências de limites e isso resulta da perda de autonomia das cidades (dos lugares) que passam a ser determinados pelos fluxos” (Pereira, 2008, p. 5). Veremos, por tanto, de que trata essa determinação.

O imperativo dos fluxos

A generalização do urbano tratada anteriormente só se tornou possível a partir de uma profunda reconfiguração das lógicas dos deslocamentos de pessoas, bens e capitais no território, e dos sistemas de transporte e comunicação que os possibilitam. Segundo sugere Massimo Cacciari,

[...] o “limite” do espaço pós-metropolitano só é dado pela “fronteira” da rede de comunicações; à medida que a rede se alarga podemos dizer que estamos a “sair” da pós-metrópole, mas é evidente que se trata de uma “fronteira” *sui generis*: só existe para ser ultrapassada. Encontra-se num estado de crise perene (Cacciari, 2010, p. 54).

Esta reconfiguração, a que o filósofo italiano faz referência, altera a ordem topológica que no passado ligava “verticalmente” os centros urbanos às periferias contíguas espacialmente, e inaugura uma rede que privilegia as relações *centro-centro*, e *periferia-periferia*, cuja “horizontalidade” não implica uma diluição das hierarquias, senão que se funda sobre elas, acentuando as relações entre *iguais*. Tanto a cidade tradicional quanto a metrópole industrial moderna organizavam o espaço em torno de presenças bem definidas, capazes de dotá-lo de uma métrica que confere um valor, um significado ao conjunto: a catedral e o palácio de governo na primeira, a fábrica e o mercado na segunda. Hoje, segundo Cacciari, atravessamos uma fase posterior:

Estamos, agora, em presença de um espaço indefinido, homogêneo, indiferente nos seus lugares, onde se dão acontecimentos que se baseiam em lógicas que já não correspondem a um desígnio unitário de conjunto (Cacciari, 2010, p. 33).

Se efetivamente os acontecimentos urbanos não respondem a *lógicas globais unitárias* é uma questão que não posso, no presente trabalho, abordar cabalmente. Mas é possível analisar o papel que os *fluxos* desempenham como uma das lógicas preponderantes na produção do espaço contemporâneo. A hipótese que Olivier Mongin defende é que entre *fluxos* e *lugares* se estabelece hoje uma relação cada vez mais favorável aos primeiros. A extensão espacial ininterrupta intensifica o papel das novas tecnologias de transporte, telecomunicação, dos fluxos de pessoas, capitais, serviços e produtos, concomitantemente à criação de um mercado global altamente articulado, que deu origem a uma nova organização mundial da produção. A flexibilização dos mercados de trabalho e dos fluxos de capital debilitou o poder dos Estados, a sua força integradora, debilitando a relação entre eles e as cidades, se comparado com a era industrial (Mongin, 2006, p. 176).

Segundo esta interpretação, a cidade contemporânea participa de uma reconfiguração global dos territórios, em sintonia com as novas economias de grande escala cuja matriz é a rede. Se na “rede de cidades”, que permitiu a consolidação do mercado global desde o começo do Renascimento até o apogeu da cidade industrial, as metrópoles definiam os fluxos, na *cidade-rede* contemporânea são os fluxos que

definem o caráter das cidades. Assistimos, pois, a hegemonia dos fluxos sobre os lugares.

Ilustrarei este assunto com um exemplo. Em junho de 2011, a empresa estadunidense Apple Inc. apresentou ante o conselho da prefeitura de Cupertino, cidade do estado da Califórnia, o projeto para a nova sede da empresa, a cargo do escritório britânico Foster and Partners. O projeto, que compreendia a construção de instalações para treze mil trabalhadores numa superfície coberta de duzentos e sessenta mil metros quadrados, previa um investimento de cinco bilhões de dólares americanos.⁶ Consultado pelos membros do conselho sobre os benefícios que aceitar o projeto apresentado implicaria para a cidade de Cupertino, o então diretor executivo da empresa, Steve Jobs, respondeu da seguinte maneira:

[...] como vocês sabem, nós somos o maior contribuinte fiscal em Cupertino, e gostaríamos de ficar aqui pagando impostos. Isso em primeiro lugar. Porque, se não podemos, então deveremos ir a um lugar como Mountain View e levar a nossa gente conosco. Desistimos (do projeto) e em um ano vendemos a terra aqui e o principal contribuinte fiscal vai embora. Isso não seria bom nem para Cupertino nem para nós.⁷

“Não, claro que não”, acrescentou a vereadora com expressão incômoda. Mais do que uma resposta, a formulação de uma extorsão: o benefício da cidade é aceder ao privilégio de que a empresa se situe ali, e captar o capital que, se qualquer coisa dificultar o plano, muda-se para qualquer outro ponto do espaço contínuo e indefinido do mundo contemporâneo. Num ataque de rebeldia cívica, no

⁶ Burrows, P. Inside Apple's Plans for Its Futuristic, \$5 Billion Headquarters. Disponível em: <<https://www.bloomberg.com/news/articles/2013-04-04/inside-apples-plans-for-its-futuristic-5-billion-headquarters>>. 20 de novembro de 2016.

⁷ Sobre o final desse trecho da apresentação, o representante da empresa acrescenta um terceiro motivo: a grande quantidade de árvores que o projeto previa plantar! Capital, prestígio e ar puro. Algum vereador poderia se opor a essa tríade? Cupertino City Channel. Steve Jobs Presents to the Cupertino City Council (6/7/11). Disponível em: <https://www.youtube.com/watch?v=gtuz5OmOh_M&t=836s>. 22 de novembro de 2016.

final da sessão, a conselheira ousaria pedir à empresa a instalação de internet sem fio gratuita no centro da cidade. Se os nossos impostos fossem reduzidos, respondeu Jobs, com prazer o faríamos. A clássica frase *quem dá mais, é convertida, assim, em quem reclama menos*.

Com este exemplo não pretendo esquematizar responsabilidades na produção da cidade contemporânea, nem criar anti-heróis que expliquem *per se* o curso que os processos urbanos têm adotado nas últimas décadas. Pretendo apenas ilustrar o enfraquecimento dos lugares em relação aos fluxos de capital e pessoas que, segundo apresentei anteriormente, caracteriza a “reconfiguração dos territórios” nas últimas décadas.

Vale destacar que esta última noção se contrapõe às teorias do “fim dos territórios”, já que, como observa Rogelio Haesbaert, estas tendem a desconsiderar o fato de que toda *desterritorialização* implica uma consequente *reterritorialização*. Segundo o geógrafo brasileiro, a desterritorialização pode assumir tanto a forma da *mobilidade* quanto a da *imobilidade* (Haesbaert, 2009), de tal modo que os setores hiperconectados das elites globalizadas convivem com setores estagnados numa precariedade que desafia os limites do imaginável.⁸ Integrar estas redes se tornou, pois, um imperativo para as cidades contemporâneas, condição que longe de se expressar numa dimensão específica, aparece numa multiplicidade de escalas. Se nos focássemos na escala local, resultaria fácil compreender de que maneira o nível de desenvolvimento dos diferentes setores da cidade se vincula diretamente com o acesso aos principais fluxos de pessoas, mercadorias, serviços e informações. Isto se verifica, por exemplo, nos processos de valorização do solo urbano em torno dos nós das redes de transporte de massa, a partir dos quais se articulam a maioria das estratégias especulativas em relação ao valor da terra nas aglomerações contemporâneas (Fernandes, 2012).

⁸ “[...] aproximadamente um quarto dos habitantes urbanos (conforme pesquisa de 1998) vive em pobreza «absoluta», difícil de imaginar, sobrevivendo – não se sabe como – com um dólar ou menos por dia. Se os dados da ONU são precisos, a diferença de renda *per capita* entre as famílias de uma cidade rica como Seattle e de uma cidade paupérrima como Ibadan (Nigéria) chega a 739 para 1 – desigualdade inacreditável” (Davis, 2013, p. 36).

Por outro lado, se pensarmos na escala global, junto com a flexibilização dos limites aos fluxos do capital transnacional, consolidou-se a tendência dos grandes centros urbanos concorrerem para se colocar competitivamente no mercado mundial de cidades, o que privilegia aquelas cidades capazes de atrair investimentos através da criação do chamado “clima de negócios”.

A necessidade de informações precisas e comunicações rápidas enfatizou o papel das chamadas 11 cidades mundiais no sistema financeiro e corporativo (centros equipados com teleportos, aeroportos, ligações de comunicação fixas, bem como com um amplo conjunto de serviços financeiros, legais, comerciais e infraestruturais). A diminuição de barreiras espaciais resulta na reafirmação e realinhamento hierárquicos no interior do que é hoje um sistema urbano global (Harvey, 1992, p. 266).

Para abordar este assunto, David Harvey analisa o caso da cidade de Nova Iorque, onde na década de 1970 teve início um processo de transformação física que teve o propósito de caracterizar a cidade como um lugar de distinção para as elites financeiras globais, que ameaçavam mudar o centro das finanças para cidades como Londres ou Hong Kong. Afundado numa profunda crise fiscal que ameaçava a viabilidade econômica do então maior orçamento municipal do mundo, o governo da cidade decidiu focalizar os seus recursos econômicos num setor bem delimitado, concentrando os benefícios dos serviços públicos em Manhattan, que se tornaria literalmente uma “ilha de privilégios” à custa de esvaziar da presença do Estado o resto do município (Harvey, 2007).

Para tanto, as infraestruturas de transporte e comunicação, os centros de pesquisa e *campi* universitários, os centros financeiros e as infraestruturas bancárias, entre outras, seriam condições necessárias, mas não suficientes. A cidade deveria também garantir a “segurança” dos seus visitantes e oferecer uma alta eficiência nos serviços públicos. Mas, sobretudo, a cidade deveria que se tornar um centro de entretenimento, de turismo, um símbolo cultural, um espaço de *distinção*. O slogan “I Love NY”, ideado naquele preciso momento, revelaria a

adoção de uma verdadeira estratégia publicitária que apresentaria diante do mundo inteiro a cidade sob a forma de uma mercadoria. Dessa maneira, Nova Iorque conseguiria “reciclar” os fluxos do capital financeiro – que desde então só aumentaria a sua preponderância na economia global –, posicionando-se num lugar central no mercado global das cidades. Portanto, só captando diferencialmente os recursos do Estado e definindo um limite espacial preciso a ser privilegiado, esse *recorte* da cidade pôde se posicionar de forma tal a conseguir captar posteriormente os benefícios dos fluxos globais de capital. Eis aqui a dupla separação que a concentração dos recursos estabelece: por um lado entre a cidade e as demais cidades que concorrem por um lugar nessa rede de mando global, e, por outro, no interior da própria cidade, entre Manhattan como fragmento privilegiado e o resto do município deixado à sua própria sorte (Harvey, 2007).

Desta forma, diante do processo de homogeneização do espaço que abordamos anteriormente, o acesso às redes de circulação de mercadorias, serviços, pessoas e capitais, aparece como aquilo capaz de *hierarquizar* lugares específicos no contexto da cidade e também às próprias cidades no contexto do mercado globalizado. Como veremos em seguida, isto tem um impacto decisivo na crescente *fragmentação* do espaço urbano, que por sua vez constitui uma questão central da condição urbana contemporânea.

O fragmento como matriz

A globalização das redes de intercâmbio, a transformação da matriz de produção econômica e a primazia do capital financeiro sobre o capital produtivo implicaram transformações estruturais na condição urbana das cidades que, ora se integrando, ora sendo excluídas, participam hoje de uma *economia do arquipélago*: móvel, fluida, em constante transformação. No interior da cidade, esta lógica tende à criação de ilhas de exceção dentro de um espaço homogeneizado.

A complexidade das transformações nas esferas cultural, política e econômica acontecidas a partir da transição a que Harvey denomina *modo de acumulação flexível* (Harvey, 2012) escapa evidentemente à abrangência deste trabalho,

no qual apenas pretendo considerar as implicações diretas dessa transição na produção do espaço urbano. Focar nesta última questão me parece ainda relevante fundamentalmente se compreendermos que os atributos do espaço não são apenas o resultado de um processo prévio que o determina de forma unívoca, senão que, como sugere Dematteis, a dimensão espacial é uma variável que participa ativamente dessa transformação de larga escala.

[...] as transformações territoriais urbanas não são a consequência de mudanças que acontecem previamente, num hipotético sistema sócio-político-econômico separado do território e que sucessivamente, de modo mais ou menos determinista, modelam o espaço urbano e territorial ou simplesmente se desenhavam sobre ele.

[...] a partir de certa perspectiva resulta evidente que – como escreveu muitos anos atrás Henri Lefèbvre – a cidade é a sociedade desenhada no chão, mas no meu ponto de vista o contrário é ainda mais evidente, isto é, que a sociedade é a idealização daquilo que acontece no território (Dematteis, 2004, p. 172).

Nesta perspectiva, as relações entre a base econômica, o espaço construído e os imaginários sobre a cidade que uma urbanística representa apresentam relações complexas e interdependentes. David Harvey, na mesma linha, sugere que a representação que se faz do tempo e do espaço no plano teórico, dentro do que poderíamos situar a urbanística, interessa na medida em que afeta a forma pela qual interpretamos o mundo e agimos sobre ele (Harvey, 2012, p. 229). Partindo desta ideia, no seguinte capítulo analisarei um conjunto de correntes urbanísticas que nas últimas cinco décadas têm interagido de diversas maneiras, num plano superestrutural, com as mudanças na condição urbana que antes mencionei. Se minha análise for bem-sucedida, confrontar os primeiros dois capítulos deste trabalho permitirá enxergar a interdependência entre os processos objetivos no plano do espaço e o plano dos discursos sobre a cidade, ou seja, entre o que Mongin chama de *cidade objeto* e *cidade sujeito*.

Por enquanto, a pergunta que se me impõe é: de que forma interage o espaço urbano com as transformações decorrentes do modo de produção flexível característico das últimas cinco décadas? A ideia que aqui investigo é a de que, no mundo contemporâneo, o espaço urbano seja submetido a um processo de fragmentação em todas as escalas, e que isso seja consequência da hierarquização que os lugares procuram assumir diante dum espaço *homogêneo e ilimitado*:

[...] quanto menos importantes as barreiras espaciais, tanto maior a sensibilidade do capital às variações do lugar dentro do espaço e tanto maior o incentivo para que os lugares se diferenciem de maneiras atrativas ao capital. O resultado tem sido a produção da fragmentação, da insegurança e do desenvolvimento desigual efêmero no interior de uma economia de fluxos de capital de espaço global altamente unificado (Harvey, 1992, p. 267).

Homogeneização, hierarquização e fragmentação. Eis aqui os três pontos de apoio de uma fórmula trinitária que permite conceituar a produção do espaço urbano contemporâneo. A homogeneização do espaço urbano e o colapso dos seus limites não implicam que a importância do espaço dentro das aglomerações contemporâneas diminua. O caráter particular de qualquer circunstância geográfica importa mais do que nunca, apesar disso apenas resulta possível, ironicamente, a partir do colapso das barreiras espaciais (Harvey, 1992, p. 265). A homogeneização do espaço e o acesso à mundialização das redes de intercâmbio não suprimem as diferenças senão que as potencializam, pois não se trata de uma dinâmica unificadora. Nos termos de Olivier Mongin,

[...] a mundialização não corresponde a uma dinâmica igualitária ou unificadora (mas), pelo contrário, contribui a criar hierarquias inéditas nas quais a questão dos núcleos, da passagem de um nível a outro, é crucial [...]. A globalização dos territórios está na origem de um processo de marginalização ou de exclusão porque há

lugares conectados entre si (em um ou outro nível) e lugares (por exemplo, uma megalópole reduzida simplesmente à inflação urbana) que ficam à margem, na periferia (Mongin, 2006, p. 227. Tradução minha).

Se por um lado as megacidades se estendem sem conseguir integrar as multidões que aglomera, a cidade global é testemunho de que a urbanização contemporânea, longe de constituir um processo de unificação do mundo, caracteriza-se pela capacidade de separar, de criar ilhas, posições de mando que lideram as redes de intercâmbio globais. E este processo, que remete a uma relação entre cidades, supõe uma fratura no interior mesmo da cidade:

[...] como o seu objetivo principal é favorecer a interconexão com cidades equivalentes na rede da excelência global, a cidade global vira-se resolutamente para um exterior ao qual está ligada e não para sua periferia imediata (Mongin, 2006, pág. 228).

Assistimos, pois, à criação de hierarquias espaciais inéditas, nas quais os lugares de mando constituem redes que dissolvem a horizontalidade das distâncias, na medida em que acedem aos fluxos diferenciados de capital, bens, serviços e pessoas do mundo globalizado. Simultaneamente, essas redes intensificam a verticalidade que separa os fragmentos privilegiados dos seus entornos imediatos. O acesso aos benefícios da rede de fluxos globalizados determina para as cidades a possibilidade de ter sucesso dentro do mercado de cidades que orquestram a sinfonia da nova ordem econômica. E, no interior delas mesmas, isto implica uma hierarquização dos setores beneficiados por esta nova topologia, que ganham autonomia em relação aos entornos desfavorecidos. Se levarmos a análise a uma escala cada vez menor, não resultaria difícil verificar processos similares inclusive dentro dos setores mais precários, onde pequenas vantagens comparativas permitem criar condições diferenciais que determinam fragmentações cada vez maiores, dentro de um marco aparentemente homogêneo (Davis, 2013, p. 181).

Esta lógica da exceção distingue, numa multiplicidade de escalas, os fragmentos privilegiados do fundo indiferenciado composto por fragmentos deixados

à sua própria sorte. De certa maneira, é possível afirmar que o *desideratum* da condição urbana contemporânea é ou *estar dentro*, ser parte desses lugares de privilégio, ou *não estar*. Submetida às forças que reproduzem indefinidamente fraturas no espaço, na condição urbana contemporânea a fragmentação assume, portanto, o lugar não da exceção senão de uma matriz.

Talvez de maneira menos sub-reptícia do que em outros casos, as paisagens do muitas vezes chamado “mundo subdesenvolvido” revelam de maneira explícita a fragmentação extrema de um espaço urbano que separa, com precisão cirúrgica, ilhas de sucesso em oceanos de indiferença. Um modo simples de perceber essa separação é através da análise dos limites que a objetivam, pois na maioria dos casos a sofisticação dos modos de hierarquização do espaço urbano não prescinde de limites que materializem a violência que os torna possíveis. Cercas eletrificadas, catracas e leitores de impressões digitais, torres de controle, sistemas de vigilância e rottweilers, portões automatizados, guardas particulares e muros coroados com pedaços de garrafas estilhaçadas. Polícia, em todo lugar mais e mais polícia. Apenas faltam hoje fossos com crocodilos no catálogo interminável de fronteiras que possibilitam o surgimento dos oásis de civilidade e bons costumes. Como numa represa, a importância desses limites para a produção do espaço urbano é proporcional às “diferenças de potencial” hierárquico que separam.

Para entender a natureza cada vez mais capilar da fragmentação que define a condição urbana contemporânea, parece-me revelador a análise que Slavoj Žižek oferece sobre a aparente contradição na emergência de revoltas populares em contextos político-econômicos tão “diferentes” como os da Grécia, Brasil e Turquia. No artigo intitulado “Problemas no paraíso” (Žižek, 2013), o filósofo esloveno sugere que compreender o mal-estar em países que atravessam o *inferno* dos severos processos de ajustes econômicos, com elevadas taxas de desemprego, recessão econômica etc., resulta simples. Mas fazê-lo em casos em que, como na Turquia ou no Brasil, países que atravessaram *booms* de crescimento econômico que os colocam como verdadeiros *paraísos*, resulta mais complicado. Žižek se pergunta, então:

[...] e se, no entanto, for cada Turquia que gera e contém a sua própria Grécia, suas próprias ilhas de miséria? (Žižek, 2013, p. 107)

Se aceitarmos a transposição desta observação para o domínio da cidade, poder-se-ia então afirmar que, na condição urbana contemporânea, a fragmentação do espaço supõe que toda cidade possui no seu interior os infernos que possibilitam a existência de paraísos. Este tipo de desenvolvimento, cada vez mais capilarmente contraditório, imprime na cidade uma lógica segundo a qual a autonomia dos seus fragmentos ganha preponderância sobre o sentido do conjunto. Na minha perspectiva, isto explica em boa medida a naturalização do *fragmento* e as “retóricas do pequeno”, que, como veremos mais adiante, caracterizam as urbanísticas contemporâneas.

A transição metropolitana

Na conferência proferida por Jürgen Habermas por ocasião da abertura da exposição “A Outra Tradição - Arquitetura em Munique de 1800 à Atualidade”, em novembro de 1981, o filósofo alemão abordou de maneira esclarecedora a questão com que iniciei estas notas:

[...] depois de um século de crítica à cidade grande, depois de um século de inumeráveis e sempre frustradas tentativas de manter a urbe em equilíbrio, de salvar o centro, de organizar os espaços urbanos em quarteirões residenciais e em quarteirões comerciais, em instalações industriais e área verde, de articular os âmbitos privado e público, de construir cidades-satélite habitáveis, de sanear cortiços, de canalizar razoavelmente o tráfego etc., impõe-se perguntar se o próprio conceito de cidade não está ultrapassado (Habermas, 1987, p. 137).

A proliferação de ideias de *cidade* que se referem a realidades radicalmente diferentes, que fundamentam ações profundamente distintas, ou que ilustram com magnífica ironia o museu dos nossos mais elegantes fracassos diante da expansão da produção urbana, constitui o plano de fundo do assunto que Habermas expõe. A exasperação que destila esta observação só pode ser mensurada se as palavras de Habermas forem consideradas à contraluz de um processo de urbanização do mundo que, no início da década de 1980, apresentava um ritmo devastador.

Nessa conferência, intitulada “Arquitetura Moderna e Pós-moderna”, Jürgen Habermas colocaria um problema que nos afronta, como acontece com frequência no campo das ciências humanas, o dilema entre a conveniência entre mais uma redefinição da categoria de *cidade*, ou a sua substituição por outra que permita pensar com maior precisão o que a anterior parece inexoravelmente confundir. Nesse sentido, para este trabalho considereirei que adotar a primeira das

alternativas, e sugerir mais uma redefinição da noção de *cidade*, resultaria pouco útil uma vez que se tornaria mais uma amostra no insondável catálogo das interpretações que circulam nos âmbitos acadêmicos. Mas, simultaneamente, abandonar uma noção tão cara à nossa cultura e tradições intelectuais e circunscrevê-la a uma configuração espacial já extinta, seria certamente jogar fora o bebê com a água do banho. Portanto, achei oportuno indagar alguns dos aspectos que definem não a *cidade*, pois ela se expressa de formas diversas, senão a *condição urbana* contemporânea, ou seja, a lógica a partir da qual a multiplicidade das cidades é hoje produzida.

Ao longo deste capítulo procurei demonstrar que a partir da segunda metade do século XX, junto com as profundas transformações na forma de organizar a produção, os intercâmbios e as comunicações no capitalismo globalizado, que David Harvey associa a um novo modo de acumulação, ou seja, a forma de produzir o espaço, implicou precisamente uma mudança na *condição urbana*. Para Paulo Cessar Xavier Pereira, isso pode ser interpretado como uma transição da *questão urbana*⁹ à *questão metropolitana*, na qual a cidade entendida como *locus* da reprodução da força de trabalho dá lugar à cidade como espaço preponderante da reprodução do capital:

[...] a questão urbana presente na produção social do espaço urbano se manifestava por uma lógica que diferenciava espaços destinados a reprodução da força de trabalho, por exemplo, [e] o resultado era desigualdade de acesso a equipamentos e meios urbanos ou dificuldade para a integração sócio espacial na estrutura da cidade. Atualmente, não é tanto pelo agravamento da lógica de separação dos grupos sociais (em outras palavras da segregação sócio espacial), mas pelo deslocamento da própria lógica de reprodução que passa a presidir a produção social do espaço, agora com caráter metropolitano. Esta lógica imprime um significado aos

⁹ A *questão urbana* é aqui entendida nos termos de Manuel Castells. Segundo a já consagrada definição do sociólogo espanhol, esta se associa ao problemas ligados aos processos de consumo coletivo, isto é, à organização dos meios coletivos da reprodução da força de trabalho: meios de consumo objetivamente socializados que dependem essencialmente da intervenção do Estado para sua reprodução, distribuição e administração (Castells, 1974, p. 485).

conflitos na cidade contemporânea que em sua transição metropolitana parecem representar e ter o sentido de desagregação da sociedade (Pereira, 2008).

Esta mudança, segundo o sociólogo brasileiro, não representa apenas um aprofundamento dos problemas da questão urbana. A transição metropolitana representa a *dissolução do urbano*:

[...] ao contrário da urbanização a transição metropolitana vem se opor à reprodução da força de trabalho porque em sua dinâmica passa a impor na produção da cidade a hegemonia dos fluxos globais nos movimentos de reprodução do capital, como se o movimento de uma reprodução pudesse existir sem o outro: como se não houvesse uma mútua dependência entre o trabalho e o capital (Pereira, 2008, p. 6).

Esta transição metropolitana inaugura uma condição nova, na qual o corpo das aglomerações urbanas se encontra submetido a processos de homogeneização, hierarquização e fragmentação do espaço, a partir dos quais a cidade se expressa como uma somatória de partes desarticuladas e altamente contraditórias entre si. Na medida em que a produção do espaço se torna ingovernável, esses fragmentos se tornam em algum sentido o *objeto* específico das urbanísticas que, a partir dos anos 1960, sintomaticamente nos têm sugerido “pensar pequeno” e “agir localmente”.

As fraturas das aglomerações urbanas contemporâneas às quais me referi ao longo deste capítulo não se dizem respeito exclusivamente a aspectos objetivos, pois elas também se expressam no plano simbólico. Na concorrência entre lugares se torna fundamental a definição duma *identidade* do fragmento a ser valorizado e, para tal, a produção de símbolos e imagens joga um papel fundamental. Provavelmente como qualquer outro, os espaços que a condição urbana contemporânea instaura se fundam sobre o traçado de limites. Mas os fragmentos decorrentes da transição metropolitana pareceriam expressar a vontade de uma emancipação tanto material como simbólica de toda contiguidade espacial. Distanciadas fisicamente das bases da produção das suas condições de vida, apagadas

as marcas da exploração e da interdependência entre os lugares, as aglomerações contemporâneas sublimam, na excepcionalidade das imagens que para si produzem, uma narrativa na qual o êxito é o princípio e o fim da sua própria história. Como se esses fragmentos privilegiados da cidade não só pudessem eclipsar aquilo que ainda é a sua condição de possibilidade – ou seja, a totalidade do espaço com o qual se encontra inter-relacionado –, senão que também agora pudessem representar a si mesmos reivindicando o *status* de uma totalidade que não deve nada a ninguém. Como se, sobreiluminando as fronteiras que minam as possibilidades de uma integração do espaço urbano, a obscenidade desses recortes pudesse ser definitivamente apagada. Como se as feridas pudessem virar definitivamente parte da natureza do corpo urbano. O que então não surpreende é que, junto com a violência dos limites que separam esses imaculados interiores dos restos deixados à lei da sobrevivência, na *transição metropolitana*, reapareçam, esterilizados, os imaginários do *urbano* produzidos sob a forma do simulacro.

Se efetivamente há uma ideia de cidade que se desfaz diante das forças desintegradoras do mundo contemporâneo, há outra que nasce desse mesmo processo. Mais uma vez se impõe na nossa frente a tarefa de desmontar a representação do campo do urbanismo como a paisagem uniforme da *intelligentsia*, das mal-entendidas boas intenções do urbanista, desarmado frente à prepotência das forças que modelam o mundo urbano, pois sabemos que o silêncio que por momentos cultiva é uma forma de discurso, e também porque até os maiores equívocos na cidade possuem as suas formas de legitimação no campo disciplinar. É possível afirmar que existe um *urbanismo do fim do urbano* que se expressa tanto através da reprodução dos lugares da indiferença, do espaço genérico, quanto da sua antítese, os espaços da distinção, que recriam uma condição urbana ultrapassada – aquilo que Mongin denomina tipo ideal de cidade – como valor distintivo, como ilha de exceção.

Este assunto reaparece, uma e outra vez, como um dos aspectos ideológicos centrais em algumas das mais relevantes urbanísticas das últimas cinco décadas. No capítulo seguinte, abordarei algumas dessas expressões disciplinares para tentar entender a relação que elas estabelecem com os fenômenos analisados anteriormente. Diante deles, impõe-se hoje no horizonte da urbanística a difícil

tarafa de imaginar modos de reverter os processos de homogeneização do espaço urbano sem recriar, a partir disso, novas e cada vez mais sub-reptícias fraturas. Para tal, questionar o instrumental conceitual da disciplina que dissimula essa tensão me parece um impostergável primeiro passo. Assim, se transformar a natureza da disciplina nos resultar inexequível, haveremos de trabalhar em prol de expor, nas nossas formulações analíticas e projetuais, o caráter contraditório das condições nas quais operamos, visando evitar a sua naturalização. Acredito que só dessa forma será possível defender a noção de *cidade* dentro da urbanística: antes que a nostalgia daquilo que sabemos inexoravelmente perdido, aquilo que se mantém sempre um passo à frente, aquilo a ser conquistado: o desejo ainda não realizado de morar juntos.

Segunda Parte

O fim e o dia depois

Um luto não atravessado

Começo colocando um assunto suficientemente discutido no campo disciplinar: a partir da crise da modernidade, o campo da urbanística entrou, ele também, em sua própria crise em relação aos grandes projetos urbanos, junto com a própria noção de *cidade*, e com aquilo que no futuro haveríamos de esperar dela. A partir da década de 1960, a urbanística atravessou um processo de ruptura e transição epistemológica que transformaria o lugar da urbanística no campo do discurso social. Temas centrais da disciplina foram questionados: sua relação com outras áreas de conhecimento, seus alcances como ferramenta de transformação do mundo urbano, a própria natureza do seu objeto de estudo. Em definitivo, o *corpus* das *verdades* – aquilo que pode ser dito –, das *narrativas* – as formas que o enunciado haverá de adotar –, e dos *horizontes* – a falta que nos impele a agir – da urbanística, seria profundamente reformulado.

Não cabe a este trabalho se debruçar sobre os motivos da ruptura com a *episteme* da cidade modernista, sobre os fundamentos da queda da hegemonia da urbanística moderna, e, menos ainda, entrar em profundidade na crise daquilo que Jürgen Habermas chamou de *projeto da modernidade* (Habermas, 1998).¹⁰ Essa questão, amplamente discutida nas últimas décadas nas mais variadas latitudes do mundo acadêmico, escapa largamente ao alcance deste trabalho. Dela apenas considerarei aspectos deliberadamente parciais, na medida em que guardem uma relação direta com o assunto que pretendo discutir. Antes de mais nada, essa crise é um ponto de partida. Adrián Gorelik captura de maneira sintética esse ponto de ruptura a partir do qual esta parte do trabalho procura refletir:

¹⁰ Vale a pena lembrar a distinção que Habermas introduz entre as categorias de *Modernidade* e *Projeto da modernidade*, esta última se diferencia da primeira na medida em que incorpora assuntos que excedem largamente os alcances da cultura e da arte. A proposta de Habermas retoma uma ideia de Max Weber, para quem a modernidade cultural resulta da separação da razão em três esferas autônomas: a ciência, a moral e a arte (Habermas, 1998, p. 27).

[...] a crise de uma ideia de cidade moderna logo se sobrepôs à crise de parâmetros estruturais básicos de todo um ciclo da cidade. Parâmetros que tenham dado origem, na metade do século XIX, às hipóteses fundacionais da urbanística moderna: o crescimento e a expansão ilimitada. Crescimento que resultou, por um longo período de tempo, numa concentração no espaço: de acordo com Bernardo Secchi, “concentração do trabalho na fábrica, da população na cidade, do domínio em uma classe, dos prêmios e dos castigos em grupos sociais diversos”. Na simetria da concentração e da expansão constituiu-se o ciclo “progressista” da cidade moderna, seu passo adiante como tentativa de “domínio do devir”, a ideia do projeto. O que fazer uma vez finalizado esse ciclo? (Gorelik, 2013, p. 178).

Diante da pergunta com que Gorelik encerra o parágrafo anterior, permitam-me introduzir o assunto de um modo talvez impertinente: reproduzindo em termos paralelos a abordagem através da qual Nicolás Casullo indaga a questão da *revolução como passado*. No ensaio homologicamente intitulado, o sociólogo argentino afirma que:

A emblemática revolução socialista ou comunista pensada como passado é um dado crucial no processo de caducidade dos imaginários que orientaram a modernidade. Trata-se de um dado crucial hoje, quando muitos enxergam o epílogo do sonho ilustrado moderno que teve ao longo de três séculos o projeto de fazer-refazer a história para a emancipação do homem. Esse tempo passado da revolução é, até hoje, um pensar não pensado (Casullo, 2013, pág. 11).

Pensar não pensado, condição não assumida, luto não atravessado: a ideia de *revolução* se experimenta hoje tensionada desde um tempo diametralmente oposto àquele futuro inexorável que a mobilizara durante o esplendor do projeto moderno, pois falar da revolução significava entrar na esfera de um presente

modelado pelo futuro que continha as respostas. Casullo se pergunta o que ficou dessa categoria, a *revolução*, que concluiria uma história injusta sobrepondo um futuro sem exploradores nem explorados. Se o “vazio” que ela deixou por trás de si tende a ser ocupado por algum outro discurso, isso supõe a necessidade de colocar a seguinte pergunta:

[...] o que restou daquela revolução que iria acabar com uma história injusta, a partir de uma sociedade futura sem exploradores nem explorados. Pergunta-se neste caso: onde antes havia isso, que houve depois? Um alívio ético, uma superação histórica, um inchaço difícil demais de examinar, um novo tempo crítico, um mundo melhor, uma maior qualidade político-intelectual, um passado finalmente revelado, um buraco inefável, o puro cinismo, a direita como direita e a esquerda também como direita? (Casullo, 2013, p. 13).

Não é necessário dizer que não procuro estabelecer uma equivalência entre o itinerário das categorias de *projeto de cidade* e *revolução*. Nada mais longe disso! E não apenas porque sou ciente da fragilidade de uma análise de natureza metafórica, mas também porque considero que a abordagem dessas duas categorias como termos indissociáveis significou, para boa parte da revisão crítica do movimento moderno, entrar num beco sem saída. Beco que enfrentou, em calçadas opostas, os reducionismos reacionários que supostamente vieram a confirmar a “ingenuidade” da utopia modernista, a partir da *perestroika* do ideário duma sociedade radicalmente nova, e uma certa teleologia na crítica de esquerda, que explicara o esvaziamento do conteúdo revolucionário das vanguardas como produto inerente à natureza *positiva* do *projeto* imerso nas relações capitalistas de produção.¹¹

¹¹ No artigo intitulado “As metrópoles de Benjamin”, escrito conjuntamente por Adrian Gorelik, Graciela Silvestri e Anahí Ballent, os autores oferecem uma perspectiva interessante para pensar para além da ideia do “vício de origem”, a partir da qual algumas leituras que recolhem o legado da Escola de Veneza analisam o percurso das propostas tornadas, no curso da história, seu próprio avesso. Segundo as palavras dos autores, “ver o passo do destrutivo ao construtivo afeta, evidentemente, toda a ideia da arquitetura, pois permite descobrir também nela, travestidas, as estruturas de compreensão e a organização do olhar sobre a realidade da obra de vanguarda. Mas, também, reverte sobre a

Ambas as categorias, embora em muitos momentos tenham sobreposto suas fronteiras – como, por sinal, evidencia a célebre dicotomia corbusiana “arquitetura ou revolução” (Corbusier, 2013) – constituem esferas que demandam abordagens evidentemente autônomas. O interesse é outro.

Se me proponho a estruturar estas linhas em termos paralelos à abordagem de Casullo, é porque ainda considero imprescindível repensar aquilo que ocupou esse vazio que seguiu à queda da urbanística modernista. Ainda que ciente da reviravolta positivista da *ideologia do plano*, e dos problemas que ela mesma contribuía para instaurar, pergunto-me se o momento em que a crise da urbanística modernista aconteceu não representa *per se* um aspecto sintomático de uma mudança qualitativa no processo de urbanização. Nesse sentido, resulta difícil passar ao largo do “esgotamento” de um paradigma de pretensões sistêmicas e generalistas que ocorreu no apogeu da explosão generalizada do mundo urbano.

Rem Koolhaas, no já celebre trabalho “S, M, L, XL” observa o seguinte:

Apesar das suas promessas iniciais e da sua frequente bravura, o urbanismo foi incapaz de inventar e de agir na escala demandada por seus estudos demográficos apocalípticos. Em vinte anos, Lagos aumentou de 2 para 7, para 12, para 15 milhões de habitantes; Istanbul dobrou de 6 para 12. A China prepara-se para números ainda mais chocantes.

Como explicar o paradoxo de que o urbanismo, como profissão, desapareceu no momento em que, por toda parte, a urbanização – depois de décadas de aceleração

interpretação desta última tornando mais densos seus conteúdos explícitos. Permite entrever uma dupla dialética da vanguarda: a que descreve o ciclo completo da vanguarda à metrópole, e a que aparece dentro de cada uma das obras mais densas de artistas e arquitetos: a dialética entre história e projeto, entre a percepção dramática do declive histórico que supunha a modernidade e as tentativas otimistas de superação” (Gorelik, Silvestri, & Ballent, 2000).

constante – está a caminho de promulgar um “triunfo” definitivo e global da condição urbana? (Koolhaas, 2017).

O paradoxo que Koolhaas constata ressalta a pergunta sobre o que foi aquilo que ocuparia o lugar da urbanística que se derrubava. Tratar-se-ia de uma nova e efetiva maneira de contrariar os efeitos dessa urbanização generalizada, ou, pelo contrário, de adaptar a própria disciplina às novas demandas das forças que catalisam esse processo? Como entender esse encolhimento disciplinar, o deslocamento à retaguarda que supõe abrir mão do *futuro* como tempo próprio da cidade, no momento em que uma urbanística transformadora resulta quase um imperativo de sobrevivência no planeta?

O tempo verbal da cidade

Volto a Koolhaas para pensar a propósito do vazio que a ruptura do paradigma modernista instaurou no campo da urbanística:

A promessa alquímica do modernismo – transformar a quantidade em qualidade por meio da abstração e da repetição – foi um fracasso, um embuste: mágica que não deu certo. Suas ideias, sua estética, suas estratégias chagaram ao fim. Juntas, todas as tentativas de criar um novo começo apenas desacreditaram a *ideia* de um novo começo. Uma vergonha coletiva correspondente a esse fiasco criou uma enorme cratera na nossa compreensão de modernidade e modernização (Koolhaas, 2017).¹²

Não é minha intenção voltar detalhadamente sobre os eventos que determinaram a crise a que Koolhaas chama, com a desagarrada violência da criança que estilhaça o brinquedo que não pode mais usar, de “fiasco” modernista, mas considerá-la um ponto de partida. Então me pergunto: o que foi aquilo que ocupou o espaço que os ideários modernistas deixaram livre após esse desencanto? E a partir disso: há aspectos comuns entre as formulações teóricas que caracterizaram as urbanísticas que se sucederam até chegar naquilo que Otilia Arantes chamou de “cidade do pensamento único”? (Arantes, 1998).

No trabalho intitulado “Urbanismo em fim de linha”, a filósofa brasileira apresenta um arco no qual podemos enxergar uma mudança profunda na

¹² Impossível não lembrar Oscar Niemeyer, quando sugere que “as cidades serão realmente modernas porque não se limitarão apenas a uma grandiosa demonstração de técnica e bom gosto, embora destinadas a permanecer no tempo como alto exemplo de beleza e sensibilidade, mas, sim, porque serão cidades de homens livres e felizes, que não se olharão com superioridade ou inveja, mas como irmão e companheiros desta dura e curta jornada que a vida lhes oferece” (Xavier, 2003, p. 211).

maneira pela qual, na urbanística, as intervenções de grande escala foram dando sucessivamente lugar a uma “retórica do pequeno”. Segundo Arantes,

[...] desde o colapso da ideia de planificação global da cidade, como se sabe considerada pelos modernos a mais acabada expressão da organização racional do espaço habitado coletivo – a um só tempo trunfo da modernização capitalista e prefiguração da socialização que ela parecia antecipar, as intervenções urbanas vêm se dando de forma pontual, restrita, por vezes intencionalmente modesta, buscando uma requalificação que respeite o contexto, sua morfologia ou tipologia arquitetônica, e preserve os valores locais [...]. Em nome dessa fraseologia da modéstia a todo custo, chega-se mesmo a advogar a causa surpreendente de um urbanismo anárquico ou a fazer apologia da cidade caótica, plural como uma colagem, fragmentária, soft etc. (Arantes, 2014, pp. 121-122).

Por sua vez, na fecunda análise que realizara das urbanísticas da década de 1980, no trabalho intitulado “A condição Pós-moderna”, David Harvey sugere uma transição similar:

No campo da arquitetura e do projeto urbano, considero o pós-modernismo no sentido amplo como uma ruptura com a ideia modernista de que o planejamento e o desenvolvimento devem concentrar-se em planos urbanos de larga escala, de alcance metropolitano, tecnologicamente racionais e eficientes, sustentados por uma arquitetura absolutamente despojada (as superfícies "funcionalistas" austeras do modernismo de "estilo internacional"). O pós-modernismo cultiva, em vez disso, um conceito do tecido urbano como algo necessariamente fragmentado, um “palimpsesto” de formas passadas superpostas umas às outras e uma “colagem” e usos correntes, muitos dos quais podem ser

efêmeros. Como é impossível comandar a metrópole exceto aos pedaços, o projeto urbano (e observe-se que os pós-modernistas antes projetam do que planejam) deseja somente ser sensível às tradições vernáculas, às histórias locais, aos desejos, necessidades e fantasias particulares, gerando formas arquitetônicas especializadas, e até altamente sob medida, que podem variar dos espaços íntimos e personalizados ao esplendor do espetáculo, passando pela monumentalidade tradicional (Harvey, 1992, p. 69).

Como apontei no capítulo anterior, o acelerado processo de modernização capitalista acontecido após a Segunda Guerra Mundial teve um profundo impacto em termos de transformação do mundo urbano. A expansão da cidade se deu numa velocidade sem precedentes, e certamente não sem violência. E o discurso do modernismo arquitetônico em relação à cidade, apropriado pelas forças da modernização conservadora, perderia sua força corrosiva, reproduzindo o paradoxal ciclo das vanguardas artísticas que Renato Poggioli magistralmente descrevera em “A arte de vanguarda” (Poggioli, 1964).

Nesse vértice do século e depois de algumas décadas de hegemonia modernista, a ideologia do plano, que Tafuri desmontara em “Projeto e Utopia”, navegava na *direção da corrente*. Para o historiador italiano,

[...] a planificação enunciada pelas teorias arquitetônicas e urbanísticas remetem a uma reestruturação da produção e do consumo em geral: em outras palavras, a uma coordenação da produção. Neste sentido, a arquitetura medeia realismo e utopia. A utopia se encontra na obstinação em esconder que a ideologia da planificação pode se desenvolver na produção construtiva apenas se indica que um verdadeiro Plano será possível quando supere a produção construtiva; deste modo, uma vez aceite o objetivo da reorganização da produção em geral, a arquitetura e o urbanismo serão objetos, e não sujeitos, da planificação. A cultura arquitetônica da década de

1920 não aceita estas consequências com facilidade. O que sabe com clareza é a sua própria tarefa política. Arquitetura [...] antes que revolução (Tafuri, Cacciari, & Dal Co, 1972, pp. 49-50).

O processo da “vanguarda à metrópole” apresentaria o esgotamento do seu ciclo duas décadas depois de acabada a guerra, precisamente ali quando o seu paradigma se tornou dominante. Harvey retrata essa reviravolta da seguinte maneira:

[...] era moda nos anos 50 louvar as virtudes do estilo internacional, alardear suas capacidades de criação de uma nova espécie de ser humano, vê-lo como o braço expressivo de um aparelho estatal burocrático intervencionista considerado, ao lado do capital corporativo, o guardião de todos os avanços do bem-estar humano (Harvey, 1992, p. 73).

As linhas que Marshall Berman dedicara ao modernismo da Nova Iorque de meio do século XX retratam de maneira visceral as tensões que marcaram essa década de ruptura. Para o filósofo americano, a parábola da figura de Robert Moses representa cabalmente a dimensão trágica do modernismo, condenado a se virar contra si mesmo. Encarregado de dirigir as monumentais obras que transformariam integralmente Nova Iorque, o paradigmático urbanista americano empreendeu a tarefa que Haussmann empreendera um século antes em Paris, mas já não na escala urbana, senão atingindo toda a região metropolitana da cidade americana. Durante décadas, Moses implantou um sistema de rodovias, pontes, viadutos, parques e moradias, que adaptaram Nova Iorque à “modernidade da via expressa”, tornando-a o mais radical teatro da *destruição criativa* capitalista. Moses era o mediador entre os fundos públicos e os interesses do setor privado na cidade, e gozava de considerável prestígio no cânon urbanístico como visionário da cidade moderna, o que explica que Robert Caro o chamasse de “agente do poder”. A violência com que bairros inteiros foram arrasados pelas obras dirigidas por Moses, marcando traumáticamente a consciência da geração da qual o próprio Berman formava parte, caracterizaria uma verdadeira *urbanística sem anestesia*.

Moses estava destruindo nosso mundo e, no entanto, parecia trabalhar em nome de valores que nós próprios abraçávamos (Berman, 1986, p. 278).

Diante desse quadro, a reação crítica da década de 1960 no campo do pensamento urbano cobrou o caráter de uma resistência. Com uma fecundidade poucas vezes vista, novas e diversas discussões foram colocadas por arquitetos e urbanistas que incorporaram conhecimentos de outras disciplinas como a psicologia, a semiótica, a antropologia ou a sociologia urbana. A unidade disciplinar da arquitetura e do urbanismo entrou, como as demais ciências humanas, na profunda crise epistemológica cujas reverberações podemos até hoje perceber.

Embora não represente o foco deste trabalho, resulta importante lembrar alguns trabalhos que testemunham a intensidade da produção teórica que marcaria a ruptura com o discurso modernista das décadas precedentes, pois eles introduziram algumas das categorias que marcariam as discussões posteriores. É o caso de “Cidade Colagem”, onde Colin Rowe e Fred Koetter (Rowe & Koetter, 1984), confrontariam a ideia modernista da *planificação total* da cidade, sugerindo a superação de uma utopia *única* com a convivência entre diversas *micro-utopias*. Fundamentalmente, este trabalho questionaria o imaginário modernista da cidade como expressão do espírito do *futuro*:

Por que deveríamos estar obrigados a preferir a nostalgia pelo futuro àquela do passado? O modelo de cidade que temos em mente não poderia levar em conta a nossa constituição psicológica conhecida? Não poderia esta cidade ideal se comportar, explicitamente, como um teatro da profecia e, ao mesmo tempo, como o teatro da memoria? (Rowe & Koetter, 1984, p. 49. Tradução minha).

Apesar de discutir aspectos mais ligados ao campo da arquitetura, o trabalho de Robert Venturi significou um apelo contra qualquer tentativa de síntese totalizante e completa da realidade, o que teria um profundo impacto no campo do pensamento urbano das décadas posteriores. No influente trabalho intitulado *Complexidade e Contradição na Arquitetura*, o arquiteto americano argumentaria contra a

“abstração” e a “simplificação” modernista em favor da analogia, da justaposição, da adição, da ambiguidade, da contradição etc., como formas de enriquecimento do discurso da arquitetura e dos elementos urbanos (Venturi, 1992).

Finalmente, dentre as abordagens que conformam parte central do *corpus* pós-moderno, há duas que me parecem centrais em relação à repercussão nos debates posteriores. Refiro-me aos trabalhos de Jane Jacobs e de Aldo Rossi. Em “Morte e vida de grandes cidades”, Jane Jacobs faz uma crítica dos grandes projetos habitacionais que, segundo a autora norte americana, desestruturam o corpo das pequenas relações humanas que anteriormente teriam acontecido na escala do indivíduo e da sua identidade com a vizinhança (Jacobs, 1992). No caso de Aldo Rossi, sua abordagem ressalta a importância do *genius loci* por sobre a de qualquer forma de planejamento urbano. O autor italiano entende a cidade como uma forma complexa, organizada ao longo do tempo e em um ponto do espaço, produto da criação coletiva. Uma sedimentação da história que se aproxima mais da obra de arte do que da máquina do modernismo. Daí a importância que o autor assinala na compreensão das qualidades específicas do “lugar”, referência duma dimensão coletiva e de “identidade” (Rossi, 1982).

É diante da homogeneização do espaço da metrópole que as noções de *lugar*, *bairro*, *comunidade* etc. cobrariam força, como tentativa de pensar estratégias locais capazes de resistir às tendências de natureza sistêmica. O veredito parecia inequívoco: a falta de atenção à “vocalização” dos lugares, a repetição e a abrangência das intervenções, a produção do espaço sob a lógica da linha de montagem, esvaziavam de urbanidade as cidades. As tentativas de estruturar o processo de metropolização, abordar a cidade como um todo, significavam *totalizar*.

Frente ao processo de metropolização generalizada e aceleração do crescimento urbano, a revisão crítica do movimento moderno recolocou questões que remetem ao imaginário de uma cidade europeia “clássica”, inclusive quando essa caracterização possa designar realidades tão diferentes como as cidades construídas ao longo de séculos de “sedimentação” da história urbana a partir da Idade Média, ou o produto da ação tipicamente moderna que permitiu a total

reconstrução de Paris no século XIX.¹³ Koolhaas explica esse retorno, nos seguintes termos:

Para os urbanistas, a redescoberta atrasada da cidade clássica, no momento da sua impossibilidade definitiva, pode ter sido o ponto de não retorno, momento fatal de desconexão, desqualificação. Eles são agora especialistas em dor fantasmática: médicos discutindo as complicações de um membro amputado (Koolhaas, 2017).

Estas reações ao arrasador processo de homogeneização concomitante à modernização capitalista encarnada no que chamei de *urbanística sem anestesia*, ancoraram seu discurso em torno da ideia de “cidade existente”, ou melhor, em torno da ideia de uma volta à ideia da “modernidade do bulevar” como negação da “modernidade da rodovia”. A cidade, após a convulsionada década de 1960, passaria a estar tensionada pelas formas verbais do pretérito, depois de permanecer, durante quase meio século, associada de forma inseparável à ideia de um futuro promissor e redentor. Nas palavras de Berman:

O que ocorreu na década de 70 foi que, justamente quando os gigantescos motores do crescimento e da expansão estancaram e o tráfego quase parou, as sociedades modernas perderam abruptamente sua capacidade de banir para longe o passado. Durante toda a década de 60, a questão que se colocava era se deveriam ou não o fazer; agora, nos anos 70, a resposta era que simplesmente não poderiam.

[...]. Muitos modernismos do passado tinham convergido no esquecimento: os modernistas dos anos 70 foram forçados a convergir na lembrança. Os modernistas de outras épocas tinham varrido o passado a fim de atingir um novo ponto de partida; as novas partidas da década

¹³ Marshall Berman aponta esta característica no pensamento de Jane Jacobs, que para negar o modernismo da Estrada de Moses revisita o modernismo do Bulevar de Haussmann (Berman, 1986).

de 70 repousavam em tentativas de recuperar os modos de vidas passados, enterrados mas não mortos (Berman, 1986, p. 314).

O que me parece fundamental ressaltar neste ponto é que a cidade, a partir da década de 1970, se se aceita a expressão, já não “seria”, mas “tinha sido”.

O sentido da corrente

Aqui dentro, ali fora

Na parte anterior do trabalho, sugeri que a partir da década de 1960 a ideia de cidade passaria a estar tensionada pelas formas verbais do passado, como se se tratasse mais de recuperar uma experiência extinta do que imaginar um tipo de experiência inédito. A isto poderíamos contrapor o surgimento de um amplo conjunto de imaginários futuristas, que no começo da década irromperam na cena da arquitetura e do pensamento urbano como uma tendência oposta a esta “redescoberta” da cidade europeia. Dentro desses imaginários podemos lembrar o trabalho do artista holandês Constant Nieuwenhuys ou do arquiteto húngaro-francês Yona Friedman, dos grupos italianos Superstudio ou Archizoom,¹⁴ e do grupo inglês Archigram – acaso aquele que ganhou mais destaque. Mas ainda na projeção desses imaginários do futuro, por trás do repertório hipertecnológico, a cidade projetada parece resgatar aspectos curiosamente ligados a uma urbanidade perdida. Por trás da linguagem futurista das ilustrações e da abordagem sistêmica das propostas, prevalece o imaginário da cidade como um conjunto finito e rigorosamente delimitado, uma *interioridade* apenas apoiada numa *exterioridade* homogênea e indiferenciada.

As megaestruturas propostas funcionam como uma sinédoque da cidade: autonomizam um dispositivo como princípio do “todo”. Se bem poderia se argumentar que na Plug-in City, proposta em 1964, Peter Cook sugere a possibilidade de um crescimento por adição modular,¹⁵ a Walking City de Ron

¹⁴ O Movimento Metabolista, surgido no Japão em 1959, apresenta em linhas gerais características muito diferentes daquelas aqui citadas, já que os seus imaginários enfrentaram de maneira explícita os problemas da megalópole, o seu exponencial crescimento demográfico, a questão do transporte de massas e a articulação do espaço metropolitano.

¹⁵ Neste aspecto lembram à Spatial City, que Yona Friedman apresentara em 1960.

Herron é explícita quanto à intenção de definir a dimensão de um “dentro”, claramente recortado em relação ao resto.

A Walking City prefigura uma cidade que guarda dentro de si uma comunidade agora independente do destino do solo no qual eventualmente se apoia, pois ela é, tanto quanto as outras variantes das propostas do grupo, concebida para se adaptar a qualquer território, inclusive sobrepondo-se a cidades existentes. Como se diante da explosão da metrópole moderna, que no começo da década encontrava-se já em pleno processo de aceleração, só restasse agir como diante da iminente debacle nuclear que as tensões da Guerra Fria pressagiavam: imaginando o refúgio da cápsula.

Se a *célula* e a *cápsula* constituíram ideias centrais nos imaginários do Movimento Moderno e do Movimento Metabolista, como modo de pensar a unidade residencial – ou seja, a esfera da vida individual –, no Archigram elas são transpostas à escala da cidade – isto é, à esfera da vida coletiva. Essas cápsulas móveis, adaptáveis, modulares, supõem a possibilidade de recriar uma *interioridade*, resistir às ameaças do exterior, o que só é possível com a definição rigorosa dos limites que separam a cidade do mundo heterotópico do exterior. Nesse sentido, estes projetos recriam, no contexto da explosão urbana do pós-guerra, novas formas de um espaço intramuros, protegido do perigo da alteridade do extramuros. A cidade aparece assim sob a forma duma Arca de Noé no meio da tempestade.

A definição desses rigorosos limites é o assunto que aproxima estes imaginários a um outro, dentro do campo da arquitetura, que ajuda a ilustrar aspectos centrais da urbanística então em gestação. Refiro-me ao surgimento da retórica da “cidade dentro da cidade”, como modo de pensar a organização espacial, tipológica e funcional do edifício. Este assunto, que tem se sido tratado de forma recorrente até os nossos dias, aparece com força entre 1960 e 1970, em projetos como a proposta do arquiteto alemão Manfred Schiedhelm para a sede do Centro Georges Pompidou, de 1971, ou o pavilhão dos Estados Unidos na Expo de 1967, em Montreal, desenhado por Richard Buckminster Fuller. Em ambos, um conjunto irregular de pequenas edificações conforma uma “cidadela”, cujo espaço externo se

encontra circunscrito dentro de um envelope translúcido que o separa, com precisão cirúrgica, do resto do tecido construído.

Numa escala mais ampla, essa excisão é o que caracteriza o projeto elaborado por Richard Buckminster Fuller para Manhattan, em 1960. Na ocasião, o arquiteto norte-americano propôs a construção de uma gigantesca cúpula geodésica que, apoiada sobre um setor da cidade, regularia as condições climáticas daquela parte da ilha. As fotomontagens do projeto apresentam uma delicada bolha transparente que define com precisão um fragmento que se tornaria uma grande *interioridade*, recortada do conjunto da cidade.¹⁶

O que quero dizer é que, sintomaticamente, no momento em que a complexidade da metrópole evidencia a impossibilidade de pensar a *cidade* como a *casa*, segundo a célebre frase de Vilanova Artigas, a *casa* – e com ela me refiro não apenas ao domínio da vida individual, senão ao *edifício* em geral – assume a prerrogativa de incorporar dentro de si os atributos da cidade. Só efetuando um recorte e virando-se sobre si mesmo o espaço contemporâneo nos apraz com os atributos da cidade que apenas uma rememoração nostálgica faz perdurar.

O milagre da modéstia

Em “Uma estratégia fatal”, Otilia Arantes oferece uma incisiva análise do panorama da urbanística da década de 1960 até o final do século XX, na qual a autora examina os fundamentos em comum do que ela considera as duas gerações de urbanistas posteriores ao movimento moderno. Para tal, a filósofa brasileira consegue repassar o estado da arte do urbanismo pós-moderno prescindindo de uma periodização rigorosa, pois para Arantes pareceria interessar uma definição dos aspectos em comum desse conjunto de práticas e formulações teóricas, antes do que

¹⁶ Levando esta lógica ao extremo, o filme intitulado “O show de Truman”, de 1998, torna explícito o imaginário da cidade como pura *interioridade* presente no trabalho de Buckminster Fuller. De fato, o gigantesco set televisivo onde transcorre a vida do personagem central do drama é surpreendentemente similar às ilustrações do projeto do arquiteto estadunidense, e explicita um contraste radical entre a “intempérie” da vida na metrópole e o simulacro de uma urbanidade sem tensões no interior da bolha.

ordená-las numa taxonomia histórica que explique suas relações internas. E, por outra parte, porque para ela estas “duas gerações” constituem apenas dois momentos diferentes duma mesma corrente, associada à abordagem culturalista da cidade a partir do chamado “*cultural turn*”, acaso menos diferentes entre elas do que alguns dos seus representantes gostariam de assumir (Arantes & Vainer, 2000, pp. 12-14).

Numa primeira fase, a ruptura teórica da década de 1960 implicou a prática de um tom marcadamente anti-urbanista no pensamento de projeto urbano. Radicalmente opostas à ideologia do plano expressada na ideia corbusiana de que “o plano é a determinação do todo, é o momento decisivo” (Corbusier, 2013), a urbanística a partir de então indicaria a adoção de ações “modestas”, respeitando as “diferenças” e as “singularidades” dos “lugares”. As ações pontuais, “cirúrgicas”, tomariam o lugar das ações radicais e abrangentes. Para esta “ideologia da particularidade”, a cidade se constrói com arquitetura e não com planos (Arantes, 2012, p. 41).

Nesse contexto, a figura do arquiteto, do desenhador urbano, ganharia importância sobre a do planejador ou a do engenheiro. As propostas orientaram-se segundo princípios como: consertar sem destruir, requalificar o existente, reciclar o tecido obsoleto, reconstruir sem desalojar, respeitar os vínculos com a tradição do *local*, dotar de sentido sem pretender impor uma ordem totalizante, enfim, construir um *lugar*. Para Arantes,

Tudo isso era fruto de um esforço de salvação da cidade e, com ela, da urbanidade, quem sabe até de uma vida pública perdida, conduzido discretamente, passo a passo, por assim dizer em migalhas, a partir de pontos nevrálgicos, escolhidos dedo a dedo, seja por sua deterioração, seja, ao contrário, pelo significado de que poderia se revestir para a população local, servido de ponto de irradiação [...] que viesse a requalificar o entorno – *ipso facto*, a relação das pessoas com o seu espaço e entre elas (Arantes, 2014, p. 124).

Preservemo-nos de constatar o óbvio: que isso tenha se transformado no seu avesso, a saber, numa forma de gerar valores urbanos distintivos em certos

fragmentos da cidade que seriam apropriados rapidamente pelas classes dominantes, não teria por que escapar à dialética que, como Berman indicara, torna tudo combustível da maquinaria capitalista.¹⁷ A quem se achar tentado a encarar uma análise dessa natureza, diríamos: “chocolate pela notícia!”¹⁸ No entanto, o que ainda não deixa de chamar a atenção desta primeira geração pós-moderna é a desesperada tentativa de recompor, a qualquer custo, as formas de uma “urbanidade” que sabia-se extinta. Como indaga Arantes, resulta importante perguntarmo-nos se nessa abordagem não foi substituída

[...] a ideologia do plano por uma outra, a ideologia da diversidade, das identidades locais, em que os conflitos são escamoteados por uma espécie de estetização do heterogêneo, recoberto pela transformação da superfície desencantada [...] das nossas cidades em cenários fascinantes de uma sociabilidade viva que há muito tempo deixou de existir, em virtude justamente desse traço desertificante da modernização (Arantes, 1998, p. 122).

Para responder a esta questão, o trabalho de Harvey resulta sumamente esclarecedor: a lógica pontual das intervenções a que deram origem colocou no horizonte das possibilidades mais otimistas uma vida urbana só possível se produzida como valor distintivo, sob a forma do simulacro e profundamente funcional para a

¹⁷ “Esse sistema requer constante perturbação, distúrbio, agitação; precisa ser permanentemente recuperação, para assenhorear-se de novas energias e assimilá-las, para locomover-se na direção de novas alturas de atividade e crescimento. Isto quer dizer, porém, que todos os homens e movimentos que se proclamem inimigos do capitalismo talvez sejam exatamente a espécie de estimulantes que o capitalismo necessita. A sociedade burguesa, através de seu insaciável impulso de destruição e desenvolvimento e de sua necessidade de satisfazer às insaciáveis necessidades por ela criadas, produz inevitavelmente ideias e movimentos radicais que almejam destruí-la. Mas sua própria necessidade de desenvolvimento habilita-a a negar suas negações internas: ela se nutre e se revigora daquilo que se lhe opõe, torna-se mais forte em meio a pressões e crises do que em tempos de paz, transforma inimidade em intimidade e detratores em aliados involuntários.” (Berman, 1986, p. 114).

¹⁸ Na língua coloquial argentina, esta expressão é utilizada sarcasticamente como resposta ante quem enuncia uma suposta novidade, conhecida para qualquer um, achando que causará surpresa ou admiração.

reprodução e a concentração do que Pierre Bourdieu chamou de “capital simbólico”. A partir de então, as formas do passado objetivadas no “patrimônio construído”, a “identidade coletiva”, a “singularidade dos locais”, se tornariam as chaves conceituais para afirmar uma *retórica do pequeno*, sua necessária autonomia e proeminência sobre um projeto abrangente de cidade. Por outra parte, se, como estou defendendo, o ideário da cidade nesse momento deixou de estar tensionado pela redenção de um futuro inexorável para se ligar à ideia de um passado conciliador, aquilo só foi possível a partir de uma idílica indulgência diante das complexidades das cidades ditas “históricas”.

Ao examinar a questão de como essa lógica poderia ter um efeito sobre o conjunto da cidade construída, aparece o aspecto talvez mais nitidamente voluntarioso dessa perspectiva. As melhorias do conjunto se dariam sob a forma de “metástases benignas”, “melhorias por contágio”, capazes de generalizar as ações locais para o resto da cidade. Misteriosamente, uma verdadeira “alquimia” dos processos urbanos “indutivos” seria aquilo capaz de tornar essas micro-ações no princípio de uma transformação de maior escala.

Esta questão – de fé, eu poderia acrescentar – teria uma importância central não só para a cultura urbanística das décadas de 1970 e 1980, mas também para aquelas que até os nossos dias foram dominando a cena da urbanística. Sob diversas formas e escalas, este assunto iria reaparecer nas ideias da *acupuntura urbana*, da *operação urbana*, e na mais recente *guerrilha urbana*, que expressam uma espécie de esperança no milagre das “sinergias”.

Sintomaticamente, o problema, a impossibilidade de fazer frente à crescente complexidade e extensão dos processos da *transição metropolitana*, é tornado o próprio princípio da solução numa jogada só. Sabemos que essa alquimia nada tem de misterioso, pois, como Harvey demonstrara, trata-se de um processo de valorização diferencial do espaço cuja escala pode variar, mas não a lógica do recorte que o instaura como exceção. Talvez o milagre da cidade seja de fato possível, mas sob a condição de que, uma vez multiplicados os pães, eles fiquem sempre para os mesmos comensais.

Uma urbanística da sinédoque

Focarei por um momento a análise na geração de urbanistas que têm exportado para o resto do mundo o “sucesso” da urbanística que guiou as transformações das principais cidades europeias no último quarto do século passado.¹⁹ Jordi Borja, urbanista intimamente relacionado com o “modelo Barcelona”, vendido desde finais da década do 1980 em todas as latitudes como a panaceia da cidade contemporânea, indica que nas últimas décadas tem prevalecido a “adaptação da oferta urbana às novas condições da globalização”:

Partindo deste princípio promoveram-se novas formas de gestão – a parceria público-privada – e reformas político-administrativas como a descentralização territorial e funcional. A competitividade substituiu a qualidade de vida. O urbanismo priorizou o projeto antes do que o plano, o projeto arquitetônico substituiu em muitos casos o urbanístico (Borja, 2014, p. 48. Tradução minha).

Segundo o urbanista catalão, o panorama do pensamento urbanístico contemporâneo poderia ser reduzido a duas expressões fundamentais. A primeira representaria o discurso da adequação da cidade à globalização, da inserção nas redes regionais e globais, e da disputa de posições competitivas que visam atrair fluxos de capital. O segundo polo seria o da resistência à globalização, baseada no discurso da cidade e do “espaço público”, a “rua”, a “mistura social”, o “perfil identitário dos locais”, o “patrimônio” e a “memória urbana” (Borja, 2014, pp. 34-35). Segundo Borja, não é simples achar nos atuais processos de transformação da cidade a expressão integral de cada uma dessas correntes, pois elas coexistem de maneira contraditória.²⁰

¹⁹ Poderíamos lembrar, de um lado do Atlântico, os casos de Paris, Berlim, Barcelona, Bilbao, Lisboa etc. E do outro, Buenos Aires, Montevideu, Rio de Janeiro, Caracas etc.

²⁰ Ambas as tendências convivem inclusive no caso de Barcelona, que, fundamentalmente a partir do Fórum das cidades realizado em 2004, tem suscitado críticas suficientemente importantes para questionar o seu estatuto de “modelo”.

Os dois “modelos” atuam quase sempre simultaneamente, ou mais precisamente, ambos contribuem a interpretar as políticas urbanas e o desenvolvimento contraditório da cidade. A arquitetura banalizada e estandardizada caracteriza o urbanismo “globalizado”, assim como o uso e abuso de arquiteturas ostentosas e “não reproduzíveis” que visam balizar simbolicamente as zonas de excelência. O urbanismo cidadão aposta no perfil identitário do urbano, considerando a morfologia do lugar, a qualidade do entorno e a integração dos elementos arquitetônicos emblemáticos ou excepcionais (Borja, 2014, p. 46. Tradução minha).

Mas o que a análise de Borja não consegue captar é que essas tendências aparentemente contraditórias funcionam na verdade coordenadamente. O curioso é que o autor por momentos pareceria estar alertado sobre isso:

[...] seguindo o raciocínio de Harvey, pode-se interpretar que o resultado final (da disputa entre ambas as tendências) é muito funcional para o urbanismo da globalização, pois a competitividade entre os territórios requer esses “lugares nodais de qualidade” que as cidades vivas são, com espaços públicos animados e ofertas culturais e comerciais variadas, com entornos agradáveis e seguros, onde se concentra o terciário de excelência e o lazer atrativo para os visitantes (Borja, 2014, pp. 46-47. Tradução minha).

Ali onde o autor de “Local e global” enxerga contradição, a análise de Harvey permite enxergar complementação. Porque, por uma parte, não é difícil reparar que ambos os modelos se encontram fundados sobre as mesmas categorias descritivas. Se os conceitos de “espaço público”, “urbanidade”, “consenso”, “cooperação”, “participação”, “mistura”, “sinergias” etc., formam parte do menu de ambos os paradigmas, então me pergunto: é possível entender em termos de dialética proposições que se fundam, na maioria dos casos, numa mesma linguagem?

Por outra parte, ambas as tendências com frequência compartilham os instrumentos de atuação, envolvem os mesmos agentes sociais e, inclusive, sugerem ideias similares sobre aquilo que da cidade se espera:²¹ “diversidade”, “vitalidade”, “animação” e assim por diante. Nesse sentido, Harvey nos permite entender como a descentralização dos processos urbanos, a criação de novas centralidades, a mistura social e funcional dos espaços e a acentuação dos traços identitários dos lugares, que caracterizariam o urbanismo cidadão, são também aspectos centrais dos espaços que concorrem no mercado das cidades globalizadas (Harvey & Smith, 2005).

Talvez seja por isso que o urbanista catalão não sugere a necessidade de uma superação das tensões entre esses modelos contrapostos, senão uma espécie de “saúdável convivência” entre eles, pois para ele resultaria possível integrar essas aparentes duas caras da cidade contemporânea numa síntese que resgate o melhor de cada expressão:

A síntese teoricamente possível é resolver a equação competitividade, coesão social, sustentabilidade, governança democrática e participação. Não é evidente e ainda não se descobriu a pedra filosofal para isso (Borja, 2014, p. 48. Tradução minha).

Borja nos convida a imaginar uma urbanística que, ainda que “aproveitando” as ferramentas do “urbanismo da globalização” contribua na direção do que ele chama de “urbanismo cidadão”. Portanto, as diferenças entre os paradigmas urbanísticos que o urbanista catalão descreve estariam mais nos resultados desejados do que nos procedimentos adotados.²² Em qualquer caso, é o *Planejamento Estratégico* o denominador comum que permanece quase indiscutido por trás das variações de melodia das urbanísticas que o catalão analisa, embora ele

²¹ De fato, como veremos um pouco mais adiante, teóricos como François Ascher, que Borja cita com frequência, podem ser enquadrados dentro de ambos os grupos.

²² Ainda se assumíssemos, hipoteticamente, que ambas as expressões que Borja descreve diferissem radicalmente, a tentativa da síntese que ele imagina seria para a urbanística o que um vinho sem álcool é para a enologia. Aqui talvez seja possível compreender a necessidade de encontrar uma “pedra filosofal”, pois obter diferentes resultados a partir da implementação dos mesmos métodos forma parte, antes que da dialética, do mundo da alquimia.

tenha recentemente alertado sobre os riscos de que funcionem como placebos que garantem o *status quo*. A seguir, vou me deter sobre esse assunto.

A guerra, a empresa e a cidade: eis aqui os três deslocamentos da noção de *estratégia* até ela ser adotada no campo da urbanística. Tomada da literatura militar, esta categoria teve um papel importante no desenvolvimento das teorias da organização empresarial do segundo pós-guerra, utilizadas fundamentalmente a partir das décadas de 1960 e 1970. Que para o mundo empresarial a concorrência nos mercados pudesse ser entendida como um verdadeiro campo de batalha, não é tão difícil de compreender quanto que para os urbanistas o futuro da cidade possa ser entendido em termos de uma empresa. Pois, como resulta evidente, tomar emprestado um paradigma e importá-lo sem mediações implica assumir profundas transformações na *episteme* da disciplina. Até Borja pareceria estar ciente disso:

No plano económico, o discurso da globalização teve um começo avassalador. A apresentação das cidades como lugares nodais, as novas oportunidades dos territórios (argumento apoiado em emergências e reconversões bem sucedidas) e a prioridade do posicionamento nas redes globais, e, conseqüentemente, na projecção exterior, têm sido elementos chave da construção do vade-mécum da boa política urbana. O plano estratégico tem sido – ou tem pretendido ser –, por sua vez, a ferramenta operacional das cidades que aspiram a triunfar no mundo global através do discurso “hiper-competitivo” de um tipo de plano não normativo, que favorece tanto a concertação de cúpulas políticas e cúpulas económicas quanto um amplo processo participativo. Ele pode se converter num processo transformador da cidade ou derivar numa cortina de fumaça cheia de boas intenções, mas sem outra função que a de legitimar as práticas do poder (Borja, 2014, p. Tradução minha).²³

²³ Otilia Arantes se refere de maneira mais explícita às práticas do poder que Borja menciona. Para a autora brasileira, “[...] o planejamento dito estratégico pode não ser mais do que um outro eufemismo

O *Planejamento Estratégico* em uma jogada só nos propõe recuperar o destino da cidade e coroar a queda dos resquícios do Welfare State,²⁴ introduzindo a lógica do setor privado no coração do pensamento urbano. O urbanista catalão Joan Busquets, um dos mais reconhecidos impulsores desta corrente e encarregado de comandar os projetos de transformação urbana de Barcelona durante a década de 1980, expressa esta questão nos seguintes termos:

[...] a relação entre setor público e privado na atuação urbanística muda radicalmente. A segregação aparente de interesses e competências se dissolve. Termos como *Partnership* (parceria) ganham um destaque fundamental (Busquets, 1995, p. Tradução minha).

Interesses públicos e privados magicamente superam as suas contradições na urbanística dos “consensos planejados”, utilizando a expressão de Carlos Vainer. Se o poder centralizado dos Estados tem perdido sucessivamente, a partir da década de 1970, a sua capacidade de ação sobre as cidades diante das formas flexibilizadas do capital privado (Harvey, 2007), as cidades deveriam apostar o seu destino nas mesmas fichas que o setor privado. E se esse ato de fé é possível,

para *gentrification*, sem, no entanto, afirmar que sejam exatamente a mesma coisa - quem sabe a sua apoteose: uma cidade estrategicamente planejada de A a Z nada mais seria, enfim, do que uma cidade inteiramente gentrificada” (Arantes & Vainer, 2000, p. 31). Acho importante destacar que esta “apoteose” resultaria impossível pela própria lógica da diferença que distingue fragmentos privilegiados do resto da cidade, que constitui a condição de possibilidade do “sucesso” do planejamento estratégico. Em outras palavras, se o fragmento é produzido pela dialética de um espaço homogêneo oportunamente hierarquizado, a generalização dos atributos dessa hierarquização resultaria uma circularidade sem síntese. Isto ficaria ilustrado na impossibilidade de imaginar uma operação urbana que atenda à cidade como um todo.

²⁴ “Qualquer que seja, no entanto, o esquema explicativo do longo descenso da economia mundial, o fato é que, com o fim da Era do Crescimento, o planejamento urbano, destinado por definição a discipliná-lo, simplesmente perdeu seu caráter de evidência e cifra da racionalidade moderna, tornando-se o alvo predileto da ofensiva liberal-conservadora, politicamente vitoriosa a partir de 1979/80. Como recorda Peter Hal, os *think tanks* neoconservadores anglo-americanos passaram a década crítica de 1970 responsabilizando esse braço urbano das políticas keynesianas do Estado Social pelo desvirtuamento e inibição das localizações empresariais ótimas e, assim, pela decorrente degradação das áreas urbanas centrais” (Arantes & Vainer, 2000, p. 21).

isto se deve à ideologia das “sinergias” e “induçãoes”: se as “oportunidades” que o *Planejamento Estratégico* detecta são bem aproveitadas, o benefício será para o conjunto da cidade:

O processo urbanístico já não segue o teórico padrão de plano geral, plano parcial, projeto arquitetônico, mas articula-se a partir de “ações” e/ou “projetos” que possuem capacidade executiva, e que são capazes de pôr a cidade, ou uma boa parte dela, em movimento. Portanto, eles têm força própria, mas também uma grande capacidade indutora (Busquets, 1995, p. Tradução minha).

Das ruínas das cidades industriais surgem as “oportunidades” sobre as quais o *Planejamento Estratégico* articula o seu programa de transformação. Antigas e obsoletas áreas ferroviárias ou portuárias, bairros industriais desativados, velhas centralidades empobrecidas, zonas rurais bem localizadas, estruturas comerciais envelhecidas, expressam sua “vocaçãõ” de transformar, por pedaços, a cidade. Afinal, a realidade fragmentária e descontínua das cidades não seria tanto o problema a ser repensado, senão a condição a partir da qual manter a maquinaria urbana em movimento:

[...] devemos entender a cidade como a formação de diversidades, como lugar descontínuo e em processo de transformação constante (Busquets, 1995, p. Tradução minha).

Há dois ingredientes que resultam fundamentais para o sucesso dessa alquimia urbana: o “senso de crise” da cidade, como aquilo que motoriza os necessários “consensos”, e os “eventos” em torno dos quais os esforços se articulam. Esta questão, cuidadosamente analisada por Carlos Vainer em “Pátria, empresa e mercadoria”, revela o estado de uma urbanística que propõe tratar a cidade não apenas *como* um negócio, mas *para* os negócios (Arantes & Vainer, 2000, p. 76), em cuja lógica o “marketing” dos lugares encarregados de capitanear a transformação da cidade ganha o lugar do planejamento. Os fragmentos da cidade que recebem a

bênção do pensamento estratégico, são lançados como produtos no mercado das cidades”

[...] é evidente [que] a vontade de “fixar” no tempo a operação e a ideia de marketing é inerente à sua própria definição: as cidades parecem ter a certeza de que elas devem convencer a outros operadores para além dos seus cidadãos, que “comprem ou desenvolvam” tão excelentes oportunidades (Busquets, 1995, p. Tradução minha).

A cidade finalmente pode ser, como qualquer empresa, não apenas planejada, mas também *gerida*. Não surpreende, pois, que algumas variantes dessa corrente cheguem hoje a falar da necessidade de passar do *Planejamento Estratégico* a uma simples *gestão estratégica* da cidade. Definido o sentido último da cidade como maquinaria para a produção e reprodução das riquezas, o que resta para uma disciplina urbanística “comprometida com seu tempo” seria administrar os meios mais eficientes de alcançar tais objetivos. É assim que os projetos de “revitalização”, “renovação”, “recuperação”, “refuncionalização”, têm funcionado nas últimas décadas como eufemismos que encobrem a reprodução do capital através da máquina urbana, agora novamente conquistada pelas camadas privilegiadas no retorno às centralidades urbanas. Mas tudo feito em nome das mais boas intenções, pois curiosamente esta imposição da lógica dos negócios como forma de pensar o destino da cidade é introduzida em nome do *espaço público* e a retomada do valor da cidade como espaço da cidadania.

Parece que, a partir da década de 1980, a categoria de *espaço público* tenha sido sistematicamente utilizada como “cavalo de Tróia” para a revalorização dos fragmentos estilhaçados da cidade industrial sem assumir a complexidade que o desenvolvimento da metrópole inaugura. Não pode passar despercebido que quanto mais o capital tem controlado a produção do espaço urbano, modelando as cidades de acordo com suas aspirações e necessidades (Harvey, 2007), mais recorrente e autoindulgente tem se tornado a noção de *espaço público*. No exato momento em que nas cidades do mundo urbano só o setor privado tem ganhado espaço, assistimos à onipresença do discurso do *espaço público*. Não resulta estranho que a partir de então praticamente não haja discurso sobre a cidade em que os mais

variados e antagônicos agentes da produção do espaço urbano abordem o espaço público como princípio e fim do sentido da cidade?

Em palavras de Adrian Gorelik,

[...] a noção de espaço público foi utilizada pelo “planejamento estratégico” para justificar com argumentos de sofisticada teoria política (o assunto da cidadania) a restauração banalizada de fragmentos urbanos da cidade tradicional, sem, no entanto, enfrentar a complexidade metropolitana. [...] a partir da década de 1980, produziu-se um verdadeiro “romance do espaço público” na cultura urbana internacional, quando na categoria de espaço público articularam-se virtuosamente uma ideia de cidade, uma ideia de arquitetura, uma ideia de política e uma ideia de sociedade. Mas, se isso aconteceu na conjuntura de começos da década de 1980 como parte de um movimento crítico das ambições autoritárias da planificação estatal tradicional, nas práticas urbanas efetivas o espaço público ficou logo reduzido sob a ideia de um “urbanismo do pequeno” e a revalorização historicista das qualidades da cidade tradicional (Gorelik, 2007, p. 49. Tradução minha).

Nesta observação, o historiador argentino introduz um elemento fundamental: diante da complexidade da metrópole, o *Planejamento Estratégico* se funda sobre fragmentos da cidade que ganham o estatuto de “oportunidade”. O destino da cidade como um todo fica, portanto, subordinado à realização das potencialidades dos setores que emergem das ruínas da cidade industrial, setores de “vocação” sempre singular, encarregados de “induzir” as transformações de grande alcance. O fundamental para esta perspectiva é identificar focos estratégicos que permitiriam a requalificação do todo por “contaminação” (Arantes, 2012, p. 52).

O retorno da categoria de planejamento (agora dito estratégico), depois de algumas décadas do mercado anti-urbanismo pós-moderno, é, no mínimo,

duvidoso, pois a “acupuntura” da urbanística da primeira geração pós-moderna é substituída pela lógica das “novas centralidades” e da “originalidade” dos projetos que visam lançar as cidades à concorrência no mercado de lugares ganha autonomia sobre os planos de abrangência urbana. Portanto, para Arantes, trata-se da generalização e da ampliação da urbanística da geração anterior e não da tentativa de corrigir o seu mercado anti-urbanismo. O *Planejamento Estratégico* veio

[...] agravar ainda mais o inchaço cultural imperante desde que governantes e investidores passaram a desbravar uma nova fronteira de acumulação de poder e dinheiro – o negócio das imagens. O "tudo é cultura" da era que parece ter se inaugurado nos idos de 1960 teria pois se transformado de vez naquilo que venho chamando de culturalismo de mercado (Arantes & Vainer, 2000, p. 16).

Esta ênfase na dimensão cultural dos lugares revela uma utilização de aspectos “identitários” que apontam para a transformação da cidade em termos que equiparam o planejamento a uma consultoria de imagem de mercado, que procura dotar um produto de atributos de exceção. Segundo Gorelik, a funcionalidade destes estudos frente a um tipo de política urbana muito atual,

[...] pode ser entendida como sintoma dos novos mitos que circulam hoje nas políticas municipais, com sua ênfase no valor identitário das intervenções pontuais que remetem a uma certa cultura comunitária, como se fosse possível uma reparação simbólica diante da ausência constrangedora de uma vontade de transformação da metrópole num território mais democrático e mais justo (Gorelik, 2002, p. 12).

Esta questão não representa, como se poderia pensar, um aspecto secundário menor diante dos altos e nobres ideais que justificam o retorno à cidade. Pelo contrário, supõe a justificativa (ou melhor, o encobrimento) de uma contradição fundamental entre a ideia de uma urbanística como instrumento de integração da

cidade e a cada vez mais aprofundada fragmentação que resulta das suas intervenções. Ainda segundo Arantes, existe uma

[...] incompatibilidade de princípio entre o caráter sistêmico-funcional da ideia de estratégia e a fragmentação, a ser respeitada ou induzida, inerente à valorização da diferença com a qual, por definição, a dimensão cultural se confunde enquanto esfera refratária à homogeneidade imposta ou requerida pela velha ideologia da ordem (Arantes & Vainer, 2000, p. 14).

Numa direção semelhante, Adrián Gorelik elabora uma aguda crítica ao pensamento urbano que enfatiza o valor identitário das intervenções pontuais, como se não fosse possível imaginar uma vontade transformadora da metrópole num território mais democrático, mais justo e integrado (Gorelik, 2002, p. 13). Se bem que o historiador argentino faz algumas considerações em torno da pertinência deste tipo de aproximações no contexto das cidades desenvolvidas nas quais se originou²⁵, Gorelik sugere que nos contextos latino-americanos

[...] as políticas pontuais de “preservação” ou “resgate cultural” derivam necessariamente na estetização de guetos, quando se trata de lugares fora dos circuitos que interessam ao capital, ou em produções cenográficas para a *gentrification* e o consumo turístico, com aberrantes substituições de população, quando se trata de lugares de interesse para a economia urbana. O argumento da

²⁵ Neste sentido, Gorelik oferece uma análise mais matizada em relação àquela de Arantes: “La imagen celebratoria que valora la dispersión y la multiplicidad como fundamento de una vida más libre tiene un sentido cuando aparece en ciudades que vienen de un largo período de planificación que reguló el crecimiento urbano y la satisfacción de las necesidades sociales básicas, de modo tal que la pérdida de poder de los órdenes totalizadores puede verse como parte de una lógica de descentralización democrática. En cambio, en ciudades que tradicionalmente padecieron crecimiento caótico, caracterizadas por un uso depredatorio del medio ambiente y por la existencia de masas excluidas al borde de la sobrevivencia, una política de radicalización de la diseminación lleva el alto riesgo de hacer explotar las tendencias desintegradoras y destructivas, con el resultado de mayor autoritarismo y represión” (Gorelik, 2002, p. 14).

identidade territorial se desdobra hoje numa multiplicidade de efeitos, constituindo o respaldo tanto da fragmentação cultural quanto das políticas de descentralização que realizam o sentido comum democrático que defende que *small is beautiful* [...] (Gorelik, 2002, pp. 13. (Gorelik, 2007, p. 49. Tradução minha).

A lógica do fragmento, do único, do irreproduzível, pode efetivamente nos ajudar a compreender aspectos centrais da experiência do mundo contemporâneo, mas dificilmente nos permite formular uma urbanística na contracorrente da realidade das nossas cada vez mais desarticuladas cidades. Apesar de sugerir um retorno de uma perspectiva integradora da cidade, o *Planejamento Estratégico* reproduz, acaso numa escala mais ampla do que a primeira geração pós-moderna, a autonomização dos lugares, agora tornados “oportunidades” e “novas centralidades”, e os sobrepõe ao destino da cidade como um todo. Por isso me parece que é a figura retórica da *sinédoque* aquela que melhor o ilustra: a parte pelo todo. O pensamento urbano dominante no final do século, ao celebrar os fragmentos, naturaliza as fraturas das quais é produto. Parafraseando Chávez, o celebre personagem da televisão infantil: o *estratégico* de *planejamento* tem pouco.

Rio abaixo

Hoje, as mais diversas análises da situação da cidade no mundo contemporâneo parecem aceitar as caracterizações elaboradas pelos urbanistas que Jordi Boja denomina “radicais”²⁶. Não só aquelas próprias dos críticos de perfil liberal, mas inclusive aquelas análises de autores cujos programas de ação se dirigem a “surfear” nas condições atuais da produção urbana para repensar os horizontes da

²⁶ Entre eles o urbanista catalão cita a Harvey, Smith, Angotti e Davis (Borja, 2014, p. 30). Excluo desta consideração as proposições mais honesta e radicalmente neoliberais, que sugerem a total liberalização da produção da cidade segundo a dinâmica do mercado. Recuperando documento em que Walter Benjamin aborda o capitalismo como religião, sugiro desconsiderar uma perspectiva dessa natureza como parte da urbanística, e tratá-la como objeto de um estudo teológico! (Benjamin, 2014).

urbanística. Se estivéssemos comentando uma música, diria que por momentos parece que ouvimos a mesma *letra*, com diferentes *melodias*. Como se as mesmas linhas pudessem ser acompanhadas por Wagner ou pelos Beach Boys.

Mas essa impressão se revela logo ingênua, pois o *rock and roll* dos “integrados”, retomando a célebre dicotomia proposta por Umberto Eco, costuma pressagiar propostas programáticas que tornam até as lúgubres paisagens descritas em “terra de oportunidades”. Como se fosse possível pular a instância da negação para chegar numa síntese, esses programas de ação procuram nos poupar de qualquer ação na contracorrente da situação descrita, e nos convidam a montarmos na onda das novas possibilidades que surgem dos escombros da cidade não realizada. Como se o Anjo da História, que Walter Benjamin imortalizara na sua leitura do *Angelous Novus* de Paul Klee, finalmente pudesse girar o seu corpo e ficar de costas para aquela *única catástrofe* que antes olhava desarmado – e de costas também para nós e todos aqueles que, observando o desenho frente ao anjo, ainda esperam ser redimidos. Não deveríamos nos preocupar demais, pareceriam sugerir, pois não somos nós os responsáveis por torcer o curso dos acontecimentos. Assim, o mais conveniente seria adaptar à inexorável realidade a nossa disciplina, as nossas ferramentas de trabalho, as nossas categorias, e inclusive reformular a partir delas – por que não? – nossos desejos e mais profundas aspirações. Já aprendemos com Las Vegas. Talvez devamos então hoje aprender com os “sucessos” de Dacca e São Paulo, Lagos, Jakarta ou Bombaim.

O discurso do Planejamento Estratégico, de que tratamos anteriormente, certamente pode ser entendido dessa maneira. Mas não é o único. Poderíamos considerar também o trabalho de François Ascher, no qual propõe o Neourbanismo como superação do que ele considera o Paleourbanismo do século XIX, e o *urbanismo* do XX. No pequeno trabalho intitulado “Os novos princípios do urbanismo”, o autor apresenta uma análise dos modos pelos quais o espaço urbano é produzido hoje, como antessala do decálogo programático que caracterizaria o novo movimento. O autor sugere que:

[...] o planejamento era um dos instrumentos-chave, em nível nacional, nas empresas, para o planejamento urbano e ordenamento do território. Entrou em crise

progressivamente a partir dos anos 1960. A produção repetitiva de massa entrou em choque com a diferenciação social e a diversificação das demandas. As tecnologias e os modos de organização que tinham garantido o crescimento da produção e da produtividade atingiram seus limites” (Ascher, 2010, p. 50).

A crise da matriz industrialista, que dotava de sentido a vontade de organização do futuro própria do planejamento e os grandes projetos urbanos modernos, foi o desencadeador de profundas mutações na natureza econômica, social, tecnológica e cultural do capitalismo a partir da década de 1960. Essas mudanças, de grande impacto no plano das cidades, fazem necessária uma transformação do aparato disciplinar do urbanismo, para torná-lo “adequado aos desafios e às formas atuais de pensar e agir nesta terceira modernidade” (Ascher, 2010, p. 19). E se, como defendi no primeiro capítulo deste trabalho, nas últimas cinco décadas o modo de produção do espaço tem efetivamente transformado a noção de cidade, o sentido da sua existência e aquilo que esperamos dela, o *aggiornamento* que Ascher propõe como necessário parece mais do que justificado. Mas o que significa mais precisamente essa *adequação*?

Na análise proposta sobre a passagem à cidade contemporânea, resulta por momentos possível pensar que um urbanista “radical” usurpou a pluma do urbanista francês. Nas categorias com as quais Ascher nos apresenta o quadro atual da cidade parece reverberar uma potência crítica: homogeneização, diferenciação, fragmentação do espaço urbano, dissolução dos limites temporais e espaciais da cidade, concorrência entre lugares no mercado das cidades, enfraquecimento das instâncias de controle público na produção da cidade, fusão dos limites entre o rural e o urbano, obsolescência dos grandes projetos urbanos, e assim por diante. Mas na passagem à esfera do programa, a cena descrita se revela não como aquilo a ser contrariado, mas o fundamento a favor do qual as ações de uma nova urbanística deveriam ser canalizadas. A música revela finalmente um tom descolado também na sua letra.

O programa procura tirar proveito da situação descrita, não para discutir a lógica do jogo, mas para aprender a jogá-lo bem. Só assim resulta coerente que, diante da fragmentação, se aja fragmentariamente:

O Neourbanismo esforça-se em construir os problemas caso a caso, e em elaborar respostas específicas para cada situação. Acumula e mobiliza a experiência, os saberes e as técnicas, não para aplicar soluções repetitivas, mas para aumentar sua possibilidade de adaptação aos contextos particulares (Ascher, 2010, p. 92).

E esta lógica se reproduz em diversas fases. Diante dos conflitos entre interesses antagônicos sobre a cidade, este urbanismo procura não tomar partido, produzindo “quadros comuns de ação e regras do jogo que não se oponham às lógicas dos atores, mas as conciliem, e as utilizem em proveito dos próprios projetos”. Diante da dificuldade de elaborar projetos capazes de integrar os fragmentos urbanos, delega as decisões a especialistas: “tanto quanto possível, coordena a elaboração mais do que elabora” (Ascher, 2010, p. 93).

Frente à deslegitimação dos projetos que visavam abordar a cidade como uma totalidade, o Neourbanismo promove múltiplos projetos concomitantes e “se esforça” por torná-los coerentes, através de uma gestão estratégica. Projetar, dar forma, resulta nesta perspectiva menos importante do que facilitar os instrumentos que viabilizam as transformações. Trata-se, segundo Ascher, de um “urbanismo de dispositivos: trata-se menos de fazer planos do que de aplicar dispositivos que os elaborem, discutam, negociem, que os façam evoluir” (Ascher, 2010, p. 97).

Diante da crise dos governos para controlar o crescimento das cidades, o Neourbanismo se apoia nas lógicas e técnicas dos agentes privados (Ascher, 2010, p. 96). Diante da irrupção da cidade-espetáculo, e da proliferação de espaços que se consomem como mercadorias, o Neourbanismo promove um menu variado:

O Neourbanismo deve seduzir. Esforça-se em propor um tipo de cidade *à la carte*, que ofereça combinações variadas de qualidades urbanas. Para tanto, não hesita em utilizar

formas antigas e os estilos vernaculares, tanto quanto os tipos modernos (Ascher, 2010, p. 94).

Com prudência solene e terror pela grandiloquência, este Neourbanismo se propõe a ajudar, monitorar, acompanhar, “corrigir disfunções”, como se pensar a cidade se tratasse de uma terapêutica paliativa ante o advento do inexorável.²⁷ A metáfora toca as fibras mais íntimas dos nossos dramas cotidianos e nos convoca a atravessar o luto com maturidade: o destino do paciente está definido, e nesta altura imaginar um futuro outro resulta ingênuo. Então, no momento de superar o plano da análise para sugerir um programa, Ascher propõe

[...] identificar essas tendências o mais precisamente possível, não só para prever o futuro ou decidir sobre ele, o que seria ilusório, mas também para avaliar o impacto que possam ter sobre as cidades e as formas de vida urbana e elaborar consequentemente instrumentos passíveis de ajudar a gerenciar da melhor forma possível essa evolução estrutural (Ascher, 2010, p. 62).

Há um velho aforismo jurídico espanhol que diz: “a confesión de parte, relevo de prueba”. A ele me remeto para não me estender demais sobre o fato dessa perspectiva se fundar sobre uma espécie de claudicação, já não sob a forma da aceitação de uma impossibilidade – a de pensar na contramão das forças que hoje modelam os processos urbanos –, mas da definição do desejável – uma urbanística como *respuesta* às novas condições de produção do espaço urbano. Se a cidade gesta o seu futuro num plano no qual a urbanística tem pouco a dizer, é compreensível que para não ficar definitivamente fora da cena sua missão – para usar o termo na moda

²⁷ O arquiteto britânico David Chipperfield, em entrevista a propósito da sua participação na Biennale di Venezia 2016, cuja curadoria esteve a cargo de Alejandro Aravena, expressa esta posição com uma clareza reveladora: “como arquitetos nós não podemos resolver muita coisa. Nós não somos médicos sociais. Eu penso que aquilo que Aravena está tentando demonstrar é que, a traves da realização de pequenas ações, talvez não sejamos médicos mas consigamos ser enfermeiros: não podemos curar o paciente, mas talvez possamos deixá-lo mais confortável.” La Biennale di Venezia Channel. Biennale Architettura 2016 - David Chipperfield Architects. Disponível em: <https://www.youtube.com/watch?v=7nAe9KDEpaw>>. 24 de novembro de 2016.

- seja apenas lubrificar os processos estruturais que a comandam: torná-los, se me permitem, menos dolorosos. E, quem sabe, até algo prazerosos!

Surge aqui um assunto fundamental. Por que o plano resulta um impedimento, uma camisa de força para a viabilidade dos projetos? Precisamente por que a natureza da lógica das “oportunidades”, como motor do desenvolvimento da cidade, é que o processo não esteja predefinido, pois o contrário seria como planificar um jogo de baralho. A sua alavanca é a sua imprevisibilidade. A sua única imanência, sua radicalmente arbitrária contingência. Portanto não resulta possível tentar domar a fera, pois a condição da sua sobrevivência é que ela aja naturalmente. O urbanista se torna assim um domador pouco usual: cheio de esperanças, senta-se ao lado das bestas, olha de perfil e reza para tudo dar certo.²⁸

Mas não resulta acaso radicalmente emancipador pensar um horizonte no qual sejamos capazes de superar essa sede de dominação que ilustra a imagem circense que acabo de evocar? Claro que sim! Mas estetizar a impossibilidade de controlar o produto do nosso trabalho – o futuro da cidade – parece mais do que o sinal da democracia do porvir, o sintoma da mais acabada alienação.

Antes de mais nada, o show deve prosseguir. Talvez seja por isso que Ascher sobre o final do decálogo nos sugira até “adaptar a democracia à terceira revolução urbana”. Acredito que neste ponto fica já suficientemente claro que a *adaptação* à qual o Neourbanismo faz referência nada mais é do que a sua reformulação à medida da nova matriz sob a qual o espaço urbano é hoje produzido, caracterizada como uma “evolução”. Pensar a cidade significa, portanto, dar respostas a questões formuladas num âmbito extra disciplinar. A definição do curso da água não faz parte do seu escopo, e também não o rumo da navegação. Navegar no sentido da corrente é tudo o que resta. Incluso se rio abaixo nos aguardam, interpostas entre nós e o porto de Atlântida, as Cataratas do Iguaçu.

²⁸ Até Ascher parece perceber o risco, que ainda assim enfrenta armado de esperança: “O risco que a maior autonomia dos indivíduos e a força crescente da economia de mercado aumentem as desigualdades sociais existentes ou criem novas é, de fato, muito alto. E a democracia de vizinhança sem democracia *matapolitana* não basta para que os cidadãos tenham consciência de que seu futuro está interligado” (Ascher, 2010, p. 97).

Cada um por si, e Deus por todos

Um fantasma recorre aos nossos escritórios: é o fantasma da arquitetura de papel. O *desideratum* da nossa disciplina pareceria hoje ser mais do que nunca: construir, executar, viabilizar, ainda que para tal seja necessário invocar as forças que – a esta altura já estamos todos cientes disso – tornam as nossas melhores intenções o seu avesso.

Assim como dos escombros da cidade industrial – portos, instalações industriais obsoletas, infraestruturas em desuso, centros abandonados, bairros pauperizados – é que surgem as “oportunidades” da cidade contemporânea segundo as tendências urbanísticas que previamente repassamos, é a partir da onipresença da ideia de crise – que desde finais da primeira década deste novo milênio tem inundado as discussões sobre a arquitetura e a cidade – que algumas recentes formulações programáticas no campo da urbanística nos sugerem repensar o modo de agir sobre a cidade. As crises, podemos ouvir cada dia em variados arranjos corais, são momentos oportunos para repensar a disciplina. Antes de mais nada, nos dizem, a crise nos obriga a aguçar a nossa criatividade: como não íamos extrair algo positivo dela!

Eu me pergunto: por que é precisamente o momento de colapso, da evidência da natureza estrutural dos problemas que atingem a cidade, que devemos nos ocupar de reformular o nosso *corpus* disciplinar? Por que seria pertinente questionar a nossa forma de pensar a disciplina apenas nos momentos em que se requer constatar que aquilo que nunca viveu está morto? A história da cidade capitalista não tem demonstrado suficientemente que as crises são a regra e os períodos de estabilidade a exceção? Esta situação nos leva a lembrar que a natureza do capitalismo é a revolução permanente dos meios e das relações de produção, e que, portanto, as crises decorrentes desse processo demandam de nós novas ideias, sob a forma de uma adaptação permanente às novas condições de produção e reprodução da vida.²⁹ E para a nossa disciplina, como vimos anteriormente em

²⁹ Em entrevista recente, consultado sobre os efeitos de ter morado nos últimos quatro anos como refugiado político dentro do consulado do Equador em Londres, o jornalista australiano Julian Assange

relação ao ideário do Neourbanismo, essa adaptação, que com frequência funciona como eufemismo de submissão, coloca a urbanística na retaguarda do discurso social.

O caso do recentemente chamado Urbanismo Tático me parece nesse sentido paradigmático. A proposta surgiu do chamado New Urbanism, movimento de urbanistas que a partir da década de 1980 tem se dedicado a produzir centenas de pequenas Disneylândias que procuram oferecer uma alternativa à cultura do subúrbio americano. O New Urbanism, que se apoia assumidamente no motor do “empreendedorismo privado” e na “agenda ecológica”, tem promovido a criação de pequenas urbanizações de uso misto e baixa densidade, implantadas do zero em terrenos periféricos, mas “estrategicamente” localizados. Segundo seus difusores, este modelo promove o uso de meios de transporte não motorizado no interior das suas urbanizações, a partir do equilíbrio e diversidade funcional que os típicos subúrbios não conseguiriam atingir. Para eles o fundamental é oferecer a mais variada gama de estilos arquitetônicos para atingir a variedade de gostos dos clientes, e tentar recriar no interior destas verdadeiras ilhas de civilidade um “senso de comunidade”.³⁰

Mas, à diferença do movimento do qual se desprende, o Urbanismo Tático se propõe a trabalhar em cidades existentes, promovendo em entornos urbanos “carentes de vida” pequenas ações que seriam capazes de gerar, através de uma alquimia que ninguém explica, transformações de longo prazo. Trata-se, segundo Lydon, de

expressou de maneira provocativa o caráter contraditório desta condição: “um dos melhores atributos dos seres humanos é que eles são adaptáveis. Um dos piores atributos dos seres humanos é que eles são adaptáveis.” RT Channel. Secret World of US Election: Julian Assange talks to John Pilger. Disponível em: https://www.youtube.com/watch?v=_sbT3_9dJY4. 28 de novembro de 2016.

³⁰ A referência paradigmática deste movimento, que talvez pudesse adotar para si o nome de New Sub-Urbanism, é Seaside. Projetada no estado norte-americano da Florida por Andrew Duany e Elizabeth Plater-Zyberk, com a consultoria de Leon Krier, esta pequena cidade privada foi utilizada como locação do filme “The Truman Show”, o que talvez nos permita intuir de maneira simples porque as realizações deste movimento muitas vezes se conheçam como “comunidades planejadas”.

[...] um esforço de curto prazo, que objetiva mudanças de longo prazo na política, no ambiente físico, ou em ambos. De fato, esse é o assunto. Uma ação rápida pode ganhar ímpeto no longo prazo, e esse ímpeto engendra mais ação, que ajuda ao informal se tornar mais formal, ao tênue se tornar mais viável (Lydon, 2014).

Antes que um conjunto de categorias conceituais que abrem passo a uma prática específica, é através do levantamento de projetos concretos implantados em contextos urbanos diversos que o Urbanismo Tático pretende se estruturar. Talvez por isso seja de fato mais frequente encontrar catálogos ou manuais de “boas práticas” do que uma produção bibliográfica consistente que se refira a ele.

Entre os aspectos fundamentais do *urbanismo tático*, seus promotores destacam a vontade deliberada de alcançar “mudanças graduais”, a importância dada à escala do local, o foco no curto prazo e na definição de objetivos “realistas”, o baixo custo e transitoriedade das ações implementadas, o baixo risco das propostas – que ainda assim objetivam “grandes resultados” –, e a participação ativa da comunidade (Lydon, 2010).

Contraposto ao tradicional modelo *top-down* do planejamento, repetem, o Urbanismo Tático se baseia num modelo de desenvolvimento *bottom-up*, no qual as comunidades locais tomariam consciência das concretas possibilidades de autogestão das mudanças dos seus entornos urbanos. Talvez por isso este movimento também seja conhecido como “do it yourself urbanism”. Liberador, não é?

Os catálogos e manuais do Urbanismo Tático apresentam um conjunto de pequenos projetos nos quais se trabalha exclusivamente sobre superfícies: pinturas, toldos, jardineiras, cadeiras coloridas, projeções de cinema ao ar livre, garrafas pets engenhosamente reutilizadas, containers que abrigam descolados cafês que surgem como por passe de mágica, e nos convidam a imaginar a possibilidade de recuperar para nós o futuro das cidades apenas com um par de pallets e umas quantas flores. Como conter o entusiasmo, se nos é sugerido transformar as nossas cidades através de uma “agricultura de guerrilha”?

O momento de tomar medidas concretas “é agora”, e tudo aquilo que parece impedir uma grande ação transformadora, não deveria retrair as pequenas mudanças. Aqueles que praticam o *urbanismo tático*, segundo Lydon, o urbanista novaiorquino a quem frequentemente se atribui ter iniciado esta corrente,

[...] consideram que orçamentos de projeto significativos, prazos de anos ou décadas, e formas de implementação complicados ou ultrapassados não deveriam ser pré-requisitos para implementar mudanças.

Os urbanistas táticos enxergam as restrições concretas – espaciais, econômicas, políticas – como oportunidades antes do que como impedimentos; eles começam a partir do pequeno e incrementam gradualmente o trabalho de forma propositada, visando provar ideias que podem trazer rapidamente um grande impacto (Lydon, 2014).

Se bem, por um lado, alguns dos seus defensores têm advertido suficientemente sobre os limites deste modelo como modo de pensar os problemas no crescente número das grandes aglomerações urbanas,³¹ existe uma tendência a pensar este tipo de micro ações como instrumento de transformação da cidade contemporânea, tal como indicara a exposição organizada em 2014 pelo Museum of Modern Art em Nova Iorque, intitulada “Uneven Growth: Tactical Urbanisms for Expanding Megacities”.³² Segundo o curador da exposição, Pedro Gadano,

[...] como contrapartida da clássica noção de planejamento top-down, os modos táticos de urbanismo têm surgido sob a forma de aproximações cotidianas,

³¹ Tal é o caso do próprio Lydon, quem expressa: “a minha experiência pessoal de prática e pesquisa com o Urbanismo Tático é principalmente em cidades e vilarejos de nações desenvolvidas e relativamente ricas. Do ponto de vista político, a sobrecarga não é ter pouco, senão demais” (Lydon, 2015).

³² Nesta exposição, foram expostos diferentes projetos apresentados como alternativas para seis megalópoles contemporâneas: Hong Kong, Istanbul, Lagos, Mumbai, New York City, e Rio de Janeiro. Uneven growth: Tactical Urbanisms for Expanding Megacities. Disponível em: <http://uneven-growth.moma.org>. 12 de dezembro de 2016.

bottom-up, a problemas locais dentro das desigualmente administradas metrópoles contemporâneas. Com uma noção pura de “urbanismo tático” dificultada pelas complexidades de qualquer projeto urbano, a pluralidade de interpretações e realizações desta ideia tem emergido para responder aos fracassos de uma planificação urbana exclusivamente imposta desde cima (Gadano, 2014, p. 14).

Dessa maneira, o “fracasso” do planejamento que Gadano constata daria lugar a uma urbanística que se pensa e desdobra a partir da pequena escala, da rua:

A cidade construída passo a passo, quarteirão por quarteirão: mais do que como sistema ordenado, racional e controlado, o espaço que é construído através de pequenos encontros, ações e colisões entre necessidades, interesses e desejos. O urbanismo tático é dirigido pela cidadania, criando novos espaços públicos através da sua participação ativa e, geralmente, espontâneo.³³

Mas o que é exatamente aquilo que motivaria essa mudança de rumo de um sistema rígido e ordenado a um esquema flexível e espontâneo? À onipresença da *crise*, que nos prólogos do Urbanismo Tático reverbera em múltiplas dimensões.

³³ Laboratorio para la ciudad. Urbanismo Tático. Disponível em: <<http://labcd.mx/urbanismo-tactico/>>. 26 de novembro de 2016.”

Crise do capitalismo financeiro,³⁴ crise da cidade contemporânea³⁵, crise das urbanísticas que dependem da maquinaria estatal³⁶. Diante desta presença esmagadora, esta urbanística revela uma curiosa adaptação: promove uma ação projetual fundada nos atributos do pequeno, do provisório, do barato, do espontâneo e da superfície, que permite que seja cada um de nós quem a execute:

O custo de implantar melhoras nas cidades pode resultar proibitivo e usualmente há uma falta de recursos destinado a isso nos orçamentos municipais. Enquanto isso, novas estratégias de planejamento e desenho que são implantadas podem implicar custos e impactos imprevistos, e projetos completados podem fracassar no intento de responder aos interesses dos proprietários envolvidos. Processos de planejamento estratégico de implementação no longo prazo podem também dificultar aos planejadores a resposta diante de mudanças sociais e econômicas locais, e a possibilidade de envolver os

³⁴ “Enquanto a urbanização continua se expandido pelo do mundo, a distribuição espacial e econômica dos recursos nas cidades é cada vez mais desigual. Como demonstram numerosos estudos acadêmicos, a desigualdade está crescendo. Apesar da promessa de melhoria que a migração urbana alguma vez representou, as condições de vida se deterioraram para largos segmentos da crescente população urbana. Simultaneamente, o planejamento urbano tradicional parece fracassar quando enfrenta a presença de assentamentos informais crescentes, os processos de gentrificação e outros fenômenos urbanos atuais. Impulsionada pela ideologia ou por uma incapacidade econômica, a capacidade do Estado para intervir na cidade contemporânea parece retroceder em todas partes” (Gadano, 2014, p. 15).

³⁵ “Em 2030, a população mundial estará chegando nos 8 bilhões de pessoas. Dessa cifra, dois terços morarão em cidades. A maioria das pessoas será pobre. Com recursos limitados este processo de crescimento profundamente desequilibrado será um dos maiores desafios a ser enfrentados no planeta. Contrariamente à crença popular, e como os especialistas têm demonstrado, os desequilíbrios urbanos têm se aprofundado nas últimas três décadas. Desigualdade na distribuição da renda, divisões socioeconômicas, e desigualdades espaciais têm aumentado marcadamente tanto nas mais avançadas cidades do mundo quanto nas megalópoles emergentes” (Gadano, 2014, p. 16).

³⁶ “Ao contrário das iniciativas com que, durante a maior parte do século XX, os Estados ocidentais forneceram habitação em massa e infraestruturas urbanas, hoje, nos países em desenvolvimento, as autoridades estatais são incapazes de enfrentar o ritmo e a extensão dos conglomerados informais dentro e em torno das grandes cidades” (Gadano, 2014, p. 18).

cidadãos nos processos de planejamento (Pfeifer, 2013, p. 2).

Como “nós” (lideranças municipais, cidadãos, setor privado, advogados, diz Lydon) pensamos resolver os problemas da grande escala, se pergunta Lydon, se não conseguimos nos organizar em torno destas modestas intervenções? A saída diante da crise se torna assim uma espécie de tomada de consciência e uma ação quase na esfera do individual. É cada um de nós, cidadãos das cidades abandonadas à sua própria sorte, que agora deve se ocupar de reverter a situação: “who: you / what: change / where: the city / when: now / how: do it yourself” (Keffer, 2010).

Neste aspecto, Pier Vittorio Aureli oferece uma análise esclarecedora. O arquiteto italiano sugere que:

[...] existe um vínculo importante entre crise e criatividade. O homem é diferente de outras espécies precisamente pelo seu impulso criativo. Este impulso é motorizado pela falta de instintos especializados do homem, e a sua íntima sensação de jamais estar em casa. Isto obriga aos homens se adaptarem ao meio ambiente, inclusive aqueles mais hostis. O ato criativo é, portanto, o ato de “criar um mundo”, isto é, tornar aceitáveis as nossas próprias condições de vida em qualquer circunstância. Este tipo de criatividade é precisamente aquilo que o capitalismo tem confiscado como sua principal força de trabalho. Da produção industrial à pós-industrial, o engenho infinito do sujeito criativo é a subjetividade de trabalho fundamental explorada pelo capital. As crises econômicas e as recessões são momentos nos quais este engenho, este impulso de adaptação às novas (e usualmente mais adversas) condições, aumenta radicalmente. Neste contexto, slogans populares como “fazer mais com menos” [...] resultam involuntariamente irônicos quando usados para definir o nosso *ethos* pós-recessão. Fazer mais com menos é precisamente aquilo

que o capital demanda de nós: mais produtividade e menos bem-estar, mais criatividade e menos segurança social, pois a criatividade se torna mais produtiva quando as nossas condições “dadas” se tornam mais duras e menos estáveis. O novo ativismo arquitetônico orientado para o social coloca um dilema que não pode ser evitado. Estão estas novas praticas enfrentando a possibilidade de uma mudança radical ou estão simplesmente confirmando e, até um certo ponto, sublimando os efeitos mais regressivos da crise? (Aureli, 2013).

A internalização dos efeitos das crises que dão origem ao *urbanismo tático*, convive, poderia acrescentar, com a naturalização das paisagens do apocalipse em que essa corrente viria transformar. De fato, não é difícil constatar que as modestas intervenções em madeira, tecido e papelão, pouco se diferenciam das devastadas realidades retratadas (Lagos, Mumbai, Rio de Janeiro) para além das flores e o sorriso dos “Greening Guerreros”.

No primeiro capítulo deste trabalho mencionei a autoconstrução da moradia como uma das variantes da expansão acelerada das cidades sob a lógica industrial, o que permitiu uma modernização de baixo custo na qual o Estado e o Capital transferem esse custo para o trabalhador. O *urbanismo tático*, ao colocar a cada um de nós, desarticuladamente, como agentes da transformação da cidade, pareceria dar um passo a mais: reproduz a lógica da transferência, mas agora na esfera do espaço público.

Que o Urbanismo Tático represente, como seus difusores costumam dizer,³⁷ uma reação diante do impasse a política urbana, parece-me um fato evidente. Mas, pensar a sua lógica como princípio resolutivo, significaria confundir o sintoma com o método da cura. Pois antes do que a confrontação da retirada do Estado da cidade, delegar o cuidado do espaço público ao cidadão constitui a

³⁷ Os moradores da cidade reclamam por justiça social e o direito à cidade aparece em múltiplas formas de apropriação – desde o movimento Occupy à Primavera Árabe, mas também sob a forma do urbanismo do-it-yourself, tentativas de tipo bottom-up em comunidades auto-administradas, e outras formas táticas de intervenção urbana (Gadanh, 2014, p. 15).”

naturalização dos problemas que se encontram na sua origem. Dito isto, após o encanto que algumas das suas combativas categorias suscitaram, o quadro já não é tão alentador: o barco afunda, e desde a proa alguém grita eufórico: cada um por si! Se a minha análise é correta, o Urbanismo Tático representa, antes do que a semente da cidade emergente, a apoteose duma urbanística submergente.

Razões de um descontentamento

Nesta segunda parte do trabalho, abordei um recorte deliberadamente arbitrário das urbanísticas posteriores à década de 1960, não para esgotar a discussão sobre a potência transformadora de cada uma delas e menos ainda para ensaiar uma leitura que sugerisse uma continuidade linear de cada tendência em relação às outras. Evitei também sugerir que urbanísticas de matrizes conceituais heterogêneas não possam trabalhar concomitantemente, definindo para si escalas específicas de abordagem da cidade contemporânea. A análise procurou, ainda que assumindo o risco de colocar em pé de igualdade propostas de qualidade e rigor muito díspares, reconhecer aspectos subjacentes nas variantes analisadas. Tratava-se de revelar o denominador comum, que ainda que sob formas diversas e acentos particulares, reproduz uma lógica que dilui qualquer horizonte transformador na urbanística contemporânea. Estou me referindo à progressiva pulverização do olhar sobre a cidade, que ocorre sintomaticamente em paralelo aos processos cada vez mais sistêmicos e interdependentes de produção do espaço urbano, conforme vimos na primeira parte deste trabalho. No momento em que finalmente as aglomerações urbanas desbordam as escalas metropolitanas, regionais e globais, os nossos *saberes* nos instam a agir localmente, resistir na *pequena escala* que, estetizada, torna-se então o horizonte último da reflexão disciplinar.

Quanto mais extensivos têm se tornado os problemas, mais fragmentárias e locais têm se tornado não apenas as nossas ações – o que compreenderia, caso outra coisa fosse inimaginável –, senão também a nossa maneira de compreender a cidade e prefigurar as possíveis alternativas. Eis aqui um paradoxo central que toca à episteme da urbanística, como expressão do mundo contemporâneo. Em termos de David Harvey, a pergunta que surge é:

Mas se, como insistem os pós-modernistas, não podemos aspirar a nenhuma representação unificada do mundo, nem retratá-lo com uma totalidade cheia de conexões e diferenciações, em vez de fragmentos em perpétua

mudança, como poderíamos aspirar a agir coerentemente diante do mundo? (Harvey, 1992, p. 55).

Se abrir mão duma representação unificada do mundo, ou, no nosso caso, da cidade, se tratasse de uma escolha iniludível diante da impossibilidade de uma urbanística radicalmente *outra*, o que procurei evidenciar é que por trás das literaturas analisadas é possível enxergar as marcas de uma naturalização dessa impossibilidade, pois as “retóricas do pequeno” têm se tornado não só *inexoráveis*, mas *desejáveis*.³⁸

Esta *estetização* da lógica dos fragmentos, que conforme vimos na primeira parte do trabalho é consubstancial à produção do espaço, constituindo sua *matriz*, representa um aspecto fundamental da teoria urbanística das últimas décadas, e supõe a internalização do *desideratum* das forças que modelam as nossas cidades.

Este processo, que talvez possa ser entendido como um desmantelamento deliberado, uma capitulação, ou acaso a naturalização do *status quo* como destino inexorável da nossa prática, deve ser lido como parte das sucessivas “adaptações” da urbanística à condição urbana contemporânea, analisada na primeira parte de este trabalho.

Para ilustrar esta questão basta repensar o ponto de partida destas notas. Se há um aporte inquestionável na crítica dos anos 1960 à urbanística da cidade-máquina dos modernos, ele é o de ter desmontado o positivismo da lógica industrial fordista como princípio organizador da cidade. E, conseqüentemente, de ter iluminado as conseqüências que as forças do mercado, encarnadas no corpo da verdade disciplinar, trouxeram para as cidades em expansão. Mas esse ponto de ruptura seria também o momento fundacional de um percurso que, iniciado numa confrontação contra-hegemônica ao positivismo do pós-guerra, acaba hoje navegando à vontade na retórica da “adaptação” à condição urbana contemporânea que demanda, em todas as escalas imagináveis, separações e fragmentações do espaço urbano. Nesse processo pareceria não haver tempo nem lugar para o

³⁸ Nesse sentido, resulta hoje menos surpreendente a emergência de um “Micro Planning” (Rosa, 2011), do que a falta de um “Nano Urbanism”!

confronto. Trata-se, pelo contrário, de “aceitar” e propor alternativas possíveis. Vittorio Aureli oferece uma análise esclarecedora em relação ao aprofundamento desta questão, nas últimas urbanísticas que tratamos nesta parte do trabalho:

Esta atitude positiva usualmente coincide com a aceitação *a priori* da condição dada que, como temos visto, nos obriga a “fazer mais com menos”, a “confiar nas nossas possibilidades de adaptação a qualquer circunstância para aceitar qualquer condição. A história do urbanismo e da arquitetura tem nos ensinado que frequentemente a ideia de um mundo melhor é uma forma dissimulada de preservar o mundo em que vivemos. Esta condição foi já encarnada pela generosidade top-down do Estado de bem-estar social que garantiu aos seus cidadãos o direito à moradia e à educação pública. Essa generosidade foi impulsionada pela posição combativa da classe trabalhadora diante do capital. Quanto mais os trabalhadores ameaçavam o capital, mais o capital foi forçado – através do Estado – a garantir ao trabalhadores bem-estar para se integrarem no tecido social. Um processo dialético dessas características sugere que a natureza conflitiva de uma classe trabalhadora organizada que ameaçou o capital foi a origem da “generosidade” do capital diante da sociedade como um todo. Uma vez que a classe trabalhadora já não mais representou uma ameaça, como aconteceu nos últimos 40 anos de economia neoliberal, o capital diminuiu suas tendências sociais e democráticas. Ironicamente, o aumento de ativismo e participação complementa a demissão do Estado de bem-estar social. A aproximação *ad-hoc* e de autoajuda, promovida pelos arquitetos ativistas é perfeitamente complementar à ideia de que o cidadão já não tem garantida a infraestrutura básica para a vida. Estetizar as condições de vida da população pobre que deve invadir prédios se torna uma opção atrativa quando não existe

habitação social. E ainda mais problemático é o fato das práticas participativas tentarem compensar esta situação com estratégias que consideram a nossa cada vez mais precária vida como algo normal, inclusive criativo. O que estas práticas parecem prefigurar é um *ethos* no qual uma vigorosa normalidade é restaurada e a onde, utilizando as palavras de Benjamin, a “exceção se torna regra” (Aureli, 2013).

Na medida em que a urbanística se estrutura como resposta de problemas cuja origem não é capaz de questionar, vangloriando-se do caráter “resolutivo” e “sintético” da disciplina, a sua potência transformadora se dilui até ficar reduzida a um receituário de cosmética urbana. Neutralizada a dimensão conflitiva, a emergência de uma urbanística capaz de questionar as próprias demandas a que é submetida, os pressupostos e o sentido da sua ação, se torna impraticável. Em todas partes se escuta a voz de mando: planejar os consensos, (di)gerir os conflitos!

Eis aqui a lógica da “adaptação” dos horizontes disciplinares ao mundo contemporâneo: nada mais e nada menos do que a escolha, deliberada ou não, de navegar no sentido da corrente. O percurso que vai da negação da urbanística da *tábula rasa* moderna aos manuais de autoajuda que prometem mudar o mundo com a somatória de pequenas ações individuais é o que entendo como o ciclo da urbanística sem anestesia à urbanística sem agonia.

Na parte seguinte do trabalho, não procurarei sugerir qualquer forma de *Aufhebung* dessas questões. Apenas espero que a abordagem de São Paulo como *Metrópole Fluvial* permita enxergar as faíscas de uma urbanística outra, não como superação das condições nas quais toda expressão da disciplina há de ser hoje concebida, senão como tentativa de resistir, acaso desesperadamente, aos imperativos do presente. É assim que entendo o sentido de navegar na contracorrente. A ferida, se consigo atingir meu objetivo, ficará aberta.

Terceira Parte

O imaginário da Metrópole Fluvial

O sentido da coisa

Qualquer um que alguma vez tenha sobrevoado a capital paulista sabe que, quando olhada de cima, São Paulo suscita um espanto de contraditórias conotações. Pois, assim que a nossa consciência atravessa a perplexidade que se segue ao primeiro olhar, enxergar a objetivação de tal quantidade de *trabalho humano* junto não pode senão maravilhar-nos, acaso porque repentinamente a capacidade humana para transformar o mundo que habitamos fica explicitamente manifesta. Mas, imediatamente depois, um certo mal-estar nos invade. Como é possível isto ter acontecido em um período tão breve? Houve um princípio organizativo que guiasse esse processo? Qual é o *sentido* de uma aglomeração dessas proporções? A observação que Lévi-Strauss fizera em 1955 sobre as cidades americanas, segundo a qual elas passam da juventude à decrepitude sem se deter na velhice (Lévi-Strauss, 1988, p. 327), ganha assim uma força inusitada. Contudo, dentre as questões que a simples observação levanta, para nós, arquitetos, há uma que se impõe: como haveríamos de estabelecer hoje um princípio de ação sobre esse vastíssimo território que parece demandar um projeto para cada uma das suas – infinitas – esquinas?

Subitamente, olhada à luz do futuro que a noção de *projeto* guarda dentro de si, essa imensa quantidade de trabalho humano objetivado, que apenas há um instante tirava o nosso fôlego, torna-se um peso insuportável. Como se a inércia de uma gigantesca embarcação impedisse qualquer tipo de manobra, enxergamos os projetos com que estamos habituados a trabalhar apenas como infrutíferas viragens de leme antes de um inexorável impacto. Mais uma vez a pergunta: por onde haveríamos de começar?

Permitam-me aludir a um filme cuja qualidade narrativa apenas contribui a semear dúvidas sobre as minhas preferências na arte cinematográfica. Na cena de abertura da segunda parte do filme “O exterminador do futuro”, de 1991, a cidade de Los Angeles é mostrada em ruínas, arrasada por uma guerra sem precedentes. A parte da humanidade que havia sobrevivido à debacle nuclear combate contra *as máquinas* que, autonomizadas do controle do homem, ameaçam

fazê-lo desaparecer. Como uma auxese da noção do *trabalho alienado*, com que Marx analisa o empobrecimento do homem diante do mundo material que ele mesmo produz, o filme coloca em cena a dimensão *monstruosa* daquilo que, sendo criado pelo homem, volta-se contra ele. Vale lembrar que segundo Marx, no modo de produção capitalista

[...] o objeto produzido pelo trabalho, o seu produto, agora se lhe opõe como um ser estranho, como uma força independente do produtor. O produto do trabalho humano é trabalho incorporado em um objeto e convertido em coisa física; esse produto é uma objetivação do trabalho. A execução do trabalho é simultaneamente sua objetivação (Marx, 2004, p. 327).

Acredito que essa dimensão do *monstruoso* é algo que marca a experiência de uma aglomeração urbana como São Paulo, de maneira concomitante e tensa com a fascinação a que antes fiz referência. Obra suprema da criação humana, a cidade, tanto quanto a máquina do filme, vira uma ameaça para o criador, na medida em que é o resultado de um trabalho cujo sentido o produtor não controla nem compreende.

Conforme sugeri na primeira parte deste trabalho, a transformação dos modos de produzir o espaço urbano se encontra na base do estranhamento a partir do qual o próprio sentido da cidade tem entrado numa profunda crise. Milton Santos se refere a este assunto nos seguintes termos:

Em nosso mundo de hoje, quando, mais do que nunca, os objetos intermedeiam nossas ações, as grandes cidades frequentemente nos aparecem como monstruosas, intratáveis, ameaçadoras da integridade social e individual, pelo fato de que elas separam em lugar de unir e nos deixam a impressão de que empobrecem a vida cotidiana ao invés de melhorá-la (Santos, 2009, p. 11).

Não surpreendem, pois, as marcas de impotência e de claudicação que convivem no conjunto de urbanísticas que analisei na segunda parte deste trabalho.

Pois uma aglomeração urbana como São Paulo, segundo esta perspectiva, se apresenta como uma *coisa* ingovernável, diante da qual qualquer perspectiva disciplinar resulta inerme, insignificante.

É diante desse quadro que acredito que o imaginário da *São Paulo, Métropole Fluvial*, proposto no trabalho de Alexandre Delijaicov, resulta de interesse. Não porque ela represente a superação das contradições que se encontram na base da emergência tanto das urbanísticas contemporâneas quanto da própria produção do espaço urbano, senão porque ela pode ser compreendida como uma tentativa de encarar essas contradições, de dar-lhes lugar, em termos de *projeto*. Em outros termos, não porque ela suponha a superação da *coisa*, senão por que ela permite imaginar uma *outra coisa*. Não por que ela guarde dentro de si a formulação daquilo que devemos construir, senão porque ela tenta iluminar aquilo que temos direito de desejar.

A ideia que estrutura a minha leitura da *Métropole Fluvial* é que a sua potência como imaginário de uma cidade outra se funda sobre um conjunto de tensões, que antes do que oferecer soluções, permitem o surgimento de *questões* em cada um dos assuntos que desdobra. Tensões tanto no plano interno, quanto no plano do confronto com o conjunto das urbanísticas que analisei na segunda parte deste trabalho. Mas, então, estou dizendo que um projeto dessas características pode eludir qualquer pretensão resolutiva? Se a minha análise é bem-sucedida, veremos que isso não só é possível como necessário, e que apenas dessa forma o *projeto* pode evitar a catástrofe de sublimar as condições a partir das quais ele é formulado.

Um projeto, concebido desta forma, pode ser entendido como um modo de organizar um conjunto de questões, nas quais as tensões não supõem nenhuma garantia de relevância, mas sim a condição de possibilidade duma navegação na contracorrente. Nesse sentido, a *Métropole Fluvial* será analisada como uma tentativa de abordar a questão que Ângelo Bucci coloca logo no início da sua tese de doutorado: como propor projetos numa Cidade que parece ter perdido o sentido? (Bucci, 2010, p. 20).

Antes de me focar nessas tensões, como numa “carta de navegação”, procurarei balizar para o leitor não familiarizado com o projeto os aspectos

fundamentais do Hidroanel Metropolitano de São Paulo, entendido como objetivação projetual do imaginário da *Metrópole Fluvial*.

Sobrevoando aquilo que será

Uma imagem

Faz vinte minutos que o capitão do 737 anunciou o começo do descenso de aproximação a São Paulo. Recostado sobre a janela do avião, vejo as marcas inconfundíveis da cidade americana que conseguimos construir. Ziguezagueantes espelhos d'água se entrelaçam com morros que assomam de maneira arbitrária e sensual – resta saber se estas categorias acaso diferem. Entre eles se abre espaço para que se estenda, como uma gangrena em estado avançado, a mancha tênue da cidade, que intercambia de maneira aleatória pequenas construções cor de terra, pálidos galpões e torres das mais variadas alturas. O capitão se comunica novamente para anunciar que, devido ao intenso tráfego aéreo, deveremos fazer um voo de espera antes de pousar em Congonhas. A nave inicia sua viragem à esquerda e então, para nós, sentados na fila “A”, abre-se uma perspectiva quase total da cidade. Surpreendidos pelo tamanho da *coisa*, reconhecemos quase instantaneamente a represa Billings logo embaixo, o Canal do Pinheiros perpendicular ao plano da janela, arrematando no Cebolão, e o canal Billings-Taiaçupeba paralelo ao sentido da nave, espinha dorsal da Cidade-Canal que leva o seu nome.

A surpresa é enorme, pois afinal é a primeira vez que visitamos São Paulo e o Hidroanel Metropolitano nos permite compreender quase de imediato a estrutura da aglomeração urbana que pretendemos estudar. Então, subitamente, uma espécie de iluminação profana invade a nossa consciência: a neblina do horizonte se torna mais tênue e por trás dela enxergamos um vazio contínuo e irregular, que une os dois canais antes reconhecidos. É o inconfundível Canal do Tietê, sinuoso e intensamente arborizado, que fecha esse anel hidroviário que torna São Paulo, para quem olha de cima, uma ilha no meio do continente. A imagem duma geografia completamente reinventada!

São Paulo, uma ilha no meio do continente (Delijaicov, 2005, p. 393).

Se este exercício da fantasia fosse pertinente a um trabalho acadêmico, acredito que seria simples introduzir rapidamente ao leitor não familiarizado com o trabalho de Alexandre Delijaicov as principais características da São Paulo que a *Metrópole Fluvial* permite imaginar. Alertado da sua inviabilidade, a seguir repassarei os seus aspectos urbanísticos centrais conforme eles são apresentados no *corpus* analisado, apenas para oferecer ao leitor uma primeira aproximação, sem pretender com isso sugerir que a consulta das fontes diretas seja prescindível.

As águas e o território

O imaginário da *Metrópole Fluvial* parte do pressuposto de que o desenvolvimento do continente americano depende da sua integração territorial, para a qual o sistema hidroviário cumpre uma função central. Numa escala ampla, ele se enquadra na perspectiva da construção da Rede Hidroviária da América do Sul, a partir da integração das bacias hidrográficas Orinoco, Amazônica, Prata, e São Francisco. Neste contexto, o Hidroanel Metropolitano de São Paulo, na bacia do Alto Tietê, forma parte de um sistema maior dentro do qual desempenha um papel fundamental: conectar o porto de Santos com o interior do continente americano.

Figura 1. Rede Hidroviária da Grande São Paulo (Delijaicov, 1998).

[...] a implantação de uma rede hidroviária na Grande São Paulo pode contribuir para o aumento das

possibilidades de desenvolvimento econômico, social e urbano da região metropolitana. O transporte fluvial de cargas é fundamental para a estruturação das cidades e da rede de comunicação, entre cidades, no território (Delijaicov, 1998, p. 18).

A interligação do litoral paulista com as bacias do Tietê, Paraná e Prata, supõe a utilização da estrada de ferro que desce a Serra do Mar, a construção de um canal lateral e escada de eclusas na região de Salto e Itu, e a construção de uma eclusa na região de Itaipu que permite a navegação contínua até o mar. Dessa forma, este sistema integra a principal metrópole industrial da América Latina com uma vasta porção do sul do continente americano:

O Hidroanel, em sua escala metropolitana, assume o caráter de estruturador do território. Permite uma reorganização eficiente na mobilidade urbana, na gestão integrada de resíduos sólidos, na gestão de recursos hídricos e na requalificação dos espaços públicos vinculados aos rios. As vantagens do Hidroanel podem, assim, ser de ordem econômica, ecológica, social e urbanística (Grupo Metrópole Fluvial, 2011, p. 20).

Essa nova estrutura territorial permite uma racionalização energética do transporte de cargas, ligada à redução de custos do transporte hidroviário em relação ao rodoviário, uma melhoria do sistema de gestão de cargas urbanas e redução de custos operacionais, o reaproveitamento e destinação adequada de resíduos sólidos, uma melhoria na manutenção dos canais e lagos, com otimização do escoamento do material de dragagem e aperfeiçoamento de operação e aumento da capacidade do sistema de macrodrenagem e abastecimento de água. Tudo isto também permite uma redução da emissão de gases poluentes e uma considerável melhoria nos congestionamentos rodoviários ligados à diminuição de caminhões nas principais artérias urbanas (Grupo Metrópole Fluvial, 2011, p. 20).

Portos, cargas e o sistema hidroviário

O sistema hidroviário principal da *Metrópole Fluvial*, constituído pelo Hidroanel Metropolitano, está formado por 170 quilômetros de vias navegáveis, divididos em 3 subsistemas: Carapicuíba, Itaquaquecetuba e Anchieta. A cada um deles corresponde um dos Tri-portos do sistema, localizados no entroncamento do sistema hidroviário, ferroviário e rodoviário da metrópole paulista. Esses portos estão encarregados das funções de triagem, processamento e destinação final de todas as cargas públicas da metrópole, que são tratadas de acordo com os conceitos de Logística Reversa e Ecologia Industrial.

Navegabilidade dos canais principais que conformam o Pequeno Anel e o Hidroanel Metropolitano de São Paulo (Grupo Metrpole Fluvial, 2011, p. A003B).

Os Tri-portos recebem, através das hidrovias, resíduos provenientes dos 36 Dragaportos, 4 Lodoportos, 60 Ecoportos e 14 Transportos que completam o sistema de portos do Hidroanel Metropolitano de São Paulo, e permitem a transferência de cargas de origem ou destino aos outros modais que compõem a rede metropolitana de transportes. Os eco-pontos, localizados no interior dos bairros que compõem a *Metrópole Fluvial*, estendem a abrangência capilar do sistema, que ultrapassa o alcance dos setores diretamente banhados por cursos de água.

Se bem o sistema de hidrovias projetado permite o transporte de passageiros, ele constitui apenas um complemento de pequeno alcance aos principais modais de transporte existentes. Ele resulta útil nos horários de demanda pico e em trechos específicos nos quais a possibilidade de atravessar largos corpos de água representa uma vantagem à circunvalação dos seus perímetros – como no caso das represas. De qualquer forma, o transporte de passageiros oferece passeios lacustres aos turistas que visitam a *Metrópole Fluvial* e, fundamentalmente, àqueles que, alertados que na aglomeração urbana contemporânea sempre se é estrangeiro, sejam capazes de percorrer a cidade sob a marca e o espanto da primeira visita:

[...] o transporte de passageiros, mesmo com o tempo de eclusagem, pode ser uma alternativa aos demais meios de transporte, por ser um percurso apazível. O passageiro, viajando ao longo do canal, vai gozar de um panorama bonito do Parque Urbano. Será um meio de transporte e um meio de lazer. A velocidade baixa das embarcações permitirá ao passageiro usufruir e contemplar a paisagem verde e aquática de uma Cidade-Parque Fluvial. O passageiro poderá ser um turista da sua própria cidade navegando ao longo do canal-turístico (Delijaicov, 1998, p. 37).

Ainda assim, é o transporte fluvial de cargas o mais adequado à hidrovia. Elas se dividem em dois grandes grupos. Cargas públicas, compostas por sedimentos de dragagem das próprias hidrovias, lodo das Estações de Tratamento de Água e das Estações de Tratamento de Esgoto, lixo urbano, material de entulho e, por fim, terra. E por outro lado, cargas comerciais compostas por resíduos

reversíveis comercializáveis, insumos para a construção civil, e produtos hortifrutigranjeiros. Transportar este conjunto de cargas através do sistema de hidrovias e portos urbanos permite uma redução drástica na frota de caminhões que circulam no tecido urbano, diminuindo o trânsito e a emissão de gases poluentes.

Referência de projeto: transporte de cargas urbanas (Delijaicov, 2005, p. 193).

A esse sistema principal se somam mais de 200 km de canais navegáveis nos afluentes dos rios Tietê e Pinheiros, que permitem a navegação de pequenas embarcações em direção do centro da *Metrópole Fluvial*, totalizando um sistema de aproximadamente 400 km de hidrovias urbanas. Trata-se, assim, de uma rede capilar composta por grandes vias navegáveis nas quais desembocam canais estreitos e rasos que permitem o deslocamento das cargas. Os canais navegáveis não se limitam, portanto, às cotas baixas dos canais principais, senão que se estendem em sentido perpendicular a eles, “irrigando” o território compreendido pelo o Hidroanel, tanto no seu interior quanto nas áreas exteriores ao seu perímetro, penetrando no tecido urbano.

Referência de projeto: navegação de em canais estreitos e rasos (Delijaicov, 2005, p. 244).

O Parque Fluvial e a topologia da metrópole

Nos entroncamentos entre cursos d'água, são projetados *lagos* e *deltas artificiais*, que, do ponto de vista da paisagem urbana, celebram o encontro entre hidrovias, reforçando o seu caráter simbólico: esses pontos de entroncamento são para a *Metrópole Fluvial* sempre significativos, e, portanto, neles são localizados os portos e equipamentos culturais que animam o uso dos parques fluviais.

Represa do Rio Grande e canal lateral de navegação do Rio da Estiva (Delijaicov, 2005, p. 329).

Do ponto de vista técnico, esses pontos recebem os diversos tipos de portos que compõem o sistema, e, simultaneamente, eles contribuem para a regularização da vazão na época da chuva. A redundância de canais nos deltas artificiais evita os alagamentos nos picos de vazão, e a criação dos lagos cumpre a função de estender a superfície de locação das águas na época da chuva, adotando não a lógica do incremento de velocidade de escoamento, senão da superfície inundável, conforme o funcionamento natural das várzeas. Nos terrenos altos, o sistema proposto supõe uma alternativa à construção de piscinões de retenção, e propõe a recuperação das nascentes e criação de parques fluviais inseridos nos bairros, com pequenos espelhos d'água que ampliam a superfície de inundação e contribuem para a retenção das águas na época da chuva. À jusante desses córregos, canais estreitos e rasos permitem a navegação de pequenas embarcações e estruturam parques lineares de menor escala.

O Parque Fluvial será também desenhado pelas superfícies das águas dos canais e lagos dos rios. Na foz de cada afluente e junto das eclusas de navegação os canais dos rios serão alargados, formando lagos. Em alguns trechos dos canais, serão construídos canais laterais que formarão ilhas alongadas, onde poderão estar o parque, marina, piscinas públicas etc.

A Cidade-Parque Fluvial será desenhada pela trama de canais, lagos, ilhas, penínsulas artificiais, projetados, interligados formando um sistema de navegação dentro de um sistema de lazer (Delijaicov, 1998, p. 69).

Desta maneira, a *Metrópole Fluvial* supõe também uma alternativa para o controle das águas que visa evitar as enchentes:

[...] o projeto do Hidroanel aumenta a área de superfície d'água na metrópole, através da constituição de lagos e canais e implementação de áreas permeáveis, com parques fluviais. Serão três principais lagos-navegáveis:

lago da Penha, lago de São Miguel Paulista e lago de Itaquaquecetuba. Estes lagos, próximos à cabeceira do Rio Tietê, aumentam a capacidade de controle e retenção das águas na bacia por meio de um sistema de barragens móveis. Os lagos amortecerão os volumes escoados atuando como bacias de retenção, com a capacidade de resguardo de um volume aproximado de 16.000.000 m³, equivalente à variação de 1 metro de lâmina d'água dos lagos artificiais propostos no projeto, evitando inundações na área urbana (Grupo Metrópole Fluvial, 2011, p. 16).

Já nos canais principais, que compõem o escopo específico do projeto do Hidroanel Metropolitano de São Paulo, o imaginário da *Metrópole Fluvial* sugere a implantação dos grandes logradouros à escala da maior aglomeração urbana da América do Sul. O canal do Tietê, do Pinheiros e da Cidade-Canal Billings-Taiaçupeba conformam a estrutura principal de espaços livres da metrópole, ao longo da qual circulam as grandes chatas de transporte de cargas públicas, e em torno da qual se compõe o parque fluvial contínuo da metrópole.

[...] ao transformar os principais rios da cidade em hidrovias, e considerando também suas margens como espaço público principal da metrópole, o caráter cívico/social das águas de São Paulo é reforçado (Grupo Metrópole Fluvial, 2011, p. 6).

O ambiente fluvial, no canal lateral Taiaçupeba Mirim (Grupo Metrpole Fluvial, 2011, p. A316b).

Neste ponto, o imaginrio permite vislumbrar uma So Paulo antes inimaginvel, criando para a vastido do tecido indiferenciado da cidade uma nova e inusitada topologia espacial: uma urbanizao de beira-rio, na qual os canais e os seus parques conformam uma centralidade linear escala da metrpole:

A ideia [] que o sistema de reas livres pblicas forme uma rede continua de espaos verdes, parques fluviais urbanos que permita o percurso de pedestres e ciclistas. O parque fluvial est integrado cidade porque no existe uma rodovia urbana como um obstculo intransponvel. O conceito fundamental a continuidade de percurso ao longo e continuidade e frequncia de ligaes entre as margens e entre o parque e a cidade. As pontes e o bulevar fluvial fazem esta transio

continuada. O parque fluvial da cidade-canal tem a continuidade similar ao do caminho das águas.

[...]. O canal navegável é o eixo estruturador dos portos e equipamentos municipais ligados ao turismo, esporte e lazer fluviais. Ao longo do parque fluvial portos para aluguel de barcos a remo, vela e pedalinho, clubes municipais de vela, escola municipal de remo e vela, escola municipal de pesca e aquacultura, centro de educação ambiental etc. O turismo fluvial é formado pelas embarcações de passeio, barco-bus, e casa-barco.

Ao longo da orla fluvial, no parque fluvial urbano, junto às pontes de equipamentos, estão implantados os balneários municipais, cada um com um conjunto aquático formado por três piscinas – infantil, recreação e treino – e solário que simbolicamente representa a praia fluvial urbana.

A praia fluvial urbana do parque do canal de navegação é constituída pelos conjuntos de piscinas públicas e pelos campos gramados e ajardinados do parque. Os bosques fazem as penumbras e sombras entre o solário e o bulevar fluvial.

Os banhos públicos estão implantados, ao lado dos sanitários públicos, ao longo de toda orla fluvial da cidade-canal. Equipamento lúdico com jogos d'água e brinquedos-máquina como cachoeiras artificiais.

As pontes de pedestres e ciclistas compõem o ambiente do parque fluvial. Os calçadões e ciclovias, densamente arborizados, do bulevar fluvial são terraços debruçados para a vista do canal-parque (Delijaicov, 2005, pp. 337-338).

Parques fluviais, semiparques e canais estreitos conformam, assim, um sistema hierarquicamente organizado de espaços livres distribuídos na superfície

urbanizada, conforme a estrutura geomorfológica do território. Esta nova matriz recebe, por sua vez, um conjunto de programas públicos capaz de organizar uma topologia espacial da metrópole na qual as águas cumprem o papel estruturante.

Eclusas, pontes e a métrica do Bulevar Fluvial

Pontes fixas e móveis, cujo tabuleiro adota a cota da rua, modulam o comprimento das hidrovias e bulevares, criando mirantes sobre os parques fluviais. A frente desses novos logradouros públicos é formada por edifícios de habitação social, avarandados diante do canal e cujo pavimento térreo recua em relação à projeção do edifício – criando na calçada um passeio sombreado. Esses *Bulevares Fluviais*, conforme os denomina o autor, substituem as atuais avenidas de fundo de vale, e estão compostos pelo canal, o parque linear, a ciclovia, a linha de VLT, a via urbana de circulação de carros e largas calçadas. Eles estão modulados longitudinalmente pelas pontes e eclusas da hidrovia e delimitados pelas novas frentes de habitação social.

O bulvar fluvial é a principal rua que reúne as qualidades da vitalidade das ruas e calçadas, a vida da rua, com a condição de terraço linear, passeio público, debruçado para o parque-canál.

O bulvar fluvial é um largo passeio público arborizado ao longo da orla do parque do canal e é a extensão da habitação e da praia fluvial: um lugar de encontros, conversas, passeios e repousos. *riverwalk*, *waterscape* e *promenade* fluvial.

Os prédios do bulvar fluvial têm uso misto, lojas, cafés, restaurantes e bibliotecas no pavimento térreo, escritórios e serviços na sobreloja e habitação social nos demais pavimentos (Delijaicov, 2005, p. 354).

Seção típica de parque estreito, ao longo do Canal Tamanduateí. Habitação social, calçada coberta e ponte fixa (Delijaicov, 1998).

Ao longo dos canais principais do Hidroanel Metropolitano, 20 eclusas permitem as transposições de nível necessárias para a total navegabilidade do sistema, e dezenas de outras eclusas modulam os canais estreitos que penetram no interior do tecido urbano. Todas elas constituem pontos significativos do sistema de parques lineares da *Metrópole Fluvial*, segundo expressa Delijaicov:

Parque da Eclusa (museu das máquinas hidráulicas, brinquedo-máquina). As eclusas são endereços focais para o parque fluvial. O parque da eclusa está dentro do parque fluvial, tratado com uma máquina hidráulica. O parque da eclusa é estação-ciência ou cais da técnica. Cada eclusa é um centro de educação ambiental e da história da técnica — a roda d'água, do moinho d'água e de vento — que coloca a educação pública com a escola “explodida na cidade” (Delijaicov, 2005, p. 339).

Eclusas e pontes constituem os elementos que modulam os eixos lineares dos canais. Ambos atribuem aos canais uma métrica, um ritmo, que define os lugares de encontro da metrópole. No cruzamento entre vias navegáveis e pontes, prevê-se um *adensamento*, isto é, uma concentração de programas de valor simbólico que reforçam o sentido desses entroncamentos como “esquinas”. Estes

adensamentos se expressam através de edificações de maior altura – torres de equipamentos, trabalho ou habitação –, que pontuam a paisagem da *Metrópole Fluvial*.

Cidade Canal Billings-Taiaçupeba

Até agora, vimos aspectos da *Metrópole Fluvial* sempre ligados a projetos de transformação da São Paulo existente. Porém, um dos projetos fundamentais sob o qual a *Metrópole Fluvial* se funda é a construção de uma cidade nova, na qual as águas representam o elemento estruturador. Refiro-me à Cidade-Canal Billings-Taiaçupeba, projeto de cidade linear estruturada ao longo do feixe de infraestruturas rodo, ferro e hidroviárias. No seu eixo se encontra o canal lateral e a escada de eclusas que transpõe o divisor de águas entre o Rio Estiva, na bacia do Rio Pinheiros, e do Rio Taiaçupeba Mirim, na bacia do Rio Tietê, fechando assim o anel hidroviário de São Paulo.

Esquema de Cidade-Canal, conforme estudos iniciais (Delijaicov, 1998).

O projeto da Cidade-Canal supõe uma operação projetual diferente do resto dos projetos que estão compreendidos no imaginário em questão, pois ela se encontra numa área menos densamente ocupada, na qual resulta menos dificultoso desdobrar o repertório urbano elaborado por Alexandre Delijaicov, e sugerir um traçado majoritariamente novo embora articulado com fragmentos urbanos existentes. Implantada ao longo de uma estreita faixa de dezessete quilômetros, esta cidade se desenvolve linearmente entre a represa Billings e a represa Taiaçupeba.

No eixo do Parque Fluvial da Cidade-Canal, um canal lateral ao curso natural do rio conforma a hidrovia e a escada de eclusas.

A construção do Canal Lateral de Interligação das represas Billings e Taiaçupeba, com 17km de comprimento e 30m de largura, contribui para o controle do nível das águas nas represas, articulando a gestão hídrica com o sistema de abastecimento. A conexão das duas Represas de abastecimento permite a condução do excesso de água do sistema Tietê Cabeceiras, através de estação elevatória e vertedouro (Grupo Metrópole Fluvial, 2011, p. 18).

Cais e praias urbanas conformam as bordas do Parque Fluvial, que recupera a mata ciliar do Taiaçupeba Mirim ao longo do canal, compondo a paisagem de uma natureza completamente construída. Na intersecção do rio Taiaçupeba Mirim com os seus afluentes, na orla lacustre da Cidade-Canal, são implantados lagos que permitem a alimentação do canal de partilha, animando a paisagem do parque fluvial.

No cruzamento entre o canal e as pontes, junto às estações do transporte sobre trilhos, Delijaicov sugere a implantação de Pontes de Equipamentos Sociais, isto é, praças de equipamentos públicos de educação, cultura, esporte e lazer. Trata-se de pontos especiais, que conformam polos que modulam a orla fluvial da Cidade-Canal.

Uma leitura possível

A dissertação de mestrado do professor Alexandre Delijaicov, intitulada “Os rios e o desenho da cidade: proposta de projeto para a orla da grande São Paulo”, orientada pelo professor Arnaldo Martino e apresentada na FAU-USP em 1998, constitui a pedra fundamental de uma pesquisa de projeto que gira em torno da imagem de São Paulo tornada uma *Metrópole Fluvial*. Trata-se de um documento seminal, pois ele guarda dentro de si os fundamentos projetuais que seriam desdobrados, ao longo de duas décadas de pesquisa, nos posteriores documentos do *corpus* a que me proponho analisar. Refiro-me à tese de doutorado, intitulada “São Paulo, Metrópole Fluvial: os rios e a arquitetura da cidade”, apresentada em 2005 também sob a orientação de Arnaldo Martino, e os “Estudos de pré-viabilidade técnica, econômica e ambiental do Hidroanel Metropolitano de São Paulo”, desenvolvidos em 2011 pelo Grupo Metrópole Fluvial, coordenados por Alexandre Delijaicov junto aos arquitetos André Takiya e Milton Braga. Nesse sentido, esses três documentos podem ser compreendidos como o desenvolvimento de uma pesquisa única que apresenta, porém, momentos diferentes, nos quais é possível reconhecer modos específicos de enunciação.

Diante dos dois primeiros textos, pouco ajuda a estrutura dos sumários, pois as questões são introduzidas de acordo com princípios argumentativos pouco frequentes no mundo acadêmico: citações diretas que se entrecruzam com a voz do narrador, parágrafos inteiros que se repetem em diversos momentos do texto, ideias que voltam uma e outra vez sob a forma duma grande anáfora. Como se o conceito de *redundância*, que permite às infraestruturas hidráulicas diminuir a vulnerabilidade de um sistema de interdependências, tivesse orientado a prosa, as questões fundamentais voltam criando no leitor uma atmosfera de leitura quase onírica. Como numa espiral, os assuntos regressam, mas sempre com uma abrangência algo diferente, irrompendo na nossa consciência até entrarmos, gradualmente, num estado em que a potência das imagens relega a um segundo plano a lógica que demanda causas e consequências na sequência narrativa. Como se se tratasse de um *mantra*, na sua dissertação de mestrado e na tese de doutorado, Delijaicov se vale de

um pequeno conjunto de conceitos que ilustram, com vigor inusitado, a reformulação de um vastíssimo território.

Nesses dois primeiros textos, de 1998 e 2005, Alexandre Delijaicov não propõe uma estrutura teórico-dedutiva que procure sustentar a dimensão projetual entendida como uma consequência decorrente de um planteio inicial. Os textos partem de uma *imagem* que constitui, *per se*, uma categoria de projeto: São Paulo imaginada como *cidade fluvial* num primeiro momento, como *Metrópole Fluvial*, num segundo. Ao longo destes documentos, as categorias são postas à prova, desdobrando diversas escalas de aproximação e intercalando aspectos técnicos do projeto com os aspectos simbólicos do imaginário que o sustenta. Isto define um aspecto central do trabalho de Delijaicov, que caracteriza os três documentos citados: o *projeto* é entendido como forma específica de produção de conhecimento dentro do campo da arquitetura e da urbanística. Nesse sentido, embora elaborados dentro da esfera acadêmica, os dois primeiros textos podem ser compreendidos em termos análogos ao memorial descritivo que representa o terceiro documento. Em outros termos, como uma “literatura da arquitetura”.

Partir de uma imagem entendida como *categoria*, estruturando o trabalho em torno dela, representa um modo de interrogar a cidade de São Paulo como objeto de estudo, toda vez que a noção de *projeto* fica definida como forma específica de conhecimento. Nesse sentido, acho possível afirmar que, no centro da abordagem proposta por Delijaicov, há um procedimento *indutivo* no qual a imagem proposta não surge como resposta a problemas previamente formulados, senão que é ela o ponto de partida que possibilita o surgimento dos *assuntos* que o projeto levanta. Para o arquiteto paulista, projetar não supõe uma *resposta* a um problema formulado *a priori*, nem a tradução em termos técnicos-espaciais de categorias que surgem de uma operação teórica prévia. O projeto é a própria pesquisa.

Esta questão é central, pois supõe um modo de relação diferente com as demandas que necessariamente tensionam um projeto urbanístico. Se na segunda parte deste trabalho vimos que, de um modo ou de outro, as urbanísticas analisadas adaptam seu instrumental projetual às demandas que definem o que chamei de “sentido da corrente”, entender o próprio projeto como o momento da pesquisa

permite inverter essa relação. O projeto se torna o lugar no qual essas demandas são articuladas, só na medida em que permitem estruturar o discurso do projeto.³⁹ Em outras palavras, é o *projeto* aquilo que abre o lugar onde os assuntos ganham forma, de modo tal que a proposta não supõe necessariamente uma instância de superação ou síntese de uma contradição prévia, senão que constitui o momento de levantar essas contradições, organizá-las e repensá-las.

Ao longo deste trabalho, utilizei as noções de *urbanismo* e de *urbanística* com um conceito próprio para cada uma delas. Não é o momento de aprofundar sobre a distinção conceitual que as separa, dado que a maneira com que ambas as categorias aparecem na literatura da urbanística é ambígua e muitas vezes contraditória, tornando necessária uma abordagem específica do problema. Porém, acho oportuno apenas dizer que com *urbanismo* tenho aludido ao amplo campo interdisciplinar que aborda questões relativas à aglomeração urbana. Campo cuja extensão torna impensável a definição de práticas disciplinares específicas, e dentro do qual convivem diversas disciplinas, assim como diversas linguagens. Dentro desse campo podemos incluir a *urbanística*, indizivelmente ligada à noção de *projeto*. O *projeto* não é nem tradução nem síntese de um raciocínio prévio. Ele não codifica o conhecimento em termos espaciais, senão que é ele mesmo a matriz do conhecimento, definindo uma linguagem específica que pode conflitar com as demais que compõem o campo do urbanismo. Nesse sentido é que considero possível circunscrever o trabalho de Delijaicov dentro do campo da *urbanística*, pois é o *projeto* a sua forma específica de conhecimento.

Diante deste *corpus* singular, diversas abordagens resultam possíveis. Inclusive aquela que, em tom positivista, procura encontrar na *Metrópole Fluvial* uma

³⁹ Este assunto pode ser compreendido, por exemplo, se pensarmos no modo pelo qual a Política Nacional de Recursos Hídricos (lei no 9.433, de 08/01/1997), Política Nacional de Resíduos Sólidos (lei no 12.305, de 02/08/2010) e Política Nacional de Mobilidade Urbana (lei no 12.587, de 03/01/2012), são tratadas como pilares do Hidroanel Metropolitano, no memorial do projeto (Grupo Metrópole Fluvial, 2011, p. 6). Se olharmos nos documentos precedentes, é simples compreender que essas demandas são articuladas num projeto cuja matriz estava previamente definida, e dentro da qual essas políticas cobram sentido como fundamentos em favor do projeto, sem ser, porém, aquilo que o justifica.

síntese capaz de tornar São Paulo mais “eficiente”, mais “produtiva”, mais “atraente” etc. Pois nada impede de compreender os aspectos técnicos do Hidroanel Metropolitano sob a perspectiva de uma *racionalização* da máquina urbana, e a situação atual da metrópole como o tipo ideal de catástrofe a ser transformada numa “oportunidade” lucrativa de mais desenvolvimento e renovação. Diante desta possibilidade latente, torna-se relevante ensaiar uma leitura capaz de lhe contrapor uma perspectiva na qual pouco interessa encontrar a alquimia de um discurso salvador, o brilho duma ideia radicalmente nova, ou o programa de uma ação urbana inédita no campo disciplinar. Leitura, pois, não focada em acrescentar mais uma “entelêquia brilhante” ao mercado das ideias – que condena a novidade à obsolescência programada –, senão em abordar a *Metrópole Fluvial* como “objeto tenso”. Nesta perspectiva, aquilo que torna relevante esse imaginário não é a dimensão afirmativa do projeto, senão as tensões que o tornam um complexo e fértil modo de refletir sobre a aglomeração urbana contemporânea, capaz de levantar questões que as urbanísticas hegemônicas sistematicamente ignoram. Antes que um conjunto de respostas aos problemas de São Paulo, o imaginário da *Metrópole Fluvial* constitui um conjunto de interrogantes à urbanística contemporânea.

A seguir, procurarei me aproximar dessas questões, que podem ser circunscritas em dois grandes grupos: tensões espaciais e tensões temporais da *Metrópole Fluvial*. Essa será também a ordem em que os assuntos serão analisados.

Tensões espaciais

O sistema e a singularidade

Qualquer um que olhar pela primeira vez São Paulo do mirante da Pedra Grande, na Serra da Cantareira, terá a impressão de que aquela irregular mancha pálida à sua frente é apenas o resultado de um acaso, e a mais acabada expressão do caos contemporâneo. Uma metacolagem, se a expressão for aceita.

Porém, na sua tese de doutorado, intitulada *A construção do caminho*, Fernando de Mello Franco nos permite compreender que onde o olho desprevenido enxerga caos, o “sucesso” de São Paulo no último século indica a existência de uma certa ordem (Mello Franco, 2005). Assim, o autor se questiona em torno daquilo que permite que São Paulo seja, ainda que em condições paupérrimas para a reprodução da força de trabalho, o principal centro produtivo da América Latina. Afinal, sabemos que talvez Deus seja capaz de jogar dados, mas a burguesia não.

Para explicar esse aparente desajuste, o autor aborda os processos de infraestruturação do território metropolitano, com especial ênfase nas várzeas dos seus principais rios. Assim, ele explica que por trás do caos de superfície, São Paulo foi, ao longo do século XX, rigorosamente projetada como uma máquina técnica capaz de organizar e expandir a produção industrial capitalista. Nessa leitura, na qual ele recoloca as infraestruturas num lugar central da discussão sobre o destino da aglomeração urbana contemporânea, os rios ocupam um lugar central. Eles constituem a rede fundamental a partir do qual o resto dos sistemas técnicos da metrópole foram implantados. Assim, a história de São Paulo é explicável, em boa medida, pelos processos de tecnificação das suas várzeas. Esta pesquisa ganha especial valor hoje, após décadas de um gradual e sintomático deslocamento do assunto das infraestruturas do campo da urbanística a olhares técnicos ultraespecializados – a partir de então responsáveis por lidar, de maneira cada vez mais fragmentária, com essa dimensão crucial da produção do espaço urbano.

Represas e principais cursos de água da Região Metropolitana de São Paulo.

A perspectiva sob a qual se desdobra o trabalho de Alexandre Delijaicov, já desde o início da década de 1990, é precursora desta ideia para a qual a rede de infraestruturas em geral, e o sistema hídrico em particular, constituem a estrutura óssea da metrópole, o seu esqueleto. Neste sentido, acredito que o conjunto de procedimentos projetuais sob os quais a *Metrópole Fluvial* é imaginada indicam uma tentativa de recolocar as infraestruturas no centro do debate da prática disciplinar, pois afinal elas são um meio para intervir de maneira estrutural na metrópole.

Talvez como nenhum outro elemento constitutivo da cidade, as águas representam um problema que afeta de maneira uniforme a sua superfície. Não estou sugerindo que a totalidade do espaço urbano esteja preparado da mesma forma para lidar com elas. Evidentemente, qualquer estrutura hidro-geomorfológica possui áreas mais comprometidas que outras, que a espacialização de estrutura de classes das nossas cidades acentua. Estou dizendo apenas que as águas não escolhem onde cair. E, portanto, pensá-las como problema implica abordar o território da metrópole como um todo, pois jogar o problema à jusante não representa uma solução senão apenas o deslocamento das suas consequências.

No trabalho de Alexandre Delijaicov, esta condição é utilizada no sentido contrário, isto é, ela é transformada numa forma de entrada no problema da aglomeração urbana contemporânea: uma forma de leitura capaz de não fragmentar o texto que se pretende compreender. A questão das águas se torna, assim, uma oportunidade de abordar a aglomeração urbana que visa não reproduzir, nos procedimentos projetuais, as fraturas que a constituem – e que as urbanísticas contemporâneas parecem inexoravelmente consolidar.

Mais do que uma questão de escala, o que define esta aproximação é a sua natureza sistêmica. Assim, o imaginário projetual da *Metrópole Fluvial* coloca uma pergunta de interesse e urgência para a nossa disciplina: é possível abordar hoje os problemas de uma aglomeração urbana de 20 milhões de habitantes⁴⁰ com a lógica fragmentaria que caracteriza as urbanísticas que reproduzem a cidade arquipélago contemporânea?

Tanto a sua abrangência territorial como a condição sistêmica da sua natureza infraestrutural, colocam o conjunto de projetos que o imaginário desdobra como matriz para o desenvolvimento da metrópole, sem que isso implique atentar contra as particularidades de cada um dos trechos que compõem o sistema.⁴¹ Eis aqui uma tensão fundamental do imaginário da *Metrópole Fluvial*, entre a sua dimensão como sistema e o conjunto de particularidades que permite descobrir. Pois, a rigor, se cada curso d'água é único na sua conformação geomorfológica, uma abordagem sistêmica das relações que entre eles se estabelecem de nenhum modo implica uma homogeneização do espaço urbano. A sistematicidade da proposta radica em pensar a lógica segundo a qual as características próprias de cada um dos trechos se vincula ao resto da rede. Trata-se de um modo de pensar a totalidade desde a dimensão da *união* e não da *unificação*, recuperando os temas que Milton Santos utiliza na seguinte passagem:

⁴⁰ 20,31 milhões de habitantes. IBGE 2010.

⁴¹ Segundo Mello Franco, toda mudança sistêmica que aja sobre as formas de uso das várzeas como estrutura espacial tem poder de reverberação sobre o conjunto da metrópole (Mello Franco, 2005, p. 13).

As tentativas de construção de um mundo só sempre conduziram a conflitos, porque se tem buscado unificar e não unir (Santos, 1997, p. 32).

A dimensão sistêmica como condição de possibilidade tanto no plano do geral como do particular, constitui um contraponto à lógica urbanística hoje hegemônica, pois inverte o sentido da leitura e da abordagem projetual: a sua “terapêutica” não se apoia em nenhuma fé nos processos de indução ou sinergia, nem nas narrativas dos contágios de bem-estar ou das saudáveis metástases de urbanidade, com que hoje atrelamos o destino da metrópole ao sucesso de algumas das ilhas que a compõem –que, aliás, sempre resultam ser as mesmas. A *Metrópole Fluvial* consegue desenhar o entroncamento entre dois córregos no miolo do bairro, ou sobre a praça d’água que anima o mercado, apenas por que antes se ocupa de sistematizar uma lógica para o sistema metropolitano.

A seguir veremos que isso não significa que se trate de uma abordagem de natureza exclusivamente dedutiva, senão que as escalas de abordagem no trabalho de Delijaicov se entrelaçam numa permanente dialética.

A esquina e a metrópole

O imaginário da *Metrópole Fluvial* não se desdobra como uma sequência de aproximações lineares, senão que nele se entrecruzam projetos de escalas contrapostas, dialeticamente relacionados entre si.⁴²

Como vimos na segunda parte da dissertação, a partir do colapso dos grandes projetos e da febre planificadora, o nosso otimismo em relação ao destino do espaço urbano passou a estar depositado nas pequenas intervenções. A respeito disso, é evidente que o imaginário projetual que sustenta a *Metrópole Fluvial* se dirige

⁴² Embora este aspecto seja menos evidente no projeto do Hidroanel Metropolitano, por razões ligadas à interlocução do projeto, ele não deixa de estar presente, pois à clara aproximação escalar que o conjunto de mapas apresenta, se sobrepõem, no memorial descritivo, considerações pontuais sobre as implicações do imaginário de projeto na escala do cotidiano.

na direção contrária. Mas isto não significa que a abordagem fique restrita à grande escala, senão que ela é constantemente alternada com desenhos minuciosos numa escala capaz de explicitar os atributos espaciais do canal, o boulevard fluvial e os prédios que compõem as novas frentes urbanas. Dessa forma, os projetos incorporam um repertório cuidado de componentes urbanos que configuram o ambiente fluvial: ciclo-faixas, passeios cobertos, calçadas arborizadas, térreos elevados e térreos rebaixados, mezaninos, varandas sobre os bulevares fluviais, passarelas e pontes fixas ou móveis, e assim por diante.

Detalhe do túnel canal do Canal Billings - Taiaçupeba (Delijaicov, 2005, p. 383).

As escalas com as quais Delijaicov opera se desdobram numa espécie de movimento pendular, no qual o salto de uma à outra é tão radical como a passagem da equina à metrópole. Assim, saltos constantes entre a lógica dos detalhes e os diagramas da grande escala ritmam uma oscilação na qual as operações de projeto se ajustam.

Consideremos, por exemplo, a imagem que o autor introduz da São Paulo inundada na cota 740:

O desenho dos lagos formados, pelos aterrados do Brás e do Gasômetro, na várzea do Carmo no início do século XX e as imagens de cidades construídas “sobre as águas”: Veneza, Amsterdã; sugere uma análise da história da cidade de São Paulo, e do processo de canalização dos rios e ocupação das várzeas, a partir de uma ideia, oposta, de projeto. A ideia de Cidade-Parque Fluvial, construída sobre as águas do Tietê represado na cota 740, por exemplo. Nível suficiente para inundar definitivamente as várzeas e formar lagos, penínsulas e ilhas que serão moldadas para a construção da cidade. Uma barragem em Santana do Parnaíba, nesta cota, alguns canais laterais e canais de derivação, barragens móveis, eclusas etc., e a colina do centro histórico seria transformada em península, pelas águas do Anhangabaú e Tamanduateí. Daí parte a ideia de projeto da Cidade-Parque Fluvial (Delijaicov, 1998, p. 51).

Esquema da ligação hidroviária do Médio e do Alto Tietê (Delijaicov, 1998).

Partir dessa imagem permite a Delijaicov correr o horizonte do possível, impulsionando a imaginação de uma paisagem radicalmente outra. Mas ela não representa o ponto de chegada do projeto que a *Metrópole Fluvial* esboça, pois quando oposta às seções dos canais propostos na região central da cidade, essa tensão espacial abre passo a um conjunto de projetos que se ajustam às condições das várzeas intensamente ocupadas da cidade atual. Dessa maneira, os largos vales alagados se tornam conjuntos de canais estreitos e rasos, que se adaptam ao tecido urbano existente.

Delta artificial na foz do Canal Tamanduateí, lago no Canal Tietê, lagos e ilhas artificiais no Pátio do Pari, no Parque Don Pedro e no bairro da Mooca (Delijaicov, 2005, p. 162).

Máquina e fruição

Como se se tratasse do encontro da *ponte* com o *canal*, do entroncamento entre vias aquáticas e terrestres, há duas dimensões da *Metrópole Fluvial* que se entrecruzam de maneira tensa nos textos, produzindo uma fricção, um adensamento. Esta tensão poderia ser formulada a partir da seguinte questão: trata-se de uma aproximação de natureza técnica à viabilidade da aglomeração urbana contemporânea, ou de uma aproximação de natureza simbólica à ideia da *refundação* duma cidade ligada à fruição?

A particularidade do imaginário analisado reside em que ambas as perguntas podem ser respondidas afirmativamente, embora nenhuma delas consiga explicar *per se* o alcance do trabalho. Essa ambiguidade caracteriza dois aspectos mais férteis da *Metrópole Fluvial*: como aproximação técnica ao problema da estruturação metropolitana, se apoia nas águas como elemento simbólico de uma nova urbanidade; como aproximação imaginária à utopia de uma cidade refundada, se apoia num repertório técnico rigorosamente definido. Trata-se de uma aproximação pendular, tensionada por esses dois polos que localizam a proposta num terreno ambíguo. Não se trata da objetivação do raciocínio do engenheiro, nem do devaneio do poeta – e por isso esse imaginário difícil de circunscrever acaso indique os limites do território próprio da arquitetura.

Há duas categorias – imagens, poderia também dizer – que se referem ao espaço da *Metrópole Fluvial*, que funcionam como balizas destes dois assuntos contrapostos.⁴³ Refiro-me à noção de *Cidade-Porto Fluvial* e à noção de *Cidade-Parque Fluvial*. Elas constituem o primeiro dos assuntos tratados em “Os rios e o desenho da cidade”, e englobam um conjunto de temas que convivem de maneira implícita ao longo dos trabalhos posteriores. Essas duas formas espaciais representam dois contrapostos do imaginário em questão: a *Metrópole Fluvial* como produto de um olhar técnico, e ela como refundação simbólica da cidade pensada como espaço do disfrute – conforme veremos mais adiante.

⁴³ Elas se referem à Cidade Fluvial, categoria utilizada de forma prévia à mudança conceitual a partir da qual Alexandre Delijaicov começa a utilizar a imagem da *Metrópole Fluvial*, na passagem da sua dissertação de mestrado à tese de doutorado.

Tri-porto de Carapicuíba, (Grupo Metrpole Fluvial, 2011, p. A302)

No imaginrio da *Metrpole Fluvial*, Delijaicov constri um repertrio de imagens que contrapem essas duas formas espaciais, dentro das quais h duas que se destacam. Refiro-me, em primeiro lugar, ao Tri-porto, pois ele representa a mxima expresso da dimenso tcnica necessria para o funcionamento da aglomerao urbana – ponto de confluncia de diversos modais de transporte, equipamento industrial capaz de processar a totalidade das cargas urbanas – e, simultaneamente, um ponto de atrao em torno do qual se organizam parques fluviais e centros cvicos escala da metrpole. O porto como dispositivo tcnico se torna aquilo que anima o espao de lazer e fruico do imaginrio – desdobrarei as implicaes desta relao quando tratar das tenses temporais.

A ponte como mirante: o Canal e o Parque Fluvial (Grupo Metrpole Fluvial, 2011, p. A320).

O segundo elemento que permite esta leitura tem a ver com o fato do canal navegvel estruturar o sistema de parques fluviais que conformam a nova topologia espacial da metrpole. Ao longo desses espaos de fruio desfilam, em lentas embarcaes, as cargas pblicas que justificam *per se* economicamente a implantao do sistema de hidrovias e portos urbanos. Essas cargas constituem simbolicamente o *excremento* da metrpole, ou seja, aquilo que ningum deseja ver. Na direo contrria, este imaginrio as coloca no primeiro plano dos principais logradouros pblicos da *Metrpole Fluvial*. Dessa maneira, possvel ler essa imagem como um modo de corroer uma dimenso ideolgica que insiste em esconder as engrenagens internas que nos permitem livrar-nos “magicamente” dos excrementos que a sociedade contempornea produz.

A dimensão do metaprojeto

Tentar domesticar o futuro da cidade através do *projeto* implica pensar em ações capazes de resistir a uma temporalidade que, na maioria das vezes, ultrapassa incluso o tempo das nossas próprias vidas. Esta qualidade demanda do *projeto* uma certa condição utópica, pois ele deve poder dar lugar, com o passo do tempo, inclusive àquilo que no momento da sua formulação se apresenta como impossível. Portanto, se pensado como modo de atender apenas às lógicas e desejos do presente, o projeto urbano haverá de se enfrentar com uma obsolescência prematura.

Há croquis que parecem nunca perder validade, ainda quando deles nos separem longos períodos de tempo, e modos nunca totalmente realizados de implantá-los na cidade. Poderíamos citar vários, mas um exemplo que nos resultara próximo é o próprio Plano de Avenidas de Prestes Maia, que embora não executado de maneira cabal, parece ter marcado a estrutura física de São Paulo de maneira definitiva.

Esta observação nos leva a uma pergunta importante: o que é aquilo que “condena” os desenhos à essa espécie de juventude eterna necessária para atravessar os períodos de tempo que a construção da cidade torna necessários? O que é aquilo que lhe permite retraçar a obsolescência que em outros casos chega antes inclusive do projeto ser levado adiante? Na minha perspectiva, isso se deve menos a uma entidade positiva ou um atributo presente no desenho, do que a uma forma deliberada de recortar aquilo que não deve ser dito.

Eis aqui um aspecto tenso central do modo pelo qual Delijaicov desdobra em termos projetuais o imaginário da *Metrópole Fluvial*: para afirmar algo se deve, fundamentalmente, escolher com cuidado aquilo sobre o que queremos falar, mas fundamentalmente aquilo sobre o que é necessário calar. Trata-se de uma estrutura de elipses, de uma presença vazia cuja significação permite variações decorrentes de cada ato de enunciação, isto é, de cada momento em que o desenvolvimento dos projetos é levado um passo à frente.

Ao longo deste trabalho utilizei a noção de projeto de maneira algo ambígua, ou deliberadamente ampla – para ser algo mais autoindulgente. Mas, se olhadas com cuidado, é possível compreender que as imagens que Delijaicov elabora nos textos e desenhos que compõem o *corpus* analisado não se ajustam exatamente às categorias de *projeto* ou *plano*, nos seus sentidos clássicos. As imagens da *Metrópole Fluvial* se inscrevem num terreno contraditório, pois em relação à primeira dessas categorias elas se apresentam como esquemáticas e simplificadas, enquanto que, diante da segunda, elas mostram um nível de precisão que as enrijece. Assim, Alexandre Delijaicov rompe com a dicotomia *plano-projeto*, para se adentrar no terreno do que ele mesmo denomina *metaprojeto*. Apesar de usá-la recorrentemente, o autor evita oferecer uma definição precisa dos alcances dessa categoria, pelo menos em termos positivos. Ele se refere a ela indicando aquilo que o *metaprojeto* não é: não se trata do projeto, nem do plano, não corresponde ao arquétipo, ao esquema ou ao diagrama.

Então, como descrevê-lo? O *metaprojeto* pode ser compreendido como uma tentativa de saber o que se quer saber. E se, como vimos anteriormente, o conhecimento específico do campo da arquitetura e da urbanística toma as formas do *projeto*, então *saber o que se quer saber* equivale a *projetar o que se deseja projetar*. Trata-se de um aspecto crucial da operação projetual que o imaginário da *Metrópole Fluvial* guarda dentro de si, pois ele supõe a possibilidade de voltar um passo atrás em relação ao *projeto* entendido como resposta a um problema dado, para questionar a razão de ser dos problemas. A dimensão do *metaprojeto* sugere uma forma de organizar o conjunto de questões que vale a pena serem tratadas.

O caminho das águas e a conformação do relevo da Macrometrópole de São Paulo.

Nesta perspectiva, a *Metrópole Fluvial* não representa a fórmula necessária para comandar o futuro de São Paulo. Pelo contrário, a ideia que defendo é que no processo de construção desse imaginário é possível enxergar a tentativa de encontrar um *sentido*, um princípio de organização capaz de ordenar no tempo o conjunto de problemas a serem abordados. E, para tal, deve-se definir com precisão o elemento a partir do qual edificar uma tese capaz de resistir, como o croqui que não envelhece, a tirania de Cronos. Assim, a infraestrutura hídrica ocupa, dentro do imaginário da *Metrópole Fluvial*, o preciso lugar dessa estrutura fundamental capaz de organizar as contingências ao longo do tempo.⁴⁴

Não é casual que para Delijaicov a *arquitetura do lugar* seja a arquitetura das infraestruturas. Definir o caráter fundamental de uma cidade se trata, para o

⁴⁴ Quando olhamos os mapas duma cidade, aquilo que tende a se manter constante ao longo do tempo é o seu traçado, a estrutura das suas vias. Em cidades como São Paulo, o tecido de superfície pode ser totalmente substituído no transcurso apenas de décadas.

arquiteto paulista, não de *empilhar* senão de *escavar*: dotar o chão com a infraestrutura técnica necessária para suportar e transcender às mutações de superfície – ou seja, aquilo sobre o que o metaprojeto deve cuidadosamente calar.

Numa passagem de “Planejamento Urbano”, Le Corbusier sugere algo que no trabalho de Delijaicov ocupa um lugar central, embora, por momentos, se mantenha de maneira tácita:

[...] os centros de comércio situam-se nos pontos de cruzamento das grandes vias de passagem. Ocupam os lugares, designados de há muito, uma vez que as estradas seguem a vertente das águas, inseridas no talvegue. O caminho dos pedestres passou primeiro, depois o dos cavalos e dos burros. O canal, a ferrovia, assim como a estrada real ou o automóvel moderno, seguem quase o mesmo leito (Corbusier, 1971, p. 10).

Na rede hídrica duma cidade se objetiva uma relação entre o espaço e o tempo, marcada pela presença das águas como aquilo que modela a estrutura física do território. Ao longo de milhares de anos, as águas participam da conformação da estrutura geomorfológica sob as quais as cidades se assenta. É a partir dessas linhas que as redes de infraestruturas fundamentais da cidade são normalmente desdobradas no território.

Para Delijaicov a rede de infraestruturas representa o esqueleto da cidade, a sua constituição óssea:

Por uma feliz coincidência, ou devido à conjunção da lógica geográfica e da lógica da tecnologia de transporte ferroviário, os três grandes vales potencialmente formam a estrutura básica da metrópole. O tipo de estrutura urbana deriva basicamente de uma lógica de transporte, isto é, para cada lógica de transporte teremos uma determinada estrutura urbana.

A paisagem construída pelo homem seria redundante com a paisagem natural. As duas reforçando-se

reciprocamente, observando-se assim uma imagem ou um desenho urbano de fácil entendimento e memorização; um sistema de referências que passa a orientar o uso que o habitante da metrópole possa dela fazer (Delijaicov, 1998, p. 73).

Isto explica a escolha das várzeas como o espaço específico do imaginário da *Metrópole Fluvial*, e as infraestruturas hídricas como o assunto sobre o qual edificar a dimensão do *metaprojeto*. Dessa forma, os cursos de água podem ser entendidos como a linha elementar daquele croqui que se mantém sempre jovem.

A dimensão do *metaprojeto* não é um ponto de partida. Existe um conjunto de assuntos explicitados em *Os rios e o desenho da cidade* e *São Paulo, Metrópole Fluvial* que o projeto do Hidroanel Metropolitano de São Paulo silencia deliberadamente, até expressar apenas a estrutura óssea da proposta. Apenas incluindo o resto do repertório sob a forma da elipse é que a condição metaprojetual da *Metrópole Fluvial* pode ser conquistada.

Tensões temporais

Uma arqueologia do futuro

No início de “Os rios e o desenho da cidade” Alexandre Delijaicov evoca a clássica pintura de Benedito Calixto intitulada “Inundação na Várzea do Carmo, 1892”, e com ela introduz, sem prelúdios, o imaginário da *Metrópole Fluvial*. De um modo borgeano, a pintura parece guardar, na descrição do autor, a constelação de imagens que o projeto haverá de desdobrar. Ela é a *cifra* do imaginário que mobiliza o projeto:

A pintura [...] mostra um largo espelho d’água, no pé da colina histórica da cidade, que é o rio Tamanduateí ocupando seu leito maior. Esse desenho de observação – dos lagos, dos aterrados que ligavam as duas margens, do mercado do porto e de um arvoredo beira rio – sugere a cidade imaginada: porto e parque fluvial. Aterrados, barragens, diques, eclusas e canais navegáveis constróem essa geografia inventada. Uma “Amsterdã” na Várzea do Carmo. Uma “Holanda” projetada ao longo da orla fluvial da bacia do Alto Tietê (Delijaicov, 1998, p. 4).

“Inundação na Várzea do Carmo, 1892”. Benedito Calixto. Fonte: Iconografia Paulistana do Século XIX. São Paulo, 1998

Como o jogo de planos estridente numa colagem, Amsterdã, Veneza e São Paulo justapostas provocam um espanto apenas momentâneo, pois, como veremos mais adiante, os registros fotográficos da cidade de São Paulo na virada do século XIX até meados do XX nos permitem reconstruir a paisagem de uma cidade que já lidou com as águas de uma outra forma.

A imagem da *Metrópole Fluvial* sobreposta a São Paulo abre duas frentes de leitura fundamentais. Uma ligada à definição dessa imagem enquanto projeto específico, que explica o desenvolvimento das aproximações projetuais concretas que o trabalho realiza: viabilidade do sistema, conveniência da sua implantação, descrição do leque de elementos técnicos necessários etc. Trata-se, portanto, de uma dimensão *positiva* do projeto que o vincula ao *porvir* como aquilo que motoriza a proposta. Numa outra dimensão, a *Metrópole Fluvial*, quando sobreposta aos acontecimentos que marcaram o desenvolvimento de São Paulo ao longo do último século, efetua uma ação corrosiva sobre a aparente inexorabilidade da história da aglomeração urbana que hoje conhecemos. Como se, em outros termos, na prosa de Delijaicov essa imagem operasse sugerindo que “tudo poderia ter sido diferente”:

A várzea do Tietê no trecho paulistano poderia ter sido um lago. Um grande lago de 30 quilômetros de comprimento por um quilômetro de largura formado com a construção de uma barragem em Santana do Parnaíba com a crista na cota 728,00. As várzeas ficariam definitivamente inundadas. A navegação fluvial estaria garantida. A colina do centro histórico seria uma península formada pelo Tamanduateí e pelo Anhangabaú (Delijaicov, 1998, pp. 62-63).

A História, diz-se frequentemente, não admite o uso da conjunção condicional “se”. A imaginação projetual, pelo contrário, não existiria sem ela. Aquilo que para Delijaicov “poderia ter sido” representa uma possibilidade de repensar a história de São Paulo a contrapelo – conforme a célebre expressão de Walter Benjamin – dentro da qual aqueles discursos e projetos derrotados pelo devir da cidade da rodovia, recobram sentido e se tornam atuais. Dos projetos que Delijaicov recupera, dentre os quais podemos lembrar as propostas do engenheiro

Fonseca Rodrigues e do engenheiro Ulhoa Cintra, é o trabalho do engenheiro Saturnino de Brito aquele que representa o legado fundamental. Entre março de 1924 e dezembro de 1925, o então chefe da Comissão de Melhoramentos do Rio Tietê, entregou à Prefeitura o plano de regularização dos rios Tietê e Pinheiros. O projeto abordava a questão da navegação urbana, o tratamento integrado do problema das enchentes, e a criação de um parque fluvial que previa um conjunto de lagos e áreas livres à escala da cidade.

A proposta de Saturnino de Brito, cujo repertório urbanístico constitui uma referência direta para a *Metrópole Fluvial*, jamais seria implantado. Ideias opostas prevaleceram. Desta forma, a São Paulo que hoje conhecemos aparece tracionada, no imaginário que Delijaicov constrói, por temporalidades que se afastam em sentidos diferentes. São Paulo, *Metrópole Fluvial*: aquilo que *será*, mas também, aquilo que *poderia ter sido*.

Projeto de canalização do rio Tietê, a cargo do engenheiro Saturnino de Brito.

Essa tensão na temporalidade da proposta se torna evidente nas seguintes passagens:

De frente para praia do Parque e para o cais do Porto, a cidade fluvial se estrutura. A moradia ribeirinha assume a dimensão digna, desejada para cidade que quer se inventar. A habitação beira rio, com o horizonte do parque fluvial e do canal navegável, se realiza. O ambiente fluvial é habitado. Os rios urbanos, vias aquáticas de comunicação, adquirem a intensidade da vida e do espaço público, lugar de encontros, convivência, projetos. Lugar de estar, de morar. Casa-cidade fluvial, porto e parque.

O novo desenho dessa hidrografia desloca o ponto de observação, e referência urbana, para a paisagem fluvial metropolitana. O símbolo e a imagem do desenho da cidade de São Paulo será o rio e a arquitetura da orla fluvial urbana (Delijaicov, 1998, p. 104).

Nesse trecho, é o tempo futuro aquilo que mobiliza a proposta de uma vasta reconfiguração da paisagem urbana, na qual a hidrografia há de ocupar um lugar central. Mas, imediatamente depois, Delijaicov introduz um giro temporal que torna a formulação da ideia singular:

Cidade-jardim, cidade-verde, cidade-linear, cidade-parque, cidade-porto, cidade-casa. Planos de reconstrução, nos próximos quinhentos anos, da história da cidade de São Paulo (Delijaicov, 1998, p. 105).

Mas, o que significa “reconstruir a história”? A ambiguidade desta ideia representa de forma cabal a riqueza que a tensão temporal do imaginário possui. Pois, “reconstruir a história da cidade” significa, por um lado, assumir o compromisso de torcer o curso dos acontecimentos do desastrado último século de história urbana. Eis aqui o sentido fundamental do imaginário enquanto *projeto*,

tensionado por uma ideia de futuro que nos compele a evitar a catástrofe da reprodução das circunstâncias atuais. Mas a ideia também sugere uma aspiração de construir, nos próximos séculos, aquilo que a história da cidade não realizou. Retomar aqueles discursos derrotados, aquelas ideias esquecidas, aquelas potencialidades desperdiçadas, que a urbanização dos leitos maiores dos rios e a adoção de uma urbanística rodoviarista trouxe consigo. A tensão temporal à qual me refiro resulta de vincular o futuro da metrópole à recuperação de um passado interrompido.

São Paulo inundada na enchente de 1929.

Consideremos, por exemplo, os registros fotográficos das inundações de 1910 e 1929 como registros sucessores à pintura de Calixto evocada por Delijaicov. Por trás do véu da catástrofe, o que essas fotografias ilustram é imagem de uma paisagem possível para São Paulo: canais navegáveis compondo os logradouros

públicos da cidade, várzeas alagadas abrindo perspectivas longas, desimpedidas, nas quais aparecem ilhas gramadas, penínsulas artificiais, e, no plano de fundo, a fumaça das indústrias localizadas junto aos cais dos portos. Eis aqui a potencialidade que a cidade sistematicamente desprezou, tornada agora combustível para a imaginação projetual.

O futuro que a *Metrópole Fluvial* prefigura não é enunciado como uma novidade e sim como a redescoberta de uma estrutura espacial cerceada:

O lago imaginado existiu: A região da cidade de São Paulo foi uma espécie de lago que [...] se transformava em pantanal, entre a meia Serra da Cantareira e os bordos setentrionais da pequena cadeia de montanhas que separa a Serra do Mar em relação aos rios Tietê e Pinheiros na sua região principal (Delijaicov, 1998, p. 64).

Interligando essas *potências derrotadas* no passado com a certeza do que ainda é hoje imprescindível construir para o futuro de São Paulo, Delijaicov opera em sintonia com o modo benjaminiano de pensar a história:

O passado leva consigo um índice secreto pelo qual ele é remetido à redenção. Não nos afaga, pois, levemente um sopro de ar que envolveu os que nos precederam? Não ressoa nas vozes a que damos ouvido um eco das que estão, agora, caladas? E as mulheres que cotejamos não têm irmãs que jamais conheceram? Se assim é, um encontro secreto está então marcado entre as gerações passadas e a nossa. Então somos esperados sobre a terra. Então nos foi dada, assim como a cada geração que nos precedeu, uma fraca força messiânica, à qual o passado tem pretensão. Essa pretensão não pode ser descartada sem custo (Benjamin, 2014, p. 48).

Nesse sentido, as imagens das várzeas inundadas não supõem um exercício de nostalgia, senão a tentativa de reposicionar o que “poderia ter sido” no horizonte do possível, atribuindo-as novamente um lugar na história, como se nessas

possibilidades frustradas seja ainda possível encontrar um renovado ímpeto transformador. Trata-se, a rigor, da *rememoração* (*Eingedenken*) que antecede, para Walter Benjamin, a redenção messiânica (*Erlösung*), entendida, tal como Michael Löwy defende, não na esfera teológica senão como uma superação das contradições com que uma ação política – entre elas o *projeto* – há de se enfrentar.

Portanto, não se trata da recuperação de um passado perdido, na forma pela qual, por exemplo, as urbanísticas de 1960 abordaram a cidade do século XIX – isto é, uma forma idealizada a ser recriada.

Articular o passado historicamente não significa conhecê-lo “tal como ele propriamente foi”. Significa apoderar-se de uma lembrança tal como ela lampeja num instante de perigo (Benjamin, 2014, p. 65).

São Paulo, a Veneza da várzea do Carmo, na inundação de 1929.

A referência às inundações do passado coloca o foco numa potência não realizada, pois evidentemente não são elas em si aquilo que se deseja, senão aquilo que diante delas *poderia ter sido feito*. O futuro da cidade é imaginado, em termos benjaminianos, como a recuperação de uma potencialidade truncada pela história como combustível para irrupção duma instância transformadora.

Enchente de 1910, na altura da Freguesia do Ó.

Para ilustrar este assunto, poderíamos pensar em duas palavras específicas da língua portuguesa e da língua alemã, que aludem ao passado de forma

sutilmente diferente. Refiro-me à *Saudade* e à *Sehnsucht*, que evocam em ambos os casos o sentimento de uma falta intensa, marcada pela impossibilidade de recuperar algo das entranhas do passado. Mas há uma sutil diferença que me permite sugerir que a relação que o imaginário da *Metrópole Fluvial* estabelece com o passado está marcada não pelo signo da *Saudade* da língua portuguesa, senão da *Sehnsucht* da cultura romântica alemã: é que esta última evoca a possibilidade de ânsia não apenas de algo ou alguém que foi, mas também daquilo que *poderia ter sido*, o que introduz nessa falta, a dimensão de um tempo futuro que tenciona o passado, e um ponto de ruptura que impediu a realização duma potência contida no passado. Aludindo novamente à interpretação que Löwy fizera do trabalho de Benjamin, não se trata, assim, de uma volta ao passado, senão um desvio por este, rumo a um futuro utópico (Löwy, 2014, p. 19).

Arrebatado do futuro aquilo que a história cerceou do nosso presente. Em torno dessa operação se estrutura a temporalidade da *Metrópole Fluvial*. Sob esta perspectiva, este imaginário se contrapõe às urbanísticas que, conforme vimos anteriormente, amoldam-se às urgências de um presente esvaziado de qualquer perspectiva de futuro. Para o professor Luís Antônio Jorge, no mundo contemporâneo

[...] a vida nunca pareceu tão curta. Todos comem, bebem, beijam, brincam, dançam, jogam, escalam, esquiaram, surfam, nadam, viajam, gozam, participam, assistem e usufruem daquilo que fora descoberto ou permitido experimentar. Viver nunca foi tão urgente. E saber lidar com o tempo passou a ser o problema que mobiliza corações e mentes na sociedade de consumo: como fazê-lo produtivo, como aproveitá-lo intensamente, como administrá-lo, como não desperdiçá-lo, como não se deixar por ele consumir, como não envelhecer, como prolongar o tempo e adiar o futuro, como viver em um eterno presente (Jorge, 2016, p. 1).

A maneira de eludir, aparentemente, a temporalidade do presente, não significa que ele não ocupe um lugar no imaginário da *Metrópole Fluvial*. Implica

apenas que o presente aparece como consequência do raciocínio, e não como o seu fundamento. Como vimos, apoiada tanto num passado não realizado quanto num futuro a conquistar, a *Metrópole Fluvial* não dá respostas ao presente, senão que o *problematiza*. Na minha perspectiva, só dessa forma podem surgir questões capazes de desmontar a opressão do *eterno presente* em que parece submergida a urbanística contemporânea, entendida como *resposta* às questões que não consegue problematizar. Em última instância, só assim podemos finalmente questionar o sentido da sua existência como disciplina. Por que e para que precisamos duma urbanística?

Não é casual que Delijaicov defenda que o sentido fundamental do projeto de reestruturação da infraestrutura hídrica da metrópole seja a “construção do lugar”. A *Metrópole Fluvial* remete ao imaginário de uma cidade capaz de deter o tempo – problematizar o seu sentido –, para a qual a noção de *lugar* alude fundamentalmente a uma dimensão temporal:

[...] Milton Santos apresenta o conceito de *lugar*, como o espaço onde ainda viceja relações de solidariedade e de identidade individual e coletiva, o que, portanto, se contrapõe à renúncia ao passado e ao futuro, condição própria da alienação forçada pelas “verticalidades” presentes no território. Assim, contrasta os tempos rápidos e perversos da competitividade com os tempos lentos da produção de solidariedade na metrópole, próprios da ação deste chamado homem lento. A lentidão de que nos fala o geógrafo é uma espécie de resistência ao *eterno presente* (Jorge, 2016, p. 3).

A várzea e a possibilidade de deter o tempo

É possível pensar a arquitetura como uma defesa contra o terror do tempo? (Harvey, 1992, p. 191). Acredito que o imaginário da *Metrópole Fluvial* pode nos ajudar a responder essa questão.

Até a metade do século XX, o rio Tietê foi palco de diversas atividades de esporte e lazer ligadas aos clubes instalados na beira do rio.⁴⁵ Os paulistanos iam nadar, jogar bola, pescar, remar, passear ou fazer piqueniques às margens do Tietê. As fotografias da última década do século XIX e começos do XX, mostram famílias inteiras nas várzeas, grupos de jovens praticando esportes aquáticos, trabalhadores utilizando os cursos de água para limpeza e secagem das roupas. O beira-rio aparece nesses registros sempre pouco domesticado, mas intensamente utilizado. Nos terrenos do atual conjunto Anhembi, para citar um caso paradigmático, existiram mais de vinte campos de várzea inclusive até a década de 1960. Embora representassem um limite para a urbanização da cidade, a sua “fronteira”, as várzeas dos rios da cidade eram tipicamente lugares urbanos, no sentido em que Castells utiliza o termo: lugares da reprodução da força de trabalho.

Mas, segundo Fernando de Mello Franco, durante o processo de modernização e industrialização da cidade no século XX, as áreas compreendidas entre as várzeas e as planícies fluviais da Bacia de São Paulo, foram transformadas radicalmente para viabilizar suas ocupações:

Uma vez conquistado esse território, definiu-se um programa prioritário visando à implantação das principais atividades motrizes do desenvolvimento (Mello Franco, 2005, p. 10).

A Cia Light, encarregada dos projetos de canalização dos rios e de drenagem das várzeas, não limitou sua atuação apenas à construção da infraestrutura, senão que abrangeu também a urbanização das áreas drenadas, até então alagáveis e, portanto, preteridas no processo de ocupação urbana (Mello Franco, 2005, p. 12).

⁴⁵ Destacavam-se entre eles os Clubes de Regatas Tietê, Clube Esperia, Associação Atlética de São Paulo, Clube de Regatas de São Paulo, Clube Estrela, S.C. Corinthians Paulista, Portuguesa de Desportos.

Regata no rio Tietê, no começo do século XX.

Descartada sua função de configurar espaços livres da cidade, as várzeas e fundos de vale de São Paulo absorveram a rede de infraestruturas necessárias para o desenvolvimento industrial da cidade e implementação de um modelo de desenvolvimento urbano ligado ao automóvel e, portanto, ao transporte individual. Assim, elas passariam a ser o lugar privilegiado da tecnificação do território necessária para o desenvolvimento econômico da metrópole. Nesse sentido, o território compreendido pelos leitos maiores dos rios ocuparia um papel central na redução do tempo de circulação e deslocamento de pessoas, mercadorias, matérias primas, serviços, informações etc. É possível, pois, afirmar que as várzeas foram o *locus* da aceleração capitalista dos processos produtivos na cidade, e com isso espacializaram o *desideratum* da velocidade: avenidas, rodovias e trilhos converteram as várzeas em lugares de passagem, lugares marcados por uma *temporalidade do fugaz*.

A retificação dos rios disponibilizou uma vasta área para a ocupação, tanto para usos urbanos como para a

implantação do sistema viário estrutural da região metropolitana. Correndo invariavelmente em paralelo aos eixos dos principais rios da Bacia de São Paulo, o sistema viário possibilitou ganhar uma nova frente para a cidade, a partir do eixo dos vales. A consolidação desse sistema marcou uma inversão da perspectiva de crescimento da cidade, que ganhou definitivamente as áreas baixas como áreas de acessibilidade estratégica.

[...] Pode-se dizer que os principais sistemas necessários ao desenvolvimento se reuniram no destino comum de transformação das várzeas. A complexidade crescente das relações urbanas e produtivas demandou que esses sistemas fossem construídos de forma interdependente (Mello Franco, 2005, p. 248).

Marginal Tietê durante o horário do pico.

Não é casual que, a partir disso, para o habitante de São Paulo a experiência dos cursos d'água tenha estado sistematicamente mediada pelos sessenta quilômetros por hora com que corre um carro pelas avenidas marginais, ou um trem ao longo das vias da CPTM. A rigor, praticamente ninguém permanece nos cursos dos rios Tietê ou do Pinheiros, embora milhões passem todos os dias por eles. Em

qualquer caso, o rio seria, a partir de então, sempre uma paisagem enquadrada por uma janela em movimento. Um lugar de passagem, uma *paisagem do fugaz*.

Plano de avenidas. O rio Tietê na altura da Ponte Grande.

Como vimos anteriormente, a canalização dos rios Tietê, Pinheiros e Tamanduateí significou o abandono dos projetos que visavam a construção de parques ao longo dos principais rios da cidade de São Paulo.

Parece que as grandes obras e o grande dinheiro gasto não poderia ser para a construção de um parque beira rio de 10 milhões de metros quadrados com grandes lagos para o lazer dos habitantes da cidade. Para esta lógica, todo este investimento público tem que se transformar em benefícios privados. Ou seja, por mais que nos estudos o porto e o parque fossem defendidos, a essência dos conceitos que orientariam a administração das obras públicas, iriam desprezar a navegação fluvial e as grandes áreas de vegetação para o lazer no centro da cidade.

A proposta de formar um grande lago que deixaria, definitivamente, submersa as várzeas, com altura d'água suficiente para o transporte fluvial de carga, jamais seria considerada. Não daria para vender o leito maior dos rios (Delijaicov, 1998, pp. 63-64).

O plano de Avenidas, de 1930, introduz os conceitos de “conjuntos monumentais, *parkways*, embelezamento urbano, vias rápidas, navegação fluvial” (Prestes Maia, 1930, p. 130), como *cavalo de Troia* para o uso intensivo de uma área “desaproveitada” do ponto de vista da reprodução do capital. Hoje, quase um século depois, resulta surpreendente constatar o descompasso entre as imagens monumentais que ilustram o plano e as consequências espaciais concretizadas a partir de sua implantação parcial, porém decisiva. A adoção do modelo rodoviarista de transporte, que ocuparia com avenidas os fundos dos vales, verdadeiro fundamento do projeto, não daria lugar às imagens que embelezaram a apresentação do projeto. Segundo Delijaicov,

[...] as possibilidades “estéticas” foram abandonadas. Hoje a *parkway* imaginada por Prestes Maia é um sistema de rodovias urbanas encostadas na beira dos rios canalizados e poluídos. O paisagismo é mato, as instalações esportivas estão de costas para o rio, cercadas por muros. As indústrias e a via férrea marginal contribuíram para a degradação e o confinamento do rio. A navegação e o cais, que existia na cidade, foram afogadas pela ferrovia e pelas marginais. A canalização podia ter sido um elemento importante de urbanização. Mas, em menos de 70 anos, devastamos o ambiente, a orla fluvial e as possibilidades.

O parque fluvial metropolitano ficou reduzido a uma estreitíssima faixa entre as pistas das marginais e o

canal.⁴⁶ A várzea, espaço público, foi loteada e vendida. Esse foi o objetivo principal da canalização dos rios (Delijaicov, 1998, p. 63).

Neste ponto, o imaginário da *Metrópole Fluvial* tem algo a dizer. A implantação de um sistema de hidrovias supõe também uma forma de tecnificação do território, e, portanto, um impacto na dimensão temporal na cidade. Como sabemos, a criação de uma via de transporte implica um “encurtamento das distâncias”, pois permite articular pontos distantes de maneira eficiente, reduzindo o tempo necessário de deslocamento entre eles. Mas no caso da hidrovia, esse aspecto se apresenta sob uma forma ambígua, pois a eficiência do sistema não está ligada à velocidade dos deslocamentos, senão à grande capacidade de carga das embarcações capazes de navegar canais urbanos, e a escassa energia que para isso demandam. Trata-se de uma eficiência que não implica uma aceleração nos deslocamentos, senão um aumento na capacidade de locomoção, uma queda nos custos de transporte e um menor impacto no ambiente – se comparado ao sistema aéreo, rodoviário ou ferroviário. Esse tipo de eficiência é um dos pontos centrais que a viabilidade técnica da proposta deve enfrentar no presente. De fato, dentre os assuntos técnicos que dificultam a implementação da navegação urbana,⁴⁷ há um que pareceria constituir o seu tendão de Aquiles: a capacidade de eclusagem das hidrovias. Isto pode representar um verdadeiro gargalo do sistema, pois é precisamente na hora de transpor os níveis do canal o momento em que se ralenta o fluxo das cargas, determinando a capacidade da hidrovia. A eclusa é, assim, necessariamente um momento de detenção no deslocamento das cargas.

Como vimos na primeira parte deste trabalho, submetida à primazia dos fluxos sobre os lugares, a aglomeração contemporânea parece não admitir essa

⁴⁶ Vale lembrar que em 2011 essa faixa estreitíssima que separava as pistas expressas das locais, foi finalmente suprimida por um último conjunto de pistas chamadas de “auxiliares”. O processo de supressão da raiz “Park” do conceito de “Parkway” ficava assim completado.

⁴⁷ Os demais assuntos, como as distâncias mínimas necessárias que justifiquem os transbordos de cargas entre os distintos modais de transporte que compõem o sistema, a viabilidade da navegação nos afluentes dos rios principais etc., embora importantes, não são objeto deste trabalho e constituem parte dos desdobramentos de pesquisa que o Grupo *Metrópole Fluvial* tem desenvolvido nos últimos anos.

perda de tempo, pois isso significa atentar contra sua função como engrenagem da máquina capitalista. Ela deve propiciar fluxos cada vez mais acelerados, pois os ciclos de produção, distribuição e consumo na cidade são cada vez mais curtos. Portanto, os minutos que uma embarcação urbana precisa para transpor as diferenças de nível nas eclusas duma hidrovia podem representar hoje um problema medular.

Olhar o céu, tendido no chão. Ilustração da escada de eclusas do canal lateral Taiaçupeba-Mirim, na Cidade Canal Billings-Taiaçupeba. (Grupo Metrôpole Fluvial, 2011, p. A316a).

É precisamente diante deste assunto que Delijaicov desdobra um dos aspectos mais férteis do imaginário da *Metrôpole Fluvial*, oferecendo uma perspectiva relevante sobre a maneira de conceber o sentido do tempo na cidade:

A eclusa é uma aula de hidráulica, de engenharia, de urbanismo; é atração turística e cultural tão importante quanto levar as crianças no zoológico, planetário ou museu. Transmite para as crianças as ideias de projetos

possíveis para organização do território e das novas cidades que ainda precisarão ser construídas e inventadas; onde o rio tem um papel importantíssimo na estruturação e no equilíbrio do ambiente urbano. Nesse caso o tempo de exclusão não será um tempo perdido (Delijaicov, 1998, p. 30).

A eclusa, a máquina, símbolo do artifício que permite acelerar o tempo, eliminar as distâncias, aparece aqui paradoxalmente como o seu contraponto. Deter-se e contemplar uma eclusa representa, na *Metrópole Fluvial*, um modo de enxergar a potência do conhecimento humano se mobilizando para a conquista de um lugar neste planeta. Mas também, através dessa tomada de consciência, a possibilidade de questionar o devir do tempo na era dos fluxos e da velocidade⁴⁸. A cidade assim constituída se torna fundamentalmente um dispositivo didático: o museu vivo do engenho humano. Uma urbanística trata-se, desde esta perspectiva, de imaginar modos de deter a voracidade do tempo dentro da metrópole.⁴⁹

A navegação fluvial é um argumento fundamental para a construção da arquitetura da metrópole fluvial. A navegação fluvial é um conceito lúdico que baliza a arte de construção do cotidiano da cidade-canal. O movimento lento das embarcações ao longo de canais estreitos de águas quase paradas, sombreados pelas copas das grandes árvores plantadas na orla fluvial, que refletem no espelho d'água. A arte cotidiana de desaceleração da percepção da nossa passagem pelo

⁴⁸ Neste contexto deve ser compreendida a insistência de Delijaicov em evitar o uso da noção de *fluxo*, e utilizar no seu lugar a noção de *percurso*.

⁴⁹ Vale a pena lembrar aqui, um trecho do memorial do projeto de Reurbanização da Bahia de Vitória, de Paulo Mendes da Rocha, com o que Alexandre Delijaicov começa sua dissertação de mestrado: “Entre todos os empreendimentos humanos e diante da consciência ecológica que domina e aproxima a humanidade, o desenho da cidade é o que expressa de modo efetivo e também simbólico, como nenhum outro, a capacidade do homem para formalizar e imprimir uma outra configuração à natureza enquanto lugar, onde representa a sua presença desejada no universo”. Mendes da Rocha, Paulo. In Delijaicov, 1998, p. 10.

tempo. A metrópole fluvial é lenta, está na velocidade do barco, da bicicleta e do pedestre (Delijaicov, 2005, p. 16).

A imagem que Delijaicov elabora permite introduzir uma questão central para a urbanística contemporânea: o que significa *perder o tempo* numa cidade? A passagem citada descreve a eclusa como uma aula de hidráulica, digna de ser observada como uma peça dentro de um museu. Se ela pode ser compreendida dessa forma é porque objetiva o conhecimento necessário para alavancar a produtividade da cidade, e também a possibilidade de tornar consciente a capacidade humana de organizar o território. Isto é, dominar o arbítrio da natureza. Mas veremos que esses são dois assuntos conflitantes.

Olhando as águas passarem. Dársena do Trans-porto Jacu. Eclusa de São Miguel Paulista, no Canal Navegável Tietê (Grupo Metrópole Fluvial, 2011, p. A306b).

Por um lado, a citação parece evocar uma ideia da *técnica* como aquilo capaz de permitir a superação da precariedade da metrópole, ou seja, algo necessário

para a superação do reino da escassez. Mas esta concepção, a rigor, não possui nada de novo. De fato, ela está na base da história da tecnificação e ocupação das várzeas de São Paulo, e permitiu justificar um processo de produção do espaço urbano focado na primazia da reprodução do capital sobre a reprodução da força de trabalho –antecipando o que Pereira sugere com a noção de *transição metropolitana*, conforme vimos na primeira parte deste trabalho. Segundo Fernando de Mello Franco,

Os rios e as várzeas poderiam ter sido destinados a conformar o principal sistema de áreas livres da cidade. Mas esta não foi a destinação que se impôs. Em substituição ao uso dos rios e várzeas para atividades do cotidiano da cidade, determinou-se uma forma de ocupação estritamente técnica e funcional. Absorver os rios no contexto urbano local e propiciar a aproximação e o contato com os cursos d'água perdeu importância rapidamente. A transformação das várzeas para acolher a estrutura demandada pela produção foi reafirmada constantemente como etapa necessária para o crescimento da estrutura industrial da cidade (Mello Franco, 2005, p. 249).

A supressão daquelas atividades cotidianas das várzeas que os registros fotográficos lembram, respondeu à necessidade de industrialização da metrópole, para seu desenvolvimento como máquina capaz de absorver os excedentes de capital (Harvey, 2007). Nessa lógica, a várzea como *valor de uso* para o habitante da metrópole fica relegada por uma concepção da várzea como alavanca da acumulação de *valores de troca*.

Portanto, voltando sobre o sentido que Delijaicov deposita sobre a eclusa, poderíamos nos perguntar: trata-se efetivamente de uma declaração de amor à promessa de racionalizar o mundo a partir do engenho humano que a eclusa simboliza? Uma interpretação de natureza positivista sugeriria que sim. Mas não resulta difícil compreender que essa hipótese é insuficiente, pois se essa dimensão técnica representasse a tentativa de tornar o espaço da várzea mais eficiente, mais

fluido ou mais produtivo, o tempo de eclusagem seria também para o autor um *tempo perdido*, um problema a ser superado. E assim, se a catástrofe do estado atual das várzeas é o resultado do “sucesso” com que São Paulo respondeu a essas demandas, não seria, portanto, necessária nenhuma mudança de rumo.

A singularidade com que técnica e tempo, eclusa e contemplação, se entrecruzam no trabalho de Delijaicov, sugere a consciência de que o avanço técnico *per se* não conduz à superação da precariedade do “acampamento improvisado” que São Paulo representa hoje, senão que desloca essa *escassez* sobre novos objetos. Henri Lefêbvre, no trabalho intitulado “A revolução urbana”, abordou especificamente este assunto e sugeriu que, no capitalismo da segunda metade do Século XX, os bens escassos já não mais se correspondem àqueles do capitalismo analisado por Marx um século antes:

Os bens outrora raros tornam-se abundantes: o pão e os alimentos em geral (ainda raros numa grande parte mal desenvolvida do planeta, mas superabundantes na parte desenvolvida). Ao contrário, os bens outrora abundantes tornam-se raros: o espaço, o tempo, o desejo. E depois a água, a terra, a luz. Não se imporá a gestão coletiva das novas raridades? (Lefêbvre, 2002, p. 36).

Portanto, paradoxalmente, no mundo da abundância o tempo é aquilo que constitui um bem escasso, e diante dessa condição a aceleração dos fluxos se torna um imperativo ligado à função produtiva da aglomeração urbana. Em palavras de Milton Santos:

Sem a aceleração contemporânea, a competitividade que permeia o discurso e a ação dos governos e das grandes empresas não seria possível, nem seria viável sem os progressos técnicos recentes e sem a correspondente fluidez do espaço (Santos, 1997, p. 32).

Voltando à passagem analisada, é possível reconhecer nela a impugnação da ideia da várzea como *locus* da aceleração da aglomeração urbana, na

medida em que a detenção e a contemplação que ela descreve não supõem o problema, senão o sentido último do espaço estruturador da metrópole.

Portanto, a ambiguidade com que Delijaicov aborda o assunto sugere que embora só a partir do domínio da técnica seja possível organizar o território, algo da tecnificação das várzeas – seja através de canais, estradas ou trilhos – se encontra na base da aceleração dos processos urbanos que transformam o tempo num *bem escasso*. E diante disso, o sentido da *Metrópole Fluvial* se torna desconstruir o imperativo do tempo da produtividade, não negando a dimensão técnica, senão reafirmando o direito de apropriarmo-nos dela sob a forma do *desfrute*. Se a eclusa é um artefato pedagógico, se a várzea é repensada como espaço do desfrute coletivo, então o tempo de eclusagem será apenas o tempo necessário para usufruir – novamente – da várzea como valor de uso. As fotografias das várzeas antes da canalização, com seus nadadores e navegantes, piqueniques e passeios, representam, mais uma vez, uma ponte que liga um passado não realizado com um futuro promissor.

Desta maneira, o tempo da *Metrópole Fluvial* não é aquele capaz de medir a eficiência dos fluxos e a produtividade numa cidade. O tempo da várzea imaginada supõe uma experiência na qual o espaço cobra o valor do “zoológico, planetário ou museu”, isto é, os espaços necessários para a reprodução da força de trabalho. A eclusa representa aquilo capaz de objetivar um tempo qualitativamente diferente daquele da eficiência da cidade como *máquina de crescimento*. O valor de uso das várzeas de São Paulo aparece assim não ligado à aceleração dos fluxos, senão à experiência de um tempo lento, quase detido, que reintroduz o desfrute como fim último do espaço urbano.

O conjunto arquitetônico formado pela Ponte-Estação, ponte de controle da eclusa, muros de aproximação, lagos e parque densamente arborizado no entorno fará do movimento de barcos e trens um espetáculo urbano a ser contemplado para quem frequentar o Parque da Eclusa. Uma escola-parque onde as crianças vão conhecer e conviver com esses equipamentos urbanos (Delijaicov, 1998, p. 81).

Deter o tempo na cidade significa a possibilidade de nos perguntarmos conforme que desejos e aspirações queremos modelar a cidade. Qual é o sentido de uma cidade se, oprimida pela tirania do tempo, não oferece os espaços para a vida? Se hoje, na aglomeração urbana contemporânea, sonhamos chegar o quanto antes em casa, o imaginário da *Metrópole Fluvial* sugere a possibilidade de suspender a pressão do tempo e usufruir dos percursos:

O canal navegável correndo ao longo de um Parque Metropolitano, com vegetação intensa, densamente arborizado, com campos gramados à beira rio para serem utilizados como praia fluvial passa a ser um eixo importante de desenvolvimento urbano, pois a tendência será o adensamento urbano nas áreas lindeiras ao Parque-Canal. Portanto, além do transporte fluvial de carga – que é o mais adequado à hidrovia – o transporte de passageiros, mesmo com o tempo declusagem, pode ser uma alternativa aos demais meios de transporte, por ser um percurso aprazível. O passageiro, viajando ao longo do canal, vai gozar de um panorama bonito do Parque Urbano. Será um meio de transporte e um meio de lazer. A velocidade baixa das embarcações permitirá ao passageiro usufruir e contemplar a paisagem verde e aquática de uma Cidade-Parque Fluvial. O passageiro poderá ser um turista da sua própria cidade navegando ao longo do canal-turístico (Delijaicov, 1998, p. 37).

Apenas um espaço não regido pela lógica da *competitividade* é capaz de modelar a sua dimensão temporal de forma tal que a pausa e a contemplação não sejam entendidas como *perdas de tempo*.

Nessa hipótese, o questionamento sobre a viabilidade econômica do canal navegável é discutível, da mesma forma que o Parque Público, áreas de lazer, bibliotecas. Um parque público construído é economicamente inviável. Mas a cidade desenvolvida economicamente é aquela que tem os habitantes desenvolvidos cultural e

socialmente. E os parques públicos, bibliotecas públicas assim como os lagos e canais de uma cidade dão oportunidade de lazer, contemplação e reflexão a respeito da cidade, da natureza e do conhecimento que foi capaz de construir esse espaço, essa estrutura ambiental urbana (Delijaicov, 1998, p. 38).

Embora seja evidente que apenas uma outra organização do trabalho será capaz de tornar-nos completamente donos do tempo, resulta igualmente certo que apenas uma outra configuração da cidade será capaz, entretanto, de permitir o usufruto daquele que temos. Ensaiai as formas possíveis dessa configuração é uma das tarefas que o imaginário da *Metrópole Fluvial* assume como próprias, acaso não como antecipação do futuro, senão como forma de problematizar o presente.

Porto final

Rio Tietê em 1926.

Há uma fotografia de 1926, na qual um jovem parece suspenso no ar, com as extremidades completamente estendidas, como uma ave que sobrevoa o curso do rio Tietê. No fundo da imagem, a vasta várzea desocupada recorta o plano do céu, definindo uma linha de horizonte quase reta que a cidade nunca mais iria ver. À direita do quadro, um grupo de crianças contempla a acrobacia com admiração, por trás da estrutura de madeira desde a qual o acróbata tem começado o seu voo.

Com o olhar cravado no horizonte, o jovem não cai. A graça da figura que ele traça no ar o isenta do efeito da gravidade. A captura desse instante também sugere que acaso jamais alcance a beira oposta do rio, que ele sabe no horizonte. Impossibilitado de realizar o seu desejo, mas libertado dos imperativos da gravidade, o acróbata imortaliza na beleza de sua figura no ar, que surge na interseção das

forças do desejo e da gravidade, o sentido fundamental do seu ato: a necessidade de realizar o que se intui irrealizável.

Acredito que essa imagem pode ser lida como um mapa dos assuntos que atravessam de forma espectral o *corpus* analisado neste trabalho. Nela, três elementos permitem a leitura tanto da acrobacia que essa fotografia ilustra quanto da ideia de tornar São Paulo uma *Metrópole Fluvial*. Diante da separação que o rio supõe transversalmente, frente à distância que ele instaura, podemos reconhecer, subjacentes, a presença da *gravidade*, o *homem* e o *voo* como assuntos que permitem pensar o sentido do *insuperável*, o *desejo*, e o *projeto* – este último entendido como tentativa de transpor as fronteiras que o relevo do mundo impõe.

Epilogo

O projeto, a ruína e o sentido do recomeço

Entre Sísifo e Prometeu

Dois anos atrás, conversando com Paulo Mendes da Rocha sobre os fundamentos desta pesquisa, que por então apenas deslanchava, sugeri que o que interessava do projeto do Hidroanel Metropolitano de São Paulo era o resgate do papel das infraestruturas para o desenho da cidade. Circulávamos pela Marginal Tietê num táxi a caminho do aeroporto de Guarulhos. O Hidroanel não é um assunto de infraestruturas, ele respondeu. Não tem nada a ver com isso! O que está por trás desse projeto é uma outra questão: trata-se de haver ou não São Paulo no futuro, disse. Eu, que, sentado do lado do motorista, olhava para os assentos da parte de trás do carro, girei o meu corpo e olhei para a frente. Abri a janela na minha direita, e mudei de assunto, pois intuí que algo central tinha sido colocado.

Hoje, após escrever este trabalho, compreendo que aquela observação levava por trás de si a íntima convicção de que apenas se reconsiderarmos a própria história como *objeto de projeto*, o futuro guardará ainda um lugar para São Paulo como *cidade* – no sentido em que utilizei esta categoria ao longo do trabalho: isto é, como o desejo de morarmos juntos. Pensar a história como objeto de projeto nada mais é do que a reafirmar a velha ideia de Marx pela qual o homem é criador da sua própria história – contraposta a toda concepção dela como destino inexorável. Reafirmar essa ideia é hoje um assunto central, e acredito que ela explique a cifra que Paulo Mendes da Rocha me mostrou: o imaginário da *Metrópole Fluvial* é uma arriscada tentativa de *saber o que queremos saber*, para então *fazer o que deve ser feito*.

Neste trabalho procurei repensar o alcance da noção de *projeto* no campo da nossa disciplina. Hoje, a cidade pensada como passado é um dado fundamental da cultura urbanística, tensionada pelo seu próprio avesso: a cidade de um futuro impossível. Entre o imaginário de uma cidade real, porém ultrapassada, e uma cidade futura, porém inverossímil, a cultura urbanística debate as urgências de um presente que oblitera toda a possibilidade de questionar o lugar da disciplina – a menos que alguém esteja de acordo em defender a construção de uma segunda

Praga, ou, no sentido contrário, de exportar as “Smart Cities”⁵⁰ como resposta ao planeta-favela do capitalismo contemporâneo.

Ambos os imaginários escondem um “conforto” com o *status quo*, aliás “estratégico” se o pensarmos como modo de manter indefinidamente esse impasse, pois ele parece condenado a reproduzir os desígnios com que o presente multiplica as contradições do mundo urbano. A diluição da dimensão conflitiva e contraditória da disciplina não se reduz à adoção da linguagem dos negócios. Ela se revela fundamentalmente no dismantelamento da ideia de *projeto* como o *lugar* dessas tensões, e numa insistente aspiração de caracterizá-lo como instância resolutive de tensões extra disciplinares – ou seja, como ferramenta de síntese.⁵¹ Segundo Adrián Gorelik,

[...] não é necessário aguçar muito o ouvido para distinguir entre a variedade de temas e autores uma melodia em comum: a convicção (para esta versão, auspiciosa) de que a cidade tem perdido a ilusão unívoca (e autoritária) do projeto.

[...] Fica impugnado o pressuposto chave da urbanística de que são os técnicos aqueles que sabem o que precisam a cidade e a sociedade urbana, porque, razoavelmente, devia-se impugnar o pressuposto implícito da modernidade ilustrada: que os homens serão livres quando escolham aquilo que é racional desejar, e que o rol do técnico (como o do político ou o intelectual) é eliminar os obstáculos que impedem às sociedades saber o que é bom para elas (Gorelik, 2002, p. 11).

⁵⁰ Como sugeriu Koolhaas recentemente, ao chamar a cidade de inteligente, a condenamos a se tornar estúpida (Koolhaas, My thoughts on the smart city, 2014).

⁵¹ Isto explica, em boa medida, que a palavra de mando seja hoje a *participação*. Afinal, seria mais confortável depositar no *outro* a responsabilidade de formular corretamente as demandas. Sou até capaz de entender essa reviravolta, mas só até a condição de não ter que me sentir responsável de repensar o campo da clínica médica cada vez que fique gripado, ou de reinventar as técnicas agrárias cada vez que deseje comer uma maçã.

Ainda segundo o historiador argentino, isto impede problematizar o sentido do *projeto* no presente,

[...] quando o pensamento técnico já tem internalizado as críticas pós-modernas à ambição projetual e as expõe como argumento (às vezes preocupado, muitas vezes cínico) de sua impotência diante do *status quo*; quando o caos vital da sociedade urbana legitima o caos vital do mercado como único mecanismo de transformação da cidade, e o assunto cultural da diferença e da fragmentação legitima o motivo político da desigualdade e a fratura (Gorelik, 2002, pp. 11-12).

A perspectiva de Gorelik se mantém numa linha de análise que não procura dissolver as tensões entre a abordagem moderna da cidade e a revisão crítica que lhe sucedeu. Ele as torna insumos numa reflexão que assume a complexidade de pensar aquilo que se intui impensável, de tentar aquilo que se sabe irrealizável. Afinal, diante do mundo da urbanização sem urbanismo, a crítica ao “fracasso” da experiência moderna na passagem da sua fase negativa àquela necessariamente propositiva, resulta condição necessária, mas insuficiente, para a reinvenção da disciplina. E nesse contexto, a retomada do *projeto*, como dimensão integradora, se torna imposterável:

A culpabilização da ambição projetual tem-se transmutado na autoindulgência dos técnicos pelos efeitos sociais perversos das políticas urbanas (ou da sua ausência), e os estudos culturais parecem oferecer argumentos para isto [...]. Assim, na desvalorização generalizada da ideia de projeto costuma aparecer uma consistente matriz contra-pública e contra-intelectual: a falta de visões unitárias do fato urbano se converte em certeza de que toda visão pública que respalde uma intervenção global deve ser entendida como exercício e representação do poder; e as limitações do pensamento projetual que alerta contra a deterioração urbana se transformam em meras astúcias da razão em decadência.

Então, a impossibilidade de pensar as mudanças começa a aparecer como vantagem e o diagnóstico se torna programa, porque mais do que um diagnóstico pensado é o próprio chão das nossas principais crenças e de todo o edifício metafórico da que se valem os estudos culturais urbanos. Já não é um diagnóstico que questiona o sentido comum da cidade modernista, mas um novo sentido comum que se reproduz a si mesmo e se generaliza sem nenhuma possibilidade de interpelar alguma realidade específica (Gorelik, 2002, p. 12).

O *projeto* aparece assim já não como instrumento de síntese, capaz de resolver tensões, senão como tentativa de dar-lhes um lugar. Não acredito que precisemos forjar uma narrativa prometeica em torno da especificidade da urbanística contemporânea, pois talvez seja o pessimismo da razão, e não a fé naquilo que o devir guarda para nós, a pedra sobre a qual devemos edificar uma prática transformadora. Então, se sabemos que adiar o confronto contra o *irresolúvel* não é solução, o sentido de projetar possa adotar uma dimensão sisífrica:

[...] numa paráfrase de Koolhaas, deveríamos dizer que o único papel de quem quiser pensar a cidade visando transformá-la é, ainda que admitindo o seu caráter essencialmente caótico, juntar-se ao exército daqueles que tentam resistir o caos, incluso para fracassar uma e outra vez (Gorelik, 2002, p. 12).

Nicolas Casullo sugere que o não pensável da história tem a ver com as condições do presente, mas também com as formas catastróficas que adquire o fim político de um projeto histórico (Casullo, 2013, p. 13). Não se trata, pois, de ocultar as razões da dolorosa queda que colocou a urbanística na popa do barco da história. A menos que estejamos de acordo em cultivar o silêncio dos cemitérios, tratar-se-á de atravessar o confortável luto em que parecemos ainda submersos, para reabilitar, desesperadamente, o lugar do *projeto* como epifania do futuro.

Por uma utopia na contracorrente

Se aceitarmos que somos construtores da cidade tanto quanto construídos pela experiência que temos dela, então poderemos afirmar que parte da impossibilidade de construir uma urbanística *outra* reside na dificuldade de pensarmos uma subjetividade capaz de realizá-la. A *Metrópole Fluvial* opera no sentido inverso: como imagem de uma urbanidade *outra*, ela permite imaginar uma São Paulo como correlato de uma nova experiência dos outros e de nós mesmos. Dessa forma, o conjunto de imagens que compõem a *Metrópole Fluvial* parece correr atrás duma *faísca do outro*, da semente daquilo capaz de questionar a imutabilidade do eterno presente – sem que isso implique, no entanto, pretender decifrar o sentido último do porvir. É por isso que imaginário pode ser compreendido em termos próximos aos que Jaques Rancière utiliza para descrever as imagens da arte. Elas não proporcionam armas para o combate, senão que

[...] contribuem a desenhar configurações novas do visível, do dizível e do pensável e, por isso mesmo, uma paisagem nova do possível. Mas o fazem sempre que não antecipem o seu sentido nem o seu efeito (Almada, 2016, p. 9).

A urbanística, desde a sua origem concomitante à industrialização do século XIX, sempre esteve na retaguarda dos problemas que o modo de produção capitalista foi introduzindo. Ela deve então hoje assumir a necessidade de sair da passividade e se perguntar, sob a forma do projeto: para que queremos hoje morar na cidade? Ou, melhor: qual é o tipo de cidade que vale a pena ser vivida?

Se o tipo de cidade que queremos se relaciona com o tipo de pessoas que queremos ser (Harvey, 2007), a urbanística – e a arquitetura em sentido amplo – deve ser compreendida como uma reflexão acerca dos modos em que, construindo o mundo, construímo-nos a nós mesmos.

Contudo, é fácil constatar que as metrópoles fluviais que hoje conhecemos se encontram atravessadas por fraturas tão profundas quanto as nossas

idades latino-americanas. Habitar a *Metrópole Fluvial* não será garantia, portanto, de atracar no esperado porto de destino. Afinal, ela pode ser apenas o legado material de aspirações passadas e não aquilo que, como uma *falta*, sinaliza um objeto e uma direção aos nossos projetos.

Por fim, uma confissão: diante da urbanística contemporânea, enxergo apenas ruínas. Se tentei ao longo deste trabalho revelá-las, não foi para negar a sua inexorabilidade, nem para estetizar a sua existência. Tratou-se, em última instância, de compreendê-las como ponto de partida para um recomeço da disciplina, capaz de escapar à naturalização do *status quo*. Para uma tarefa assim, apenas uma utopia na contracorrente das formas em que as cidades são hoje concebidas parece aquilo capaz de interromper a internalização das condições que o presente nos impõe. Refiro-me a uma urbanística capaz de negar os termos daquelas demandas às quais a disciplina é confrontada. Nesse sentido, o imaginário da *Metrópole Fluvial* assume o risco de substituir a lógica da *resposta* pela tentativa de saber o que se pretende saber, e de projetar aquilo que se quer projetar. Assim, ele pode ser lido como a afirmação desesperada de que se a cidade que conhecemos, com seus desequilíbrios e belezas, com seus condomínios e favelas, com suas infinitas rodovias e diminutas vielas, foi pensada e foi feita, ela pode ser repensada e refeita. Talvez isso seja mais daquilo que achamos possível realizar, mas acaso também seja menos do que temos direito a desejar.

Bibliografia

- Ab'saber, A. N. (1957). *Geomorfologia do Sítio Urbano de São Paulo*. São Paulo: FFCLH-USP. Tese de doutoramento.
- Adorno, T. (2008). *Crítica de la Cultura y Socieda*. Madrid: Akal.
- Almada, A. (2016). Hugo Aveta. La imagen intolerable. Em H. Aveta, *Espacios sustraibles*. Buenos Aires: Ediciones Larivière.
- Arantes, O. (2012). *Berlim e Barcelona. Duas imagens estratégicas*. São Paulo: Annablume.
- Arantes, O. (2014). *Urbanismo em fim de linha*. São Paulo: Edusp.
- Arantes, O. (1998). Vendo cidades. 3 (36).
- Arantes, O., & Vainer, C. &. (2000). *A cidade do pensamento único. Desmanchando consensos*. Petrópolis: Editora Vozes.
- Argan, G. C. (2014). *História da Arte como história da cidade*. São Paulo: Martins Fontes.
- Ascher, F. (2010). *Os novos princípios do urbanismo*. São : Romano Guerra.
- Aureli, P. V. (2013). The Theology of Tabula Rasa: Walter Benjamin and Architecture in the Age of Precarity . *Log* , 27.
- Aveta, H. (2016). *Espacios Sustraibles*. Buenos Aires: Ediciones Larivière.
- Baudelaire, C. (1999). *Las flores del mal*. Madrid: Edimat Libros.
- Benjamin, W. (2014). *O capitalismo como religião*. São Paulo: Boitempo Editorial.

- Benjamin, W. (2014). Sobre o conceito de historia. Em M. Löwy, *Walter Benjamin: aviso de incêndio*. São Paulo: Boitempo .
- Berger, J. (2007). Composición de lugar. Em *Boulevard central* . Buenos Aires: Edhasa.
- Berman, M. (1986). *Todo que é sólido desmancha no ar. A aventura da modernidade*. São Paulo : Companhia das letras .
- Bertoni, J. C. (2004). *Inundaciones Urbanas en Argentina*. Córdoba.
- Borja, J. (2014). *Revolución urbana y derechos ciudadanos*. Buenos Aires: Café de las Ciudades.
- Braga, M., & Jorge, L. A. (1994). Imagem e Referência na Metrópole de São Paulo: Proposta de Requalificação do Vale do Tietê.
- Brissac Peixoto, N. (1997). Intervenciones a gran escala. *Nº1*.
- Bucci, A. (2010). São Paulo, razões de arquitetura. São Paulo: Romano Guerra.
- Busquets, J. (1995). Evolución del planeamiento hacia la escala intermedia. *Revista Sociedade e Território* , 22.
- Cacciari, M. (2010). *A Cidade*. Barcelona: Editorial Gustavo Gili.
- Castells, M. (1974). *La cuestión urbana*. Madrid: Siglo XXI.
- Casullo, N. (2013). *Las cuestiones*. Buenos Aires: Fondo de Cultura Económica.
- Colquhoun, A. (2004). *Modernidade e tradição clássica*. São Paulo: Cosac & Naify.
- Corbusier, L. (2001). *Cómo concebir el urbanismo*. Buenos Aires: Ediciones Infinito .

- Corbusier, L. (1971). *Planejamento urbano*. São Paulo: Editora Perspectiva.
- Corbusier, L. (2013). *Por uma arquitetura*. São Paulo: Perspectiva.
- Da Silva, L. O. (2009). Agricultura, utopías y prácticas urbanas. *Bifurcaciones. Revista de estudios culturales urbanos*.
- Davis, M. (2013). *Planeta Favela*. São Paulo: Boitempo Editorial.
- Delijaicov, A. (1998). *Os rios e o desenho da cidade: proposta de projeto para a orla da grande São Paulo*. São Paulo, Brasil: Dissertação de Mestrado. FAU-USP.
- Delijaicov, A. (2005). *São Paulo, Metropole Fluvial: Os rios e a arquitetura da cidade. Parques e portos fluviais urbanos: projeto da cidade-canal Billings-Taiaçupeba*. São Paulo: Tese de Doutorado. FAU-USP.
- Dematteis, G. (2004). En la encrucijada de la territorialidad urbana. Em A. M. Ramos, *Lo Urbano, en 20 autores contemporáneos*. Barcelona: Edicions UPC.
- Demographia . (2016). *World Urban Areas* . Demographia.
- Žižek, S. (2013). Problemas no Paraíso. Em *Cidades Rebeldes*. São Paulo: Boitempo.
- Fernandes, M. (2012). Desenvolvimento das condições gerais de produção e valorização imobiliária em São Paulo. *Boletim Campineiro de Geografia*.
- Fisher, M. (2009). *Capitalist Realism: Is There No Alternative?* Winchester: Zero Books.
- Gadanho, P. (2014). *Uneven Growth. Tactical Urbanisms for Expanding Megacities*. New York: The Museum of Modern Ar,.
- Gorelik, A. (2006). Ciudad latinoamericana: dos o tres cosas que sé de ella. *Nº 01 (MARQ)*.
- Gorelik, A. (2005). *Das vanguardas a Brasília. Cultura Urbana e Arquitetura na América Latina*. Belo Horizonte: Editora UFMG.

- Gorelik, A. (2010). El arte y el espacio público en tiempos de espectáculo urbano. Córdoba: Afuera! Arte en espacios públicos. Centro Cultura España - Córdoba.
- Gorelik, A. (2007). *El romance del espacio público*. Buenos Aires: UNQ.
- Gorelik, A. (2002). Imaginarios urbanos e imaginación urbana: Para un recorrido por los lugares comunes de los estudios culturales urbanos. 28 (83).
- Gorelik, A. (2007). Las metrópolis latinoamericanas, el arte y la vida. N° 41 (Revista Aisthesis).
- Gorelik, A. (2013). *Miradas sobre Buenos Aires. Historia cultural y crítica urbana*. Buenos Aires: Siglo Veintiuno Editores .
- Gorelik, A., Silvestri, G., & Ballent, A. (2000). Las metropolis de Benjamin. (45).
- Gottdiner, M. (1990). *A produção social do espaço*. São Paulo: Edusp.
- Grupo Metrópole Fluvial. (2011). *Articulação Arquitetônica e Urbanística dos estudos de pré-viabilidade técnica, econômica e ambiental do Hidroanel Metropolitano de São Paulo*. São Paulo: FAU-USP.
- Habermas, J. (1987). Arquitectura Moderna e Pós-moderna. N°18 (Revista Novos Estudos).
- Habermas, J. (1998). Modernidad: un proyecto incompleto. (21).
- Haesbaert, R. (2009). Novas territorialidades na contemporaneidade.
- Harvey, D. (2007). Em AAVV, *Diagonal Sur*. Buenos Aires: Edhasa.
- Harvey, D. (1992). *A Condição Pós-moderna. Uma Pesquisa sobre as Origens da Mudança Cultural*. São Paulo: Edições Loyola.
- Harvey, D. (2008). A liberdade da cidade. *Urbânia* 3.

- Harvey, D. (2012). *La condición de la posmodernidad*. Buenos Aires: Amorrortu Editores.
- Harvey, D. (2007). *The Neoliberal City*. Pennsylvania.
- Harvey, D., & Smith, N. (2005). *Capital financiero, propiedad inmobiliaria y cultura*. Barcelona: Museu d'Art Contemporani de Barcelona.
- Jacobs, J. (1992). *The death and life of great american cities*. New York: Vintage Books.
- Jorge, L. A. (2016). O eterno presente: notas sobre o tempo na sociedade contemporânea. *1o COLÓQUIO INTERNACIONAL ICHT 2016 1er COLLOQUE INTERNATIONAL ICHT 2016 Imaginário: Construir e Habitar a Terra Cidades 'Inteligentes' e Poéticas Urbanas*.
- Keffer, R. (2010). *DIY Urbanism: Testing the Grounds of Social Change*. San Francisco: SPUR.
- Koolhaas, R. (2014). My thoughts on the smart city. Brussels: High Level Group meeting on Smart Cities.
- Koolhaas, R. (2017). O que aconteceu com o urbanismo? *Revista Prumo*.
- Koolhaas, R. (1995). *S,M,L,XL*. New York: The Monicelli Press.
- Koolhaas, R. (2014). *Três Textos Sobre a Cidade*. Barcelona: Editorial Gustavo Gili.
- Koolhaas, R., & Eisenman, P. (2013). *Supercrítico*. São Paulo : Cosac & Naify.
- Koolhaas, Rem, Vreisdorp, Madelon, Zenghelis, Elia, & Zeng, Zoe. (1972). *Exodus, or the voluntary prisoners of architecture*. Fonte: www.socks-studio.com: <http://socks-studio.com/2011/03/19/exodus-or-the-voluntary-prisoners-of-architecture/>

- Kopp, A. (1990). *Quando o moderno não era um estilo e sim uma causa*. São Paulo: NOBEL/EDUSP.
- Löwy, M. (2014). *Walter Benjamin: aviso de incêndio. Uma leitura das teses “Sobre o conceito de história”*. São Paulo: Boitempo Editorial.
- Lange, C. (2014). Perspectivas estratégicas y miradas tácticas: propuesta de un enfoque crítico y reflexivo en torno al proyecto urbano. *Revista de urbanismo N°30*.
- Lefèbvre, H. (2002). *A revolução urbana*. Belo Horizonte: Editora UFMG.
- Lefèbvre, H. (2014). *Toward an architecture of enjoyment*. Minneapolis: University of Minnesota Press.
- Lévi-Strauss, C. (1988). *Tristes Trópicos*. Barcelona: Paidós.
- Liebentritt de Almeida Braga, M. (2006). *Infra-estrutura e Projeto Urbano*. São Paulo, Brasil: Tese de doutoramento. FAU-USP.
- Liernur, F. (1991). Requiem para la plaza y la fábrica. Notas sobre la metrópolis contemporánea en América Latina. 114 (Revista Nueva Sociedad).
- Lydon, M. (20 de 12 de 2014). *Part One: Should MoMA Tout Tactical Urbanism(s) as a Solution to Uneven Growth?* Acesso em 17 de 11 de 2016, disponível em [www.planetizen.com: http://www.planetizen.com/node/72932/part-one-should-moma-tout-tactical-urbanisms-solution-uneven-growth](http://www.planetizen.com/node/72932/part-one-should-moma-tout-tactical-urbanisms-solution-uneven-growth)
- Lydon, M. (13 de 02 de 2015). *Part Two: Should MoMA Tout Tactical Urbanism(s) as a Solution to Uneven Growth?* Acesso em 17 de 11 de 2016, disponível em [www.planetizen.com: https://www.planetizen.com/node/73777/part-two-should-moma-tout-tactical-urbanisms-solution-uneven-growth](https://www.planetizen.com/node/73777/part-two-should-moma-tout-tactical-urbanisms-solution-uneven-growth)

- Lydon, M. (2010). Tactical Urbanism. Short-term Action, Long-term Change. *Vol. 1* . New York.
- Lynch, K. (1980). *A imagem da cidade*. São Paulo: Martins Fontes.
- Marcuse, H. (1970). *Five Conferences*. Boston: Beacon.
- Maricato, E. (2015). *Para entender a crise urbana*. São Paulo : Expressão Popular.
- Marx, K. (2004). *Manuscritos económico filosóficos*. Buenos Aires: Ediciones Colihue .
- Mello Franco, F. (2005). *A construção do caminho*. São Paulo: Tese de doutoramento. FAU-USP.
- Meyer, R. M., Gronstein, M. D., & Biderman, C. (2004). *São Paulo Metrópole*. São Paulo: EDUSP, Imprensa Oficial do Estado de São Paulo.
- Mongin, O. (2006). *La condición urbana. La ciudad a la hora de la mundialización*. Buenos Aires: Paidós.
- Monteiro Júnior, L. (2011). *Infraestruturas urbanas: uma contribuição ao estudo da drenagem em São Paulo*. São Paulo : FAU-USP. Dissertação de Mestrado.
- Nico, A. P. (2010). *O desenho urbano pautado pela infra-estrutura urbana*. São Paulo: FAU-USP. Dissertação de Mestrado.
- Niemeyer, O. (2003). A cidade contemporânea. Em A. Xavier, *Depoimento de uma geração*. São Paulo: Cosac & Naify.
- Observatorio metropolitano . (2015). *El mercado contra la ciudad: sobre globalización, gentrificación y políticas urbanas* . Madrid.
- Pallamin, V. M. (2000). *Arte Urbana. São Paulo: Região Central (1945 - 1998): obras de carácter temporário e permanente* . São Paulo: Fapesp.

- Pereira, P. C. (2008). São Paulo: globalização y transición metropolitana. *XII, N270* (Scripta Nova. Revista Electrónica de Geografía y Ciencias Sociales).
- Pfeifer, L. (2013). *Tactical Urbanism and the Role of Planners*. McGill University, Montreal.
- Poggioli, R. (1964). *Teoria Del Arte de Vanguardia*. Madrid: Revista de Occidente.
- Prestes Maia, F. (1930). *Plano de Avenidas*. Sao Paulo.
- Rosa, M. (2011). *Micro Planejamento. Práticas urbanas criativas*. São Paulo: Editora de Cultura.
- Rossi, A. (1982). *La arquitectura de la ciudad*. Barcelona: Gustavo Gili.
- Rowe, C., & Koetter, F. (1984). *Collage City*. Massachusetts: MIT Press.
- Santos, M. (1999). *A natureza do espaço*. . São Paulo: Editora Hucitec.
- Santos, M. (2009). *Metrópole Corporativa Fragmentada. O caso de São Paulo*. São Paulo: Edusp.
- Santos, M. (1997). *Técnica espaço e tempo. Globalização e meio técnico - científico informacional*. São Paulo: Editora Hucitec .
- Singer, P. (1982). O uso do solo urbano na economia capitalista. Em E. Maricato, *A produção capitalista da casa (e da cidade) no Brasil indusrtial*. São Paulo: Alfa-Omega.
- Tafuri, M., Cacciari, M., & Dal Co, F. (1972). *De la vanguardia a la metrópoli*. Barcelona: Gustavo Gili Editores.
- United Nations. (2016). *The World's Cities in 2016*. New York : United Nations.

- Venturi, R. (1992). *Complejidad y contradicción en la arquitectura*. Barcelona: Gustavo Gili.
- Xavier, A. (. (2003). *Depoimento de uma geração*. São Paulo: Cosac & Naify .